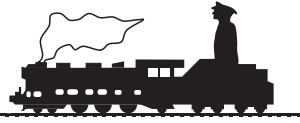


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

DEN NYE ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Det har redan gått över två månader sedan årsmötet och våren har gjort sig påmind. En ny livstesteam-säsong är i antågande. Dubbdäcken skall tas av och vinterstallet tvättas bort. Men när vi medlemmar i BMÅS har klarat av det så har vi det roliga och stimulerande kvar, att få sätta igång med rustningen av vår fina anläggning för ännu en tågssommar i Sandlidsparken.

Tack för förtroendet att bli utsedd till ordförande till BMÅS, den förening som förvaltar den järnväg som jag har ett nära 40:årigt förhållande till.

En av det viktigaste sakerna som vi tillsammans har att verka för, är järnvägens framtid och att få yngre aktiva medlemmar som kan se till att den kommer att ha en tryggad framtid. Artikeln i BT var del i det arbetet. Det inledda samarbetet med bland annat Navet och att bjuda in skolor med tekniska utbildningar, är ett annat sätt att få ungdomar intresserade av hobbyn.

Den närmaste säsongens arbete på banan förutom att hålla den lika snygg och välstädad som vanligt, är att anlägga spåret in till containern och få på taket. Det behövs alldeles säkert en del justeringsarbete utefter spåret för att trafiken skall löpa utan urspårningar. Bansträckan från Rustansberg till Brittensbro är den som står i tur att få nya syllar och ballast. Idéer om förbättring av trafiksäkerheten finns och likaså om att utveckla och förändra tågrörelserna så att våra trafikdagar blir rationellare. Trafiksäkerheten handlar om att förbättra och utveckla signalsystemet och för att få rationellare tågrörelser får en del ombyggnad av bangårdar ske. Sen finns det arbete att göra med färg och pensel på både stora och små byggnader. Det skall inte saknas arbete till de som kommer och vill delta i vårt trevliga arbete med banan. Samtidigt som det är en fritidshobby har vi alla medlemmar ett kollektivt ansvar att fullfölja och förverkliga de beslut som är tagna på årsmötet. Även våra stadgar ger riktlinjer för verksamhetens bedrivande.

forts...

Vi har de senaste åren blivit en allt mindre skara som funnit nöje och avkoppling i arbetet med banan. Stundtals kan det vara både tunga och inte så roliga saker som skall göras. Men den trevliga samvaron och glädjen att få vara med att förverkliga våra idéer gör att vi fortsätter. Välkommen och var med oss och vi skall ha det trevligt tillsammans.

För en tid sedan började jag att skriva på en bok om vår banas historia och förverkligande. Att det blir nerskrivet och tillgängligt för omvärlden är också något som jag ser som viktigt. Tiden går fort och om några år är det ingen som kan berätta. Jag är nu i färd med att omarbeta den till en artikelserie som skall publiceras i vår tidning. Den är tänkt att heta:

**Från Rustans idé till dagens BMÅS.
40-års 7¼"-historia och dess rullande materiel.**

Tågledare för BMÅS, Tkl Sandlid Central, Karl-Gustav Ryberg.

INTERNET – KONTAKTER

De som gillar att hålla kontakt med andra LiveSteamers över internet kan göra detta genom en diskussions-cirkel som man kan anmäla sig till. Här kan man få intressanta frågor belysta vad gäller i stort sett allt om livesteam och lite drygt därtill.

Skicka ett e-mail till adressen Majordomo@uwimona.edu.jm, utan att fylla i ämnen med följande text: `subscribe livesteamers` .

Efter ett litet tag har du ett antal mer eller mindre intressanta brev på engelska i din brevlåda.

Jag har hittat ett Cad-program som ser rätt bra ut och det är gratis att hämta hem. Finns på adressen <http://turbocad.com/> . Gå till sidan Products och sedan till 2-D central och därefter till Download site. Här hittar du programmet TurboCad 2-D.

Min egen internetadress är: gr@hacad.se
och vår hemsida har adressen: www.hacad.se/bmas

MODELLJÄRNVÄGSUTSTÄLLNING

Modelljärnvägsutställning / Marknad: Ångkraftverket i Västerås 20 – 27 maj 2001.

