



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 2, april 2019



För 60 år sedan



Digitalisering



Chefen kollar



Årsmötesprotokoll



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

2019 består styrelsen av



Ralph Milthon
Ordförande



Leif Johansson
vice ordförande



Torbjörn Ek
sekreterare



Lennart Risfelt
kassör



Kjell Persson
ledamot



Nils Pihlgren
ledamot



Hans Johansson
redaktör

Medlemskap erhålles genom att betala in årsavgiften **750 kr** på föreningens plusgirokonto **24 14 19 – 1**.

Under våren 2017 har vi flyttat till Hisingen. Föreningens besöksadress är nu Bror Nilssons Gata 4A på gamla Götaverksområdet. Buss 16 eller färjorna på älven är bra transportmedel. Betalparkering finns direkt utanför lokalen men är dagtid ofta fullbelagd.

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 någon av nedanstående

Ordföranden 0708 – 45 35 88

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.gmjs.se

Vi finns även på Facebook

Omslagsbilden visar våra nya kolonilotter som finns utmed paradlinjen i framkanten. Byggare är Torbjörn E, Jörgen C och Hans J.

Dykare är de enda som är lediga när de är upptagna.



Å andra sidan.....

så kom den ju till slut, våren menar jag. Det blev vår, även i år, som Skore Togman sjöng en gång eller vi har vår i luften, var har Ni Er? Våren är en härlig tid särskilt nu när pensionen har gått upp flera tior. Men det börjar som bekant bli så dyrt att leva, att man frågar sig om det över huvud taget lönar sig att försöka. Det finns många pensionärer som lever på existensminimum så minimalt, att de inte ens har råd att gå på krogen utan tvingas äta hemlagat för att inte deras existens ska upphöra. Visste Ni att restaurangerna lägger på 400 % på spritpriserna? Det är på spriten man tar in pengarna, och om inte gästerna fyller krogarna, så måste krogarna fylla gästerna. Men så kostar det också.

I veckan ringde en telefonör om en enkät och ville intervjua mig om skräckupplevelser på sjön. Då jag satt upptagen med att fylla i min deklaration har man svårt att koncentrera sig på andra skräckupplevelser än den man just är engagerad i. Även om man inte sitter i sjön just då, så kämpar man i alla fall en förtvivlad kamp för att försöka få sitt på det torra.

Så om inte det skulle räcka så har vi Västlänken, denna gigant som planeras kosta 30 000 000 000 kronor eller 20 miljarder i 2009 års penningvärde. Nu är det tyvärr så att man inte kan betala med 2009 års pengar så jag gissar att 30 ligger närmare sanningen. Till detta kommer följdinvesteringar i infrastrukturen för att tunneln skall kunna utnyttjas effektivt. Det gäller 4-spår till Lerum och Kungsbacka samt 2-spår till Borås och Uddevalla. Tar man med detta i beräkningen slutar det sannolikt på över 50 000 000 000 kronor.

Dialog mellan ansvariga politiker och skattebetalare:

- Hur i Herrans namn kan byggarna ta så mycket betalt för ett hål i marken?

- Det är deras sak.

- Men varför har ni gått på det?

- Det är vår sak.

- Men vem skall betala det?

- Det är Er sak.

- Ack ja. Hur skall det gå till?

- Det är annan sak.

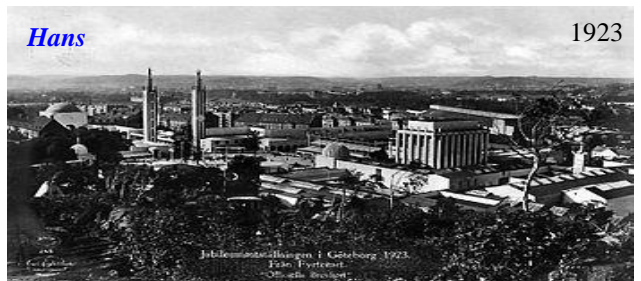


Foto B Bendix

Snart firar Göteborg ärevärdiga 400 år som stad. Vad har man då att visa upp? 300-årsjubileet 1923 var en stor succé. Då byggde man Konstmuseet, Liseberg, Svenska Mässan och Botaniska samt ett stort utställningsområde bakom Götaplatsen med en linbana till Liseberg. Vad har man att visa upp nu 2021? Jo, en uppgrävd stad med trafikkaos!

