



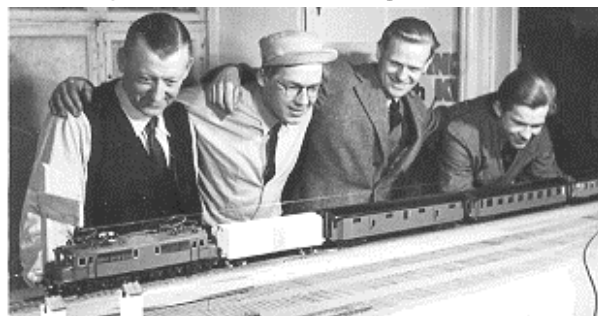
Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, febr 2010



GMJS 65 år
jubileumsutgåva



Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

2009 bestod styrelsen av

Leif Johansson, ordförande
Leif Ohlsson, sekreterare
Lennart Risfelt, kassör
Hans Johansson, redaktör och vice ordförande
Nils Pihlgren, ledamot
Torbjörn Ek, nyvald ledamot 2009
Leif Pettersson, adjungerad klubbmästare

Vårt medlemsblad Rälsipiken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 450 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1. Föreningens besöksadress är Volviahallen, ([GPS-koordinater N 57 42 42, Ö 11 58 30](#)) Berslagsgatan, Göteborg och brevadressen är

GMJS c/o Leif Ohlsson
Kung Håkons gata 14
417 28 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert med något av nedanstående
Ordföranden 031 - 57 34 49
Sekreterare 031 - 53 78 12
Sekreteraren: leifasta@yahoo.se
Redaktören: hasses@telia.com

Se även vår hemsida
www.port.se/gmjs

Omslagsbilden visar vårt berömda D-lokståg som gör uppehåll på Annorlunda station. Så här såg det ut på många ställen på 1930-talet och långt fram på 60-talet. Loket är byggt av Alf Johansson och är ett av de lok som rullat längst på vår anläggning, i över 50 år! Gör om det Märklin!

Foto:Hans Johansson 

O´ har odet´

När man ser ordet ”Pension” tänker man sig ett stort antal år fram i tiden och ändå så är det så nära. När jag kom med i GMJS som yngre volontär 1970, så tyckte man sig vara väldigt ung i förhållande till en del övriga medlemmar. Nu är man själv där, d.v.s. undertecknad har kommit upp till ålder 65 ½ år, och märkvärdigt väl sammanfaller detta med att vår förening också kommit upp i den aktningsvärda åldern av 65. Till mig kommer det en pensionsutbetalning varje månad men till GMJS kommer det tyvärr inga statliga pengar eller pensionsbidrag.



Vi har ju också haft en favör att i nära 55 år inneha en föreningslokal som ligger mitt inne i ett attraktivt centrumområde alldeles bakom Göteborgs Centralstation. Jo, namnet är rätt den har ännu inte blivit omdöpt till JVSTN.

Nu kanske vi skulle vara helt nöjda med tillvaron, men lite smolk måste jag nog lägga i bägaren. I samband med att den nya Götaälvbron skall byggas har Göteborgs planeringskontor fått idéer om att samtidigt anlägga en trafiköverfart, den så kallade Bangårdsviadukten, tvärs över spårområdet. Den skall, enligt ritningar, byggas precis där GMJS och sporthallen finns idag. När detta projekt kommer till stånd kan vi idag bara sia om, men vi skall veta att det förmodligen så småningom kommer till utförande. Allt för att biltrafiken skall komma lättare fram. (”Fan” trot´, som relingen sa). Men jag kan i alla fall meddela att kommunens planarkitekt, som är mycket modelljärnvägsintresserad, vet om att vi finns och på samrådsmötet meddelade han, inför sittande mötes-deltagare, att tjänstemännen på stadens byggnadskontor måste lösa detta på något sätt. Helst med en ny och större lokal. Löfte eller ej, tills vidare jobbar vi på inom GMJS med att förbättra och bygga om vår anläggning enligt våra planer.

Nu till något trevligare. För att fira tillblivelsen av det 65:e året så har styrelsen med hjälp av Svante Runberger, Leif Ohlson och redaktören Hans Johansson sammanställt en historiebrevskrivning av Göteborgs Modelljärnvägs-sällskaps historia under de gångna åren med ett stort antal bilder som tidigare legat gömda i arkivet.

Därför vill jag varmt rekommendera en avslappnande och skön läsestund med många minnesglimtar så här i vintermörkret.

Er vördade ordförande
Leif Johansson



Hur det hela började

Rustan Lange, vår grundare hade under lång tid i sin ungdom intresserat sig för tåg och tåg hobbyn. Han och Sven Benktander var kompisar och grannar, och säkerligen diskuterade dessa båda herrar om olika järnvägsämnen i allmänhet och om modellbygge i synnerhet. Redan tidigt började Rustan att bygga modeller i skala 0. Han startade upp modellbygget med lok litt M, vars förebild introducerades hos SJ tidigt 40-tal och han började även bygga en liten modell av litt Ö, ett tvåaxligt ackumulatorlok. Men han hade inga spår att köra tågen på och det ledde så småningom till starten av vår förening.

Rustan utnyttjade nu sin Tfa/Modellteknik kontakt och inbjöd genom ett utrop i nämnda tidning, till en träff på ”Rivierans Tesalonger” den 8:e februari 1945. Ett tiotal entusiaster kom och nu föddes idén till bildandet av vår förening, GMJS. Med kaffekoppen i handen och tårtspaden i högsta hugg diskuterade man flitigt och högljutt Rustans idé om att bygga en gemensam anläggning. Ganska snart bestämdes att anläggningen skulle avbilda svenska förhållanden och ha svensk lok- och vagnmateriel, och det viktigaste av allt, skalan skulle bli 1:45 (skala 0).

Men var skulle man nu bygga denna anläggning. Lokalfrågan blev ganska snart ett brännande problem, och förhoppningen stod till SJ eller BJ. Förståelsen hos dessa institutioner för nyttan och nöjet av att bygga järnvägar i modell var ganska ringa, och inga lokaler kunde skaffas den vägen. Av en händelse lyckades grabbarna få tag i en dekoratör som ville överlåta sin lokal om 50 m² golvyta. Egentligen var den ju alldeles på tok för liten och dessutom saknade den centralvärme men i brist på annat och i ungdomlig entusiasm togs lokalen i anspråk. Redan dagen därpå hade man övertagit kontraktet men kunde inte flytta in förrän en månad senare. Under väntetiden uppgjordes noggranna ritningar på lokalen och en kanske inte så noggrann spårplan, som innehöll alltför stora ambitioner och en mängd spår och stationer.

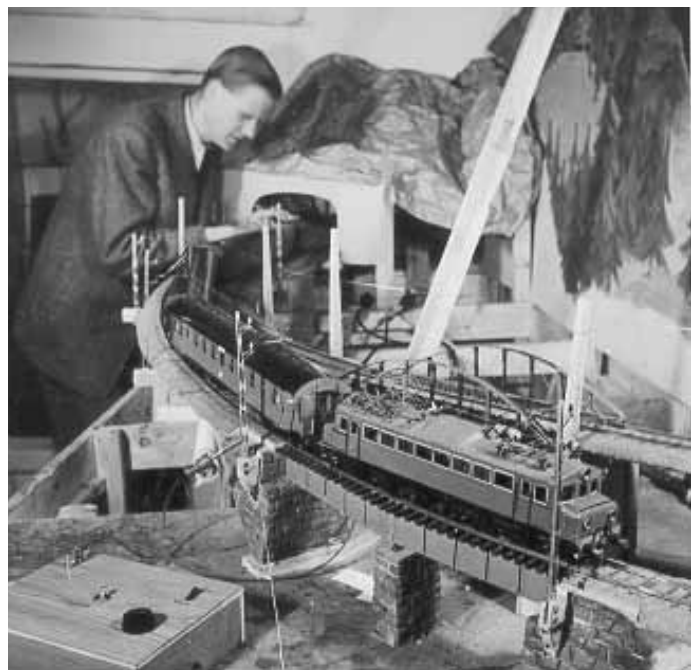
Hur det hela nu kom att gestalta sig i f.d. dekoratörsverkstaden på Torggatan 5-7 skall vi låta Rustan berätta om själv. Jag vill bara säga att min far och jag (Svante) var där på någon av de första visningarna som anordnades, jag skulle tro att det var någon gång 1952, och jag var stum av beundran. Det här skulle jag vilja vara med om, men jag var bara 14 år då och kunde stort sett bara gå hemma och drömma.

Torggatan 1945-1952

Då vi flyttade in på Torggatan var vi fullt på det klara med att vi inte skulle kunna få det verkliga nöjet av den sammanträngda anläggning som fick plats där. Men att verkligheten så mycket skilde sig från dikten anade vi knappast. Vi började bygga anläggningen utan att äga så mycket som en enda vagn att pröva med. Därför verkade den på ritning mycket större än i verkligheten både vad beträffar kurvradier och annat. När första loket blev kördugligt rullades det i de problematiska kurvorna. Resultatet blev en mindre chock! En växel, som gick inåt från ett spår med 150 cm kurvradie hade en radie på omkring 100 cm. Denna radie var för liten för lokets boggiar, som hade en vridbarhet beräknad för c:a 125 cm minimumradie. Ett annat sorgkapitel var mitten



av S-kurvorna. En modellbyggare från Vargön hade med sig ett par långa Co-åttor och en restaurangvagn vilka han prövade på vår anläggning. Buffertarna gick ”om lott” i de nyssnämnda kurvorna!



Ytterligare en svaghet hade anläggningen. Vi hade inte observerat att det utrymme som växlarna krävde förkortade den fria spårlängden på stationerna avsevärt. Enligt överenskommelse skulle minst fem boggiavagnar + maskin få plats, vilket dock visade sig omöjligt. Vi ställdes då inför två alternativ.

- 1) Vi kunde bygga om de svåraste kurvorna och slopa de alltför korta stationerna. Den påbörjade genomgångs-

stationen kunde göras delbar på mitten så att den vid flyttning till en större lokal kunde förlängas.

- 2) Vi kunde sluta upp med arbetet på den dåvarande anläggningen och vänta tills något större utrymme blev disponibelt. Frågan diskuterades ivrigt en arbetskväll. Vi kom underfund med att vi relativt lätt skulle kunna bygga om några spår så att det hela blev en inverterad åtta istället för den ursprungligt planerade "end-to-end" banan. Vi valde därför det första alternativet med övervägande majoritet.

Vi började med tio par tomma händer och vid början av femte säsongen kunde vi se fram emot guldspikens idrivande. Planeringen av invigningen måste ske omsorgsfullt, lokalerna var ju små och det förväntades stor invasion av de fåtaliga medlemmarna och mångtaliga SJ-gubbarna, pressmännen etc. En körplan gjordes upp. Det var ju meningen att, i ett psykologiskt ögonblick, tåget med hammaren och guldspiken skulle rulla ur tunneln och stanna mitt framför dåvarande Distriktschefen Martin Blomberg. Jag skulle plocka upp attiraljerna och se till att Distriktschefen slog i guldspiken på rätt ställe. Jag hade skrivit ihop någonting som skulle likna ett invigningstal och så småningom fick Distriktschefen i guldspiken i det förborrade hålet men råkade till materialförvaltarens förtvivlan, slå i den snett. Vi andra tyckte det var underbart och synnerligen verklighetstroget. Att materialförvaltaren efter invigningen drog upp rälsspiken och slog i den rätt har jag aldrig förlåtit honom!

Tåg nummer två på invigningen var lastat med portvin och vid detta tillfälle konstruerades en av de många målade meningar som sedan dess ofta citerats vid våra sammankomster. När SJ gubbarna skulle lyfta upp glaset med grådasket, var det besvär-

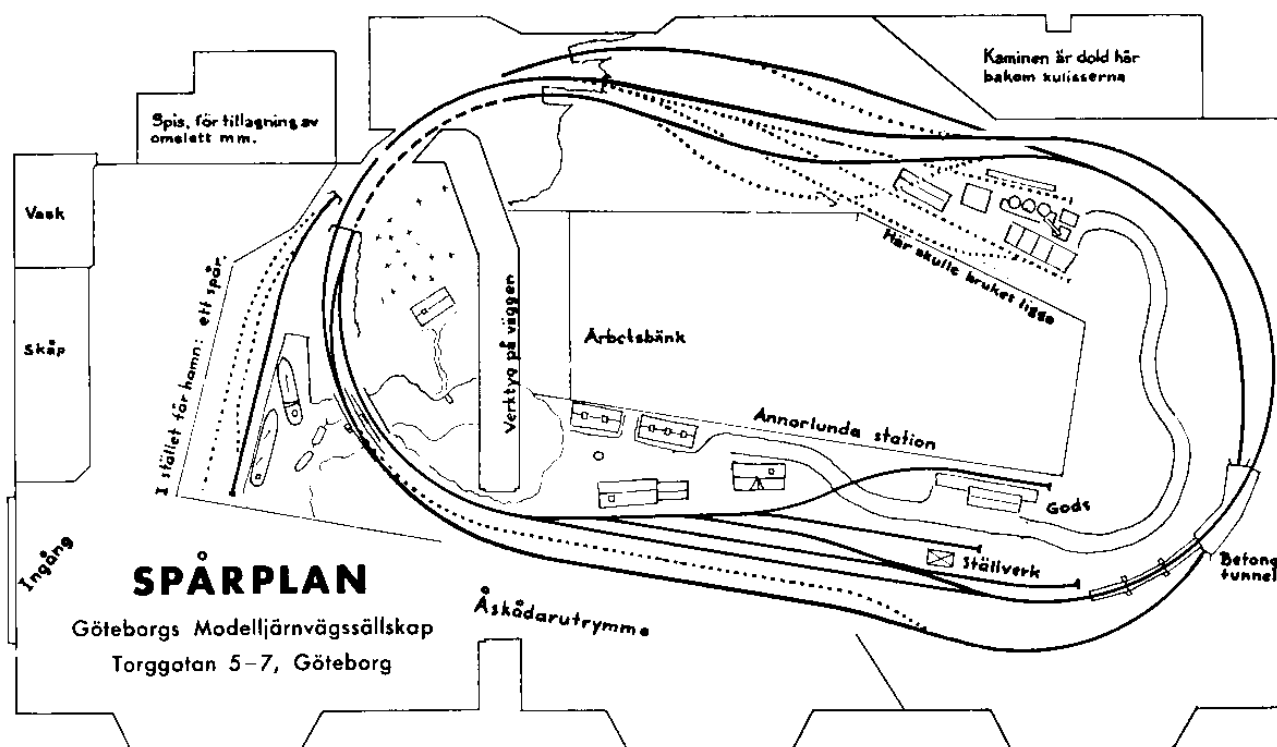


Guldspiken slås i av DC Martin Blomberg

ligt att få upp glaset under kontaktledningen varför punschglaset (lastprofilen medgav inte annat) snuddade vid denna. Detta föranlät DC Martin Blomberg att försynt utbrista "Akta blanktrån!".

