



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, februari 2014



Framtiden



Möndal Övre och Nedre

ÅRSMÖTE

tisdagen den 18 februari 2014 kl 19.00
i sällskapets lokal.

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

Välkomna!

Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

2013 bestod styrelsen av

Leif Johansson, ordförande

Torbjörn Ek, sekreterare

Lennart Risfelt, kassör

Hans Johansson, redaktör och vice ordförande

Leif Ohlsson, ledamot

Nils Pihlgren, ledamot

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med minst fyra nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 500 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 – 1.

Föreningens besöksadress är Volviahallen,
(GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30)

Bergslagsgatan, Göteborg och 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

Redaktörn: hasses@telia.com

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

Se även vår hemsida

www.port.se/gmjs



Har Du betalt
medlemsavgiften.....

Å andra sidan.....

är nu Julen över för denna gång. Fick Du julklappen Du önskade eller hade Du smugglat ner den i säcken själv?

Har Du fått tid till lite hobbyarbete?

Själv har jag faktiskt det bl.a.p.g.a.m.a.a.

det urusla vädret. Det höll ju inte tätt mellan

skurarna. Kan inte minnas en vädermässigt tristare jul och mitt minne är bra. Jag kan inte komma ihåg att jag någonsin har glömt något. Bellman hade också bra minne. Hans minne firar man än idag!

Julen har tillbringats hos båda barnen. Sonen har inga barn så där var det lugnt, TV-fritt och fridfullt ute i ödemarken. Det enda som hördes var ösregnet....

Hos dottern var det mer håll i gång. Tre stycken gulliga supertrimmade yrväder, 7, 5 och 2½ år. Jag klarade 9 timmar! sen' var det dags för en vilodag. Moffar ska vi...moffar titta här...moffar varför är...moffar tycker du...moffar kan vi inte....Nu ska morfar vila lite, sedan kanske.... I år hade husfar plockat fram sina Märklinprylar från 70-talet och byggt upp två rundbanor med lite växlar och några plasthus på en byggplatta. Det var verkligen uppskattat och jag var full av beundran för varvrekordet som slogs med ett litet rött växellok, innan det välte i kurvan. Nu har de två äldsta beslutat att bygga lite mer landskap varför moffar påpassligt hade paketerat en skokartong med diverse renlav, mossa, plastgranar, grönt strömedel mm så att drömmen skall kunna påbörjas. Hoppas intresset håller i sig. Vad manne bliva av detta.....Nästa jul får jag väl överväga ett medlemskap i GMJS!

I år verkar det inte vara något skottår. Jag har bara skottat en gång hittills på hela vintern. För övrigt har jag ju bara en gång att skotta, den upp till huset. Personligen föredrar jag dock en vit jul. Det hindrar dock inte från att man tar sig ett glas rött vin till julsinkan och grönkålen. Rött och grönt är ju julens färger och passar väldigt bra ihop.

Styrelsen var och besökte Trafikverket innan jul. Där fick vi klart besked att vår lokal (och sporthallen) kommer att rivs 2018 eller kanske till och med 2017. Nu gäller det att sätta till alla klutar för att organisera vår framtid. Till det behöver vi alla goda krafter och massvis med goda ide'er!

Årsmötet stundar. Ta tillfället i akt och hedra Din kära klubb med ett besök! Kom och diskutera vår framtid!

Hjärtligt välkommen

Hans Johansson 

Omslaget

visar landshövdingehuset bakom Olskrokens station och vår lilla spårvagn, Ringlinien, på väg mot Lilla Bommen.