Hans

1923



Utsikt från kontrolltornet

-en betraktelse

Som framgår av vidstående bild har vårt kontrolltorn, i det närmaste, nått sin exteriöra fullbordan. Endast några kompletterande lokschildtar återstår att montera. Från tornet har man en imponerande utsikt över den nästan färdigställda spårplanen och över ett allt mer framväxande landskap vilket inger förtröstan inför framtiden. Här kan man också se ivriga arbetsmyror i skala 1:1.

Tidigt på morgonen ser man Hans J som iordningställer dagens arbete. Han börjar allra först med att städa bort alla kvarglömda verktyg från föregående arbetsdag. Sedan sätter han på kaffe och inväntar andra tidiga medarbetare.

Under tiden kan man blicka ut över landskapet. I framkant ser man då ett koloniområde med prunkande odlingar. Kålen har redan kommit upp. En kolonistuga visar sig vara till salu och ett ungt förtröstansfullt par står beundrande vid grinden och drömmer om att kunna bli lyckliga ägare till palatset.

Plötsligt plingar dörrlarmet och Leif P släntrar in. Han kommer snart att banka ner den näst sista rälsspiken i anläggningen. Den sista spiken, som är av guld, dröjer med sin islagning till dess att den nya anläggningens invigning kommer att ske. Med devisen "en modelljärnväg får aldrig bli färdig" är det svårt att bestämma tid för denna högtidliga ceremoni. Ytterligare en svårighet är att hitta en lämplig kandidat att hålla i hammaren. Kanske kan Hans Majestät Konungen eller någon, honom närstående, bidra till ceremonin. Tiden får utvisa när och om detta kan ske.

Det är ett imponerande kulturlandskap som breder ut sig inför fötterna. Snart ser man Henning H och Stein J förädla det hela genom att bygga berg och tunnelportaler och att renovera plattformar på Annorlunda station. Station Skenköping gestaltar 1920-talet och är sedan länge färdigbyggd. Ett angränsande industriområde och en landsväg är under uppförande under ledning av Torbjörn E men där står arbetet än så länge på dagen stilla då han förvärvsarbetar och dyker upp först efter ordinarie arbete.

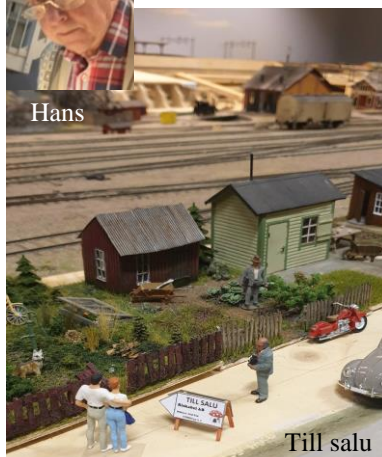
En som alltid arbetar är, den av Jörgen K anlidade målaren, som i företaget Kludd & Son deltar i renoveringen av Bron över flodens kaj.



Kontrollanten



Hans



Till salu



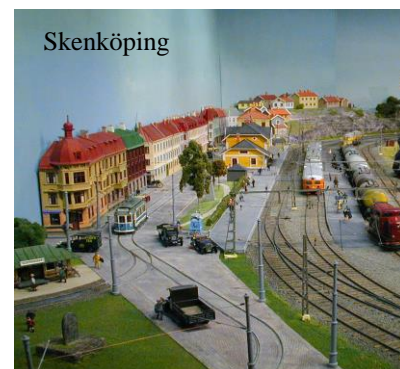
Stein och Leif



Torbjörn



Härunder skall floden flyta



Skenköping



En trogen arbetare kommer så in. Det är Rolf O som, av någon anledning, vägrar att krypa in under anläggningen. Han gömmer sig i stället i verkstaden, som ej kan kontrolleras från tornet. Men han behöver ingen kontroll. En sann virtuos med lödkolven i sin hand. Han har dessutom begåvats med ett helt nytt projekt som att renovera ett totalkvaddat godsmagasin som, av en här inte namngiven person, krossats vid nerfirandet av entresoltrappan.

