



Rälspiken

Göteborgs
Modelljärnvägssällskap

Nr 4, sept 2018

GMJS 1955-2016



Foto Hans Johansson



Ryabergs stn



Herrljunga stn



Klart in



Arbetare i vägen



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

2018 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 700 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 vår gamla kära lokal på Bergslagsgatan där vi huserade mellan 1955 och 2016. Den började rivras den 15 augusti och det enda som återstod den 20 augusti var entre'väggen. När Du läser detta är troligen också sporthallen rivet.



Å andra sidan.....

så är det nu september och många insekter t.ex. bin har sin högperiod nu, för nu är ju sommaren förbi.....Skämt åsido sa han som skar bort det ruttna på äpplet. Nu är jag tillbaka till tjusningen med det svenska språket och de Jöttebosska ordvitsarna. Att man aldrig tröttnar. Det finns de som tycker att sådana borde förbjudas då de kan verka stötande för folk som saknar humor. Humör har de dock. Tänk att i Norrland så stavas de U me Å och där finns det genomskinligt trä t.ex. fönsterbrädor. Ibland förstår man heller inte vad skylttillverkarna menar.....



Sedan är det ju det här med hörseln och hörapparaterna. Det påminner mig om han som sa:

”Igår var jag och köpte en både billig och bra hörapparat”

”Jaha, å´ va´ kostade den?”

”På Domus”!

Eller damerna som satt på parkbänken och samtalade:

”Nu e´ de´ snart höst å ingen sommar har vi haft”

”Va´ sa´ du?”

”Jo, jag sa att nu e de snart höst å vi har ingen sommar haft”

”Va´ ska du med sommarhatt till nu när det snart är höst”!

Att ord har olika betydelse framgår av följande:

Han som köpte en liten glasruta hos glasmästaren:

Vill ni ha den inslagen?

Nej tack. En sån´ har jag redan.

Eller

I blomsteraffären:

Önskas buketten inslagen?

Nej tack, men gärna utslagen!

Nu över till något mer järnvägsaktigt. Lagom till midsommar fick vår ordförande Ralph gjort färdigt åskådarlåktaren. Den blev jättefin. Tänk va´ skönt att slippa montera gradängerna upp och ner varje höst inför visningarna. Det har undertecknad varit med om i 41 år! Nu väntar vi bara på åskådarna! Vi räknar med att under hösten ha lite fler visningar där vi också skall kunna trafikera hela banan. Just nu återstår ”bara” växelgatorna till de södra infarterna till Annorlunda och Benktåkra stationer. Vi spikar på!

Hans



Stinsen på Lyckås är en svensk komedi från 1942. I rollerna ses bland andra Edvard Persson, Barbro Kollberg, Benkt-Åke Benktsson och Jullan Kindahl. Manus skrevs av Henry Richter och dialogen skrevs av Kar de Mumma. Inspelningen ägde rum mellan den juli och november 1942 vid Ryabergs station på HBJ samt i Europafilms studio i Sundbyberg och i Simlångsdalen.

Jan Alvhult, som är HBJ-entusiast, berättar här nedan om inspelningen av filmen med Edvard Persson. Bakom kulisserna var det inte så idylliskt när filmen skapades. Året var 1942 och Ryabergs station vid HBJ hade en huvudroll. Edvard Persson var full varje dag och elak som själva f-n. Han skickade hem huvudskådisbruden - hon var inte "snygg nog"-och krävde fram Kollbergskan som dög. Han låg i en ständigt, nästan mördande dispyt med regissören Lingheim. Filmgänget disponerade ångloket Ettan med tåg plus en rälsbuss att åka med för att partaja på Simlångsdalens Gästgivaregård, som levde gott på filmgänget. Att Edvard Persson verkligen uppskattade gästgivaregårdens mat & dryck uttryckte han med följande ord i gästboken: "Om det är sant att det finns oaser i livets öken, så måste denna gästgivaregård vara en av dem. - Här vill jag alltid vattna mina kameler!"

