



# Rälspiken

Göteborgs  
Modelljärnvägssällskap

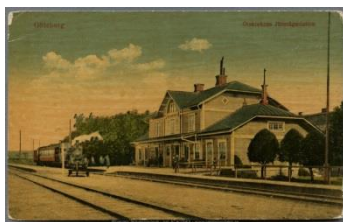
Nr 1, februari 2016



©Sveriges Järnvägsmuseum - Jvm\_KBEA00812 - www.samlingsportalen.se



Hemma hos Ralph



Olskrokens Station

## ÅRSMÖTE

tisdagen den 16 februari 2016 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.**

### 2015 bestod styrelsen av

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

Vårt medlemsblad Rälspeken 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](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.port.se/gmjs](http://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 på grund av det urusla vädret. Det höll ju inte tätt mellan skurarna. Kan inte minnas en vädermässigt tristare jul. Minnet är dock inte vad det varit. Fast jag kan inte komma ihåg att jag glömt något. 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. Nu i mitten av januari kom dock kylan och snön och med den både domherrarna och domdamerna. Får se hur länge det varar. Tiden rullar på väldigt snabbt. I mars kommer våren och sen kommer de mysiga myggen, de festliga fästingarna och den svidande solbrännan. Bara fem månader kvar till midsommar – sen blir det mörkare igen.... Ödets timma kommer också allt närmare. Pondera att vår lokal rivs sommaren 2017. Hemska tanke! Då har vi bara drygt året på oss att planera, packa ihop och flytta vår 71-åriga klenod. Är det möjligt? Går det? Årets årsmöte måste handla om hur vi vill att vår framtid skall gestalta sig. Som underlag för diskussionen bör alla noga ta del av sidan 3 i denna Pik. Torbjörn har också sammanställt en del funderingar runt ”Hur ser GMJS ut om 10 år?”. Tänk till Du också! Vad vill vi? Vad kan vi? Vad kostar det? Var är ungdomarna som skall ta över? Ta tillfället i akt och hedra Din kära klubb med ett besök! Kom och diskutera vår framtid! Vi behöver Din åsikt!

Hjärtligt välkommen



*Hans*



*Ett förslag till den som vill ha ett annorlunda modellbygge?*

## Omslaget

visar Olskrokens andra station år 1932. Det är den brunmålade byggnad som många av oss minns. Den revs 1984. Första stationen, den eleganta gula, revs 1929.



Tidpunkten för omfattande förändringar av klubbens verksamhet rycker allt närmare. Just nu ligger focus på att vår lokal kanske kommer att rivras 2017. §§ 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.** Redan nu sonderar vi möjligheterna till en ny lämplig lokal. Vi har bl.a. kontakt med kommunens olika förvaltningar och vår hyresvärd. 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 klubbens 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 såga 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 14 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 71-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 synpunkter och förslag. Kom på årsmötet och tyck till!



Välkommen till klubbens

# ÅRSMÖTE

tisdagen den 16 februari 2016 kl. 19.00  
i sällskapets lokal.

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

## Nostalgibilden



Personalen på Olskrokens station poserar 1910 vid dåtidens högteknologiska utrustning. Ur Järnvägsmuseets arkiv.



Foton ur Järnvägsmuseets arkiv.

# Olskrokens Station



En tidig bild från 1890.



Året är 1910.



Vykort från 1912

År 1856 drogs Västra stambanan genom norra Olskroken, och öppnades för trafik den 1 december mellan Göteborg och Jonsered. Olskrokens station öppnades 1876 för godstrafik och 1881 för persontrafik. Statens Järnvägar och Bergslagens Järnvägar byggde 1877 stationshuset för den nya förenade stationen. I början på seklet byggdes den till med två sidobyggnader och fick då det utseende som vårt Skenköping representerar. Byggnaden revs 1929 och ersattes av en ny lägre stationsbyggnad som uppfördes alldeles intill den äldre.

Olskroken blev en strategisk järnvägsknut för godstrafik då Bergslagsbanan, Bohusbanan och Västra stambanan möttes här. Från 1940-talet och till mitten av 1960-talet var stationen faktiskt Sveriges största i trafikomfattning. Härifrån styrdes all järnvägstrafik för Göteborg Västra, Frihamnen, Sannegårdshamnen och Sävenäs rangerbangård. Här lastades och lossades mellan 300 000 och 400 000 vagnar årligen med hjälp av 35 växellok, dygnet runt. Om stinsen skrev SJ då: "Vagnlasttrafiken dirigeras från Olskrokens station, som är något vida mer än en förstadshållplats. Den tillkom 1876 då det behövdes en rangerstation vid den punkt där Västra stambanan och Bergslagsbanan skildes åt. Nu sitter stinsen på Olskroken liksom spindeln i centrum och följer de hundratals tågens gång över det väldiga linjenätet. Under honom sorterar samtliga hamnbanestationer samt Sävenäs ranger-bangård."