Mot eftermiddagen anländer så elektrikerna en efter en. Sven-Ingvar A, Kjell P och Lennart R. Deras tillvaro är mer underjordisk och svårare att övervaka. Sven Ingvar kan man detektera genom stönanden när han slår huvudet i de bärande balkarna och att han därefter för samtal med sig själv. Kjell P visar sig lite mer då han ansvarar för 220-voltssystemet. Lennart R smyger sig in och honom ser man inte förrän han plötsligt, som gubben i lådan, dyker upp genom en lucka i landskapet. Någon som tyvärr inte dyker upp är Arne A, som på hemväg i halkan efter en söndagsvisning åsamkade sig en allvarlig benfraktur och nu framlever sin vardag som konvalescent. Alla närvarande hoppas på ett snart tillfrisknande.

På eftermiddagen är det sedvanlig fika/matpaus. Vi har fått ett trevligt besök. Det är Conny Jörnryd från vänföreningen Modellrallare i West som tidigare donerat ett engelskt ånglok till föreningen. Hans ärende nu är att, dessutom som gåva, överräcka en dekoder. Något som vi är i stort behov av nu inför digitaliseringen. STORT TACK till Conny. Gåvor av olika slag är vi mycket tacksamma för.

Med anledning av det ovanstående kände sig Anders O manad att, i avvaktan på färdig-ställandet av kolstationen påbörja digitaliseringsprocessen av Xoa7 och HNJ:s snabbvagn. Leif J kämpar samtidigt vidare med de problem vi har med vår kära X2. En totalrenovering samtidigt med digitalisering ser ut att vara hans utmaning.

Så anländer Torbjörn E efter sin arbetsdag. Han har kallat till ett möte med den nyinrättade Digitaliseringsgruppen som skall forma föreningens elektroniska framtid. Allvaret lyser i hans panna.

Mot kvällen kan man också se resultatet av Hans J:s och Rolf O:s byggande av den nya gångbron vid den blivande Älvängenstationen. Stationsbyggnaden här avser undertecknad kontrollant att uppföra.

Som tur var dök aldrig Peter E med son upp eftersom de, genom att ockupera kontrolltornet med alla datorer, omöjliggjort utförande av denna betraktelse.

Ralph M

(För att, enligt GDPR, inte avslöja några som helst identiteter, är inga efternamn angivna).



Rolf



Conny och Ralph



Lennart



Arne



Den nya gångbron



Anders

En tillvaro att springa ifatt

GMJS avhysande inför bygget av den underjordiska stationen vid Centralstation och den förestående demonteringen av Bergslagshallen, innebar också en ny utmaning för föreningen. Förutom att få tag på ny lokal förstås. Klubben har till största del bestått av hårdföra analogister vilka, tills dags dato, allt mer fått tänka i andra banor. Klubben beslöt i samband med ett extrainsatt medlemsmöte och en förestående demontering, att vid en eventuell återuppbyggnad, så skulle den nya anläggningen styras och köras digitalt.

Vid tillfället 2015, inför denna nya osäkra tillvaro, bildades då två grupper. En flyttgrupp samt en digitalgrupp. Flyttgruppen fick naturligtvis genast börja jaga ny mark för att klubben skulle klara av att överleva. Vi fick till slut en ny lokal. Digitalgruppen fick i uppgift att börja undersöka vilka förnämliga system och möjligheter som stod att finna på marknaden gällande digitalstyrning av anläggningen.

Denna första digitalgrupp bestod av Arne Averdall, Lennart Risfelt, Anders Olsson, Kjell Persson samt Peter Elestedt. De hade då i uppdrag att scanna av vad som fanns på marknaden som kunde vara lämpligt för GMJS räkning. Då en del av de inblandade även var involverade i andra arbetsuppgifter, blev kanske arbetsbelastningen något för hög en period. Trots uppbyggd modulanläggning i gamla lokalen så skedde inte så mycket av de förväntade insatser som skulle föra klubben in i den digitala världen. Vad som här hände vet ingen med exakthet.

