



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 4, sept 2015



Vistakulle



Turisträlsbussen



Göteborgs-Posten

Göteborgs Modelljärnvägssällskap


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

2015 består 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 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. Föreningens besöksadress är f.d. SJ:s sporthall, Bergslagsgatan, Göteborg ([GPS-koordinater 57 42 42, 11 58 30](#)) 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.gmjs.se



Den positive ser ljuset i tunneln
Den negative ser mörkret
Realisten ser tåget
Lokföraren ser tre idioter på spåret

Å andra sidan.....



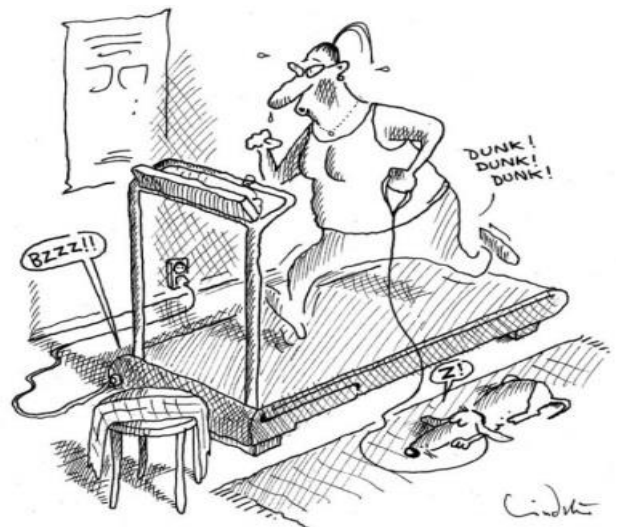
Vart tog sommaren vägen? Maj var bedrövligt regnig, juni ovanligt blåsig och så juli extremt våt och kall. Jo, den kom till slut.

I början av augusti placerade sig ett stort **H** över Norden. **H** som i härligt högsommarväder. Sommaren kom lagom till att semestrarna var slut och barnen började i skolan! Tänk va' orättvist det kan vara. Då har vi glömt sommaren 2014 då de allra flesta hade en kanonsommar. Själv har redaktörn' varit på resande fot en del. En efterlängtat tur med Hurtigruten blev äntligen av. I reklamen utpekad som världens vackraste sjöresa. Undertecknad kan intyga att det inte är en överdrift. För den som inte vet vad Hurtigruten är kan jag avfärda ryktet om att det är Norsk snabbjäst surströmming!

Trots vädret har aktiviteten nere på klubben kanske inte gått på högvarv direkt. Förnyelse av anläggningen är av naturliga skäl inte prioriterad. Däremot har vi haft besök av både Västnytt och politiker. Det börjar således röra på sig när det gäller aktiviteter för att skaffa en ny lokal. Fortfarande har vi dock inte några konkreta förslag.

Höstens visningar börjar närma sig. Boka av dagarna i Din kalender! Vi behöver all hjälp vi kan få. Det behövs 13 man för att kunna genomföra visningar!


Red



Omslagsbilden visar den nya bandelen mellan Roma och Hässelby på Gotlands Järnväg. Redaktörn var där på invigningen. De har fått EU-bidrag för byggandet och banan har blivit riktigt bra. Nu gäller det att underhålla skapelsen. Trevligt med gula blommor men kanske på ett annat ställe.....



Vista Kulle

Trådrollatåget stänkar på utmed Vätternstranden och uppför höjderna på sin väg till Vireda. Som bekant kom järnvägen aldrig fram till Gripenberg som tänkt. Målet för dagens utflykt är den lilla stationen Vistakulle med bedårande utsikt över Vättern och Visingsö. Här fanns också ett pensionat med fullständiga rättigheter och god mat. Man åkte hit på söndagarna för att förlusta sig och njuta av vyerna. Det var dåtidens rekreation. Där fanns, och finns, en utsiktspaviljong och en gångbro över bergskärningen. Miljön är som gjord för modellbygge och jag har också byggt en liten del av den hemma på min modulbana. Utsiktspaviljongen har byggts av en ets-sats av Anders Olsson, Landala Modelltåg. Mycket trevlig. Tack Anders! Byggnationen fortsätter. Jag bygger nu på själva stationshuset. Återkommer till det. 