Den röda stationsbyggnaden i Ryaberg målades gul för att bli "röd" på ortokromatisk svart-vit film - annars hade den blivit svart. Filmbolaget - Europafilm - betalade och det var ändå dags för ommålning, vilket bolaget hölls omsorgsfullt okunnigt om.

Bilen som kolliderar med tåget i filmen tillhörde Motorkalle i Halmstad, saknade motor och drogs framför tåget med ett rep. De som spelat in filmrullen på video kan faktiskt se repet i ett par bildrutor om man enbildsstegar avsnittet. Även ett par gubbar som drar i repet kan skimras av den skarpögde. Chauffören kommer från ett amatörteatersällskap i Halmstad och även "lokföraren" som klivit av och diskuterar försäkringsfrågor med nämnde chaufför. Tågpersonalen är äkta vara utom han som spelar den illustra kombinationen av stationskarl och idiot. Konduktören som flitigt hoppar av och på tåget hette egentligen Hjelmberg.



Det fattas bitar i filmen, bl.a. noteras det i scenen i grustaget. Där skulle framgå att stationskarlen/idioten tillsammans med barnen skulle lagt växeln fel. I sanning en remarkabel prestation att med bomveven lägga en växel fel i en grusgrop tre mil från stationen! Tåget står i Skedala Grusgrop. Växeln hade tungorna åt Halmstad och skyddades med skivsignal. Trots filmen "Stinsen på Lyckås" alldeles osedvanligt höga töntnivå har den något som får en att stanna upp ett slag. Och i slutknorren när det upplysta HBJ-tåget rullar förbi Ryaberg i mörkret stannar den inre processorklockan för en stund. En mycket god stund för en HBJ-entusiast, kan tilläggas. Ett lätt tryck kan diagnostiseras i thoraxregionen och understundom ett lätt fuktat öga.



Men kritiken var grym mot filmen - man hade synpunkter på både Edvard Persson och en i filmen förekommande kyrkoherde, Benkt-Åke Benktsson, av samma rondör - om inte värre. "Det räcker med ett fläskberg i samma film" löd kommentaren från den samtida kritikern. Andra kritiker var mindre krassa men icke desto mindre giftiga i kommentarerna."

Den välväxte Benkt-Åke var stor modelljärnvägsentusiast och medlem i GMJS på 50-talet. Han var född 1907 i Halmstad och jobbade i början på 50-talet bl.a. på Lorensbergsteatern i Göteborg. Han flyttade sedermera till Malmö Stadsteater där han 1953 blev chef för elevskolan. Benkt-Åke dog i Malmö 1957 endast 50 år gammal. Vi har uppkallat Benktåkra Station efter denne store man.



Ryabergs station ligger ca 2 mil från Halmstad utmed Halmstad-Bolmens Järnväg, kapspår 1067 mm.. Banan trafikerades mellan åren 1889 och 1966.



Ryabergs station på 40-talet med Hilding Carlsons första boggirälsbuss samt en bild från året efter nedläggningen och som stationen ser ut idag efter viss om- och tillbyggnad.

När Var Hur

Det har efterfrågats en sammanställning över artiklar som publicerats i Rälspiken genom åren. Inte minst genom att vi fått en del nya medlemmar. Samtliga Rälspikar från 2010 finns att läsa från vår hemsida i form av Pdf-dokument. Här kommer en sammanställning över de senaste 6 åren. Om någon vill ha en sammanställning över de senaste 10 åren så är det bara att höra av sig till hasses@telia.com så fixar jag det.