Det digitala blev på så vis under en period, något svävande i periferin, då fokus låg på uppmontering av anläggningen och få detta att fungera tillfredställande. Inredning av lokalen, anläggningsunderlag, spårdragnin, nivellering var det som de närmaste två åren kom att kretsa kring. För att inte tala om hur landskapet skulle utformas.

Så på hösten, 2018, kom lite diskussioner igång kring hur det gick med det digitala. Det gick ju att köra analogt. Ett måste för att kunna prova av anläggningen under byggtiden samt ett måste för att ha visningar. Det sistnämnda, ett krav som mer eller mindre följde med i hyreskontraktet. Men det digitala var ännu inte med.

En motion.

För första gången på minst tio år, inkom en motion inför årsmötet 2019. Denna behandlade enbart digitaliseringsfrågan. Underförstått, hur f-n går det egentligen?

Efter ett blixinsatt extra styrelsemöte formades då en ny digitalgrupp. Denna blev primärt tilldelad ansvaret att kunna redogöra i korta ordalag vad som pågick, inför årsmötet. Gruppen består för närvarande av Arne Averdall, Lennart Risfelt, Anders Olsson, Kjell Persson samt Torbjörn Ek, sistnämnda fick uppdraget att vara sammankallande. Inbjuden är även Peter Elestedt.

Gruppen har på kort tid tagit fram dels material angående några av de aktörer som finns på marknaden, dels prisbilder för en digitalisering av anläggningen, från de olika tillverkarna. Några har även initierat tankar och produktförsök för ett eget system. En gemensam SWAT-analys är gjord, vilken kommer att presenteras senare. Efter önskemål har även en testbana för prov av digitalstyrning, byggts på entresolplanet. Förhoppningsvis kommer denna att användas flitigare än den tidigare. Bra att prova av de olika funktionerna där, innan de implementeras på och i anläggningen.

Gruppen har enligt motionens önskemål även inviterat några kunniga personer utifrån, vilka med glädje delgett sina kunskaper.

Först ut var Rutger Friberg, torsdagen den 11/4. Han höll ett för oss inspirerande föredrag om digitala system och hur de fungerar samt vilka aktörer som finns på marknaden. Han har även varit tongivande inom NMRA, vilka varit med sedan start att utveckla DCC standarden inom MJ-branschen. Han återkommer gärna om vi undrar mer.

Måndagen den 15/4 kom så Hans Lindgren till klubben för att visa och berätta om ESU och dess produkter. Han hade med sig några demospår där han visade vilka möjligheter som står till buds gällande ett lättbegripligt digitalsystem. Mycket bra information att ta till vara på för den som är intresserad. Vill vi berättar han gärna mer.

Lennart och Peter är också ombedda att delge sina kunskaper och tankegångar kring hur banan kan digitaliseras. Svar från dessa har i skrivande stund ännu inte inkommit. Så fort som möjligt vore i alla fall bra då tiden rusar i väg allt för snabbt.

Några studiebesök hos andra föreningar med digitalstyrning skadar nog inte heller. De flesta klubbar har ju kört digitalt länge och har nog mycket kunskap att delge.

För närvarande pågår mest inkoppling av de växlar som ännu inte är körbara samt fortsatt sektionsindelning av banan. Förhoppningsvis kan gruppen snart presentera en vettig väg att gå framåt gällande den digitaliserade framtiden.



Vid pennen sekreteraren.





Digitalisering av GMJS lokpark

Datum för vår första körning för publik med digitalt styrda tåg närmar sig med stormsteg. Många av GMJS medlemmar undrar säkert vad som pågår för att vi ska lyckas med detta.

Avgränsning

Begreppet digitalisering innehåller en hel del olika aktiviteter. Den minnesrike läsaren kanske kommer ihåg min motion i ärendet till årsmötet. Nu ska denna artikel inte handla om något annat än digitalisering av lok, motorvagnar mm. I fortsättningen kallar jag alla dessa, för enkelhetens skull, för lok.