Här ses paviljongen och gångbron i bakgrunden



Även pensionatet hade en groggveranda



I väntan på att första tåget skall ånga in på Vistakulle station den 22/8 1894



Bergskärningen som modell



Paviljongen från LMT

När Västlänken byggs får mindre tåg ge plats. Göteborgs modelljärnvägs-sällskap blir av med sina lokaler och framtiden för de TV-kända tågen är oviss.

Göteborgs modelljärnvägssällskap har hållit till i samma lokaler i Bergslagsparken intill SJ:s bangård sedan 1956, men sedan ett drygt år tillbaka har föreningen varit på jakt efter nya. För när markarbeten inför byggandet av Västlänken startar kommer SJ:s gamla sporthall och det annex föreningens lokaler finns i rivnas.

Ralph Milton, sammankallande i föreningens lokalgrupp, berättar att man skickat brev till alla fastighetsägare de känner till. De som ens svarat har förklarat att de kan tänka sig att hyra ut, men att de gör det på kommersiella villkor.

- Och det är för svårt för oss. Vi har inga andra intäkter än det vi får in på våra visningar.

Avveckling nära

Nu börjar det bli ont om tid.

- Har vi inget besked i mars nästa år måste vi börja fundera på ett avvecklingsbeslut, säger Anders Olsson.

Ralph Milton håller med och säger att utan en ny lokal handlar det sannolikt om att skänka bort, kasta eller möjligen magasinera. Och verksamheten – ja, då försvinner den också.

Föreningen bildades 1945 och höll under några år till i Säröbanans stationshus vid Linnéplatsen. Men inför SJ:s stora utställning Tåg -62 kom man till de nuvarande lokalerna och här har timmar och åter timmar av arbete under 60 år förvandlat platsen till det den är i dag.

Ordföranden Leif Johansson frågar "hur lång tid har vi?" innan han börjar guida runt: där finns den gamla stationen i Olskroken, så som den såg ut fram till 1932. Intill rullar spårvagnarna som de gjorde i området vid den tiden, gatan kantas av typiska göteborgska stadshus. Bakom varje hus finns en tanke och en historia. Varje byggnad har en arkitektur som är hämtad ur den svenska tåghistorien.

- Vi kan ställa upp tåg från 1856 till 1967, säger Leif Johansson.

Autentiskt är viktigt

Ralph Milton tar med oss in på kontoret och visar rader av pärmar fyllda med ritningar och skisser. Föreningen har samlat på sig ett stort underlag för hur stationshus längs olika järnvägslinjer såg ut. Att det är autentiskt är viktigt. I verkstaden intill håller en av medlemmarna på att bygga en ny restaurangvagn, med detaljer ned till korb och bröd på tallrikarna.

Anläggningen är landets största modelljärnväg. Den totala spårlängden är 380 meter. På varje meter går det 80 slipers, vilket betyder att spåret är spikat med omkring 120 000 spikar på 30 000 slipers. Allt är gjort för hand, hela landskapet är byggt på plats – så frågan är, går det ens att flytta?

- Montera ned går ju alltid, säger Leif Johansson.

Precis som när det gäller lokalfrågan finns det inget riktigt bra svar just nu. Först när det ena är löst kan man lägga kraft på det andra.

Den lokal föreningen har i dag är på 250 kvadratmeter. Nästa får gärna vara något större. Och helst bör den ligga centralt och inte kosta mer än de omkring 40 000 kronor om året föreningen betalar i hyra i dag.

Det har, som sagt, visat sig vara en svår ekvation att lösa.

Träff med kommunen

För ett par veckor sedan skrev man ett brev till ledande kommunpolitiker för att vädja om hjälp. Svar kom ganska omgående från kommunalrådet Johan Nyhus (S), som har bestämt träff med föreningen i mitten av augusti.

Han säger att eftersom föreningen blir påverkad av de infrastrukturprojekt som ska genomföras vill ha lyssna på dem och se om kommunen kan hjälpa till.