En historik över GMJS vore långtifrån komplett utan en hyllning till skådespelaren Benkt-Åke Benktsson, en storartad personlighet, allas vår vän - och den som tog initiativet till att lokalen på Säröbanans Station blev en verklighet.

Han svarade ihop en skrivelse som innehöll en vädjan till stadens myndigheter att hjälpa oss med att anskaffa en lokal av god kvalitet då det nämligen fanns risk för att var material skulle bli



Spårplanen som den slutligen kom att se ut på Torggatan

fördärvad. Efter diverse cirkulation bland stadens myndigheter blev det tydligen bekant för Trafikchefen på Säröbanan att vi behövde en lokal, och det slumpade sig så att övervåningen i Säröbanans gamla stationshus vid Slottsskogen var ledig. Händelserna utvecklade sig sedan i rask takt. Vi inspekterade den nya lokalen fredagen den 28 november 1952. Lokalen hyrde vi från och med kl. 0.00 den 1 januari 1953.

Benkt-Åke Benktsson var med oss alldeles för kort tid. Han flyttade så småningom till Malmö och avled där några år senare.

Visningar för allmänheten på Torggatan pågick under vintern 1952/1953 och den 9 februari visades anläggningen där för sista gången, "Sista tåget" filmades på kvällen varefter kontaktledningen klipptes av kl. 21.24.

Vi visste då att vi hade exakt 10 dagar på oss att utrymma lokalen. Livaktiga scener utspelades under flyttningen såsom t.ex. när Torggatans samtliga soptunnor placerades omedelbart utanför lokalens fönster, varefter allt skräp helt enkelt hystades ut och det hela slutade med en ringdans i den tomma lokalen.

Bildkollage från Torggatan



Rustan inspekterar sitt M-lok under byggnad. Obs det lite lustiga treaxliga H-lok. Varifrån kommer detta?



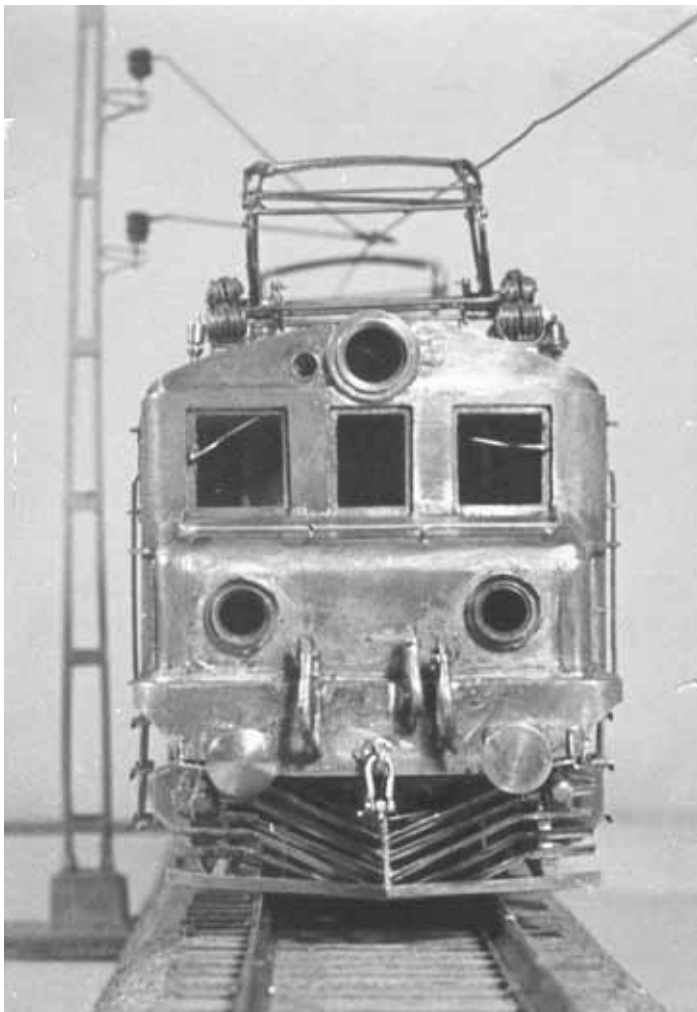
Här tittar flera av klubbens medlemmar på Rustans M-lok med Rune Nilssons Co8d.

Vår visningsannons och köande till visningarna



Den klassiska aldrig färdigmålade bron som senast sågs vi Annorlunda innan dubbelspåret mot Rustanfors byggdes.

Säröbanetiden 1953-1955

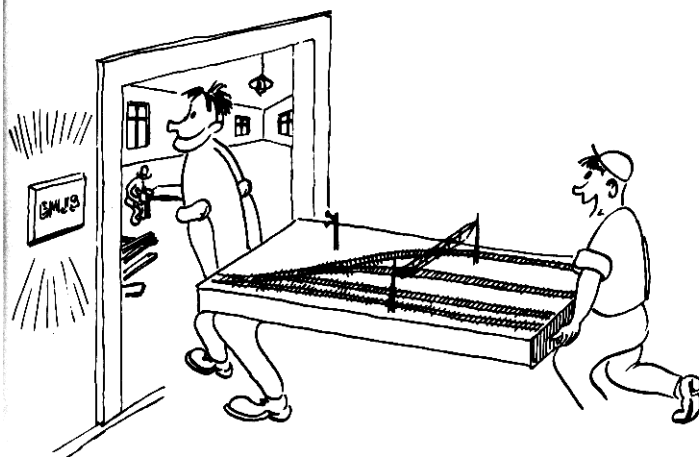


Lok på gång. Ovan ses Rustans M-lok i bara mässingen och nedan ett blivande D-lok, designat av Alf Johansson.



Den nya lokalen hade även den ett antal brister, bland annat saknade den värme. Mellanväggar och kakelugnar måste rivs för att ge plats åt den nya anläggningen. Det ålderdomliga huset, i vars övervåning våra modellbyggardrömmar skulle förverkligas, var byggt någon gång i början av seklet (1900). Förutom att den gamla snickarglädjen var ytterst brandfarlig, stod den på lösan grund och golvet i vår lokal lutade betänkligt! Men allt blev endast en stimulans för vår uppfinningsrikedom och med hjälp av erfarenheterna från inredningen av den gamla lokalen hade vi snart gjort Säröbanans station beboelig. En bärande vägg hade rivits och ersatts av den grövsta takbjälke jag sett, hållfasthetsberäknad av en av medlemmarna civilingenjören G André. Det var en veritabel plank, jag tror den var bortåt 10 tum x 4 tum! För bortforsling av allt rivet material hade vi riggat upp en talja utanför ett av vindsfönstren. Som hisskorg fungerade en tunna och som hissmaskineri Bo Bergman, som hållande i repänden knegande fram och tillbaka över vindsgolvet, dirigerad av visselsignaler nerifrån. Hissen gick upp och ner utan missöden utom vid ett tillfälle när en förbipasserande kvinnlig skönhet föranledde de lastande medlemmarna att vissla beundrande. Detta uppfattades av Bo som en signal till honom, men han hejdades i sista stund innan någon olycka inträffade.

Ur järnvägsromantisk synpunkt kunde man knappast ha önskat sig ett bättre läge för en modelljärnvägslokal med utsikt över en liten bangård tillhörande en privatbana, som till på köpet fortfarande hade reguljär passagerartrafik med ånglok! Lokalen var ljus och hade ett primitivt men fullt användbart kök varigenom vi kunde servera ärtsoppa på arbetskvällarna, som alltsedan sällskapet startade sin verksamhet, var på torsdagar. Då jag tilldelats uppgiften som arbetsledare ansåg jag att man borde försöka locka medlemmarna att komma till arbetskvällarna så tidigt som



möjligt. Genom att servera ärter med fläsk (någon enstaka gång med varm punsch) från kl 17.30 kunde de av medlemmarna som så önskade gå direkt ifrån sina ordinarie arbeten till sällskapets lokal.



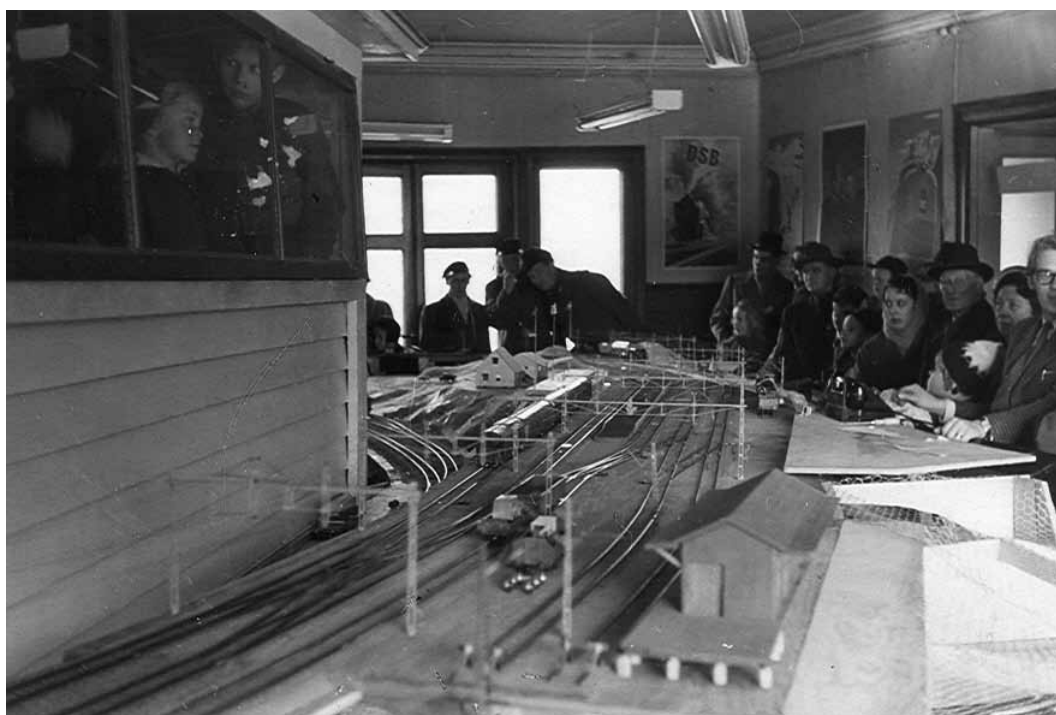
Annorlunda bangård 1952 med nästan hela lok- och vagnparken. Vid flyttningen till Säröbanans station kapades bangården på mitten och förlängdes med ca 1 m

Arbetet med modelljärnvägen kom snabbt igång och gav genast synbart resultat. (Vi hade ju åtskilliga meter färdigt spår till hands.) För att kunna hålla kontroll på stigningar hade vi förfärdigat ett jättelikt flexibelt vattenpass bestående av en lång trädgårdsslang med ett par decimeter långt glasrör i vardera ändan. Genom att hålla glasrören vertikalt intill två olika punkter var som helst på banan kunde vi direkt mäta dessas höjdskillnader i förhållande till horisontalplanet, representerat av de i glasrören synliga vattenytorna, som enligt lagen om kommunicerande kärl, alltid stod på samma höjd. Jon Fast jobbade ett tag med