Härifrån tog också många friluftande göteborgare under 1940-talet de så kallade sporttågen mot exempelvis Lerum och Olofstorp, där man vandrade ut i naturen. Persontrafiken blev dock, på grund av saneringen av Olskrokens bebyggelse och i brist på anslutande kollektivtrafik, nära nog obefintlig och upphörde sommaren 1980. Stationen hade även landets största ställverk för att kunna dirigera trafiken över de närmare tvåhundra olika tågvägarna. Fler än 500 personer hade sitt arbete här. Olskroken fick sin dödsstöt den 1 juli 1964 då en omorganisation placerade stationen under Göteborg Norra. Ställverket fanns kvar till 1983, för att in i det sista kunna betjäna cirka 300 tågrörelser/dygn.

År 1980 lades den sista persontrafiken ned. Stationen revs i januari 1984, men de fina skifferplattorna på dess tak togs tillvara för att användas på andra offentliga byggnader i staden.





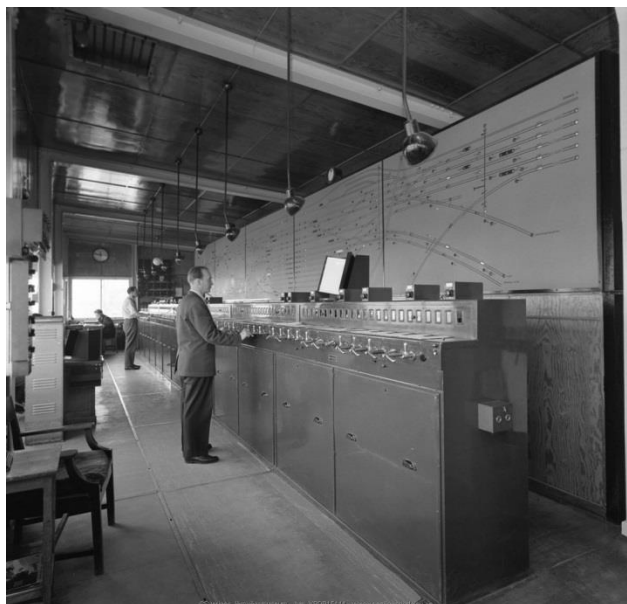
Nybyggt, stramt och modernt. Nu var det ute med snickarglädje. Året är 1932.



En bild från 1950. Nästan inget har förändrats mer än att Ställverksbyggnaden har tillkommit. Den byggdes 1940.



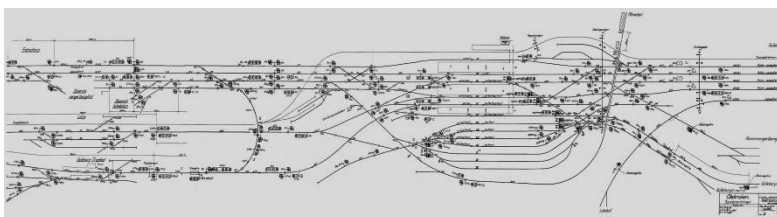
Slutet 40-talet. Här syns ställverket tydligt.



Det supermoderna ställverket från insidan. Fotot är taget i början på 40-talet.



Vänthallen någon gång på 20-talet







Längst till vänster ses den nya låga bruna träbyggnaden mellan motorleden och järnvägsspåren. Den stod klar sommaren 1929. Den äldre stationen (byggd 1877 som stod alldeles intill) monterades succesivt ned när den nya färdigställdes. Allt för att de resande skulle ha en vänthall under byggnadsarbetet. Riddargatans spårväg upphörde vid årsskiftet 1964/65 och 1984, fyra år efter att persontrafiken upphört, revs det då inte för eleganta och delvis förfallna stationshuset.