Grunder

Digitalisering av lok innebär att man låter den ström som finns i rälsen tas emot av en mikroprocessor som monteras i loket. Från denna mikroprocessor, som kallas **dekoder**, skickas sedan spänning och signaler till olika funktioner i loket. Det viktigaste är naturligtvis styrning av motorn (fram, back, stopp, acceleration och retardation). Exempel på andra funktioner är blinkande slutsignal, ljud o.s.v.

Lokinventering

Det första som har gjorts och följs upp kontinuerligt är en lista över GMJS lok och deras lämplighet för digitalisering. Som ni säkert inser så är loken olika lätta att konvertera. Vad är det då som måste konverteras?

Till att börja med skall motorn tåla s.k. pulsbreddsmodulering, vilket innebär att motorhastigheten styrs med spänningspulser med fast spänning men med olika längd. En del av våra gamla modeller har s.k. allströmsmotorer som inte klarar detta. Andra modeller har motorer och transmission som drar för mycket ström (mer än 4 A).

En annan faktor kan vara att isoleringen av hjulen bara är på ena sidan. Då kan fel pol via koppel till t.ex. vagnar åstadkomma kortslutning om det vill sig illa. En tredje orsak är att våra elektrolok är gjorda för att ta ström från en räl och kontaktledning. Detta system måste ersättas med strömupptagning från hjulen. Allt detta samt en bedömning av åtkomlighet, mängden arbete samt tillstånd från ägare (om den inte är GMJS) skapar en prioritetslista över de lok som skall digitaliseras.

Material

ESU har ett flertal dekodrar som passar för våra lok. De enklaste typerna heter LokPilot och de mer komplexa heter LokSound. Alla har ett nummer efter som anger version och funktionalitet. Som den engelskkunnige läsaren inser ger den ena dekodern ifrån sig ljud av alla möjliga sorter om man dessutom sätter in en högtalare. Tvåaxliga lok eller lok som har svag strömupptagning kan dessutom förses med en s.k. booster som överbrygger korta spänningsavbrott..

Utförande

Det finns olika typer av dekodrar på marknaden. Alla som vi är intresserade av följer DCC-standard. Vi har valt att använda ESU som leverantör. Detta eftersom ESU har visat sig ha bra dekodrar och ett väl utvecklat stödsystem för programmering av dekodrar. Mer om det längre ner på sidan. Beskrivningen nedan skall inte tas som instruktion. Det finns en del detaljer som jag har uteslutit. Jag började med att digitalisera vår motorvagn Xoa7. Den sitter högt på listan eftersom den har moderna Faulhaubermotorer samt en modern spänningsreglering till strålkastare och en ljuslist med LED till inredningen. Själva dekodern som valdes var en **ESU Lokpilot 4** som är tänkt för H0-lok. I detta fall är strömförbrukningen så liten att en H0-dekoder är tillräcklig. Till denna dekoder, som har en 21 pinnars (hona) anslutningskontakt, anskaffades också en adapterplatta med motsvarande 21 pinnars (hane)

Jag började med att tillverka ett fäste för adapterplattan i motorutrymmet.

Därefter lödde jag in adapterplattan till de olika kablarna i loket. Det finns en bra instruktion som medföljer dekodern.

Löd av spänningsmatning till motor

Löd in spänningsmatning till dekodern

Löd in anslutning till motorn från adapterplattan

Löd in strålkastarmatning. Det finns en för A-änden och en för B-änden

Löd in övriga funktioner. I detta fall ordnade jag så att innerbelysningen kan slås på och av

Slutligen limmade jag fast adaptern och tryckte fast dekodern i adaptern.

Sedan tog Kjell Persson vid

Programmering och registrering

Kjell hanterar programmeringsutrustningen som vi har köpt från ESU. Denna utrustning gör att det är enkelt att programmera de funktioner man vill ha. Det först han gjorde var att testa om alla funktioner och kopplingar var riktiga och att loket svarade på de signaler som programmeraren skickade. När detta var gjort startade programmeringen. Loket måste ha en exklusiv adress. Kjell har en lista där tilldelade adresser och eventuella specialinstruktioner finns dokumenterade. Acceleration och retardation programmerades. Därmed var Xoa7 klar för körning på vår digitala bana.