Red 

2012	2013	2014
Hyttan i Granbergsdalen	Våra första vagnar	Särö lokstall
Varps hållplats	Blå Tåget	Första rälsbussen, SJ 310
Frölundaborgs hållplats	Moduler till El-mässan	Möndals station
Jönköping-Gripenbergs Järnväg	Året var 1962	GMJS framtid
Gubbero blockpost	Restaurering av restaurangvagn	Skansen Modelljärnväg
Märserums station	Munkedals Järnväg MJ 1	Smalspårsträff Gräfsnäs
GMJS 1953-55	Nuremborgmässan	Hemmabyggarträff Skåne
Svante Runberger död	Smalspårsträff Gräfsnäs	Bankalaset Skövde
Säröbanans station	Landeryd	Rustan Langes historik
Landeryd	Tåg 62	SJ:s mobila modelljärnväg
Christer Pettersson	Vattentornet Ålderstigen	Arbetsbod i godsvagn
Aeroseum	A-loket Göta	HNJ Snabbvagn
Smalspårsträff		Hultafors station
2015	2016	2017
Landvetter station	Olskrokens station	Avskedsfesten
Drivgasloket T1	Hemma hos Ralph	AOJ Motorvagn
Uthus på Alfsjö	Hemma hos Anders	Stavsjö Motorvagn
Säröbussarna	Ö-loket	PO Wahlström död
Restaurangvagn R2	Pannexplosioner	ASG-terminalen
Taktegel	Lillhagen station	Flytten 1955
Modulmöte Eriksberg	Modulmessa	Demonteringen
Munkekullen	Ålderstigen station	Jobbet har börjat
Landeryd	Ny lokal	Sista tåget på BG
Vista Kulle station	Flyttprojektet	Flytten till GV
Turisträlsbussen	Smalspårsträff	Smalspårsmodul
Lärje station	HNJ Snabbvagn	Smalspårsträff
GP-artikel	Götaverken	Modell av modellen
70-årskalaset	Persontrafikmässan	Nils Kjellberg död
Monorail	Ångdag BMÅS	Möndals Övre
	Spårvidder	Ställdalenolyckan 1956

Järnvägstid

I järnvägens barndom hade varje stad sin egen lokala tid. Då solen stod som högst på himlen var klockan tolv, därmed basta! Det innebar att när klockan var 12.00 i Göteborg så hade den hunnit bli 12 minuter över i Hallsberg, och 12.24 i Stockholm. På den tiden, när det tog 18 timmar att åka sträckan, hade en tidsskillnad på 24 minuter inte särskild stor betydelse. Städer och landsdelar hade i hög grad fungerat oberoende av varandra när det tog flera dagar att förflytta sig mellan dem.

Men när järnvägarna knutit ihop landets östra och västra delar uppstod problemet att upprätta begripbara tidtabeller. Man blev tvungen att införa en s.k. järnvägstid, gemensam för hela landet. Efter hård debatt bestämdes att järnvägstiden skulle baseras på Göteborgs lokala tid och inte Stockholms! Tillsammans med tågtidtabellen hade man då en tidsskillnadstabell, med vars hjälp man kunde räkna om järnvägstid till hemortens normala soltid, som för stockholmarnas del då skilde 24 minuter.



I de länder där det fanns olika ägare till olika järnvägslinjerna blev det stora problem för resenärerna. I USA t.ex. tillämpade varje bolag sin egen tid, vanligen lokaltiden på den ort där det hade sitt huvudkontor. På stationer där flera bolags linjer korsade varann fanns det ofta en klocka för respektive bolags järnvägstid. Pittsburg t.ex. hade inte mindre än sex olika järnvägstider.

Efter hand som orterna i varje land knöts ihop mer och mer, desto besvärligare blev de lokala tidberäkningarna. Det var dags att införa en nationell enhetlig standardtid! Sverige gjorde så 1879 och Storbritannien följde efter året därpå. Med tanke på de ökande järnvägsförbindelserna mellan länderna blev naturligtvis nästa steg en internationell samordning av tiden. Den kanadensiske järnvägsingenjören Stanford Fleming föreslog en indelning av hela världen i 24 tidszoner utgående från meridianen genom Greenwich i London. 1883 började Flemings förslag tillämpas över hela världen.



Jernvägs-tid.

Railway time. Eisenbahnzeit. Temps des Chemins de fer.