Välkommen till klubbens

ÅRSMÖTE

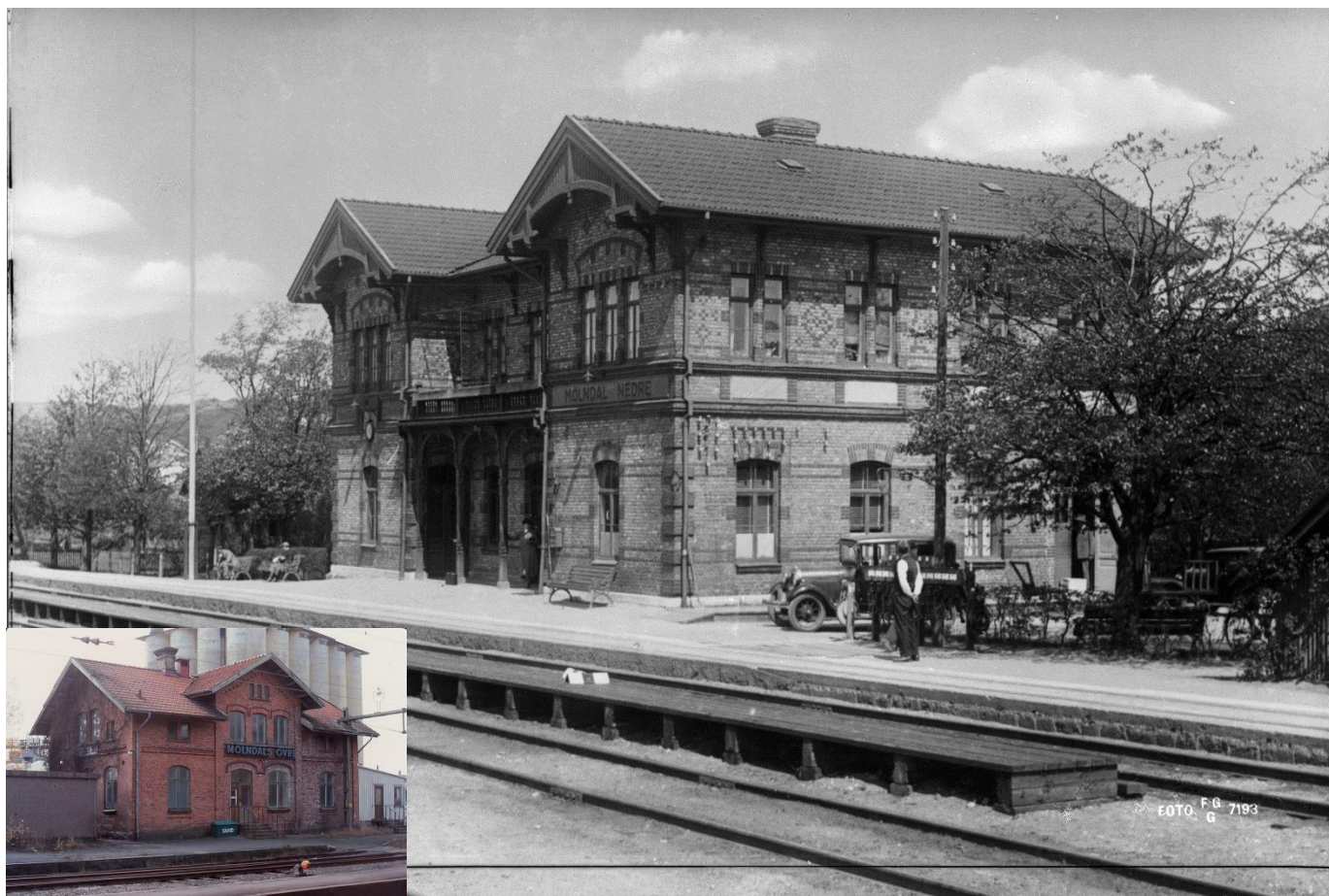
tisdagen den 18 februari 2014 kl 19.00

i sällskapets lokal.

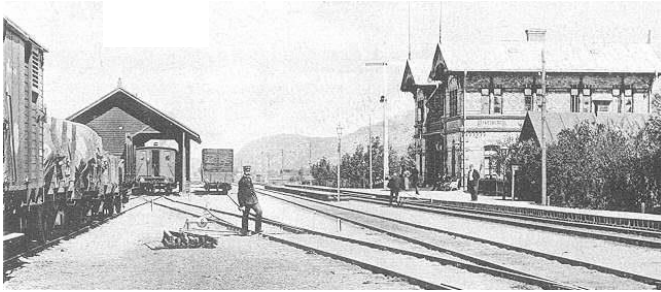
Mötet, som hålls enligt stadgarna,
avslutas med diskussion om klubbens framtid och
med sedvanlig förtäring.

Välkomna!