Information om utställningen finns på telefon 0474-410 40 eller 08-82 27 35 samt på internetadresserna www.modellrallaren.com/mj2001 eller www.jinf.bigstep.com

FLYKTINGDEMONSTRATION LEDDE TILL HÅKANS VERKSTAD.

Jag var till Stockholm för några dagar sedan och deltog i en demonstration mot inhuman flyktingpolitik.

Efter demonstrationen passade jag på att besöka BMÅS-medlemmen Håkan Pettersson i hans verkstad, vilken i och för sig inte är en hobbyverkstad trots att det där även tillverkas en del miniaturjärnvägsgrejor.

För Spåvägsmuseum i Stockholm har Håkan gjort ett tunnelbanetåg som vid mitt besök redan var levererat till museet. Jag fick därför inte se det i verkligheten, men har hört att det där röner stor uppskattning. Tåget består av tre vagnar och Håkan berättar att i mittenvagnen finns all drivutrustning, d.v.s. motorer, batterier och styrelektronik.

De två motorerna på vardera 24 V DC är placerade intill gavelväggarna. De är stora som termosflaskor och sitter lodrätt monterade på var sin på boggi och driver med snäckväxlar direkt på de yttre axlarna. En cykelkedja driver sedan den andra axeln i boggin. Fyra stycken 6 V ackumulatörer samt styrelektroniken är placerade under sätena, varför det är fullt sittutrymme även i motorvagnen.

För Håkans eget bruk är en boggirälsbuss med tillhörande boggivagn samt en tvåaxlig släpvagn under byggnad. Endast detaljer återstår på rälsbussfordonen innan de är färdiga enligt vad jag kunde se.

Två personvagnar byggda på samma sätt som mina egna vagnar, som många av er har sett, men elegantare med rundare ändar och fönsterbågar av aluminium i fönsteröppningarna. Vad som återstår att tillverka vid mitt besök var boggier, buffertar, koppel, gummibälgar, säten och fönsterbågar. Boggierna skall bli av samma typ som jag tidigare beskrivit i BMÅS-NYTT samt förses med tryckluftsbromsar.

En av de svenskaste öppna godsvagnar som funnits, litt Or höll man på att färdigställa. Allt var nästan klart, med stolpar och kättingar och god realism. Vagnen skall få tryckluftsbroms.

Ett chassi till litt DF0, 4-axlig kombinerad post- och resgodsfinka med förebild från Göteborg – Borås Järnväg samt ytterligare ett chassi till en G-vagn väntade båda på att få sina vagnskorgar.

Huruvida man har möjlighet att få se dessa fordon i färdigt skick på Sandlidsbanan låter jag vara osagt.

forts...

Jag fick en ritning på ett godsmagasin av Håkan (närmast från GMJS – Skarv-järnet) vid mitt besök. Denna visar ett magasin, som fanns på stationerna i Dalsjöfors, Varnumskulle och Hökerum och har således lokal anknytning och skulle passa att publiceras i BMÅS-NYTT (skulle även passa bra på vår bana – red. anm.).

Måtten har jag själv räknat fram efter mätningar på ritningen och jämförande angivna mått dividerat med åtta. Mätmetoden blir inte så exakt, men tillräckligt bra för att godsmagasinet skall se äkta ut.

På fotografiet kan man se att magasinet har tegeltak och taktäckningar med stuprör i vänstra hörnet. Stupröret är inåtkrökt upptill för att ansluta till knutbrädan. En skärmlampa sitter riktad snett utåt höger i höjden med takets underkant på den högra husgaveln ut mot spåret.

Vänligen Kalle.

Anm: Redaktören har skannat in en bild på magasinet som finns publicerad i Bertil Thulins bok Järnvägen Borås–Ulricehamn–Jönköping utgiven av Svenska Järnvägsklubben.