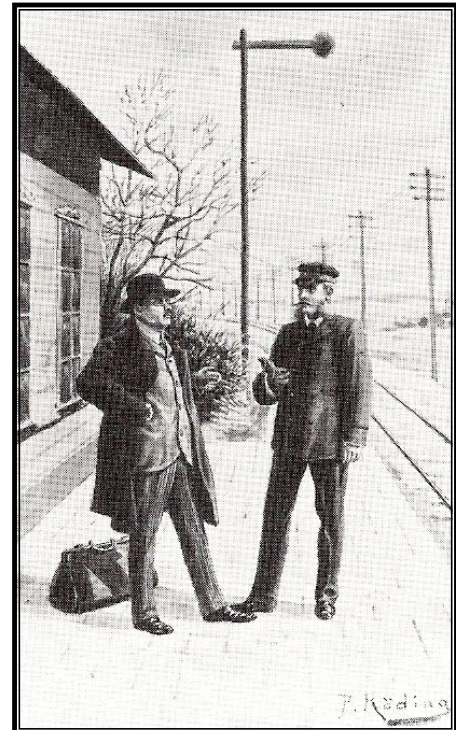
Tidskillnads-Tabell

utvisande huru många minuter man bör tillägga den i tabellerna (sid. 14—22) utsatta jernvägstiden, för att erhålla nedanskrifna stationers lokaltider för dantagens ankomst och afgång.

Stockholm	24 minuter.	Tenhult.....	10 minuter.
Södertelje	23 "	Forserum	10 "
Gnesta	21 "	Näsås	11 "
Sparreholm	19 "	Säfsjö	11 "
Cathrineholm	17 "	Lauhult	10 "
Wingåker	16 "	Alfvesta	10 "
Hallsberg	13 "	Elmhult	9 "
Orebro	13 "	Hessleholm	7 "
Wretstorp	12 "	Hör	6 "
Laxå	11 "	Örtofta	5 "
Finneröja	10 "	Land	5 "
Töreboda	9 "	Malmö	4 "
Skåfte	8 "	Herplunga	4 "
Falköping	6 "	Alingsås	2 "
Mullsjö	8 "	Göteborg	0 "
Jönköping	9 "		



Källa
Sveriges Järnvägs Historia,



Resanden: Är tidtabellen ändrad eftersom tåget redan har gått?
Stinsen: Jag tidigare gick det senare, men på senare tid har det gått tidigare.



Herrljunga station


Västra stambanan började byggas 1855 och invigdes i sin helhet den 3 november 1862. En av anhalterna på sträckan var då Herrljunga. Här uppfördes ett litet "stationshus" som tjänstgjorde de 2 första åren, 1862-63. Huset kom ursprungligen från Olskroken där det sannolikt uppfördes 1856 i samband med att sträckan Göteborg – Jonsered invigdes i december 1856.

Hustypen ritades av Adolf W Edelsvärd, 1824 – 1919, och kom att stå modell för ett stort antal banvaktsstugor utmed statens stambanor. Hustypen fanns i 3 olika storlekar. Den största var en dubbelstuga avsedd för 2 familjer. Mellanmodellen, som var den vanligaste, var avsedd för en familj och den minsta var för en ungarl. Stugan i Herrljunga är uppenbarligen sammansatt av två banvaktsstugor för ungarlar. Det var en ganska bisarr idé att ogifta banvakter inte behövde mer än ca 6 kvadratmeter att bo på. Huset tillhör Järnvägmuseet och står sedan 1959 i hembygdsparken i Herrljunga. Stugan är byggd i liggande timmer efter en ritning från 1858. Man har inte hittat någon ursprunglig ritning från 1856.

På vår gamla anläggning hade vi tvenne stugor, båda belägna på den del av banan som inte var elektrifierad. Den större av dessa stod vid vägövergången och är av Edelsvärds modell 1872. Den är byggd av Lars-Erik Bernström. Den mindre "ungkarlsstugan" är byggd av Stig Nyberg och stod vid Munkekullens hållplats på ånglinjen. Denna stuga är mycket välbyggd och har en komplett inredning som är mycket sevärd. Stig var en miniatyrernas mästare och idag drygt 60 år senare är hans husbyggen fortfarande oöverträffade.



AWE

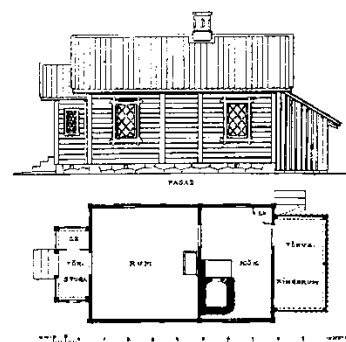
Hemma på min modulbana har jag också byggt en banvaktsstuga av den mindre modellen. 



