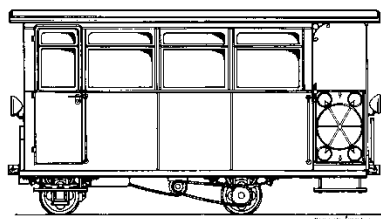




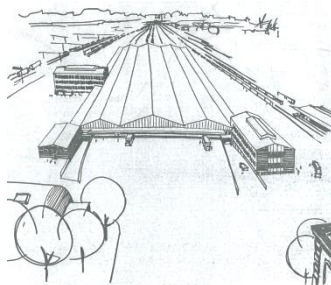
# Rälspiken

Göteborgs  
Modelljärnvägssällskap

Nr 1, jan 2017



Stavsjö Motorvagn



ASG-terminalen



Nedmontering påbörjad

## Göteborgs Modelljärnvägssällskap

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

### 2016 bestod styrelsen av


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

Vårt medlemsblad Rälspiken utkommer med fem nummer per år. Medlemskap kan vinnas genom att betala in årsavgiften på 500 kr på föreningens plusgirokonto 24 14 19 - 1. Under våren 2017 flyttar vi till Hisingen. Föreningens besöksadress är då Bror Nilssons Gata nr 4 på Götaverksområdet.

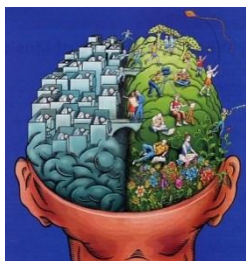
Brevadressen är densamma  
GMJS c/o Torbjörn Ek  
Kobbarnas väg 15  
416 64 GÖTEBORG

Vill Du komma i kontakt med oss går det säkert

med något av nedanstående  
Ordföranden 031 - 57 34 49  
Sekreterare 031 - 19 37 36  
Sekreteraren: [torbjorn\\_ek@hotmail.com](mailto:torbjorn_ek@hotmail.com)  
Redaktörn': [hasses@telia.com](mailto:hasses@telia.com)

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

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



"Pappa, måste man tänka när man kör bil?"  
"Javisst, min lille vän, det måste man."  
"Är det därför du kör så långsamt?"

## Å andra sidan.....



God fortsättning på det nya året, kära läsare! Tiden går fort när man är lycklig, sägs det. Då måste jag va´ jättelycklig för så fort som tiden rinner iväg just nu har jag aldrig tidigare upplevt. Tid är också det enda jämlika och rättvisa här i världen. Alla har lika mycket tid! Sedan är det en annan fråga vad man gör med den. Ett alldeles utmärkt sätt att disponera sitt liv är 1/3 vila, 1/3 arbete (modellbygge) och 1/3 fritidssysselsättning (modellbygge). Den tid som sen´ blir över kan man ägna åt något mindre väsentligt såsom äta, motionera eller skotta snö. På tal om det senare så verkar det inte vara skottår i år. Sen va´ det ju det där med kylan. Just idag, den 6 januari, har jag -15 grader i Landvetter. Från fågelbordet konstaterar jag att det var många fler domherrar än domdamer, vad nu det kan bero på. Kanske är det så att damerna är intelligentare och vägrar gå ut när temperaturen kryper ner mot 15-gradersstreck. Någon sa´ att det skulle bli - 20 grader i trettonhelgen, 10 på torsdagen och 10 på fredagen! Nåväl, har julen varit fridefull? Har det blivit tid för modellbygge? För att föregå med gott exempel så har jag faktiskt det! Det blev slutklämmen på AOJ:s motordressin som Du kan läsa om inne i piken. Nu är ju epoken Bergslagsgatan över. Det blev 62 år i samma lokal. Kanske ett rekord för en ideell förening! Vi ser med glädje tillbaka på de år som varit och skänker en tacksamhetens tanke till dåvarande ordförande Rustan Lange och distriktschefen vid SJ Per Swartling för deras engagemang i anskaffandet av en helt egen och fräsch lokal. Ja, då är flyttarbetet igång på allvar. Det första som händer i vår nya lokal är byggandet av ett entresolplan. Materialet kom redan den 2 januari och bygget har påbörjats. Se separat artikel längre in i bladet.

Årsmötet stundar. Ta tillfället i akt och hedra Din kära klubb med ett besök! Kallelse fanns i förra Piken och vi skall hålla till i vår nya lokal. Det ser vi fram emot.