Summering

Digitalisering av våra lok har påbörjats och i skrivande stund har vi 8 lok färdiga för digitaldrift. Arbetet fortsätter och för min del står nu HNJ snabbvagn på tur. **Anders Olsson**



För 60 år sedan

Vi skriver året 1959. Det blev, som bekant, inget SJ-jubileum 1956. Det hände flera allvarliga olyckor så Upmark ställde in evenemanget. Klubben hade fått flytta in i det nybyggda annexet till sporthallen och var lite besvikna att det inte blev något. Då kom Distriktschefen Per Swartling på det geniala draget att det är så klart att vi skall fira 100-årsjubileet av Västra Stambanan 1962 i stället. Upmark var nu med på noterna. Olyckorna var glömda. Nu blev entusiasmen i klubben en helt annan. De historiska tågen skulle nu fram! Ett tågset för varje årtionde 1850 – 1950. Lars Bernström åtog sig att leverera de 4 första. Han hade redan det första snälltågsloket Litt A "Blixten" under byggnad. Det skulle representera 1860-talet. De andra 3 beställde Lars i England och Tyskland. Helge Sundhamn hade byggt färdigt sin Sb-maskin som representerade 1920-talet. Ingen ville dock åta sig att bygga ett D-lok med tråkorg, en given representant för 20 eller 30-talet. Modellerna är av mycket hög kvalitet och ingen modelljärnvägsklubb kan visa upp något likande.

Rustan Lange, som varit drivande ordförande, avgick och flyttade till Husqvarna. Han kunde därför inte njuta så mycket av den succe´ som vår medverkan i utställningen blev.

Utställningen TÅG62 öppnades den 11 maj och natten innan lämnade den sista medlemmen den finputsade anläggningen klockan 0205! Visningarna gick så gott som helt utan missöden.

I och med detta evenemang nåddes kulmen på några hektiska år. De fasta läktarna revs och i stället byggdes Helgeberga station och Skenköpings lokstall och vändskiva. Även det under taket byggda kontrolltornet tillkom nu.

Av de nämnda årgångloken har vi idag faktiskt tillgång till nästan alla. Lasses A-maskin är borta men en ny är byggd av Hans Johansson. Helges Cc och Sb och Alf Johanssons D och Ra får vi låna in. Det är egentligen bara B-loket, som vi har fått lämna tillbaka till Erik Alms barnbarn.



1850-talet



Lok litt B nr 1 Westergöthland byggt av Beyer & Peacock i Manchester. Vagnarna byggda av Hof-Wagenfabrikanten Lauenstein & Co i Hamburg.

1860-talet



Första snälltågsloket litt A nr 37 Blixten. Även detta lok byggdes av Beyer och Lauenstein.

1870-talet



Lok litt Ca nr 227 Brita byggt av Borsig i Berlin. Vagnarna var för första gången svenskt byggda.

1880-talet



Lätt godstågsloket litt Kc nr 332 Lars. Detta lok var byggt av NOHAB. Godsvagnar byggda i Sverige.

1890-talet



Snälltågsloket litt Cc byggt av NOHAB drog de nya boggivagnarna

1900-talet



Allroundloket litt B byggt av NOHAB eller Motala Verkstad här dragande godsvagnar från sekelskiftet.

1910-talet



Snälltågsloket litt F, ett högteknologiskt ånglok från NOHAB. Vagnarna byggdes för kontinentaltrafiken över Trelleborg - Sassnitz.

1920-talet



Lok litt Sb avsett för lokaltrafik med små enkelaxlade personvagnar.

1930-talet



Ellok litt D, nu med stålkorg och modernare boggivagnar.

1940-talet



Kraftigare ellok litt M för både gods- och persontrafik, även malmtåg.

1950-talet



Strömlinjeformat och modernt expresstågsloket litt Ra, Rapidloket. Sth 150 km/tim. Här med moderna boggivagnar.