Stationshuset i Herrljunga Hembygdspark som det ser ut idag.



Stig Nybergs modell av banvaktsstugan avsedd för en ungarl.



Enkel banvaktsstuga av 1872 års modell

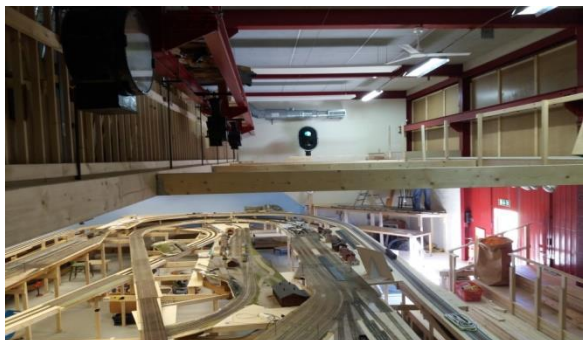


Lasse Bernströms modell av mellanstugan



Min egen modell av ungarlstugan

Nytt och fint i lokalen



Utomhus på Bergslagsgatan hade vi en huvudsignal i skala 1:1. Den är skänkt av Banverket. Tyvärr blev den aldrig inkopplad så den kunde lysa grönt när vi var på plats. Nu har vi hämtat hem signalen och monterat upp den på en väl synlig plats. Vi har också monterat in nya glödlampor så nu kan vi signalera arbete eller kafferast till personalen!



Vår nya fina läktare blev klar i juni månad. Ralph har här gjort ett jättejobb och resultatet skäms verkligen inte för sig. Proffsklass! Nu kommer man upp ordentligt och får en bra överblick över hela anläggningen.

Vi minns

Göran Fagrell. En glad och gemytlig medlem har hastigt lämnat oss. Fredagen den 13e juli, samma dag som han avgick med pension från Volvo Buss och nyss hemkommen, fick han en stroke och föll så illa att han avled. Göran, som bara några månader tidigare besökte oss på klubben, glad i hågen meddelade att han snart skulle gå i pension och därför skulle kunna medverka mera hos oss bara han fått fixa lite med sitt hus. Görans stora intresse var Amerikanska Järnvägar och han tog gärna på sig sin amerikanska lokförarmössa och sålde inträdesbiljetter till våra visningar. Han var alltid så snacksalig med våra besökare så dom stannade gärna i kön, även vid regn och snålblåst. På grund av sitt arbete med alla resor hade han inte så mycket tid till modellbygge som han önskade, men ett stort projekt som han deltog i var våra X 2000 tåg, där han satt hemma på kvällarna och med en gravermaskin ristade in alla luckor och ventilationsgaller på åtta lok och åtta manövernagnar, ett jobb som tog många kvällar i anspråk. Vi tycker alla det är tråkigt att mista en glad och kär vän, och sänder samtidigt en särskild tanke till Görans familj.

Leif Johansson



En bild av de tillverkarplåtar som sitter under vår X2. Det var ett samarbetsprojekt inom GMJS där Göran var en av deltagarna. Hans namn förknippas därför med X2 för evigt. X2 levererades till SJ 1990. Vår modell stod klar år 2000 och har naturligtvis originalmålningen.



Grönt ljus hos GMJS



Trots att flera årstider gått, sedan vi den 2 jan 2017 flyttade in i våra nya lokaler på Lindholmen, så våras det fortfarande för Sällskapet. Vi har nog kommit längre än vi trodde. I princip har all spårläggning utförts och det är bara två växelgator som behöver slutföras för att hela anläggningen skall vara körklar. Åskådarläktaren är på plats och körtornet närmar sig fullbordan. Men mycket arbete återstår ändå med landskap och elektrifiering och då inte minst digitalisering. Ytterligare kanske ett och ett halvt år återstår innan anläggningen blir någorlunda klar. Helt klar får dock en modelljärnväg aldrig bli för då kan intresset avta.