Välkomna

*Hans* 



## Omslaget

visar Anneberg-Ormaryd:s lilla motordressin från 1932. Du kan läsa mer om den, och Stavsjö:s lilla motorvagn, längre in i bladet. Den senare är något år tidigare, 1926. Rälbusseepoken på normalspår tog fart först i mitten på 30-talet genom fabrikör Karl Hilding Severin Carlsson i Umeå.

## AOJ Motordressin

Ur Smålands-Tidningen 1932 kunde man läsa följande notis:

”Konkurrensen med bilarna och bussarna är som bekant svår för många järnvägar i vårt land. Vid Anneberg-Ormaryds Järnväg har persontrafiken under de sista åren varit liten. På grund härav har järnvägsbolaget gjort en betydlig inskränkning i tågens antal och för att nedbringa driftkostnaderna har bolaget nu låtit vid sin verkstad i Anneberg bygga en motordressin, som gör två turer till Ormaryd varje dag. Motordressinens uppgift är att frakta posten, men den kan också medtaga ett begränsat antal passagerare.”

Tändsticksfabrikens drifingenjör Gustav Edling konstruerade ett ekipage med hjälp av underredet från en uttjänt G4 godsvagn. Förebilden blev 20-talets fyrkantiga personbilar dock med elegant insvängt bakparti. Karossen byggdes helt i trä (även min modell naturligtvis!) och försågs med en tvåcylindrig tvåtaktsmotor av fabrikat ILO. Vagnen färdigmonterades uppe vid Annebergs station och målades i en brun färgton. Stöt- och draginrättningar saknades. Inredningen bestod av två soffor för tillsammans fem personer exkl. föraren. Vagnen sattes i trafik 1932. I medlut och på raksträckorna kunde man uppnå den svindlande hastigheten av 50 km/tim. 1 januari 1935 upphörde trafiken på den lilla järnvägen som en konsekvens av att verksamheten vid Tändsticksfabriken lades ned. Som bekant begick Ivar Kreuger självmord 1932 och stora delar av hans tändsticksimperium gick då också i graven. Motordressinens vidare öde har inte gått att få bekräftat. Min modell är försedd med fungerande transmission och skall digitaliseras så småningom.



Den kvinnliga hyresgästen klagade hos hyresvärden;

- Varje gång som ett tåg rusar förbi, skakar det så att jag ramlar ur sängen!

- Det kan jag aldrig tro, svarade hyresvärden.

- Jodå det är sant lägg er själv i sängen så ska ni få se!

Hyresvärden suckar men går och lägger sig i sängen.

Då råkar kvinnans fästman komma in genom dörren.

- Vad har ni för er, vrålar han.

Hyresvärden tittar i taket och svarar nervöst:

- Skulle ni tro mig om jag säger att jag väntar på ett tåg.



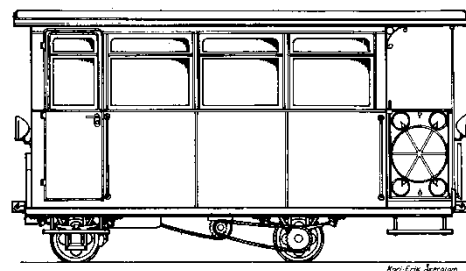
# Stavsjö Motorvagn

En liten rälsbuss för 600 mm bana är inte så vanligt. Det är vad det handlar om i denna artikel. Det hela utspelas i Kolmårdens mörka skogar i mitten av 20-talet. Persontrafiken på Stafsjöbanan var av ganska liten omfattning. Den bofasta befolkningen utmed banan utgjorde ett rätt obetydligt resandeunderlag. En personvagn i vissa godståg räckte utom för utflyktstrafiken på sommarsöndagar. Då kom båtresenärerna från Norrköping till den lilla hamnen i Sandviken för att med ångtåg färdas vidare upp mot Stafsjö för förlustelser eller bara för att förtära medhavd matsäck i det gröna. Även detta järnvägsbolag drogs med ekonomiska problem och för att minska kostnaderna för persontrafiken gick tanken givetvis till en liten motorvagn i stället för att köra hela loktåg. Motorvagnar i mitten av 1920-talet var stora och tunga, dyra i inköp och ofta mindre driftsäkra. De fanns heller inte för 600 mm spårvidd. Det var ju först i mitten av 30-talet som Hilding Carlsson i Umeå började bygga sina välbekanta rälsbussar i blekgult. Bolaget var dock övertygad om rälsbussars förträfflighet och löste problemet genom att bygga en egen.