Spann igen




Starka verb är inte allas styrka. Redaktörn har, med ålderns rätt, problem med att böja, inte bara sig själv, utan även verb. Han är därför böjd att hålla med bonden som saknade en hink men han hade en katt som spann. Att det är skillnad på verb och substantiv fick vi lära oss i småskolan, men det var ju 1952. Sedan dess har det runnit mycket vatten under broarna även uppe på broarna, de så kallade akvedukterna. Spann och spann igen. På tal om det senare så har redaktörn med tillhörande blomma laddat batterierna några veckor nere i Spanien, både de i telefonerna och inte minst de själsliga dito. Vi logerade i Almunécar inte långt från Malaga i Andalusien. En liten genuin ort som vi kan rekommendera. Där finns allt från akvedukter från Romartiden till guldklockor på marknaden. Guld är billigt här nere. Min klocka kostade 50 kronor! Vad jag har erfarit nu så har arbetet på anläggningen rullat på riktigt bra under min bortavaro. Förstår inte sambandet....

Och så har vi vädret förstås. Vi hade 18-22 grader och strålande! sol hela tiden. Vad hade Ni? Strålande eller strilande eller...att kolla vädret hemma i Svedala är ju ett av nöjena där nere. Sen kan man ju bada också. Ingen vettig spanjor badar i havet i mars månad. Ser man nån så är han troligen svensk. Vi hade 37 grader i vattnet, i duschen. Det räckte. Solbränna ska man ju akta sig för. Det är lika nyttigt som det låter, bränna.....Hatt på var det som gällde.

Sedan har vi ju det där med drycker. Vinet kostar 10 kr/liter i trevliga fyrkantiga PurePac, vattnet likaså. Då blir valet för vissa enkelt. I sanningens namn skall sägas att det fanns också riktiga kvalitetsviner för runt 50-lappen. De gick utmärkt att, tillsammans med Serranoskinka, avnjutas på balkongen i solnedgången.

Nu är vi åter i selen (inte solen), som man säger. Det är inte fy skam det heller men visst längtar man ibland efter sol och vår. Konstigt att det begreppet har så dålig klang!

Åk till Spanien!

Berit o Hans 



En av Romarna byggd bro i Ronda



Still going strong efter 2200 år, akvedukten i Almunécar

Årsmötet

Årsmötet den 26 februari blev en som vanligt stillsam sammankomst. Något färre medlemmar än brukligt, 15 st, hade hörsammat kallelsen. Styrelsen och andra poster tillsattes med herr omval, en välbekant medlem i denna klubb. Enda avvikelserna var en motion om digitalisering som inlämnats av Anders Olsson.

Kvällen avslutades med nostalgifilmföreläsning från Bergslagsgatan. Vi fick se en filmad visning och en inspelad körning med kameran i loket, fast i verkligheten satt den på en specialvagn framför loket.. Vi bjöds också på delikat smörgåstårta.

Protokollet från årsmötet bifogas separat.





Protokoll fört vid GMSJ årsmöte 2019.

Tid: Tisdagen 2019-02-26. **Plats:** Sällskapets lokal.

Närvarande, 15 medlemmar

Leif Johansson	Anders Olsson	Gunnar Nilsson
Kjell Persson	Sten Jerrell	Hans Johansson
Lars-Bertil Bengtsson	Torbjörn Ek	Lennart Holmgren
Nils Olov Bengtsson	Ralph Milthon	Lasse Björk
Hemming Hansson	Leif Pettersson	Ingemar Svenberg

§ 1 Mötets öppnande.

Sällskapets ordförande Ralph Milthon hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet, det 73:e i ordningen, öppnat.

§ 2 Val av protokolljusterare och tillika rösträknare.

Till protokolljusterare och tillika rösträknare valdes Anders Olsson och Leif Johansson.

§ 3 Val av ordförande och sekreterare för årsmötet.

Till mötesordförande valdes Ralph Milthon och till mötessekreterare valdes Torbjörn Ek.

§ 4 Frågan om årsmötets behöriga utlysande.

Polignerades att kallelse varit inörd i medlemsstämming i de två senaste utgåvorna. Medlemmarna fastställde att årsmötet utlysits i lga ordning.