Vi har redan nu haft flera visningar som gett klirr i kassan och som grädde på moset har vi också tacksamt erhållit ett bidrag på 70 tkr från Stiftelsen Olof och Carolina Wijks minnesfond.

Men den största glädjen är att vi efter inflyttningen fått flera nya medlemmar som idogt hjälpt oss "gamla" med uppbyggnadsarbetet. Alla har eller har haft skilda professioner i yrkeslivet men delar intresset för modelljärnväg och kan därför tillföra Sällskapet mycket.

Våra nykomlingar är: *Anders Ryrå* som flitigt spikat räls på vår nya stambana; *Stein Jergill* som också spikat räls och ballasterat; *Jan-Olof Ekman* som gjort motsatsen, dvs dragit ut tusentals rälsspikar ur gamla spårsektioner; *Rolf Olsson* som flitigt renoverat och byggt nya kontaktledningsstolpar; *Göran Åkerlund* också rälsspikare mm; *Sven-Ingvar Andersson*, rälsspikare och perrongbyggare; *Jörgen Carlsson* som intresserat sig för våra signaler och är intresserad av digitaliseringen; *Lars Westerlind* också kunnig i dator teknik och digitalisering. Sålunda en skara entusiaster som tillfört sällskapet stora arbetsinsatser. Dessutom är alla yngre än många av oss gamlingar. (Men allt är ju relativt.)

Arbetsdagar har mestadels varit måndagar och torsdagar såväl dagtid som kvällstid och vanligen är det minst ett dussintal medlemmar som dykt upp. Även under somrarna har det varit stor uppslutning.

Dessa rader skrivs nu, hemma i lyan, efter en, tillsammans med Radiomuseet, Varvshistoriska Föreningen och Spår och Tåg i Väst, välarrangerad familjedag med närmare 300 besökare. Som sagt, vi ser ut att gå fram mot en ljus tillvaro.

Slutligen vill jag tacka Er alla som ställer upp för sällskapet på olika sätt och även hälsa till Era eventuella anförvanter som lånar ut sina livskamrater till vår fromma.

Ralph

Stolpar och signaler

Till vår nya paradlinje på framsidan håller vi nu på att tillverka helt nya stolpar med moderna utliggare. Rolf Olsson har arbetat flitigt, bl.a. hemifrån, med tillverkningen. Vi kommer också att montera isolatorer för hjälpspänning och Jörgen Carlsson har med Cad-program konstruerat både 2, 3 och 4-signaler och skrivit ut dem i sin 3D-skrivare. Resultatet är fantastiskt. De kommer att bestyckas med lysdioder.



Rolf Olsson, överst, löder stolpar och Jörgen Carlsson, nedan, avsynar en uppsättning nya signaler



Till minne av Bergslagsgatan



Ingenting varar för evigt sägs det. Det har vi blivit smärtsamt påmind om sedan hösten 2016. Nu är det definitivt finito. Under augusti månad revs vårt hem sedan 62 år, Bergslagsgatan, ett annex till SJ:s sporthall, som SJ-personalen fick som gåva till 100-årsjubileet. Vi lämnade ju lokalen 1 januari 2017 och flyttade till Lindholmen. Under 2018 har området förfallit än mer och skräpaffian har huserat fritt. Att vi var så noga med att städa undan vid flytten synes nu som en överloppsgärning men gjort är gjort. I skrivande stund (29 augusti) håller grävmaskinen på att tugga sig genom även sporthallen. En minnenas tår föll över redaktörn när jag bevittnade förintelsen. Här har jag tillbringat 41 år av mitt hobbyliv.