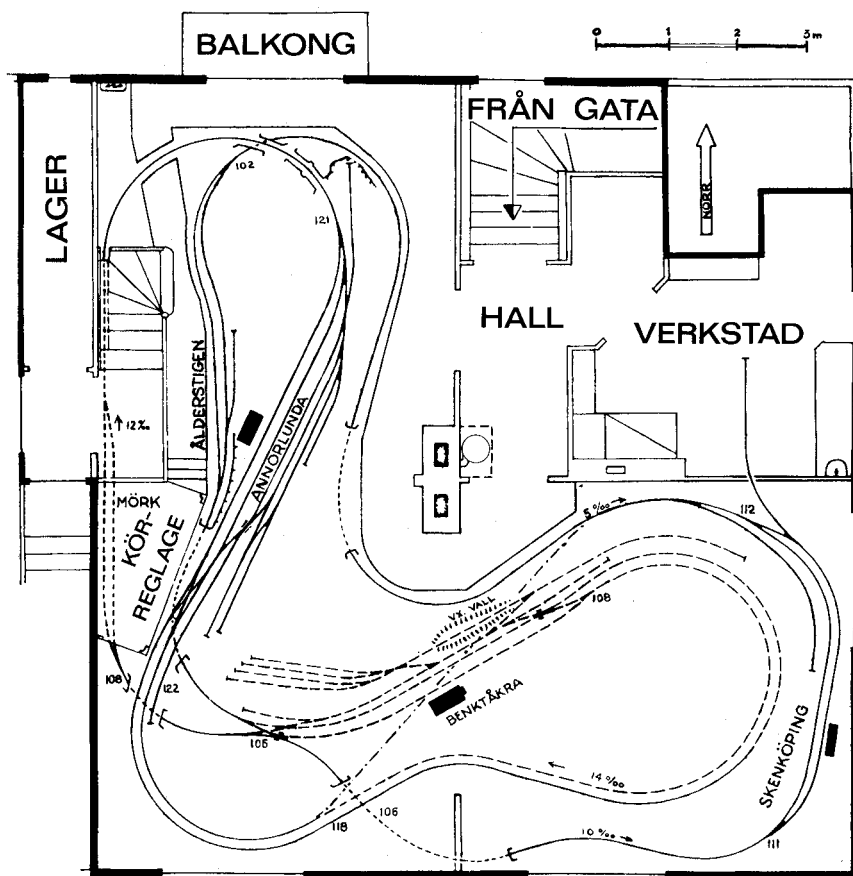
banans underlag. Jag kontrollerade hans förehavanden och konstaterade snabbt med "vattenpasset" att han (som jag trodde) slarvat med nivåerna och grälade därför på honom. Han lovade att göra om arbetet men då jag nästa gång kontrollerade på kvarstod felet. – "Skulle inte Du rätta till den felaktiga nivån?" frågade jag. – "Det har jag gjort!" blev svaret. Vi kontrollerade tillsammans och Jon kunde inte begripa vad som skett eftersom nivån var rätt dagen innan. Denna episod upprepades igen och vi var ganska irriterade ända tills Jon gjorde en mätning då ett av Säröbanans ånglok körde in på stationen. Han konstaterade att hela huset därvid bokstavligen satte sig. Jon fick upprättelse och jag fick be om ursäkt.

Vi ville av flera skäl få igång trafiken på den nya anläggningen så fort som möjligt. För det första var ju detta, och är alltså, målet för allt modelljärnvägsbyggande. För det andra var vår ekonomi usel och vår enda möjlighet att få ett ordentligt tillskott till kassan var att visa en fungerande bana för allmänheten. Men eftersom en fullt utbyggd anläggning skulle ta flera år i anspråk byggde vi upp en delvis provisorisk anläggning. Denna bestod av vår gamla huvudbangård som fått flera spår och som installerades permanent. Den anslutande linjen var i mesta möjliga utsträckning också permanent installerad, men förbands med en temporär anslutning, som möjliggjorde rundkörning. Vi hade ju fortfarande på den tiden inte mer än tre lok och det gällde att dessa rullade desto mer för att inte publiken på våra kommande visningar skulle bli besvikna.

Den provisoriska anläggningen kunde visas nästan exakt ett år efter inflyttningen under mottot "GMJS i vardande". Den var menad som en lektion i modelljärnvägsbyggande där vi öppet redovisade våra bordskonstruktioner och vår ledningsdragning etc. Landskapsmodellering i olika stadier visade vi också och i några glasmontrar hade diverse firmor fått ställa ut sitt modellbyggarmaterial. Jag hade skrivit att anförande som vår medlem skådespelaren Benkt-Åke Bengtsson hade talat in på band. Detta band spelades upp vid varje visning vilket verkade mycket kvalificerat. Utställningen blev en succé och bortåt 4000 personer besökte oss. Klubbkassören Bergman gnuggade händerna...



Jag antydde tidigare att vår lokpark var minimal. Den var dessutom slumpmässigt vald vilket inte skulle få förekomma i fortsättningen. Jag hade nämligen sedan länge haft SJ hundraårsjubileum i tankarna och drömde om att Göteborgs Modelljärnvägssällskap till dess skulle kunna ha en lok- och vagnpark, som visade utvecklingen under de gångna 100 åren. Det var två år dit och modeller av historiska tåg var överhuvudtaget inte påbörjade. Min idé var att försöka få fram tio kompletta tåg som svarade mot var sitt decennium i SJ:s historia. Jag räknade med



själva. Vi hade ordnat filmförevisning i Säröbanans nya lokstall till vilken vi provokte deras nyanskaffade rälsbuss. Den händelse som väl ändå mest kom att etsa sig fast under vårt tioårsjubileum var familjeutflykten med det absolut sista ångtåget på Göteborg-Särö Jernväg.

Ånglokstrafiken hade för länge sedan upphört på Säröbanan och ångloken hade ett efter ett skrotats. Det var bara "tvåan" och "femman" kvar. Tvåan med axelanordningen 2-B-1 var delvis nedmonterad och destinerad till Landskrona för tjänst på hamnbanan där. Femman som hade axelanordningen B var avställd för skrotning och hade redan blivit av med en del av armaturen så att man kan säga att vi kom i Grevens tid. För att kunna få ett ånglok framför jubileumståget måste vi alltså bildligt talat göra konstgjord andning på gamla femman, dvs. se till att hon blev återställd till trafikdugligt skick vilket enligt trafikchefen Valter Hjelm skulle kosta tvåhundra kronor. (Denna blygsamma summa svarade förmodligen inte mot de verkliga kostnaderna.)

Den var nog snarare dikterad av den positiva inställningen till GMJS, som TC Hjelm hade.

Dagen för utflykten samlades vi några stycken vid Säröbanans lokstall utrustade med "Häxan" mässingsputsmedel och diverse andra hjälpmedel. Loket putsades upp och blev enligt lokföraren Pousette "finare än hon någonsin varit". Utflykten blev en fullträff i alla avseenden. Vädret var strålande med klart solsken över ett snötäckt landskap vilket gav de många filmande och fotograferande åskådarna utefter banan finfina motiv. Utflyktståget bestod, förutom lokomotiv nr 5, av två boggievagnar som snabbt fylldes med passagerare. Utefter banan hade många hundratals, för att inte säga tusentals åskådare fattat posto, med eller utan kameror. Pressen hade givetvis uppmärksammat händelsen och vi fick mycket fin PR i samband med vårt jubileum. Man vågar påstå att det var väl bäddat för vårt deltagande i SJ:s jubileum som var planerat att äga rum två och ett halvt år senare...

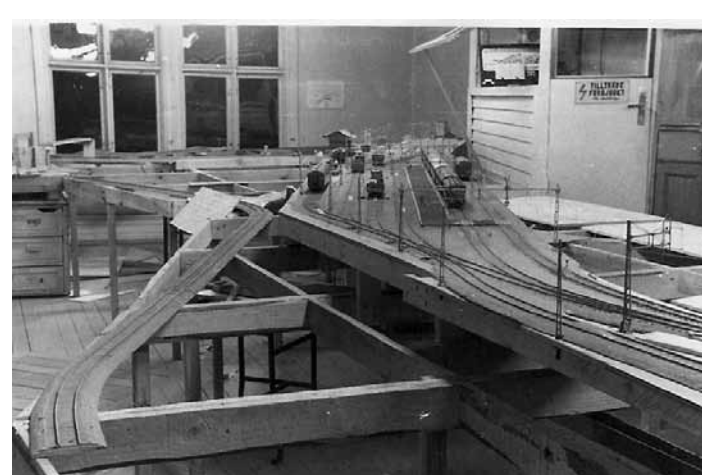
att SJ förr eller senare skulle få upp ögonen för denna plan och kanske bli villiga till samarbete i en eller annan form. I samband med våra första visningar hade vi bjudit in Distriktschefen Per Swartling, som fick ta del av våra planer. Det skulle visa sig att han också hade siktat på ett järnvägsjubileum i Göteborg och det dröjde inte så länge förrän vi hade kommit överens om att slå ihop våra påsar. I praktiken innebar detta att vi skulle bygga färdigt vår anläggning för inflyttning till en ny utställningslokal som SJ skulle bygga till jubileet intill gamla Bergslagsbanans station. Där skulle vi ställa anläggningen till förfogande under själva utställningen mot att vi fick bo kvar även efter utställningens slut.

En febril men välplanerad verksamhet måste nu till för att samarbetet med SJ skulle klaffa. Sällskapetets styrelse kände sitt ansvar och tusentals arbetstimmar med koncentrerat modellbygge fordrades för att anläggningen och all den nya rullande materien skulle bli färdig i tid.

En berättelse om händelserna på Säröbanan vore inte komplett om den inte innehöll något om vårt festliga 10-årsjubileum som vi hade där. Detta sträckte sig praktiskt taget över en hel vecka och programmet var omfattande. Till att börja med hade vi smugit in en punkt som skulle gynna sällskapetets möjligheter att få ett välbehövligt tillskott till den blivande vagnparken. Vi utlyste nämligen en vagnbyggartävling.

Våra vänner från Dansk ModelJernabeKlub var representerade i jubileumsuppvaktningen med en delegation och överlämnade högtidligen en förnämlig modell av en dansk kylvagn som gåva. Vi körde tåg på vår anläggning för att roa danskarna och oss

Bildkollage från Säröbanan



Flyttning till SJ Sporthall 1956

Tittar vi i arbetsjournalerna ser vi att det är uppenbart att svårigheter inte har haft någon dämpande effekt på arbetslusten, utan gjort besöken i klubblokalen meningsfulla och sporrat till stora arbetsinsatser. Samma inverkan har uppställda mål haft. Arbetsjournalerna berättar om toppintresse vid flyttningar till ny lokal, och när anläggningen skulle iordningsställas för visning. Alla tiders rekord i arbetsfrekvens slogs 1962 i samband med SJ 100-årsjubileum. Denna händelse utgjorde mitt slutmål som sällskapets ordförande.

Vi hade redan efter inflyttningen till SJ Sporthall börjat planera för vår medverkan vid detta jubileum, som egentligen skulle ha hållits redan 1956 för att fira 100-årsminnet av invigningen av bl.a sträckan Göteborg – Jonsered. Det var Per Swartling, SJ Distriktschef i Göteborg, som tog initiativet till jubileumsutställningen. Han var också den drivande kraften och utan honom är det mycket troligt att utställningen aldrig hade blivit av, ty svårigheterna tornade upp sig redan från början. Det visade sig att järnvägsstyrelsen hade svårigheter att sätta till personal för utställningsändamål. Dessutom inträffade osedvanligt många järnvägsolyckor under 1956 vilket föranledde Generaldirektör Upmark att sätta stopp för utställningen.

Den kombinerade utställnings- och idrottshallen var under byggnad när detta inträffade liksom den angränsande lokal där Göteborgs Modelljärnvägssällskap skulle flytta in. Vi blev naturligtvis besvikna över att utställningen inte skulle bli av men tröstade oss med att vi i alla fall äntligen skulle få flytta in i en lokal med centralvärme. Trots det ”avsågade” jubileet ansåg jag att arbetet inom sällskapet skall fortsätta efter de uppgjorda planerna, men utan tidsschema.

Den nya anläggningen skulle bestå av delar från anläggningen på gamla Säröbanans station förlängd med ett skarvstycke. I väntan på att lokalen blev inflyttningssklar byggde vi skarvstycket i en särskild lokal som vi lånade av SJ. Ett 100-tal nya ställbara bordsben behövdes och dessa levererades generöst av SJ. När vi efter ett otåligt väntande äntligen fick flytta in i lokalen, hade alla en omätlig arbetslust. Vi hade allt vi behövde och anläggningen kunde monteras upp i flygande fläng. Redan efter inflyttningens slut var halva anläggningen uppmonterad, vilket är desto mera anmärkningsvärt, som det skedde mitt i högsommaren.

Efter några månader när den nya anläggningen provkörts blev arbetstempot nerskruvat till en mera normal och ganska behag-

lig nivå, med arbetskvällar varje torsdag, då en liten med pålitlig grupp regelbundet ställde upp. Det är nog ganska typiskt för alla hobbyföreningar att en mindre skara entusiaster ”drar det tyngsta lasset” medan övriga deltar mera passivt. GMJS har

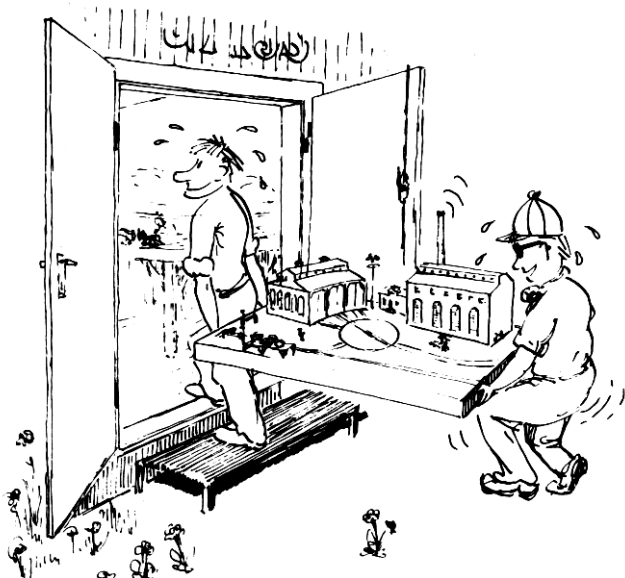
Per Swartling får en idé

Per Swartling närmade sig pensionsåldern och man kan förmoda att han grämde sig över att inte få göra den pampiga sorti från SJ som en utställning i hans eget distrikt hade inneburit.