Nostalgibilden



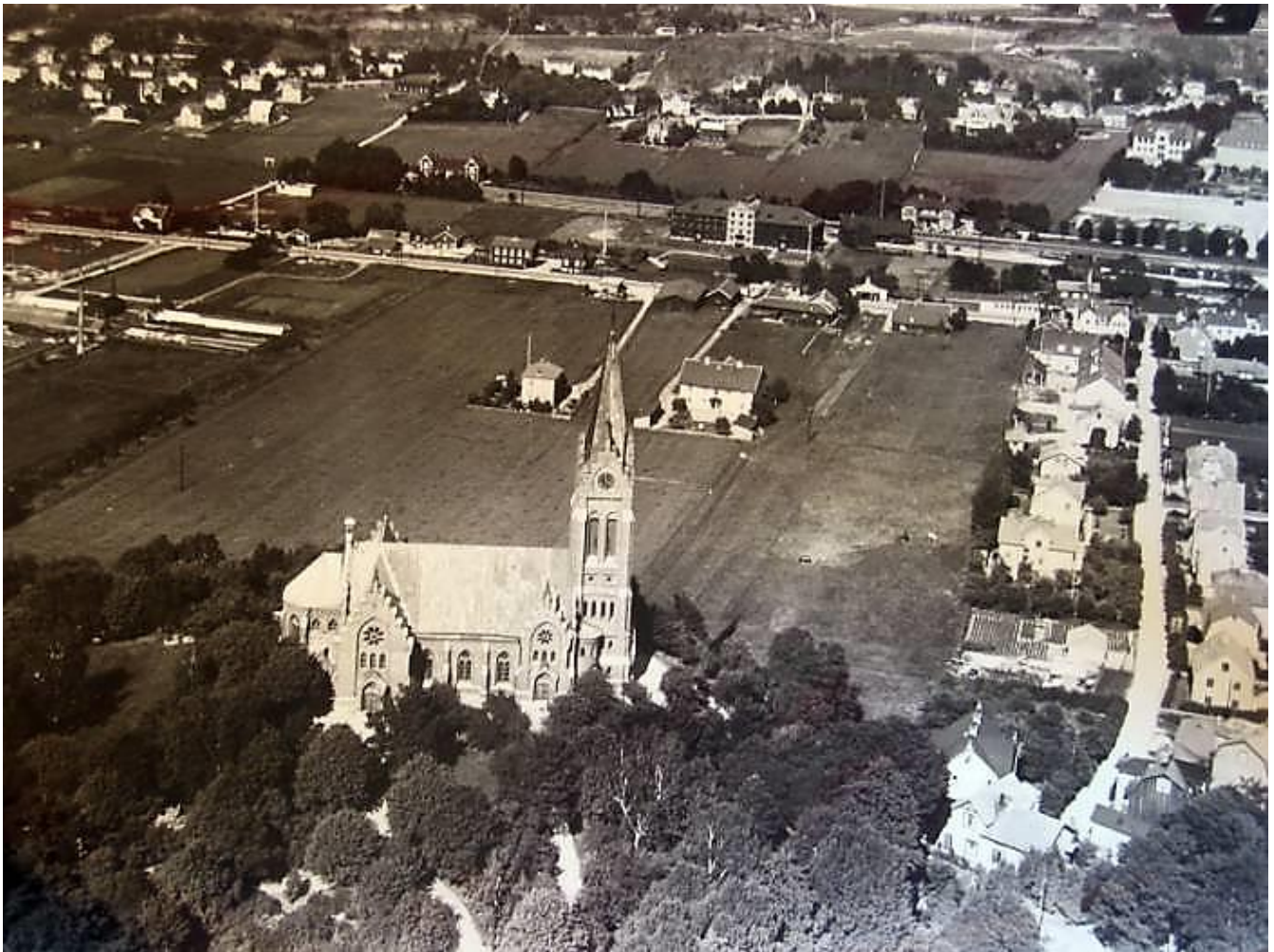
Idag ser vi Mölndals Järnvägsstation som det pendeltågsstopp som finns under Mölndals Bro. Annat var det på 30-talet då alla tåg gjorde uppehåll vid den riktiga stationen Mölndal Nedre, utan s. På vår anläggning har vi ju Benktåkra, en modell av Mölndals Övre, med s, som också är riven idag.



Mölndal Nedre sett från söder



Idag ser vi ett glashus mellan spåren

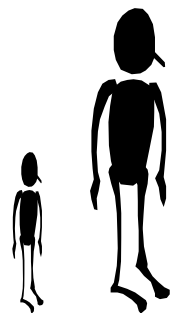


Mölndals Centrum där man också kan urskilja stationen och godsmagasinet. Visst ser väl skogen runt kyrkan ut som renlav! Samtliga foton från Nybergska samlingen via Svante Runberger.