*Flygfoto från 70-talet. Pilen visar stationen. Ovanför syns ställverket.*



©Sveriges Järnvägsmuseum, Jvm\_KDAA12373 - www.samlingsportalen.se

*Här pågår byggandet av den nya stationen samtidigt som den gamla rivs. Året är 1929.*





*Tiden går fort. Det var några år sedan det såg ut så här på Skenköpings station. Fotona är tagna 1981. Hela stationsområdet revs i maj 1982 och byggdes om med bl.a. 4 spår, Landshövdingehus och en kåkstad uppe på berget i hörnet.*



*Järnvägar är populära i vissa delar av världen.*





# Hemma hos

Redaktörn har för avsikt att presentera olika aktiva medlemmar i olika nummer av Rälspiken framgent. Vi börjar med en riktig veteran, Ralph Milthon. Ralph, som har medlemsnummer 32, blev medlem redan 1958. Ralph var aktiv till 1963 då yrkeslivet tog en allt större utrymme. Då blev det ett avbrott i modellbyggandet under ett antal år men som nybliven pensionär är nu Ralph, sedan 2011, åter en aktiv GMJS:are. Finmotoriken sitter säkert väl förankrat i fingrarna enär Ralph under yrkeslivet arbetat som tandläkare. Vi gratulerar Ralph till återkomsten och oss själva till en mycket duktig medlem. Det händer saker runt Ralph. Inget är omöjligt och inget sitter fast, utom det som skall. För att kunna bli medlem 1958 var man tvungen att tillverka en modell som skulle godkännas av styrelsen. Förstlingsarbetet blev en rödbrun standard G-vagn.



Av Proxxons fräs har Ralph 2 st, varav den ena ombyggd till pelarborr



Här skall man inte lägga fingrarna emellan. Klipper lätt 3 mm stålplåt



Modulen med reningsverk (kakformar mm) är Ralphs verk



Chassi klart och provkört. Korgen nästan färdig

En aktiv modellbyggare måste ju ha en och annan maskin också. Här är det inte fråga om en eller annan utan Ralph har en mycket komplett verkstadsutrustning, allt från urmakarsvarv och precisionsfräs till plåtklipp för 3mm plåt. Det finns inget arbete som inte kan klaras med dessa maskiner. Utan att ta i tror jag mig veta att Ralphs verkstad är den mest kompletta GMJS kan uppvisa.

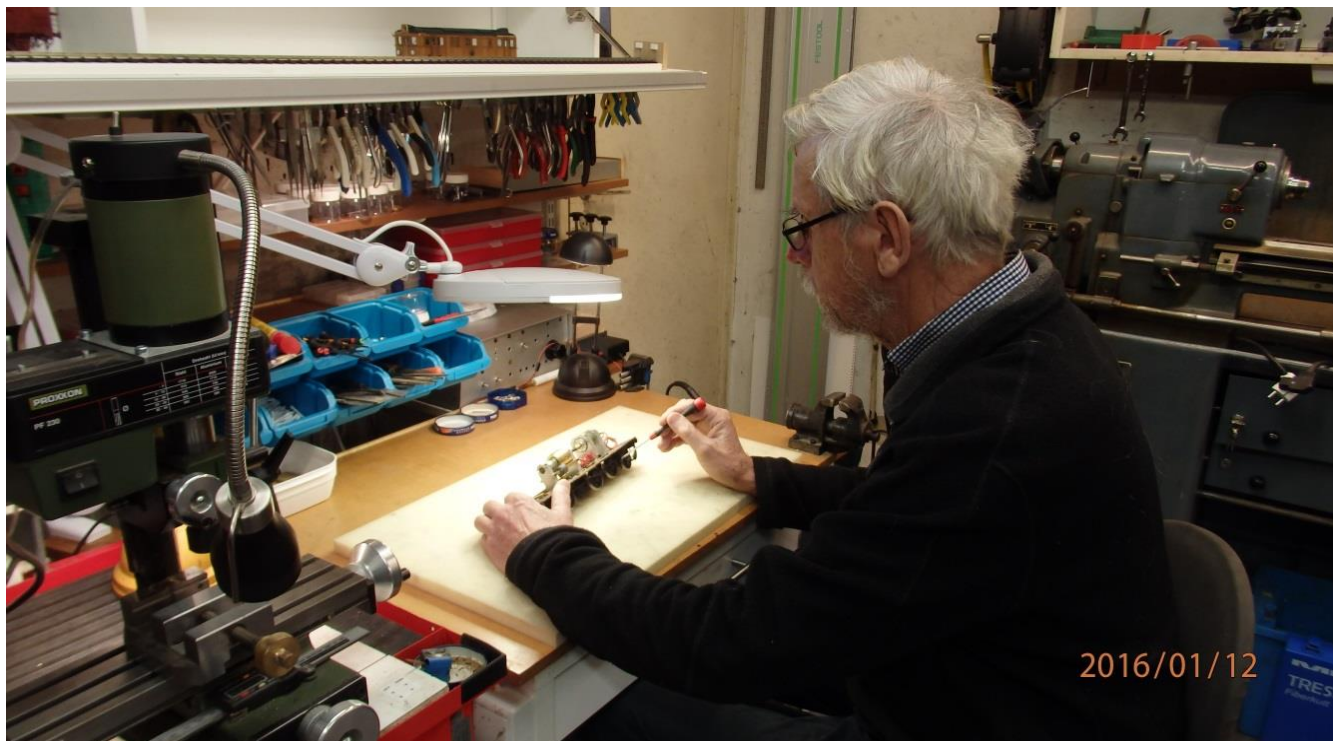
Nere på klubben har Ralph sedan 2011 förfärdigat ett flertal projekt såsom monter för våra 1:10-modeller och inredning till vår Container. Ralph är byggare i både stort och smått. Ett av de första jobben efter återkomsten var ombyggnaden av lokstallet på Benktåkra. Det är nu kortat något för att publikum skall kunna se de fina dörrarna som Ralph dessutom har digitaliserat. Här kan vi nu köra lok ut och in genom de öppningsbara dörrarna. Varför gör vi inte det på visningarna? Ett annat stort projekt som Ralph m.fl. åtog sig var ett antal moduler till ett elföretag som skulle delta på Svenska Mässan. Här visade Ralph verkligen sin kapacitet och kreativitet. Ralph har även förbättrat våra maskiner nere på klubben. I höstas konstruerade han digitalmätning till vår fräs, både x, y och z-led. Senaste projektet är en handbyggd magnifik trevägsväxel till vår nya lokstallsmodul. På den skall också ett stall byggas. Även här har Ralph erbjudit sina färdigheter. Vi väntar spánt på resultatet. Kanske får vi något nytt att visa upp i april när vi skall delta på ModellHobby på Säve.