Det slog honom då plötsligt att visserligen invigdes de första korta SJ-banstamparna 1856, men avsevärt mera betydelsefullt var invigningen av Västar Stambanan 1862! Man borde därför med gott samvete på nytt kunna ta upp tanken på ett jubileum med sikte på 1962. Järnvägsolyckorna under 1956 var glömda, SJ hade rehabiliterat sig, utställningshallen var färdig, modelljärnvägsbyggarna hade flyttat in (och önskade inget högre än att få vara med) och man hade god tid på sig att förbereda en utställning. Swartling tog upp saken med järnvägsstyret, GD Upmark sade ja och de gamla utställningsplanerna plockades fram.

Nu blev bilden i sällskapet en annan. All tveksamhet var som bortblåst och lokbyggandet tog snabbt fart. De historiska modelltågen skulle fram och därmed basta. Lars-Erik Bernström, som åtagit sig att ta fram inte mindre än 4 lokomotiv, visade upp delarna till ånglokomotivet BLIXTEN som han hade under byggnad och strax därefter tre färdiga ånglokomotiv – dyrgripas som han beställt i England. Helge Sundhamn visade upp sin Sb-maskin och vi märkte att lokbyggerplanen skulle gå i lås. Det enda lok som inte lockade någon modellbyggare var D-loket med tråkorg.

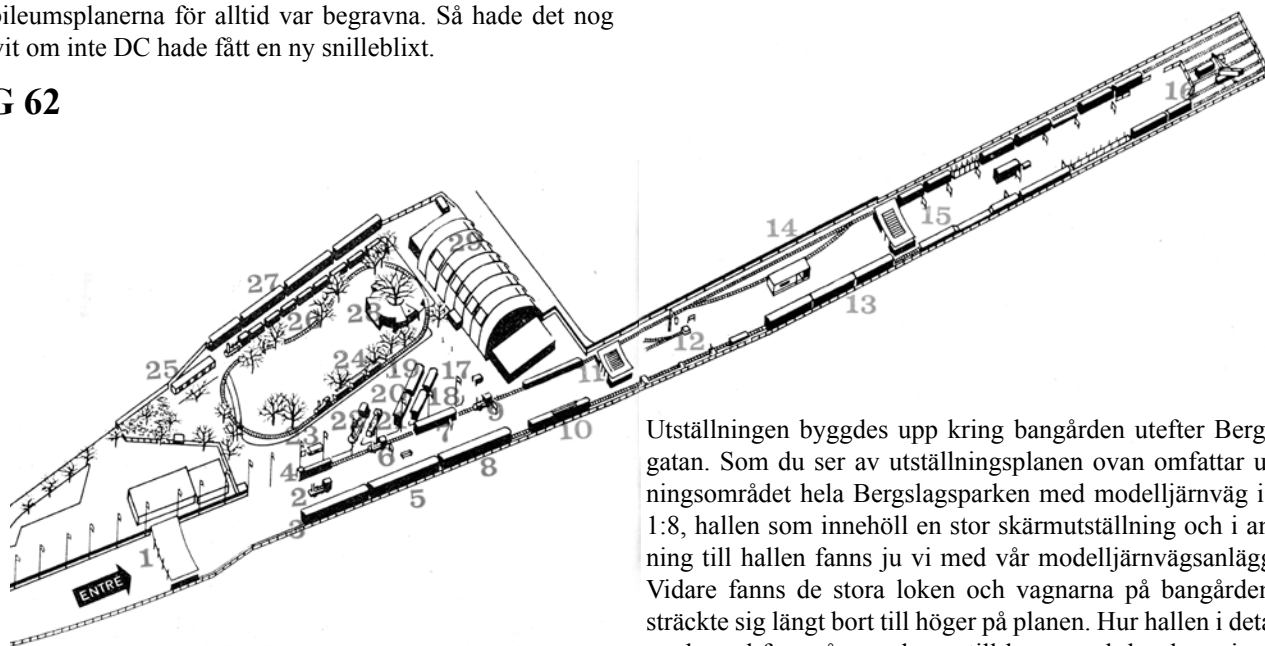
Vagnarna var det sämre beställt med, men vi organiserade också detta arbete. Gemensamt anskaffades halvfabrikat i så stor utsträckning som möjligt. Vi gjorde ett klippverktyg och en liten handpress för att klippa vagnsfönster i plåt, vi köpte in mässingsprofiler från Tyskland och vi beställde pressgjutna hjul och automatsvarvade axlar och med denna hjälp blev så småningom alla erforderliga vagnar byggda.



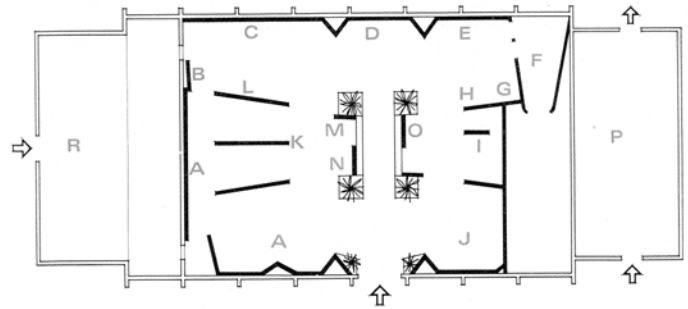
inte utgjort något undantag, även om kärntruppens storlek under vissa perioder bestått av ända upp till 20 % av det totala medlemsantalet. Betecknande nog fann man i denna kärntrupp också de flitigaste lok- och vagnbyggarna.

Den rullande materialen byggdes i medlemmarnas hemmaverkstäder, och som jag tidigare nämnt hade vi gjort upp en förteckning över vilka lok och vagnar som skulle byggas. Målet var 10 kompletta tåg representerande var sitt decennium i SJ:s 100-åriga historia. En viss tveksamhet om val av modell uppstod. Det som byggdes skulle bli byggarens egendom och helst byggde man sitt favoritlok som i vissa fall låg utanför byggplanen, vilken man inte längre tillmätte samma betydelse. Man trodde ju att jubileumsplanerna för alltid var begravna. Så hade det nog förblivit om inte DC hade fått en ny snilleblix.

TÅG 62



Utställningen byggdes upp kring bangården utefter Bergslagsgatan. Som du ser av utställningsplanen ovan omfattar utställningsområdet hela Bergslagsparken med modelljärnväg i skala 1:8, hallen som innehöll en stor skärmställning och i anknötning till hallen fanns ju vi med vår modelljärnvägsanläggning. Vidare fanns de stora loken och vagnarna på bangården som sträckte sig långt bort till höger på planen. Hur hallen i detalj var uppbyggd framgår av planen till höger, och här kan vi även se vår lokal längst till höger



Plan över Sporthallens utställning med vårt utrymme längst till höger



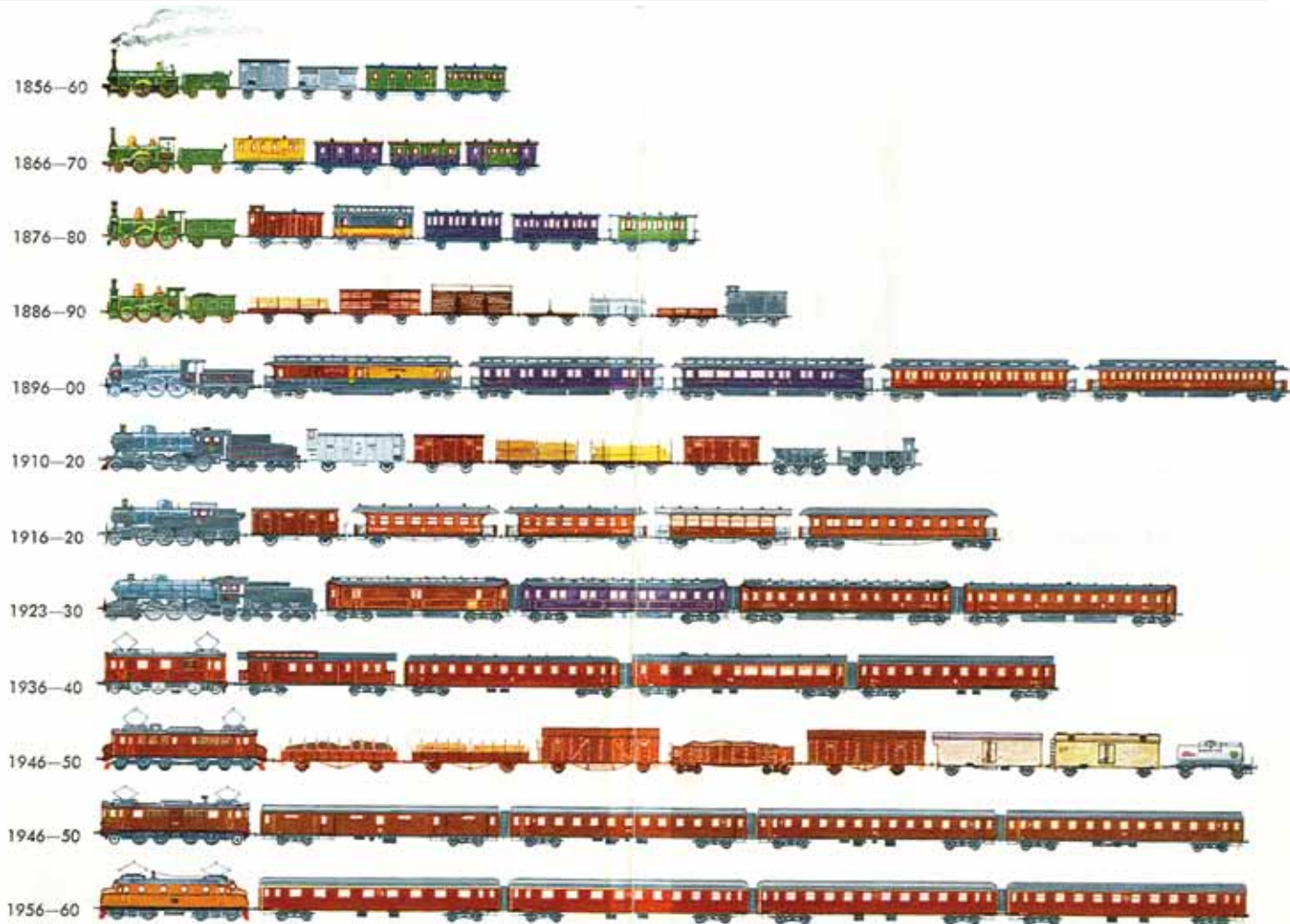
Plan över modelljärnvägen under TÅG 62

- 1 Manöver torn
- 2 SKENKÖPING, station på ånglinjen
- 3 Plats för smalspårig linje
- 4 BENKTÅKRA, station på ellinjen
- 5 Växlingsvall som mynnar ut i harpan
- 6 Bevakad övergång
- 7 ANNORLUNDA, station på ellinjen, dubbelspår till Benktåkra
- 8 ÅLDERSTIGEN, station på ånglinjen med endast gammal bebyggelse
- 9 Dolda uppställningsspår
- 10 UPPEHÅLLA, hållplats på ånglinjen

Tåguppställningarna

Inför utställningen ställdes målet att kunna visa representativa tåg för varje årtionde. Det gällde att få fram lämpliga lok och vagnar till varje årtionde. Nu var alla fokuserade på att klara utställningen i detta avseende. Som vi skrivit tidigare kom Lars-Erik Bergström med 4 lok, varav tre beställda i England. Rustan själv fick fram F-loket med vackra vagnar från Lars-Erik. Helge satsade inte bara på ett Sb-lok, utan även på ett Cc-lok för 1890 års tåg. Stig Johansson fick fram ett elektriskt F-lok för att spegla snälltåget från 1940-talet. Vi skall inte glömma Alf Johansson

som skapade det fina Ra-loket. Vi får inte glömma Bertil Lindskog i detta sammanhang. Utan honom hade inte vagnarna till Ra-loket kommit fram. Här låg GMJS några år före SJ då dessa vagnar visar hur 60-talets vagnar skulle kunna se ut. Dessa modeller har en genomsnittlig mycket hög kvalitet även med internationella mått. Inget modelljärnvägssällskap torde kunna visa upp en så komplett samling, och prestationen att ta fram dessa modeller inom en begränsad tid utgjorde exempel på fin laganda och enskild modellbyggarskicklighet.



Tåguppställningarna under utställningen.

Uppgiften att skapa denna utställningsmodelljärnväg skapade teamkänsla hos alla, och denna gav alla kraft att orka med dessa prestationer. Man skall ju inte heller glömma anläggningen. Spår skulle byggas, växlar skulle fungera, landskap skulle skapas och vackra byggnader skulle pryda våra stationer. Dessutom skulle hela el-systemet utvecklas och kontaktledningen dras över alla nya spår som byggts upp på anläggningen.

Så kom vår ordförande Rustan på lite nya tankar. Han hade börjat att förälska sig i ”riktiga” lok i större skala, med fungerande maskinerier. På TÅG 62 ledde detta till att han byggde upp en modelljärnväg i skala 1:8, som gick på en rundslinga i Bergslagsparken och många glada barn kunde här få åka på ett modelltåg för att sedan se GMJS modelljärnväg. Rustan berättar själv så här:

”Jag hade fungerat som sällskapet ordförande i mer än tjugo år. Det föreföll som mina drömmar om en stor, av flera gemensamt ägd, modelljärnväg i Göteborg var så nära målet att insatser av en pionjär och eldsjäl som ledare inte längre erfordrades. Jag avsåg mig därför ordförandeposten, och flyttade strax därefter ifrån Göteborg. Slutspurten inför Jubileumsutställningen kunde jag följaktligen endast delta sporadiskt i”.