- Vad tyckte du om boken
- Den har sina sidor



- Jag kände en massa korta människor men nu känner jag inga längre.



GMJS framtid

Tidpunkten för omfattande förändringar av klubbens verksamhet rycker allt närmare. Just nu ligger focus på att vår lokal kanske kommer att rivras den dag, ev. 2017, som bygget av Västlänken påbörjas. §§ 17-19 i våra stadgar reglerar då detta.

§ 17 Om det blir uppenbart att vi av olika skäl inte kan/får behålla vår lokal ankommer det på styrelsen att kalla till två extra medlemsmöten med minst en månads mellanrum. Vid dessa möten skall beslut fattas (enkel majoritet) om anläggningen skall flyttas, magasineras eller om Sällskapet skall upplösas. Är dessa två möten oeniga kallas till ett tredje möte som blir avgörande. Vid beslut om magasinering eller upplösning gäller § 2, § 18 och § 19. Styrelsen utarbetar detaljer i samtliga fall.

§ 18 Om Sällskapet står inför en förändring av sin verksamhet med flyttning eller magasinering av anläggning eller en eventuell upplösning, skall avseende anläggning och annan gemensam egendom följande alternativ beaktas i nedanstående ordning:

1. magasinering i väntan på ny lämplig lokal för att fortsätta verksamheten
2. möjligheterna att överföra anläggning till ett museum eller annan institution, om möjligt i Göteborgsregionen.

§ 19 Vid upplösning av Sällskapet skall beslut fattas om vilka medlemmar som skall ingå i den grupp som skall fördela Sällskapets tillgångar utöver skulder. Detta beslut fattas av avgörande medlemsmöte enligt § 17. Sex veckor innan fördelning av Sällskapets tillgångar genomförs, skall Sällskapets upplösning kungöras på lämpligt sätt. Sällskapets ordförande leder denna grupp som skall bestå av fem medlemmar. Talan mot gruppens beslut kan ej föras. Vid fördelningen gäller

- först att egendom, som nämns i § 2, andra stycket, återlämnas till den medlem, person eller firma, som deponerat den, om vederbörande är i livet.
- att medlemmarnas respektive arbetsinsats genom åren skall inverka på fördelningen.
- att den som har resurser att verka för en återuppbyggnad kan ges fördelar.
- att om medlem önskar köpa del av anläggningen kan försäljning ske om det inte inverkar på återuppbyggnadsmöjligheten.

Alternativ

1. Flytt av anläggningen till ny lokal. Det är viktigt att vi redan nu sonderar möjligheterna till en ny lämplig lokal. Vi bör etablera kontakt med Kommunens Fastighetsförvaltning, Trafikverket och Kommunens Kulturförvaltning. Andra intressenter skulle kunna vara Järnvägsmuseum och Regionen. Om vi blir uppsagda kommer sannolikt kommunen att erbjuda en ny lokal men placering och hyreskostnad ligger då helt utanför vår kontroll. Frågor runt en flytt:

- är flytt av anläggningen praktiskt möjlig, hel eller i delar och vad kostar en sådan?
- är återuppbyggnad praktiskt möjlig med tanke på de personella resurser vi besitter (ålder mm)?
- kan det elektriska systemet återanvändas?
- kan vi digitalisera de lok klubben äger (de andra styr vi inte över) och vad kostar det?
- vad är totalkostnaden för en digitalisering av hela anläggningen, växlar, belysning, signaler, rörliga tanter mm?
- inom vilken tidsrymd kan en ny anläggning vara visningsbar? (vill/kan/måste vi ha publika visningar?)
- kan vi nöja oss med en mindre lokal (idag 200 kvm) eller skall vi bygga moduler av hela anläggningen?
- hur många visningar tål våra lok och vagnar? Idag kör vi ca 25 halvtimmasvisningar per år.
- hur långt ut på landet är vi beredda att flytta?
- vad är den maximala medlemsavgift medlemmar är villiga att betala?
- kan vi få kommun, Region, EU eller någon annan att bidra till flyttkostnaden?