På lokfronten håller Ralph på med två fina modeller. Ett alldeles eget D-lok med träkorg, nr 109, och ett färdigställande av Svante Runbergers Sa 944. D-loket är snart färdigt. Det fattas bara? strömvagtare. Vi hälsar ännu en supermodell välkommen.

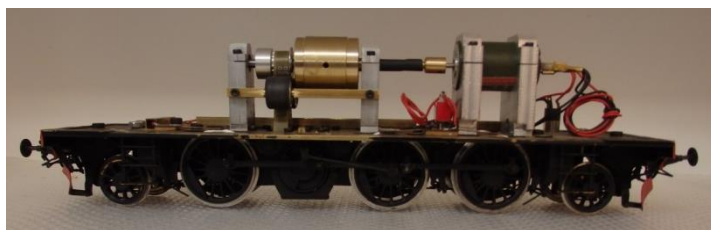


D 109 levererades 1925 som Ds, omlittererades till Dg 1940 och till Du år 1958





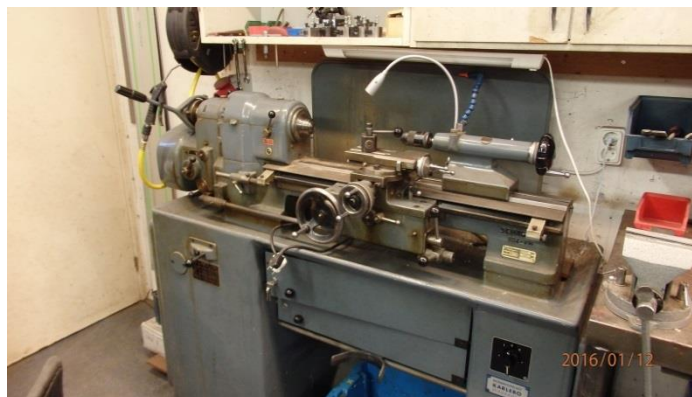
Här vid arbetsbänken tillbringar Ralph gärna många timmar.



Den kullagrade drivningen till D-loket.



Den eleganta trevägsväxeln som ny pryder en av våra moduler.



Ralph har flera svarvar i olika storlekar. Ovan är favoriten en Schaubling 102. Det gäller också att ha ordning på de små detaljerna. Ralphs välorganiserade lager av bl.a. skruv och mutter lämnar inget i övrigt att önska.