Succé

Det sista halvåret före invigningen arbetades det på anläggningen varje dag, ofta halva dygn i sträck. Säkerligen var medlemmar mer än en gång anmälda som saknade på sina jobb under denna hektiska period!

Bildkollage från TÅG 62

Nytt och gammalt på utställningsområdet.



Rustans hertiginna ångande på spåret i Bergslagsparken med glada ungar som passagerare.



Bilder från vår anläggning.



Rustan utanför manövercentralen som var uppbyggd under utställningstiden.

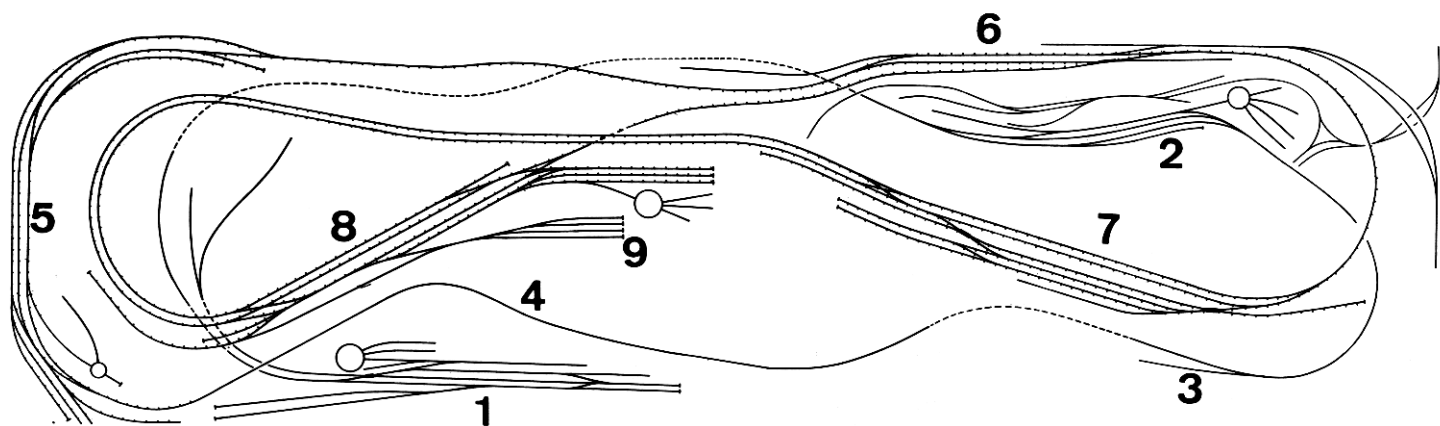


Tiden efter TÅG 62

Utställningen TÅG 62 tog på klubbens krafter. Flera av klubbens medlemmar blev engagerade under de många visningsdagarna, även om SJ avsatt Alf Johansson, normalt arbetande som lokförare hos SJ, men under visningarna anställd som ”modelltågslokförare” samt ytterligare en person som biträdande ”modelltågslokförare”. Utställningen öppnades som sagt den 11 maj, och den stängdes den 16 juli. Då hade GMJS visat anläggningen under 67 dagar och haft uppskattningsvis 150 000 (etthundrafemtio tusen) besökare. Styrelsens sekreterare kunde efter avslutad jubileumssäsong att de tre missnöjda besökarna troligtvis hade missuppfattat vad som kunde ses på vår anläggning, Trots allt var 149 997 nöjda.

GMJS stod nu med en färdig utställningsanläggning men hur skulle den se ut i fortsättningen? Det första som måste göras var naturligtvis att åter bygga upp vår verkstad, klubbрум och pentry. Och redan den 17 juli gick ett troget gäng med ordförande Helge Sundhamn i spetsen lös på de gradängar (åskådarläktare) som uppsatts, och som då upptog all den yta som verkstad och klubbрум idag disponerar. Gradängerna togs ner likaså andra förfulande jubileumsattiraljer.

Ett rekonstruktionsarbete påbörjades. Verkstadslokalen och klubbрум med pentry återinstallerades, dock fick pentryt mindre utrymme än det hade före utställningen. detta för att ge plats åt



- 1 HELGEBERGA station
- 2 ÄLDERSTIGEN station
- 3 Hållplats
- 4 UPPEHÄLLA hållplats
- 5 SKENKÖPING station
- 6 RUSTANFORS station

- 7 ANNORLUNDA station
- 8 BENGÅKRA station
- 9 Rangerbangård



B-lok med vagnar på den nya stationen Helgeberga

en ännu ej beslutad lokstation av kolossalformat med anslutning till Skenköping. Nya spårplaner och spårdragningar diskuterades och behovet av att köra på rundslingsor som utställningens ånglinje respektive ellinje utgjorde fanns inte längre. Vi skulle nu försöka anpassa anläggningen så att den blev mer modellrallarvänlig och att den tillät mera verklighetstrogen trafik. Kraft att helt riva och bygga nytt hade vi inte, utan vi fick försöka med justeringar och tillbyggnader. Vi flyttade tornet från sin nuvarande plats vid väggen mot sporthallen, till en ny plats ovanför klubbрумmet. Nys Öfre (sedermera Rustanfors) byggdes ut och flyttades helt bort mot väggen. Ny station Helgeberga planerades och knöts med ett långt tunnelspår till Älderstigen, vars förbindelse till Skenköping vid bortre väggen (mot sporthallen) samtidigt bröts. Den stora och roliga insatsen då var den nya stationsanläggningen i anläggningens framkant. Så småningom förlängdes även dubbelspåret till den nya stationen Rustanfors.



Nytt dubbelspår från Annorlunda mot Rustanförs

Den 28 februari 1963 laddades för en återinvigningsfest, då vi för första gången kunde köra på "hela" anläggningen. Klubbens medlemmar kunde andas ut, det vilade ingen press på oss längre och de flesta kände att vi kunde börja ägna oss åt vår hobby igen, och bygga det som vi själva tyckte skulle vara roligt.

Så gick åren i sakta mak, och klubbens anläggning förändrades steg för steg till vad den har kommit att bli idag. Men det skulle dröja innan GMJS visades för allmänheten igen. Under 1969 planerades det för klubbens 25 årsjubileum och då planerades visningar under våren 1970, men redan hösten 1969 hade vi en improviserad visning för danska gäster från Helsingörs Jernbane Klub och Odense Model Jernbaneklubb. Visst inslag från andra danska klubbar fanns också. Sedan blir det ett skutt fram till 1971 då anläggningen visades för allmänheten i månadsskiftet september-oktober, och detta bildar starten till de årligt återkommande höstvisningar. Samma år deltog vi i en utställning i Sjöfartsmuseet tillsammans med fem andra föreningar, SJK, Svenska Spårvägssällskapet, Sällskapet Ångbåten, AGJ och svensk Flyghistorisk Förening. Ny hyresförhandling skedde i juli 1971, vi hade då i nästan 10 år avnjutit förderna av vårt deltagande i TÅG 62 i form av hyresfrihet. Men f.o.m. juli 1971 fick vi betala en symbolisk hyra och hela våra värmekostnader, vilket gjorde visningar nödvändiga för att finansiera vår verksamhet.

Så fortsatte åren med visningar varje höst i samband med allhelgonahelgen, och så är det ju som bekant fortfarande. Emellanåt förekom speciella visningar, som visning för SJ:s ledning i januari 1973



Hela sällskapet samlat utanför NOHAB:s verkstadsbyggnad. Bredvid lok nr 1 stod när vi kom även det alldeles nya DSB litt My klar för keverans. My-loket drog även vårt speciella tåg från Trollhättans station till NOHAB området.

Speciella händelser

Som tidigare beskrivits gjorde klubben en utflykt på Säröbanan 1955 då vi fyllde 10 år. Resan genomfördes med GSJ lok nr 5 som dragkraft och blev den allra sista resan efter ånglok på denna bana. Ångloken hade redan börjat forslas bort för skrotning.

GMJS 20-årsjubileum avhölls den 8 februari med kalas i klubblokalen. Det bjöds på öl och landgång och kaffe med dopp, och vi kunde hjälpligt köra tåg på vår nästan färdigombyggda anläggning. De största händelserna inträffade dock den 24 och 25 april. Till dessa båda dagar var även grannklubbar inbjudna och vi hade 7 st representanter från danska klubbar. På lördagen gjorde vi en resa till NOHAB, som turligt nog firade 100-årsjubileum som lokfabrikant. Resan, som även SJK Göteborgsavdelning deltog i, gjordes i egen hyrd vagn. Denna avkopplades i Trollhättan och drogs ned till NOHAB med ett danskt My-lok som just var färdigt att levereras, för övrigt var det det hundrade loket till Danska DSB. NOHAB bjöd på kaffe med dopp, och vi fick se verkstäderna. NOHAB gjorde ett återbesök hos oss och besåg vår anläggning i december samma år.

1970-talet och senare

Så kom vi fram till det stora jubileet 1970, då klubben fyllde 25 år. I juni planerades en utfärd med extratåg på ÖSIJ och då resan vår så pass lång anslogs två dagar till denna. Första dagen anslogs till besöket hos ÖSIJ och den andra disponerades fritt med möjlighet till att besöka Gripsholms slott eller spårvagnsmuseet i Malmköping. Resan företogs därför med egen bil, vilket betydde att anslutningen var lite skral och vi fick inte möjligheten att samspråka med varandra under resan.

GMJS meddelande hade under lång tid haft namnet ”Skarvjärnet”, vilket lustigt nog även NOHAB:s tidning för de kollektivanställda hette redan i början av 40-talet. I slutet av 1965 skapades den tryckta formen av ”Skarvjärnet” med Jon Fast som redaktör. Tanken var att skapa en allmän modelljärnvägstidning med samma namn som GMJS medlemstidning. 23 nummer av denna kom sedan att ges ut, och GMJS skaffade sig en ny klubbtidning med det nya väl så underfundiga namnet ”Rälspiken”.

Under 1974 gjorde SVT en inspelning hos GMJS. Trots något bristfälliga förberedelser från vår sida och endast några få tåg kunde visas fick framförandet i TV stor genomslagskraft. Visningsresultaten i november samma år var mycket bra och detta berodde med stor säkerhet på den publicitet vi fick genom TV-inslaget.

Så kommer vi fram till 1975 och klubbens 30-årsdag. Vårt jubileumsprogram inleddes med en visning av ställverksbyggnaden vid Göteborgs Central den 8/2 vid middagstid, och senare på kvällen vidtog jubileumsfestligheterna med klubbkörning och filmvisning. I maj kom en stor delegation danska modellrallare och besökte oss, nedtyngda med en ofantlig massa nysilverräls i tre meterlängder som vi inhandlat genom dem. Nu skall det stora banarbetet börja med att dels bygga nya spår men även att ersätta den gamla grova mässingsrälsen som finns på flera av de äldre avsnitten på anläggningen.

Vi gjorde även en rundtur i Trollhättan och besökte slussarna, och jag kan erinra mig att de djupa sprängningar som har gjorts för att skapa slussarna imponerade på våra danska gäster. De hade ju knappast stiftat bekantskap med granit i en sådan stor omfattning förr. På söndagen avgjordes den utlysta vagnbyggartävlingen där första och tredje pris gick till danska modellbyggare och andra pris till vår störste vagnbyggare, Jon Fast.

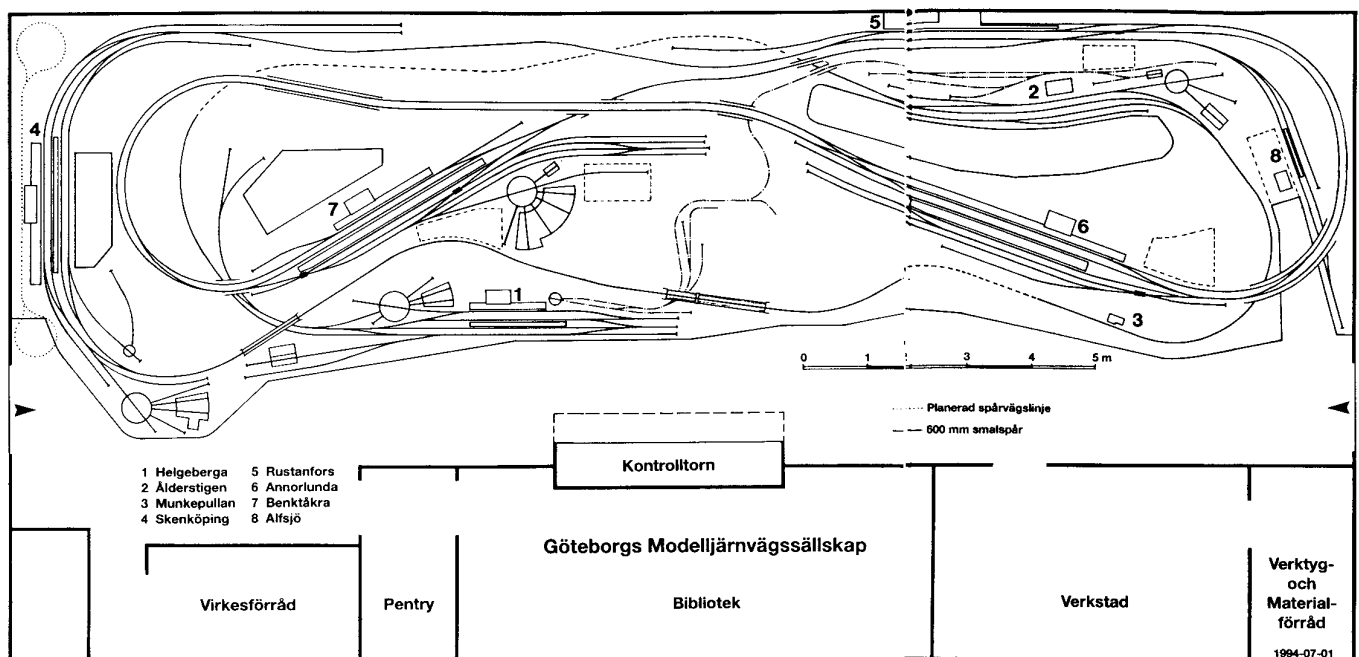
Samma år fick vi tillfälle att åka det absolut sista tåget på Säröbanan. Söndagen den 28 november i lätt snöglapp samlades klubbens medlemmar tillsammans med SJK Göteborgsavdelning ledd av Arne Rubensson framför den diminutiva stationen vid Karlsroplatsen. Stationsbyggnaden såg då mer ut som en spårvagnshållplats och hade ingen som helst likhet med den stationsbyggnad som GMJS en gång höll till i. När vi kom fram till Särö kunde vi dock konstatera och här var förändringarna i särskilt stora. Stationshuset i Särö Västerskog såg ut som det alltid sett ut, och mycket av det huset finns ju fortfarande kvar.