-Vi måste försöka hitta en lösning som blir bra. Jag kan inte hela frågan, men jag har förstått att den hyra de har i dag är väldigt låg och det kan ju vara ett problem. Men vi får försöka att hjälpa till så gott vi kan.

ARNE LARSSON

Göteborgs-Posten

den 7 juli 2015



Genom åren

Tiden går fort. Jag har förmånen att vara redaktör för detta eminenta blad i 8 år! Olika artiklar har passerat revy och jag undrar ibland själv om jag har eller inte har skrivit om det eller det. För att fräscha upp Ert, och inte minst mitt eget, minne kommer här en liten sammanställning.

- 2008 Långenäs hållplats
Kosta Järnvägs Malletlok
Märserum stn
Små detaljer
Kylvagnar Kalmar Järnväg
- 2009 Stockholmsresa genom årtiondena
Rapidloket
HC:s första boggibuss, HBJ
Vabis motordressin
Rälsbilar
- 2010 GMJS 65 år
StJ, KLJ och JGJ motorvagnar
Vittskövle 3-fas ellok
Små detaljer
Blå vagnar
Landvetter stn
- 2011 Olskrokens station
Helgeberga-Ålderstigen, kåseri
Restaurerad Restauration
Helgeberga stn
Hallunda vattentorn
- 2012 Hyttan i Granbergsdalen
Varps hållplats
Frölundaborgs hållplats
Jönköping-Gripenbergs Järnväg
Gubbero blockpost
Märserum stn



- 2013 Våra första vagnar
Blå tåget
Moduler till El-mässan
Året var 1962
Restaurering av röd restaurangvagn
Munkedals Järnväg, personvagn MJ 1
Tåg 62
Vattentorn vid Ålderstigen
A-loket GÖTA
GMJS 1953-55, Säröbanans stn
- 2014 Särö lokstall
Första rälsbussen, SJ 310
GMJS framtid
Mölnalds stn
Rustan Langes historik
SJ:s mobila modelljärnväg
Arbetsbod i godsvagn
HNJ Snabbvagn
Hultafors stn
- 2015 Landvetter stn
Drivgasloket T1
Uthus på Alfsjö
Säröbussarna
Restaurangvagn R2
Taktegel
Munkekullen
Landeryd
Vista Kulle
Turisträlsbussen
Lärje stn



Idéerna börjar snart tryta och jag tar tacksamt emot förslag eller manus till nya artiklar. Skall vi ta och skriva ett antal "hemma hos" reportage? Vem vågar bjuda hem mig och min kamera?



Tåga mot framtiden

Efter att ha suttit stilla i 1½ timme fick resenärerna äntligen röra på sig lite grand, dock på ett sätt som de kanske inte valt frivilligt! De fick tåga! iväg på egen hand mot en oviss framtid. P.g.a. elfel den 6 juli blev Öresundståget stående ute på linjen vid Anneberg och åter igen kan man ifrågasätta det svenska järnvägsunderhållet.
När skall eländet ta slut?



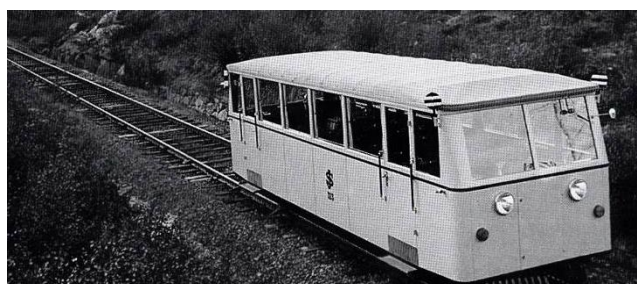
Turisträlsbussen



Foto vid Abisko 1934. I bakgrunden syns den berömda Lappporten. Foto Järnvägmuseum

1933 utredde SJ behovet av en speciell turisträlsbuss för den ökande turisttrafiken på Malmbanan och då speciellt till Abisko, Björkliden och Riksgränsen. Hilding Carlsson fick uppdraget efter sina framgångar med den första lilla rälsbussen, SJ 310, och med de tre kommande bussarna, SJ 311, 312 och 314, som levererades till bl.a. Uppsala – Gävle Järnväg. Turisträlsbussen, som fick nr 313, levererades 1934 och var av samma konstruktion som de tre men ett antal detaljer skilde dem åt bl.a. följande:

- Volvos 75-hästares motor i stället för Scania.
- Fyra sidofönster i stället för tre. Det gav bättre utsikt mot de stora vidderna.
- Reversibla ryggstöd så att alla kunde åka i färdriktningen.
- Inga skiljeväggar mot förarutrymmena.
- Ett tvådelat canvastak som var skjutbart mot mitten.
- Ett tvådelat plåttak "Hard Top" för vinterbruk.
- Korglängden var 8.1 meter och axelavståndet 4.5.
- Vikten var 6.5 ton och Sth 80 km/tim. Det fanns 24 sittplatser.



Som bekant har jag en passion för de små blekgula rälsbussarna från 30-talet och jag har också byggt denna turistbuss. Byggerna är i 3-skiktig 1mm faner.



Hilding Carlssons första från 1932



Turistbussen vid Långenas. Självlklart fel!

Lärje station

Lärje var, från Göteborg räknat, första stationen på Västergötland - Göteborgs Järnvägars (VGJ) smalspåriga bana. Den lilla stationen låg fyra kilometer från stationen i Göteborg. Strax efter stationen gick spåret på en viadukt över Bergslagens Järnvägars spår, nuvarande Norge/Vänerbanan och följde därefter Lärjeåns dalgång. Västgötabanen, var en smalspårig järnvägslinje från Göteborg i Göteborgs och Bohus län genom Älvsborgs län till Skara i Skaraborgs län. Banan, som var smalspårig (891 mm), började byggas i augusti 1897 och öppnade för trafik den 1 januari 1900. 1966 beslutades att person- och godstrafik på Västgötabanen skulle nedläggas på sträckan Sjövik - Göteborg och en del av banvallen brukas för annat, varvid spåren revs upp söder om Sjövik. Senare beslutades att resterande persontrafik på Västgötabanen skulle nedläggas vilket gjordes under sommaren 1970. Därefter revs järnvägen söder om Nossebro förutom sträckan Brobacka - Anten - Gräfsnäs slottspark.

Lärje station hade nog störst betydelse som förgreningspunkt mellan gamla linjen mot Göteborg Ö och nya linjen mot Olskroken och Burggreveplatsen. Enligt SJK-skriften Järnvägsdata lades stationen ned 1962.

I samband med att vi söker ny lokal för klubben fick vi tipset att Lärje station stod tom. Fint, ett perfekt läge för en modelljärnväg. Redaktörn var därför på besök och tog vidstående foton. Tyvärr kan vi konstatera att förfallet är totalt. Kvar står bara ett sorgligt monument i totalt förfall. Där slutade den drömmen. Vem som äger huset och varför det tillåts förfalla vet inte redaktörn.



Lärje 1967



Foto troligen inom något år efter att stationen upphört. Semaforvingarna har placerats bakom ställverksapparaten, vars vevar fixerats. De vinglösa semaformasterna stod kvar ganska länge.

Foto Lennart Klint





Visning av modelljärnväg

Göteborgs Modelljärnvägssällskap
visar sin anläggning vid Klubbhuset Sporthall,
Bergslagsgatan i Göteborg,
söndagarna 25 oktober, 1 och 8 november 2015.

Halvtimmesvisningar klockan 11.00, 11.45,
12.30, 13.15, 14.00, 14.45 och 15.30.

Entré: Vuxna 70 kr, barn (högst 14 år) 20 kr.

Kvällsvisningar under
1 1/2 timme med början kl 19.30,
anordnas torsdagarna 29 oktober,
5, 12 och 19 november 2015.
Förbokning nödvändig på telefon
031-15 05 52 kl 08.15 – 15.00, måndag
till fredag.

Pris: Vuxen 90 kr,

Barn (högst 14 år) 40 kr.



Tag plats!

Välkommen till någon av våra visningar.

Vill Du veta mera? Se vår hemsida www.gmjs.se eller ring
gärna Sällskapetets sekreterare Torbjörn Ek 0702-622 566