Naturen och mänskligheten håller på att ta över

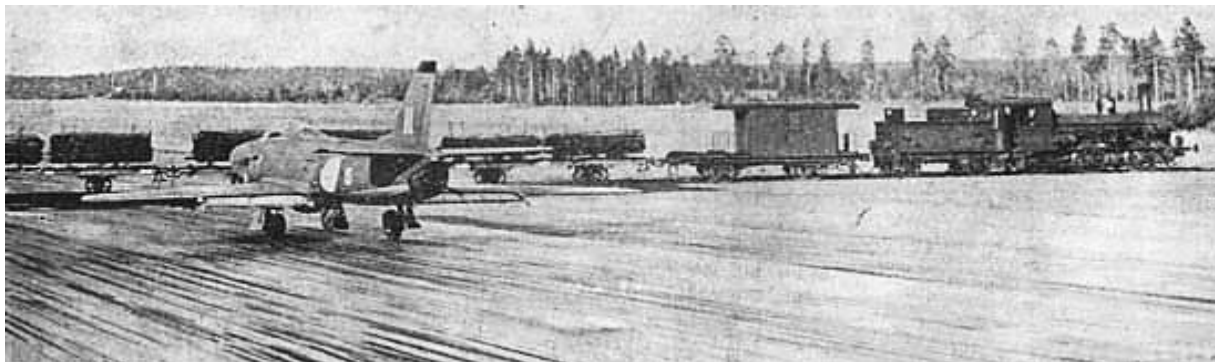


Det sista vi såg av GMJS



Se upp för tåg!

Sverige har haft 2 platser där järnväg och flyg har korsat varann. En i Hälsingland och en på Gotland. Det är nu kuriosas. I Söderhamn är båda banorna nedlagda. I Visby vann flyget.



Under åren 1942 - 45 anlades Hälsinge flygflottilj i Söderhamn, F 15. Den kom att beröra järnvägen Marmasandarne, MaSJ, som drogs om och i en krok söderut för att undvika korsning med en av de blivande landningsbanorna. I slutet av 1950-talet behövde startbanorna förlängas eftersom de nya jetplanen, som ovan A320, behövde längre startsträcka. Det blev alltså åter aktuellt att dra om MaSJ:s sträckning. Den här gången gick det inte lika bra eftersom det inte fanns utrymme att dra om järnvägen. Lösningen fick i stället bli att MaSJ skulle korsa landningsbanan i plan. För att gå med på detta krävde bolaget att tågen skulle ha förkörsrätt! och det var bara i ett nödläge som man fick stoppa tågen. Flygvapnet accepterade detta och så kom det sig då att flygledarna i flygledartornet hade en kontrollpanel där dom kunde reglera ljussignalerna både för tågen och flygplanen. När ett tåg närmade sig ringde en klocka i tornet och flygledarna tände då stoppljusen på landningsbanan och beordrade eventuella flygplan och gå i "väntläge". Sedan ställdes det till "kör" för tåget. Normalt var det cirka 10 tåg per dag som passerade och några missöden inträffade inte under de 17 år som detta var i bruk, 1963 till 1980.

Text från Rolf Sten



Järnvägen från Visby och norrut byggdes i slutet av 1800-talet d.v.s. många år innan flyget ens var påtänkt för Visbys del. 1942 invigdes Visby flygplats och kom då att korsa järnvägen. På bilden här ovan, från Waldemar Falcks arkiv, ser man hur en rälsbuss på väg från Visby mot Lärbro korsar landningsbanan. En ganska udda syn med dagens ögon. Tågförarna fick under dessa år stanna tåget, kliva ur och ringa upp kontrolltornet från en telefonpost, för att få grönt ljus att köra över flygfältet. 1956, när bilden här ovan togs, var landningsbanan i asfalt precis nybyggd och året därpå började man också bygga en ny flygterminalsbyggnad på dess nuvarande plats. Samarbetet varade mellan åren 1942 och 1960. 1960 rullade de sista tågen på Gotlands järnvägar och 1963 hade samtliga järnvägar på ön rivits upp.

Tokiga vägmärken finns det gott om. Tänkte presentera några olika i kommande nummer. Vi börjar här med ett varningsmärke, arbetare i vägen och ett förbudsmärke, förbjudet att prata med bilister. Vägarbetarna är ju alltid i vägen! Men inte skall man sitta på körbanan och dricka öl!

Varför får man inte prata med bilister just bara på nätterna? Resten av dygnet går det tydligen bra. Skylten är väl ganska onödig. Det är väl inte så många pratsugna som är ute och flanerar just mellan 23 och 06.