Flera av oss deltog i BJs jubileumsresa 1 september 1979, från Göteborg till Falun och åter. Tåget drogs av två ånglok fram till Trollhättan, H3s nr 112 och C3 nr 52 (Sveriges första överhettningsslok). En riktigt ångresa med stor övervikt på ånga. Senare på resan möter andra lok upp, Y3 nr 106 och SDJ H3 nr 17.

Svenska Mässan:s HOBBY-82 var 1982 värd för en GMJS monter. En riktigt hygglig monter fick vi ihop med information, bilder, modeller och detaljer som gav en god uppfattning av vår verksamhet. Ett flertal av klubbens medlemmar var på plats och samtalade med besökare. Vi kunde visa isärplockat lok och Leif:s nya D-lok med tråkorg med tända lyktor. GMJS fick en bra plats på mässan, i närheten av en ”plaskdamm” där båtologer testade modellbåtar och det drog publik. Alla var då tvungna att passera GMJS monter, och det kunde vi dra nytta av.

Samma år genomfördes den stora ombyggnaden av Skenköping. Stationen vreds från sitt tidigare sneda läge till parallellt med kortväggen och försågs dessutom med sitt fjärde genomgående spår. Dessutom fick stationen två långa utdragsspår mot Rustanfors. Detta skulle förenkla trafiken då lokbyte måste göras på denna station om ett eltåg skulle fortsätta mot Ålderstigen och Helgeberga. Dessutom lades nu grunden till stadsfonden i bakgrunden med landshövdinge-hus och en kommande kort spårvägslinje.

Industrimuseet fick 1983 nya lokaler i gamla vattenfabriken vid Ävägen på Gårda. Museet kommer dock inte att använda alla lokalerna, så det finns en våning ledig som GMJS skulle kunna disponera. Representanter från GMJS styrelse var på plats och besiktigade lokalerna och tror, med måttliga reparationer och ändringar skulle kunna pass GMJS förträffligt. Som de flesta minns, så blev inte Industrimuseet på plats särskilt länge, ganska snart beslutade Göteborgs Museinämnd att lokalerna skulle användas för de etnografiska samlingarna som fanns i Ostindiska



Så här ser dagens spårplan ut med Helgeberga och Alfsjö som nya stationer och linjen omgjord till "end-to-end" system. Dock saknas de underbordiska tåguppställningsbangårdarna.

huset på Norra Hamngatan. Industrimuseets samlingar lades i malpåse, och vår vän Åbergs idoga arbete med att dra ihop dessa industrihistoriska samlingar gick till spillo.

Så fyllde vi 40 år 1985 och den 23 februari genomförde GMJS en jubileumsresa till Mjölby med besök på SJ-skolan därstädes. Resan genomfördes med det gamla expresståget Xoa5 (numera förkortat till X5), en av de sista möjligheterna att få åka med detta tåg. Besöket avslutades med lunch på stadshotellet i Mjölby. Resan uppskattades av medlemmarna.

En långdragen modellbyggartävling avgjordes vid GMJS födelsedagsfest den 8 febr 1986. Juryn, som bestod av Bengt Dahlberg, kompetent modellbyggare från landets baksida, Stig Nyberg och Svante Runberger, bägge numera välkända GMJS profiler som aldrig bygger nå t längre och därför var obrukbara som tävlingsdeltagare. 1:a pris gick till Helge Sundhamn och Leif Johansson för en vacker Z3:a. I vagnklassen fick Leif Ohlsson pris för en tjugisig SJ litt C3a och ett andra pris utdelades till välkände Jon F för en uråldrig kanonvagn litt Q1. Kanon ingick faktiskt. I klass 3 fick Lars-Erik Bernström pris för vackert byggd landshövdingehus från Haga.

I augusti, närmare bestämt den 22 hade SKANSKA utställning i Bergslagsparken i och med att SKANSKA tåget rullade in. Ännu en gång fick vi ta fram våra erfarenheter från TÅG 62 och kontinuerliga visningar i fyra timmar. Utanför klubblokalen byggdes det upp dansbana på tennisplanen och staketet mot järnvägen togs ned för medge fri passage från Skanskas tåg och all förströelse i parken och vår anläggning. Kvällen avslutades med ett hejdundrades fyrverkeri. Torsdagen den 27 på eftermiddagen rullade tåget ut igen, och våra kommentarer: "Så synd att det roliga blev så kort".

Med åren uppstod fler modelljärnvägsföreningar i vår närhet. Skövde Modelljärnvägssällskap, tyvärr byggandes i fel skala, in-

troducerade begreppet Bankalas, och vi fick den första inbjudan till detta kalas med tillhörande SKENMANÖVER våren 1988. Flera av GMJS medlemmar har sedan bevistat detta kalas som med tiden dragit till sig stora "skaror" även från andra håll än vår Västkustmetropol på vårt lands framsida. Som vi alla vet bjuds det fortfarande in till kalaset, och GMJS är oftast välrepresenterat.

Vår allra senaste station började byggas 1988, och fick efter omröstning namnet Alfsjö. Dessutom hade Lasse färdigställt husfasaderna i landshövdingehusstil utmed väggen vi Skenköping, och Eric Ydresjö presenterade den nya stationsbyggnaden där, en modell av Olskrokens första stationshus.

1989 togs första steget till att bilda projektgrupp X2, och samtidigt väcktes frågan om inte ett tågmagasin skulle vara lämpligt för nya tunga snälltåg. Det skulle sedan ta ganska lång tid att fullfölja de båda projekten, men 2004 användes tågmagasinet för första gången, och där placerades just X2-tåget som nödortfört varit färdigt sedan 1999. Dock hade sju andra icke körbara X2-tåg byggts för försäljning för att finansiera hela projektet. Utan Lasses frikostiga kapitalförskottering hade emellertid aldrig projektet gått iland.

"Nu har GMJS fått sin hundra medlem" utropades det 1990, åtminstone valdes medlem nr 100 in. Under en viss tid hade vi även upp till 7 kvinnliga medlemmar. Föreningen har aldrig haft 100 medlemmar samtidigt, och vi har lite problem med att hålla kvar nya medlemmar som visar sitt intresse att komma in.

GMJS fyller 50 år, och då skall det firas ordentligt. Redan våren 1994 drogs riktlinjerna upp för en modellbyggartävling i tre klasser. Till tävlingen kan alla ansöka om att vara med. Således den verkliga födelsedagen anordnades medlemmarnas dag, och dessutom anordnades den 11:e öppnet hus med ett ganska omfattande program och med en förhoppning om att flera utomklubbs

gäster skulle delta. Den 11 sammanträder även tävlingsjuryn och bedömer inkomna modeller och sedan börjar det egentliga samkvämet på kvällen. Presenter delades ut och telegram upplästes och maten, ärtsoppa med fläsk och dagen till ära, vältempererad punsch. Rutger Friberg besökte oss och delade ut Allt om Hobbys medaljer för goda MJ-prestationer. En trevlig lite minnesskrift om de första 50 åren togs fram och delades ut till medlemmar och festdeltagare. Modellerna som kommit in till vår tävling bedömdes av vår numera klassiska jury bestående av Bent Dahlberg, Göran Axelsson och Stig Nyberg. Resultatet av tävlingen visar på hur stor responsen var på GMJS uppmaning att komma in med tävlingsobjekt, och det kan vara på sin plats att lista upp alla vinnarna här:

Klass Lok och motorvagnar

- 1:a pris Erik Walde, SJ Z4p i skala 0
- 2:a pris Tobias Ljung, motorlok från KVAB, 600 mm spårvidd
- 3:e pris Lars Juhlin, NBJ rälsbuss nr 402 i skala H0

Klass Vagnar

- 1:a pris Claes Mattisson, godsvagnar litt NN från GSJ i skala H0
- 2:a pris Erik Walde, resgodsvagn UCBF från ROJ i skala 0
- 3:e pris Tobias Ljung, decauvillevagn 600 mm spårvidd i skala 0

Klass icke rullande material

- 1:a pris Claes Mattisson, knuttimrade byggnader i skala H0
- 2:a pris Claes Mattisson, SWB banvaktstuga i skala H0
- 3: pris L Malker, scratchbygge av huskvarter från Kalmar i skala H0.

Efter denna festliga avslutning på de första femtio åren kommer vi in på de senaste tio. När jag nu ser tillbaka och förundrat och roat läser gamla Rälspikar, så ser jag att vi året därpå bytte redaktör. Vår gamle redaktör, Lars-Erik Bernström, som med sin underbara humor hade roat oss med sina rikhaltigt utstyrd Rälspikar, avlöstes av styrelsens idogt arbetande sekreterare, Leif Ohlsson. Jag undrar om han visste då vad han gav sig på. Med tiden har det ju visat sig att detta nog var hans grej och önskade istället att bli av med sin sekreteraresyssla, men det skulle gå många säsonger innan vi kommer dit.

1998 medverkade vi för första gången i ett Swap-meet möte, som begicks på Arken. Denna första gång avsåg vi att ha en liten plats att sälja småprylar och en del materialöverskott. Med tiden uppstod Nostalgimässan ur denna Swap-Meet och vi har alltsedan dess deltagit men nu i form av JUNIORTÅG och satsning på att intressera ungdomar för vår hobby. Juniortåg var ett arrangemang inom intresseorganisationen Spår och Tåg i Väst (STV). Med tiden avvecklade STV sitt engagemang Nostalgimässan och därmed har vi inte kunnat delta i arrangemang av typen Juniortåg.

Det har inte hindrat oss att visa upp vår förening och våra modeller på en för detta ändamål framtagen modul. Med denna har vi deltagit både i Järnvägmuseet i Ängelholm och i Gävle.

Så kommer vi fram till 60-års födelsedagen, vårt senaste jubileum som den 19 febr 2005 firades genom en stor födelsedagsfest. Våra gäster kom från landets alla hörn, och de flesta modelljärnvägsklubbar i landet med Crister Brandt som talare



*Feststämning i
biblioteket*



och presentutdelare. SMJ var representrad av Otto själv, Vänersborgsklubben av Per Olof Olofsson (POGO) och naturligtvis fanns Göteborgsklubborna representerade. Samtidigt visade flera av våra gäster upp sina senaste projekt i alla skalor och spårvidder.

Åren därefter har präglats av att fortsätta med modulbygget och smycka ut sektionerna med lämpliga landskapsdelar. Visningar har vi haft och senast på hobbyutställningen i Säve.

Modellutställning med våra gästers pågående projekt. Några av dessa har byggmästare som tillhör GMJS medlemskår



Krister Brandt överlämnar födelsedagspresent till vår ordförande Hans Johansson



Flertal av gästerna studerar Helgeberga station eller pratar med varandra om frågor som rör modellbyggandet





Ängelholm 2006 med vår nya modulanläggning



Säve 2009

Våra trotjänare i bild



Några av våra medlemmar som betytt mycket för GMJS.
Bengt-Åke Bengtsson till höger, Lars-Erik Bernström och
Eric Ydresjö ovan.