2. Magasinering. Att säga itu anläggningen och magasinera den är nog inte så svårt. Frågan är, kommer klubben att överleva om vi inte har gemensamma arbetskvällar och en anläggning att samlas runt? Är medlemmarna (idag 60 st varav kanske 12 är aktiva) villiga att betala magasineringskostnad eller medlemsavgift under ett antal år? Kan vår modulanläggning vara ett substitut under denna tid? Kan vi kanske omvandla delar av anläggningen till moduler? Var skall modulerna förvaras?

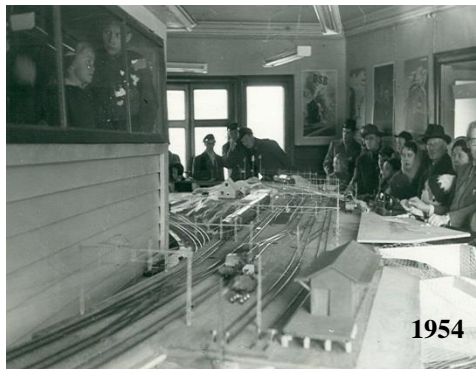
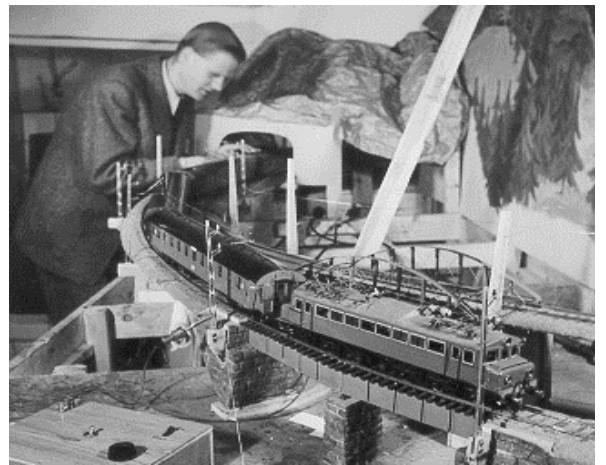
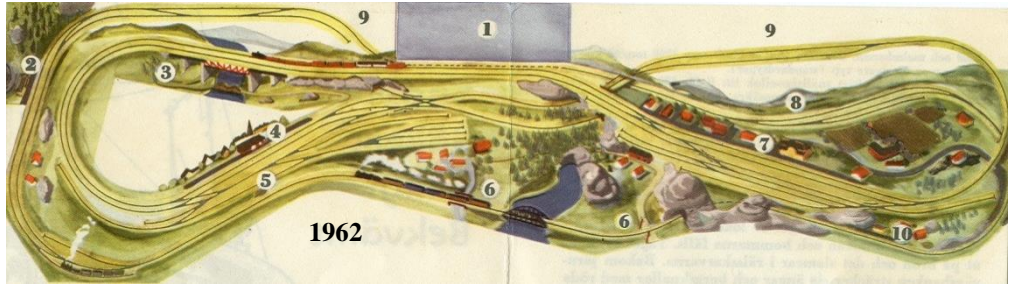
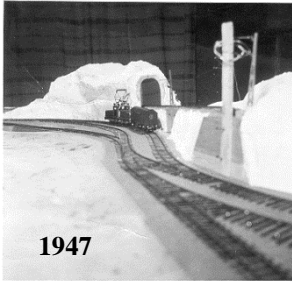
3. Donation till museum eller liknande. Är donation verkligen ett alternativ? Landskap och spår, ja, men lok och vagnar och de hus som ägs av enskilda medlemmar? Sannolikt är detta alternativ inte intressant. Det torde heller inte gå att bygga upp anläggningen någon annanstans utan hjälp av GMJS medlemmar.

4. Klubbens upplösning. Detta är naturligtvis den absolut sista utvägen och det vore djupt tragiskt att en 75-årig epok skulle gå i graven på detta sätt. Som framgår av stadgarna skall då alla lok, vagnar och byggnader återgå till byggaren, om vederbörande är i livet. Sedan skall resten fördelas till medlemmarna. Då skall man ta hänsyn till hur mycket arbete vederbörande har bidragit med på anläggningen. Då vi har en noggrann arbetsliggare är det inget större problem att gå tillbaka förslagsvis 10 år. Det torde röra sig om ca 20 personer som, mer eller mindre, har varit aktiva under denna tid. Om anläggningen skall delas upp i bitar och fördelas på olika medlemmar är det viktigt att styckningen görs genomtänkt och att man tar hänsyn till att man kanske kan göra moduler av de olika bitarna. Ja, frågorna är många. Styrelsen tar tacksamt emot alla synpunkter och förslag. Kom på årsmötet och tyck till!