1924 inköptes en begagnad lastbil för att omändras till motorvagn. Lastbilen var av tyskt fabrikat med en motor på 35 hkr. Motorvagnen, som bara var drygt 4 m lång, byggdes upp med utnyttjande av vissa i lager befintliga delar. Bl.a. uppges hjulen vara från en timmervagn. Karossen var ett enda rum där föraren satt i ena änden med bra sikt framåt. Den 2-cylindriga motorn låg till största delen under golvet och drev med kedja en blindaxel mitt under vagnen. Från mittaxeln drevs bakaxeln av »stora kedjan». Motorn hade hel och halvfart som manövrerades med en handspak. På mittaxeln verkade en trumbroms. Bredvid sig hade föraren en pelarbroms som verkade direkt på främre axeln. Det fanns en dörr på varje sida om förar platsen och golvutrymmet däromkring användes för post, mindre godskolli och dylikt. Resten av kupén upptogs av två läderklädda långbänkar med plats för sju resande. Vidare fanns en klaffsits. Bakom kupén med utgång i bakre gavelväggen hade vagnen en öppen plattform. På plattformsräcket fanns en nedfällbar pakethållare monterad.

Vagnen vägde 2,3 ton och kostade 4 000 kr att tillverka. Den hade vanliga koppelkrokar men ingen standard 600-buffert. Ett grovt, snyggt böjt plattjärn fungerade som buffert. Motorvagnen kunde dra en öppen flakvagn, något som inte så sällan utnyttjades när mera skrymmande gods skulle medföras. Vagnen var målad brunröd och hade en strålkastare fram ovanför kylaren samt två små röda lyktor baktill. Den kördes alltid med förarplatsen framåt och vändes därför på vändskivorna. Endast om turen någon gång gick en kortare sträcka måste man backa tillbaka.

Motorvagnen användes från 1926 till januari 1933 då persontrafiken upphörde. Motorn var då också försliten. Vagnen stod emellertid kvar utan motor till nedläggningen 1939. Den såldes i augusti 1940 till Sigfrid Erikssons Skrotaffär i Norrköping för 40 kr! Dess vidare öde är inte känt.