*Rustan med
en av sina
kärlekar,
"Hertigin-
nan"*



*En ung Sven Benktander jobbar med borden på
Torggatan*



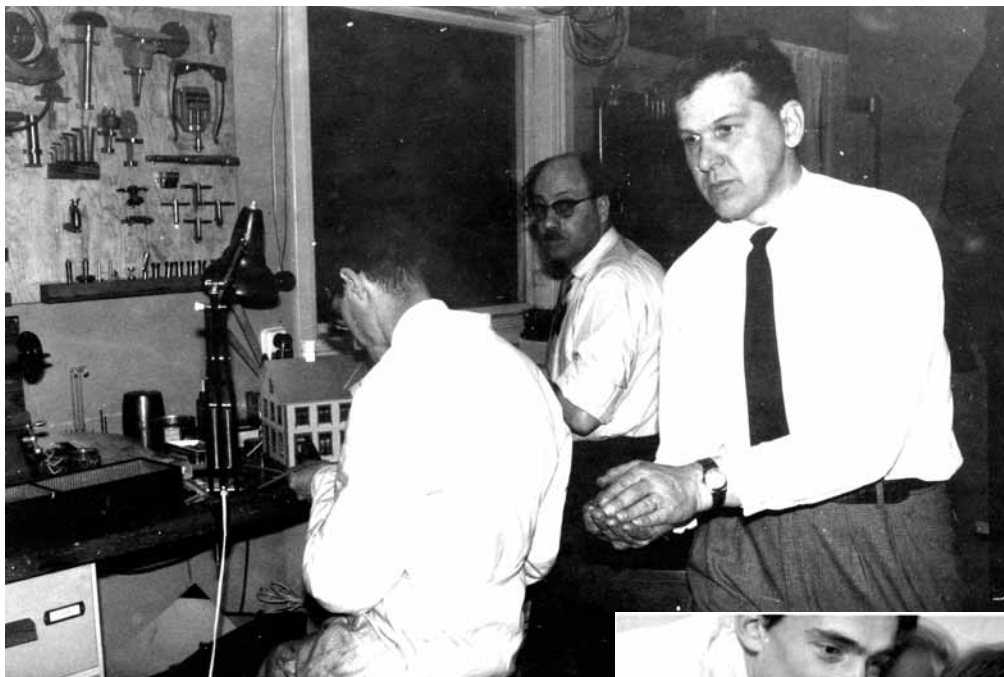
*Jon Fast, vår störste vagnbyggare med X2-tågets vagnssidor
efter lackering*



Två generationer Nilsson på Torggatetiden



Helge Sundhamn vid svarven



Tre gamla orförenden i verkstaden, med Rustan längst fram, Sven-Bertil tittar upp från arbetsbänken och den flitige Helges ryggtavla till vänster.

Helge med Rune Nilsson till vänster och till höger Sten Lindskog och Lars-Erik Bernström



Vart tog våra trotjänare vägen?

I början kom Rustan, det vet vi alla att han var den store initiativtagaren och grundaren av vår förening. Han var också ordförande till strax efter flytten till SJ:s Sporthall, då han flyttade till Husqvarna för att designa symaskiner och motorsågar istället för bilar. Rustan avlöstes 1957 av Sven Benktander för en kort tid, och Sven avlöstes i sin tur av Stig Nyberg 1959 då Sven lämnade Sverige för en längre tids tjänstgöring i Frankrike.

Redan 1960 valdes Helge Sundhamn till ordförande, då Stig ansåg sig ha för stor arbetsbelastning, och Helge fick därmed ledningen för genomförande GMJS:s del av TÅG 62, vilket han gjorde på ett strålande sätt. Helge var vår ordförande till 1969 då Sven-Bertil tog vid, och man kan säga att Sven-Bertil var en god förvaltare av det som byggts till TÅG 62 och som sedan förvandlats till GMJS av idag. 1973 valdes Arne Averdahl till ny ordförande då Sven-Bertil avböjt återval. Arne var vår ordförande fram t.o.m 1978 då Helge omvaldes för en kort tid. Han avlöstes av Bo Bergman vid årsmötet 1980 (vi kan konstatera att vid den tiden hade GMSJ

ett s.k. brutet verksamhetsår, så årsmötet 1980 hölls i sept 1980). Bo, vår ordningsman, ordnade vår verksamhet fram till årsmötet 1986, då Leif Johansson tillträdde ordförandeskapet.

1990 ändrades vårt räkenskapsår till att sammanfalla med kalenderår, och en kort interimstyrelse utsågs fram till det ändrade tidpunkten för vårt årsmöte, som för första gången hölls 26 februari 1991, och då Leif omvaldes som ordförande. Leif var vår ordförande under lång tid, under vilken flitiga kontakter med andra föreningar underhölls, både skriftligen men också genom besök och resor. Han var kvar i hela 10 år ända till 1997 då han avböjde omval. Han ville nog använda sin tid till modellbygge.

Jon Fast efterträdde honom och avlöstes 2003 av vår nuvarande redaktör Hans Johansson.

2007 tackade Hans Johansson som ordförande för sig och åtog sig att fixa klubbens medlemsblad, Rälspiken. Nu återkom Leif Johansson som ordförande vars post han axlar i skrivande stund.

Vart tar våra gamla entusiaster vägen? Alla blir vi äldre och med åldern orkar vi allt mindre. Kanske de lyckligaste modelltågsår-
en ligger i ungdomen och alldeles efter pensioneringen, då man kan unna sig tid åt allt det där som man inte hann med under "karriären" utanför klubben. Så låt oss ge en återblick på våra gamla trojänare och entusiaster och hur det gick för dem.

En förening i vardande har alltid entusiastiska eldsjälar, och de som var med på den första tiden kommer säkert ihåg den entusiasm som besjälade alla medlemmar. Det var säkerligen väldigt stort att få tillgång till en stor lokal att bygga modeller i, låt vara att Torggatan inte var så stor, men hur hade man det hemma. De flesta bodde trångt och hade man tillgång till en trea kunde man vara lycklig, de flesta fick nöja sig med tvåor och i värsta fall bara en etta. Och dessutom skulle ju en hel familj hålla till här.

Tänk vad det har förändrats. Tidigt kom de s.k. egnahem till efter kriget. Trångt var det men det fanns flera rum än vad man var van vid, och som regel en källare, kanske kunde man ha en modelljärnväg där. Så fick allt fler radhus och villor och det behovet av att dela en lokal med andra blev mindre. Istället blev det intresset för föreningsliv och att dela intresset för tåg med andra det viktigaste, och med detta förlorades ett motiv av att vara med i föreningen.

Alla blir ju äldre, och så även våra gamla eldsjälar, och i juni 1980 gick Rustan Lange bort. En entusiast och vår grundare och självklare ledare försvann från oss. Han hade tidigt samma år gjort sitt sista besök på klubben och uttryckt sin tillfredsställelse med hur vår anläggning utvecklades.

Med Rustans bortgång startade en process som flera av oss fasat för, och 1985 fick beskedet om att Sven-Bertil Johansson, vår verkliga "practical joker" inte längre fanns bland oss. En verklig modellbyggare, och vi har väl alla beundrat hans fina hus och byggnader. Han gick bort efter att ha plågats i sin svåra sjukdom och nedsatta rörlighet, men hans humör var alltid på topp. 1986 var det åter en gammal vän och trojänare som försvann för oss, Alfons Fransson. Han byggde på rekordfart den vackraste av vagnarna till Helges Cc inför TÅG 62.

Det skulle dröja ända till 1997, då vår numera äldste medlem gick ur tiden. Alf Johansson, vår spår- och kontaktledningsbyggare utan konkurrens. Han byggde även en D-maskin och Ra-

Visioner för framtiden

Blickar vi tillbaka de gångna 65 åren, så finner vi att 1962 och TÅG 62 var kanske höjdpunkten, och få man tro Rustan hade vi därmed nått sitt mål. Samtidigt fick vi tillgång till en lokal på mycket förmånliga villkor. Dock utgjorde de förmånliga villkoren endast en tid av 10 år som tack för medverkan i TÅG 62. Resten av tiden är liksom bonustid att vara tacksam för.

Tempot sjönk efter TÅG 62, men ändå genomfördes en hel del stora ombyggnader och landskapet förädlades under åren, låt vara ganska långsamt. Man får i alla fall säga att så som anläggningen ser ut idag, så väldetaljerat landskap har kanske inte funnits tidigare under sällskapet historia. Det är dock andra saker som börjar bli akut i vår förening.

loket, båda byggda med enkla verktyg. De var inte bara snygga utan var även mycket driftsäkra och funktionsdugliga, vilket eldprovet på TÅG 62 visade. Han var ju även lokförare så han hade djup kännedom om de båda lok han byggde. Han hade själv kört dem många, många mil.

År 1999 var det dags igen, vår ständige lokbyggare (åtta lok), Erik Alm, lämnade oss. Han deltog även i stor utsträckning med olika grovarbeten på klubben, dock hade han en arbetssituation vid järnvägsposten som kanske inte tillät honom att komma alla torsdagar, men han hade ju på så vis ständigt kontakt med tåg och järnväg.

Så i juli 2000 gick Lars-Erik Bernström bort. Allas vår Lasse som levte så för vår förening och åstadkommit så många fina modeller och med sitt stora konstnärskap tagit fram hus, byggnader och framför allt fått vår anläggning att leva med alla olika fordon (motor- respektive häst) och människor av olika slag. Vi börjar på allvar att förlora vår historia.

Ett halvår senare gick Helge ur tiden, han hade just fyllt 90 år. En gdabenådad snickare och den som byggde klubbens första ånglok, tankloket litt Sb, snabbt följt av Cc. Helge hade dessutom en bakgrund på Säröbanan och påbörjade även ett Säröbanelok. Dock var det Helge som blev utsatt när vi hade det stora inbrottet, då försvann hans vackert byggda Ua, och det lade nog lite sordin på hans bygglust för en tid.

Bara några månader senare i januari 2001 lämnade Eric Ydresjö oss, en eldsjäl när det gäller att bygga HNJ-modeller. Ett helt tåg om lok och flera vagnar byggda han, ett tågsätt som fortfarande fyller en stor uppgift på vår anläggning och på våra visningar. Han var även pappa till HNJ snabbvagn.

Redan ett halvår senare var det Bo Bergmans tur, han avled efter en kort tids sjukdom. Bo var medlem nr 2, och var den förste som en gång svarade på Rustans upprop. Bo var vår verkliga ordningsman, och hade under åren i stort sett beklätt alla sällskapet styrelseposter, och på torsdagarna blev vi under lång tid ständigt påmind om att han inte var med oss längre.

Så sommaren 2008 försvann vår meste vagnbyggare, Jon Fast, från oss. Han hade under lång tid haft trassel med sin kropp.

Det kära gamla SJ finns inte mer. Det är ganska längesedan SJ delades upp i SJ och Banverket. Men det stannade inte vid det, styckningen fortsatte, främst för att trafiken krävde andra typer av organisationer och ganska snart stod SJ bara för en del av persontrafiken på Banverkets spår. Vår hyresvärd blev ett nytt aktiebolag, Jernhusen, och lönsamhetskraven gjorde sig alltmer gällande. Jernhusen, å sin sida, fick en mycket svår uppgift, de övertog i stort sett alla SJ:s gamla fastigheter, och det hade väl varit bra om man kunde räkna med hyreskunder. Men trafikföretagen var inte intresserade av att äga eller hyra stationsbyggnader. Det gick lika bra med ett regnskydd på perrongen, och därmed gick Jernhusen med stora förluster redan från början, och vi fick höra resonemanget att vi skulle få betala "marknads-

mässig” hyra. Nyligen fick man ändra på detta, och Banverket fick ta över de byggnader som var knutna till järnvägsändamål utan andra möjliga användningsområden, och där hamnade även vår förening. Vi fick ytterligare en ny hyresvärd Banverket, vilket på sätt och vis ledde till ett mera ordnat förhållande för vår förening.

Idag står det klart att området står inför stora omdaningar, och vår lokal kommer att skatta år förgängelsen. Frågan är bara när! Därmed uppstår den stora frågan, var gör vi med GMJS? Finns det någon ny eldsjäl typ Rustan i någon vrå som kommer att likt en Jesus leda oss in på nya och kreativa äventyr, som i sin förlängning garanterar oss en överlevnad? Det svåra är nog inte att på nytt arrangera en flytt, det finns hur många som helst som under en massa år följt GMJS öden och som skulle med samma glädje och entusiasm som förr hjälpa till att flytta vår anläggning och till och med stötta återuppbyggnadsarbetet. Det kanske krävs en sådan tilldragelse för att aktivera slumrande medlemmar och framför kanske dra till oss nya unga medlemmar. Det stora problemet är, vart skall vi flytta och hur ser vi själva på vår framtid.

Till sist....

Det är roligt att fylla 65 år, det är en aktningsvärd ålder för en sådan förening som GMJS. Vi kan lugnt säga att även med internationella mått är detta nära nog ett rekord. Det kan inte nog betonas även om det sagts flera gånger tidigare, att detta

Rustan hade klart för sig redan från början att vi måste visa upp oss för allmänheten. Detta av flera skäl, det första var naturligtvis för att visa vad vi kan och helt enkelt skryta med vår förening, men i det långa loppet även rekrytera de delar av allmänheten som skulle kunna tänka sig vara intresserade av att komma med i GMJS. Ett ytterligare motiv var naturligtvis att knyta föreningen närmare till SJ, detta för att tillskapa överlevnad på lång sikt. Det lyckades Rustan med hjälp av klubbens medlemmar genom att medverka i SJ:s TÅG 62. Nu finns inte SJ mer, och med vem skall vi knyta kontakter då? Och vilka uppoffringar är vi villiga att göra för långsiktigt överlev? Förmodligen krävs det att en ny epok startas, med nya möjligheter till samarbete med intresserade sponsorer (för det är sådana som behövs) och därmed bygga upp klubben på nytt. Men vilka är våra visioner och var finns visionären?

rekord möjliggjordes genom den framsynthet som Rustan och ursprungsgänget lade i dagen. Låt oss till slut njuta av några vackra bilder från vår anläggning speglade vår bana från början till slut.