*Godsmagasinet på stationen i Varnumskulle,
vid järnvägen mellan Ulricehamn och Borås.*

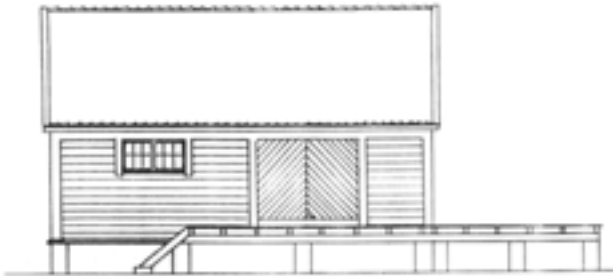
Kalle har bifogat en måttfatt skiss över magasinet, men problemet är att det blir lätt svårförståeligt om man skall visa alla måtten i dessa små ritningar.

Jag kan tillhandahålla en förstorad kopia på Kalles skisser för den som är genuint intresserad av att bygga en modell av godsmagasinet. ”Ring maj se’n”.

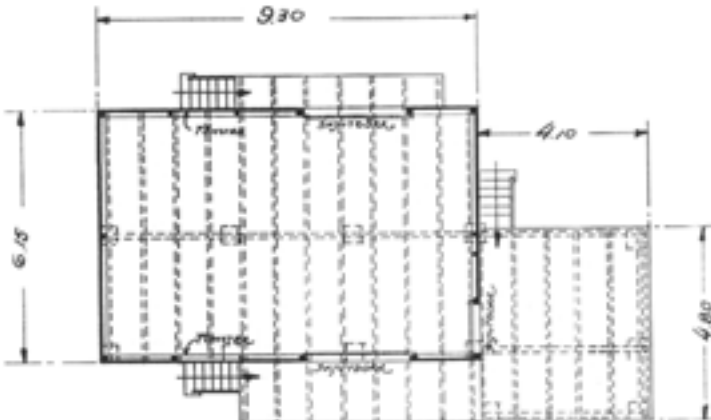
Göran Rosén



•GAVEL•



•FASAD ÅT JÄRNVÄGEN•



HUR JAG FÅTT MITT JÄRNVÄGSINTRESSE.

Av Karl-Gustav Ryberg

Arv och miljöpåverkan är ju de viktigaste faktorer som formar en person. Vad gäller mitt järnvägsintresse har jag båda belastningarna. Min far är uppväxt i en banvaktarfamilj i Trättelanda, en hållplats utmed Bohusbanans norra del och hans farfar var extra ordinarie banvakt vid samma bana. Pappa liksom sina bröder och flera av deras kusiner fick anställningar inom järnvägen. Tre generationers ärftlig påverkan har gett mig en något muterad järnvägsgen — för mig är det ett hobbyintresse som jag har tillsammans med min son Pär.

Fram till att jag blev tonåring bodde familjen i Orrekläp, stationen norr om Trättelanda hållplats. Mitt tidigaste järnvägsminne är från 3 års åldern, då ett rallarlag arbetade med elektrifieringen av banan. De bodde i SJ:s bostadsvagnar och jag fick följa min mor då hon hjälpte till med mathållningen åt rallarna. Medan hon höll på med matbestyren fick jag ibland sitta i knät på riktiga ”rallarbusar” och lyssna på deras berättelser medan de drack kaffegök och la in snus. Att de var riktiga kraftkarlar förstär jag, för jag minns särskilt när två av dem bröt arm, så sprack skjortärmen för den ene.

När John Stenfors, från signalavdelningen, kom för att smörja och underhålla linorna som manövrerade semaforer, bommar och växlar, tog han med sig smörgåsar så det skulle räcka till mig med, för jag brukade vara med honom hela dagarna. Bland annat brukade jag få i uppdrag av honom skruva in smörtjoppsskruvarna som pressade in smörjfett till linhjulen. Hela min uppväxt är präglad av närheten till järnvägen och jag har haft förmånen att få åka mycket tåg under min uppväxt. På släktkalasen talades det givetvis ofta om sådant som hade med järnväg att göra eftersom så många arbetade hos SJ.

Då SJ:s rationaliseringar 1960 gjorde att min fars tjänst i Orrekläpp drogs in, fick han en ny tjänst i Ödsmål station utmed Bohusbanans södra del och familjen flyttade dit. Det var medan jag bodde där som jag fick mitt hobbyintresse för 7¼”-järnväg.