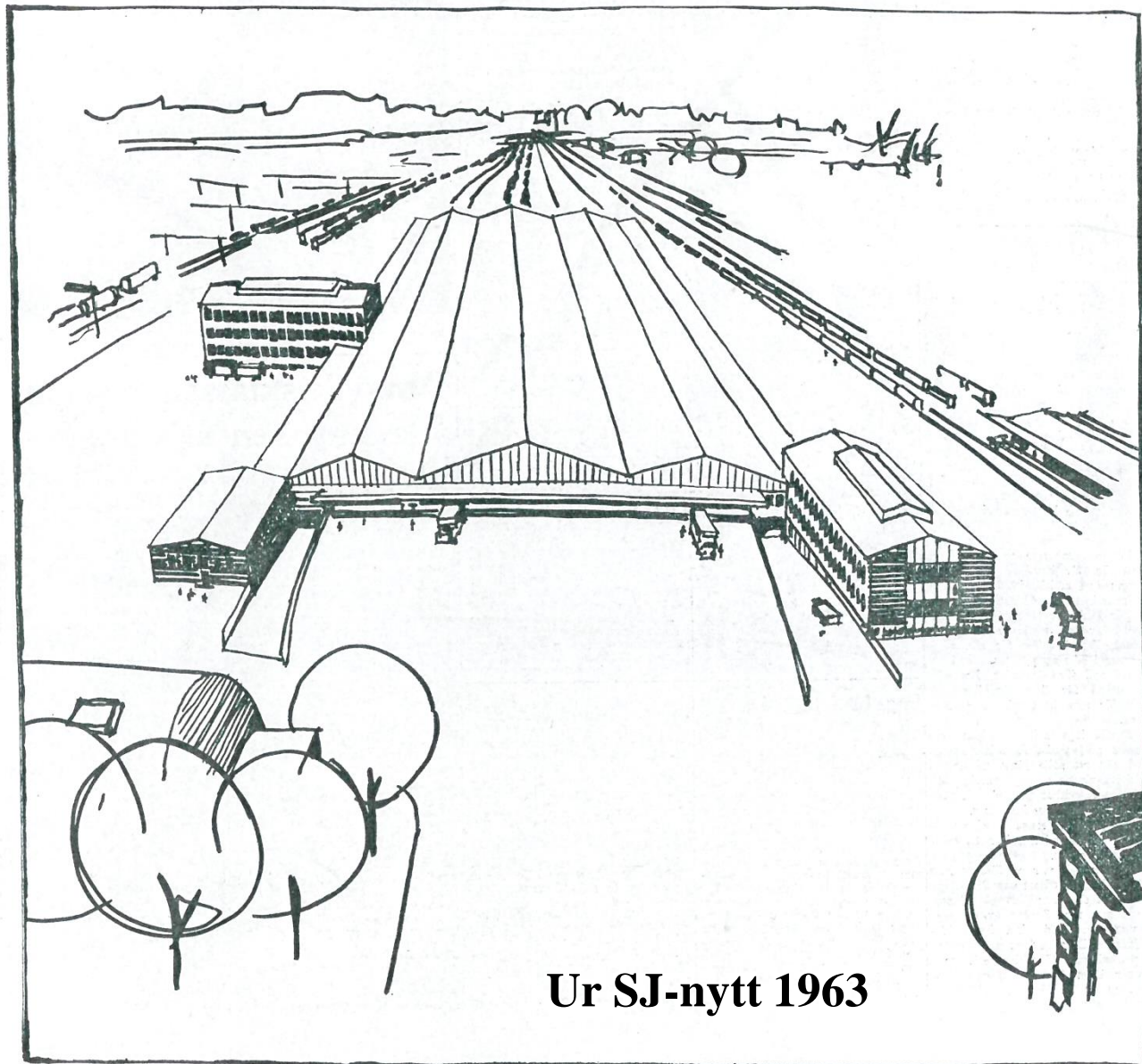
På färgfotot ovan ser du vår trevliga modell av motorvagnen, tillverkad av Ulf Lindahl. Fordonet är numera digitaliserat och var därmed klubbens första digitala försök. Fotot är taget vid smalspårsstationen vid Ålderstigen. Bakom motorvagnen är kopplad Kosta-Lessebos lilla coach. De gick aldrig tillsammans varför bilden inte är historiskt korrekt.

Hans J 

Källa: Nunnebanan av Lennart Welander



# GODSTERMINAL FÖR 20 MILJONER



Ur SJ-nytt 1963

## Jätteanläggning i Göteborg ska stå klar till sommaren 1965

Den nya godsterminalen i Göteborg — som vi berättat tidigare om i SJ-nytt — ska nu börja byggas. Terminalen ska ersätta de två godsmagasin som förstördes vid bränder dels 1949, dels 1959. Den får imponerande mått. De gamla magasinerna låg vid Märten Krakowgatan, medan den nya terminalen byggs något mera söderut. Den får infart från BJ:s gamla stationshus.

Bantekniska byrån har utarbetat entreprenadhandlingar och infordrat anbud. Byråns chef direktör Nils Gudmundsson, berättar för SJ-nytt att järnvägsstyrelsen nu beslutat att arbetet ska sättas igång för en anbudssumma på ca 20 miljoner kronor.

Anläggningen består av en magasinbyggnad gemensam för SJ och ASG med huvudmåten 100x400 m samt ett tvåvånings kontorshus för SJ, en ASG expeditionbyggnad i en våning och ett kontorshus för bl a ASG huvudkontor i tre våningar. Kontorshusen har källarvåning, som

delsvis utnyttjas för personallokaler. Även en stor del av magasinet utförs med källare, som hyrs ut till ASG. Sex järnvägsspår går in i magasinet, där lossning och lastning sker under tak.

### Kedjetransportör

För fördelning av godset inom anläggningen installeras kedjetransportör med en sammanlagd längd av ca 2 400 m. Hela anläggningen blir grundlagd på träpalar.

Högvattenståndet, då Göta älv når sin högsta nivå, är så högt över källargolvet, att detta med normal betongkonstruktion skulle behöva göras ca 60 cm tjockt. För att inbespara dessa tunga betongkonstruktioner kommer en tät lervall, som håller vattnet borta från byggnaden, att läggas runt samtliga källarutrymmen.

Grundkonstruktionen utföres av vattentät betong.