GMJS framtid


Nu när vi måste börja diskutera framtiden vill redaktörn' visa några klipp från gångna tider. Minns och njut!



Första rälsbussen



Fabrikör Hilding Carlsson grundade 1913 en liten mekanisk verkstad i Umeå och tillverkade bl.a. dressiner för olika järnvägsföretag. Många byggen under tjugotalet bestod av konverterade personbilar. Hilding Carlssons första kontakt med SJ var redan 1917, då baningenjören i Umeå lät bygga om en personbil till motordressin för inspektionsresor, SJ dressin nr 91. Dressinen stationerades i Porjus och kom där att användas, förutom till ren inspektionstjänst, även för uthyrning och transport av turister boende på Porjus Turisthotell som kunde åka till Harsprånget eller Luspebryggan varifrån båttransport gick vidare upp i fjällen. Det förekom även kyrktåg till Jokkmokk. Verksamheten blev populär men dressinen rymde ju bara 4 resenärer. I januari 1932 tog Generaldirektör Dahlbäck upp frågan och en ny och större dressin, med plats för 14 passagerare, beställdes hos Hilding Carlsson. Leverans skulle ske lagom till turisttrafikens början i juni 1932. Det var naturligtvis ingen lätt uppgift för Hilding att på 4 månader konstruera, rita, bygga och utprova ett helt nytt fordon. Det fick heller inte kosta mer än 8400 kr. Det hade SJ bestämt. Det blev också en viss förlust för Hilding men han insåg värdet av att få leverera ett nytt koncept till stora SJ. Väl inne som leverantör kunde han ju ta bättre betalt. Den nya dressinen försågs med en 50 hkr Ford A-motor och med förarplats i båda ändar och behövde då inte vändas. Den var byggd i trä och plåtklädd. Vikten var 3,5 ton och Sth 80 km/tim. Fordonet nummerades ursprungligen i dressinserien och fick nr 200. 1933 omnummerades den till rälsbussserien och fick då litt Yd nr 310. Första provturen gick från Umeå till Vännäs. Därefter överfördes fordonet till Porjus där första ordinarie turen gick den 13 juni i rykande snöstorm trots att det nästan var midsommar. I mitten av 30-talet gick den i turisttrafik på Malmbanan men mot slutet av seklet blev det mest interna SJ-transporter. Sista arbetsuppgiften blev transport av banarbetare vid dubbelspårsbygget Katrineholm-Järna. Fordonet slopades i maj 1940 och som tur var sedan skänkt till Järnvägs museet som den första rälsbussen vid SJ. Den kan nu i renoverat och fullt körbart skick beskådas i Gävle.

Mitt scratchbygge, i skala 1:45, är byggt i 1:mm treskiktig plywood och har inredning. Motor och drivning saknas ännu men om någon har en ide' om hur man skall bära sig åt för att få in en liten motor under den invändiga motorhuven tar jag gärna emot förslag. Träckerhjulen är uppbyggda av epoxylimmade tändstickor varpå en slitring av stål är limmad. 



Källa:
 Hällqvist Rälsbussar
 Foton: Nybergska samlingen
 och red



Per Olof Wahlström 80 år



Per Olof låter sig väl smaka. Tågintresset skymtar fram genom bla modellerna i fönstret

En av våra veteraner har i dagarna fyllt 80 år. Per Olof har medlemsnummer 27 och har således varit aktiv hos oss sedan mitten av 1950-talet. En ansenlig tid. Sedan en tid tillbaka bor han på Kaggeleds äldreboende i Vidkärr då PO har lite svårt att röra sig genom bl.a. ett lårbensbrott.

Klubben uppvaktade honom på högtidsdagen med tårta som vi vet att PO uppskattar mycket. Boendet är alldeles nytt och fräscht och vi förstod att PO uppskattar att bli ompysslad med god mat mm.

Vi, Leif J, Arne A och undertecknad, fick en trevlig pratstund med jubilaren. Även Torbjörn E uppvaktade via telefon.

Hans J



Särö lokstall

Vårt lilla lokstall på Ålderstigens station har sin förebild i stallet på Särö Västerskog. Det revs 1956. Kvar finns dock en stensättning som anger var vändskivan var placerad alldeles intill havet. 