§ 5 Fastställande av dagordning.

Den föreslagna dagordningen godkändes.

§ 6 Föregående årsmötesprotokoll från den 20 februari 2018.

Inga frågor ställdes efter uppläsning.

§ 7 Styrelsens års/verksamhetsberättelse och kassarapport.

Verksamhetsberättelse.

Verksamhetsberättelsen delades ut före mötets öppnande och genomlistes av medlemmarna. Medlemmarna tyckte att arbetet med anläggningen forsträdd bra.

Kassarapport.

Kassarapporten (Vinst- och förlusträkning 2018-12-31) delades ut före årsmötets öppnande. Ordförande Ralph Milthon svarade så gott han kunde på de frågor som ställdes. Kassören Lennart Risfelt var dessvärre inte närvarande. Därefter lades kassarapporten till handlingarna.

§ 8 Revisionsberättelse och hemställan om styrelsens ansvarsfrihet.

Revisionsberättelsen lästes upp av Hemming Hansson. Då revisorerna inte haft något att anmärka på styrelsens förvaltning under 2018, rekommenderades att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2018.

Mötet beslöt därmed att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2018.

§ 9 Val av styrelse för år 2019.

Valberedningens förslag framfördes av Leif Pettersson. Då inga motförslag framfördes valde årsmötet enligt valberedningens förslag.

Ordförande på 1 år
1 ledamot på 2 år

Ralp Milthon
Lennart Risfelt

(omval)
(omval)

1 ledamot på 2 år
1 ledamot på 2 år
1 år kvar av sin mandatperiod har ledamöterna Leif Johansson, Kjell Persson och Nils Pihlgren

Hans Johansson
Torbjörn Ek

(omval)
(omval)

§ 10 Val av revisorer samt revisorssuppleant för år 2019.

I enlighet med valberedningens förslag valdes följande personer.
2 revisorer på 1 år
1 revisorssuppleant på 1 år

Lennart Johansson
Hemming Hansson
Lars-Bertil Bengtsson

(omval)
(omval)
(omval)

§ 11 Val av valberedning för år 2019.

Beslöts att omvälja sittande valberedning, Arne Averdahl och Leif Pettersson, på 1 år.

§ 12 Beslut om medlemsavgift för 2020.

Besluts att inte ändra medlemsavgiften inför 2020.

§ 13 Godkännande av budget.

Budgetförslag delades ut i början på mötet. Önskemål om en separat post för digitalisering av anläggningen framlades. Biri lättare översikt av de olika kostnaderna för anläggningen på så vis. Efter bifall angående separata poster för anläggningen beslöts i enlighet att godkänna budgetförslaget.

§ 14 Motion som upptagits i kallelsen.

Motion som inkommit till styrelsen har i laga ordning skickats ut med senaste kallelse i Rättspiken. Motionen avser digitaliseringen av GMSJ anläggning. Anders Olsson som skickat in motionen redogjorde i korthet, efter genomläsning, för vad han ansåg vara viktig angående digitalisering av anläggningen. Motionen bifölls i enlighet av årsmötet inkluderat de förbehåll som tidigare gjorts.

§ 15 Övriga frågor.

1. **Utskick av nyhetsbrev.**
Ralph Milthon önskar att det görs ett utskick av nyhetsbrev till de nya mejladresser vi samlat in. Detta för att öka intresset för det som händer på klubben.
2. **Nytt namn på underjordiska stationen.**
De namnförslag som tidigare inkommit och valts ut för den underjordiska stationen önskas ändras. Nytt förslag ska då vara **Korslägga**.
En mix mellan **Korsvägen** och **Haga**. Styrelsen får i uppgift att ta ställning till frågan.

§ 16 Årsmötets avslutande.

Årsmötet avslutades sedvanligt med smörgåståta och trivsel. Underhållningen bestod av filmvisning från köring och visningar av anläggningen i Bergslagshallen.

Vi ser fram emot ett lika stimulerande 2019.

Vid protokollet Torbjörn Ek

Justeras Anders Olsson

Leif Johansson