Överbyggnaden i magasinet utföres av stålfackverk med vattentak av korrugerad aluminiumplåt. För att

minsta kondensrisken och för att åstadkomma erforderliga rökutsläpp förses de tre taknockarna med långsgående ventilationsöppningar. Brandmyndigheterna har dessutom önskat brandröksskärmar på 36 m avstånd.

Kontorshusen utföres på traditionellt sätt med stomme av tegel och betong och med tät fönsterdelning för att medge effektiva kontorsytor med möjlighet att omdisponera planlösningarna.

### Luftkonditionering

För att i möjligaste mån minska värmeväxlingen sommartid i kontorshusen ska de icke glasade ytorna ges god värmeisolering. Erfarenheter från moderna kontorshus har som bekant visat att kylningen av arbetsrummen sommartid är ett svårt problem. Kontorsbyggnaderna värms eller kyls genom inblåsning av varm resp kall luft. Luftkonditioneringsanläggningarna förläggs till takvåningarna på de båda större kontorshusen.

Till SJ:s expeditionbyggnad förläggs en lunchservering för ca 100 samtidigt ätande gäster.

Med hänsyn till att godsterminalen måste byggas under det att nuvarande drift hålles igång sker utbyggnaden i etapper. Bl a ligger SJ:s ankommande magasin mitt i den blivande byggnaden.

— Den första etappen som omfattar bl a den norra källarlösa delen av magasinet påbörjas i dagarna. Sedan bedrivs arbetet så att slutetappen blir klar under sommaren 1965, då alltså driften kan sättas igång i en ny rationell godsterminal i Göteborg.

### Nästa nummer

av SJ-nytt utkommer den 27 april. Material till nästa nummer tar redaktionen emot senast på morgonen den 22 april. Ring oss gärna först — telefonnummer finns i redaktionsrutan på sidan 2. Sport- och fritidsmaterial ska sändas till hr Folke Kristensson, Amiralsgatan 89 B, Malmö S6, och vara honom tillhanda senast den 20 april.

## Per Olof Wahlström



Samma dag som vi skulle trycka och sända ut det förra medlemsbladet Rälspiken fick vi vetskap om att en av våra äldsta medlemmar har kommit till stoppboken på stickspåret. PO som han också kallades kom till klubben i samband med inflyttning till vår nuvarande lokal vid SJ-hallen 1956.

I ett årsmötesprotokoll 25 sept. 1956 står ”Wahlström skulle meddelas att vi gärna ville se honom i GMJS-huset och ha hans medverkan i el-arbetet”. Detta blev ett långvarigt medlemskap som avslutades med hans bortgång den 24 nov. 2016.

Ett av PO:s stora intresse inom järnvägen var arbetsfordon vilket gjorde att detta kom att avgöra hans val av modellbyggeri, bland annat genom ett komplett kontaktledningståg samt ett antal banarbetsfordon och mindre lokomotorer. PO var en stor källa till historik kring järnvägar i stort.

Hans farfar var den lokförare som körde ångloket F 1200 vid den svåra olyckan i Getå strax norr om Norrköping. Vi kommer att minnas PO som en medlem som alltid ställde upp för GMJS räkning.

*Leif Johansson*

## Hemsidan



Efter flera års stagnation har nu vår hemsida äntligen uppdaterats. Det har blivit en del nya flikar till vänster, all text har redigerats så att den stämmer med läget nu 2017, ett antal nya bilder har lagts till och Lennart har sett till att det hela är mer lättarbetat. Att vi flyttar till en ny lokal har vi naturligtvis också uppmärksammat. Det kommer att innebära att vi skall hålla sidorna mer up to date. Text kommer nu kalendern, längst ner till höger, att innehålla arbetskvällar, tider, möten och andra evenemang. Nu kan alla se vad som är på gång och enkelt ansluta sig till de olika arbetena mm.

Använd nu vår eminenta hemsida **GMJS.SE** flitigt och kom med förslag till förbättringar.

*Redaktör'n*

## Vår hyresvärd



GMJS fick tillträde till sin nya lokal från och med 1 januari 2017 men redan någon månad tidigare anlände ett mail med följande text: Vi tycker det skall bli kul att ni flyttar till oss på Lindholmen. Ni kommer att få en fin lokal som kommer att passa Er perfekt.

**Hälsningar Jeanette**

Den första veckan i januari ringde Jeanette upp och ville bestämma tid för att hälsa på i nya lokalen (Rörverkstaden).