Göteborg i januari 2010

Svante Runberger

Källor:

50års skriften av Jon och Rustan

Olika Rälspikar

Foton från vårt arkiv, Hans Johansson och Svante Runberger

Vyer från banan



Vi startar i Helgerberga vars stationshus kommer från BJ. Notera att perongen är full med folk och det skall nog komma ett tåg innan vårt tåg startar mot tunneln och Ålderstigen



Så anländer vi till Ålderstigen, och samtidigt som vi färdats genom banans längsta tunnel verkar det som om vi även förflyttats bakåt i tiden. Här finns bara hästskjutsar och man märker på folkets klädsel att här har tiden stått stilla



På väg från Ålderstiegn stannar vi en kort stund vid Munkepullans hållplats. Här sitter några kanske lite modernare människor och väntar och längre bort står de klassiska mjölkflaskor, kanske på väg till mejeriet i Skenköping

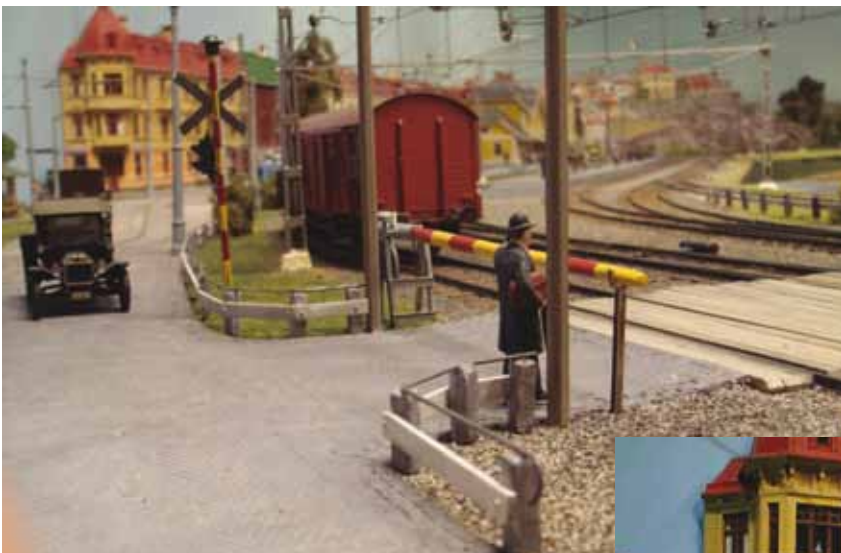


Mellan de bägge hållplatserna ligger banvaktstugan vid vägövergången. Banvakten skall ju se till att spår och banvall är fullt funktionsdugliga, men ibland kommer baningenjören åkande på inspektion i sin dressin.

Så når vi strax banans andra hållplats, Nypåstigen. Här väntar en madam förmodligen på morgonrälsbussen till Skenköping. Även här finns det mjölkflaskor till mejeriet. Frågan är förstås om rälsbussen kommer att stanna med tanke på att stoppskylten inte är i stoppläge.



Vi når Skenköpings station och här ser vi storstadens människor och lite mer modernare tider. Samtidigt märker vi att eldriften för våra tåg nått hit.



Gatubilder från Skenköping med tidsenliga bilar och den gamla spårvagnen. Framför bommen står man och väntar respektfullt, kanske på väg till den lilla industrin på andra sidan



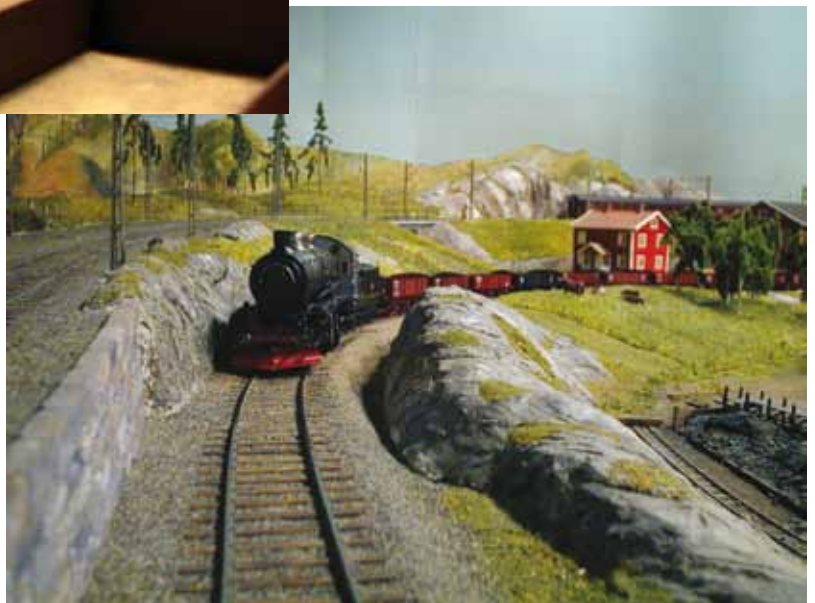


Efter att ha lämnat Skenköping anländer vi till Rustanfors, som emellanåt för tjänstgöra som mötestation. Stationshuset har en vacker schweizerkatraktär och byggts extra smalt för att få plats i det smala utrymme som naturen oss gett.



I anslutning till Rustanfors finns det en liten bibana som leder ned till en hamn vid det stora vattnet. Samhället som ligger vid vattent heter Alfsjö efter dess grundare, och huvudnäringen här är sågning och export av timmer, men även en viss export av malm förekommer

Emellanåt går det därför ett tomt malmtåg ut från Alfsjö för hämta nya laster ute på malmfälten i den dolda delen av vår bana. Så småningom återkommer tåget med full last. Här ses vårt stora R-lok i spetsen av en mängd Bergslagsmalmvagnar





Annorlunda är vår nästa station och har varit banans största station med ett vackert stationshus i natursten från Bohusbanan. Idag verkar stationens bangård blivit använt för tåguppställning. Här finns banans enda järnvägshotell.



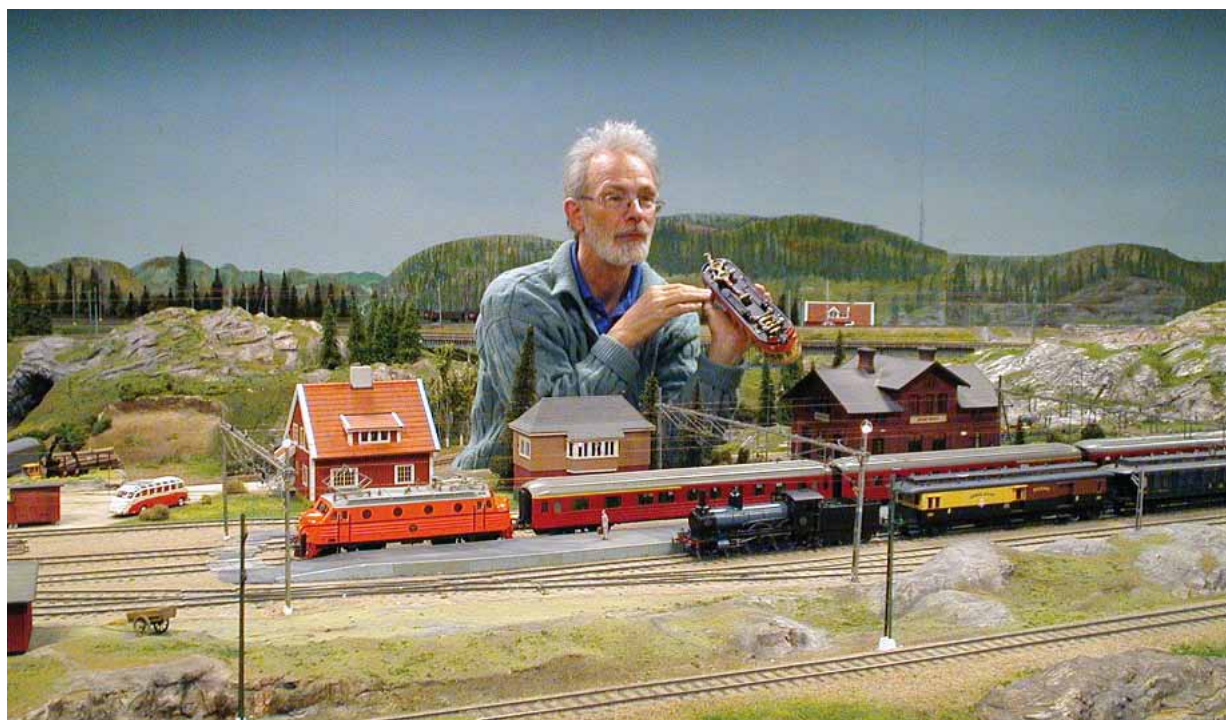
Expresstågsstopp vid Annorlunda med väntande passagerare

Ett klassiskt D-lok på väg in på Annorlunda station för dagens trafikuppgifter





På väg från Annorlunda till Benktåkra hinner vårt expresståg upp ett modernt godståg, och här har en omkörning arrangerats på dubbelspåret. Godståget har växlats ut på högerspår medan expresståget går på sitt ordinarie spår. Detta kan ordnas tack vare en engagerad ledningscentral

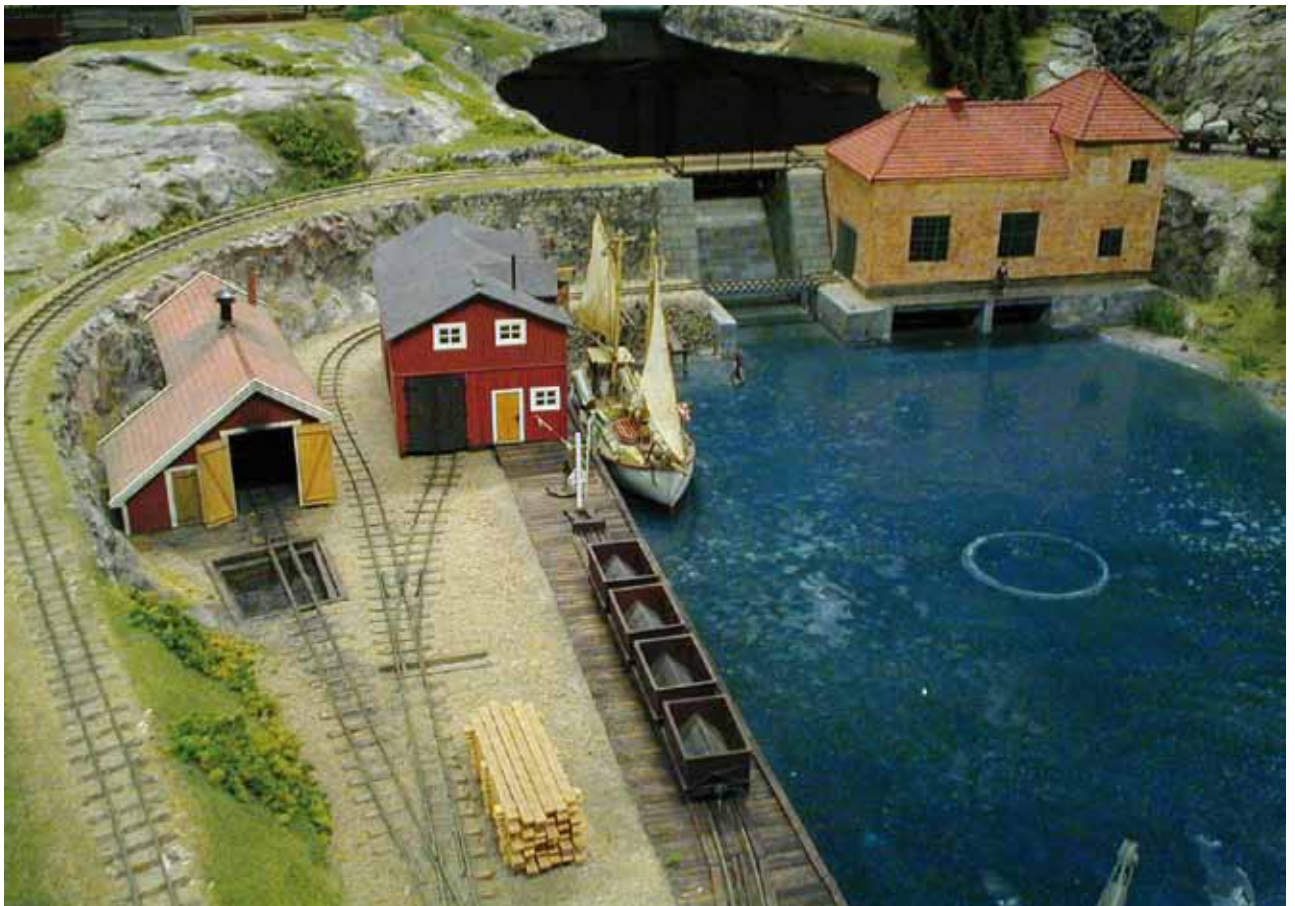


Så kommer vi till banans andra slutstation, Benktåkra. En station med stor godsbangård och lokstall med vändskiva. Stationen har även anknypning till det stora statliga järnvägsnätet genom en hemlig tunnel där emellanåt SJ stora expresståg kommer fram. Skenköping har fått en tåganslutning till den yttre världen genom en X2000-förbindelse.

En resa med vår smalspår bana



Från Helgeberga har det sedan länge funnits en smalspår bana med anknötning till Ålderstigen via kraftverket med hamn. Ett litet blandat tåg står här och väntar på avgång vid Helgeberga station.



Flygfoto över passagen över kraftverksdammen och den lilla hamnen dit smalspåret har ett hamnspår



Tåget har nu vänts och väntar på avgång mot Helgeberga. Notera detaljer och den väntande hästskjutsen på bilden nedan.