Den 16 januari kl. 9 blev det dags, då Jeanette, fastighetsskötarna Jan Jönsson och Torbjörn Hotved kom för att överlämna en liten gåva i form av flyttgröt bestående utav goda kolar i en glasbägare.

*Leif Johansson*



## Ur Jubileumsskriften GMJS 65 år citerar vi hur flytten till Bergslagsgatan gick till 1955.

### Rustan Lange berättar:


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.

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 vi skulle få 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 skulle fortsätta efter de uppgjorda planerna, men utan tidschema. Den nya anläggningen skulle bestå av delar från anläggningen på gamla Säröbanans station förlängd med ett skarvstycke. I väntan på att lokalen blev inflyttningsklar byggdes 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 inflyttningsdagens 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 behaglig 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 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 begravnade. Så hade det nog förblivit om inte DC hade fått en ny snilleblilt.

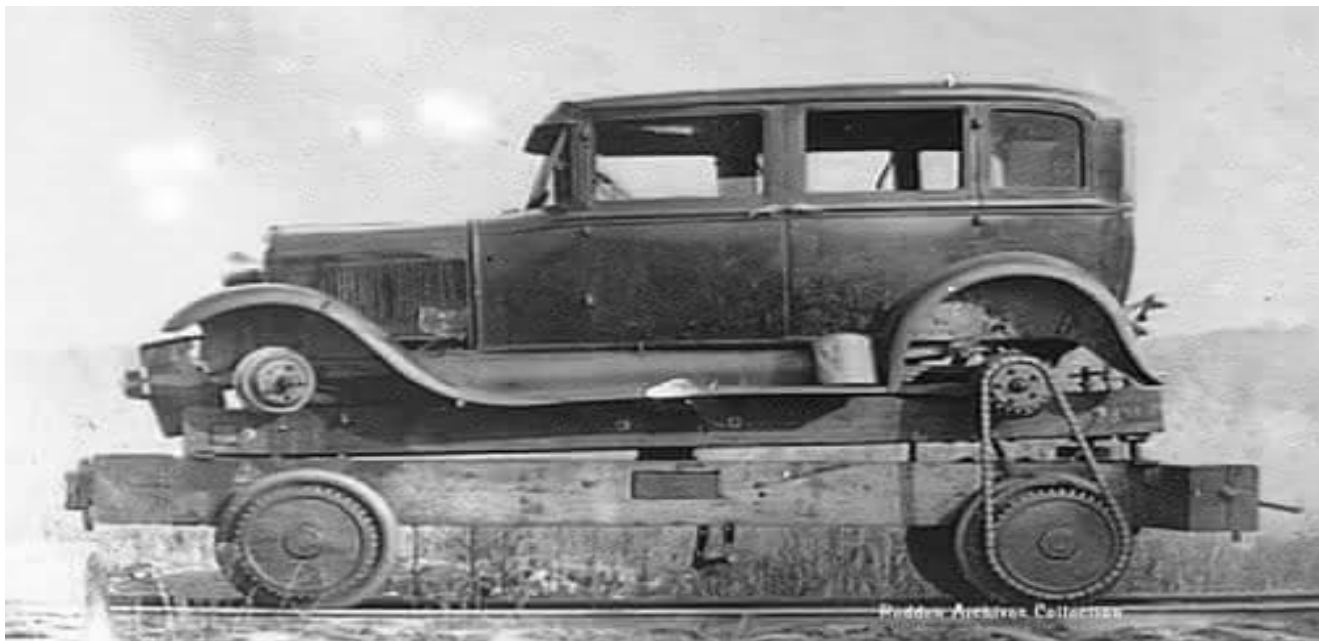
Per Swartling närmade sig pensionsåldern och man kan förmoda att han grämde sig över att inte få göra den pampiga sorti från SJ som en utställning i hans eget distrikt hade inneburit. Det slog honom då plötsligt att visserligen invigdes de första korta SJ-banstuparna 1856, men avsevärt mera betydelsefullt 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 – dyrgripar som han beställt i England. Helge Sundhamn visade upp sin Sb-maskin och vi märkte att lokbyggplanen 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.

## Demontering av anläggningen



Ja, nu har nedmonteringen av vår anläggning börjat. Det första som skedde var paketering av alla hus, bilar, figurer och träd. Det genomfördes i mellandagarna med hjälp av ett antal flitiga medarbetare. Tack alla ni som ställde upp. Husen mm är paketerade i flyttkartonger och tydligt katalogiserade vad innehållet är i de olika kartongerna. Alla luckor och lösa landskapsbitar är också bortmonterade. Steg två var nedmonteringen av all 230 V under anläggningen. Det är också avklarat. Nästa steg är hoppaketering av all lågspänning såsom körström, reläer, växelmotorer, stationspaneler, husbelysning mm. För att kunna gå vidare med att stycka anläggningen i lämpliga bitar är jag beroende av hur elektrikerna demonterar allt under anläggningen. Jag räknar med att kunna transportera de flesta bitarna stående på sina ben. 

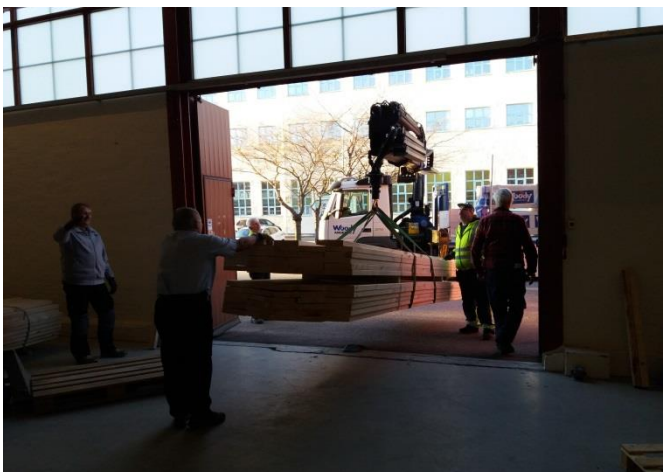
## Nöden har ingen lag



Alla har vi ju hört talas om Svea Rikes Lag. Varför finns det ingen lag för de fattiga? Jo, nöden har ingen lag. Eller som Cajsa Varg inte sa – man tager vad man haver. Det uttrycket finns nämligen inte med i hennes år 1755 utgivna kokbok *Hjelpreda I Hushållningen för Unga Fruentimber*. Det är mycket som är fel. Det finns heller inga belägg för att Warg kallades *Cajsa* under sin livstid, utan benämns som Christina i skrifterna och signerade även med det namnet. Warg dog 1769 och är begravd i Klara kyrka i Stockholm. Konstruktören av ovanstående järnvägsfordon har helt klart anammat begreppet fullt ut. Man tager vad man haver!.



# Jobbet har börjat!



Första dagen i vår nya lokal. Redan måndagen den 2 januari startade jobbet. De tidigare beställda virket levererades kl. 10 och 12 medlemmar hjälpte till att starta upp arbetet som leddes av Ralph Milton. Först skall entresolplanet byggas innan vi kan transportera dit delar av anläggningen. Byggandet beräknas ta 2 månader. Under tiden pågår planeringen av hur en ny layout skall se ut samt hur den befintliga anläggningen skall delas för att de nya bitarna skall kunna användas på bästa sätt. Enkelt uttryckt så tar vi tillvara stationsbitarna medan linjerna däremellan får byggas nya. En arbetsgrupp håller också på med planeringen inför den framtida digitaliseringen. Vi återkommer med fler foto eftersom bygget framskrider.

## Tack och adjö



Sista tåget gick på vår avslutningsfest den 15 december. Hederslokförare var våra mesta tågledare, Arne Averdall och Lennart Risfelt. Tåget bestod av 1858 års lok Westergötland med tre samtida vagnar. Loket var sedvanligt pyntat med svenska flaggor och lövruskor. Vid passage av våra olika byggnader och stationer berättade ordförande historiken och vem som byggt vad på anläggningen., guldspiken drogs ur och en bit räls avlägsnades. När tåget kommit till sin slutstation, Helgeberga, så tonades ljuset ner och tågen på GMJS Bergslagsgatan hade rullat för sista gången. Hela evenemanget filmades för eftervärlden. Redan veckan efter jul påbörjades nerpackningen av hus mm.

20 medlemmar hade mött upp för att betitta den unika färden och njuta av en delikat smörgåstårta. Som förrätt serverades glögg och pepparkakor. Vidare lottades Leif Ohlsson som vinnare av Sommarkrysset. En DVD från MW i Hamburg blev priset. Sedan genomfördes kvällens tävling, 40 bilder av svenska stationer. Ingen lyckade pricka alla. Bäst var Lennart Risfelt och som pris erhöll han en 0-skalemodell av ett Engelskt sadeltanklok.