Första gången jag kom i kontakt med en 7¼”-bana var vid ett besök på utställningen TÅG 62 i Göteborg. Där fick jag för första gången se en ”lilleputtjärnväg” med riktiga ånglok som dragare. Spåret var byggt i en oval, i dess ena ända fanns en växel som ledde in till lokstationen. Spåret ledde förbi en liten vattenhäst av SJ-modell, över en slaggrav och fram till en vändskiva. I anslutning till vändskivan låg ett litet lokstall med plats för två ånglok. Det bästa var ändå att man kunde åka med i tåget.

En sensommardag kom min far och berättade att det stod en vagnslast på stationen som innehöll miniatyrjärnvägen. Adressat var; ingenjör Rustan Lange, Galtarö.

Under hösten letade en kamrat och jag upp var järnvägen byggdes. Så en dag följande vår när jag tog en tur med mopeden till banbygget för att kolla, träffade jag på två personer som arbetade med banan, en av dem ropar till mig: "Har du lust att hjälpa till"? Jag var inte nödbedd, och så inleddes min bekantskap med Rustan Lange. Från den dagen har jag deltagit i banans olika skeden genom tiden fram till idag. Jag vet att det gläder många, och inte minst Rustan Langes familj, att den materiel som var med från början, fortfarande är i ett gott skick efter i en del fall över 40 års bruk. Under en stor del av galtarötiden var min bror, ett par kamrater samt jag själv, Rustans "personal". Det var vi som för det mesta körde tågen och skötte om banan tillsammans med Rustan.

Att den i dag ligger i Borås är inte en slump, redan när planerna om "den stora invigningen" tog form funderade Rustan på att flytta järnvägen dit. Där bodde flera av de som delade hans livsteam-intresse. Den utformning som banan har i dag hade den kunnat ha även med Rustan kvar i gänget. Jag är i vart fall säker på att han skulle tyckt om den bana som vi har åstadkommit.

Sedan 1995 bor jag och min yngste son Pär i Ytterby stationshus, även det utmed Bohusbanan, i en likadan lägenhet som jag själv hade min tidigaste uppväxt i.

Stationshuset är ett av de för Bohusbanan karaktäristiska byggnader som ritades av Folke Zettervall, SJ:s chefsarkitekt 1895 – 1930 och som ritade samtliga byggnader som uppfördes i samband med Bohusbanans byggande. Ett genomgående tema hos dessa hus är bågmotivet, främst för att markera viktiga entréer. Folke Zettervall anses ha haft en mycket god materialkänsla. Ibland nämns även att han var duktig på att anpassa husen till lokala traditioner. Detta kan knappast anses vara fallet utmed Bohusbanan, där stationshusen i sitt Skrombergategel är främmande inslag bland alla trähusen. Låt vara att tegeltypen är vanlig i stadsbebyggelsen i Göteborg, Uddevalla och även i Strömstad.

Banandelen Göteborg – Skee byggdes som statsbana med syfte att bli en stambana mellan Göteborg och Oslo. Den för trakten främmande arkitekturen kan förklaras med att banan skulle vara en paradbana genom Bohuslän till Norge för trafiken till och från kontinenten. Unionsupplösningen kom dock emellan och gjorde det politiskt omöjligt att fortsätta planeringen av en järnväg till Norge. Sträckan Skee – Strömstad, som byggdes som en privat smalspårig bibana, inlöstes av staten och spårvidden breddades till normalspår. Strömstad blev därefter Bohusbanans norra ändpunkt.

Natten mot den 28 oktober blev det dramatiskt då Pär väckte mig vid ett-tiden och ropade: "Pappa, pappa, det brinner i Pizzerian, lågorna slår över takkanten på tillbyggnaden, Vi måste ut fort!" Medan han ringde räddningstjänsten började jag flytta våra bilar. Efter det kunde vi bara se på eländet och hoppas på brandmännens insats. Branden nådde turligt nog inte upp i lägenheten men brandgaserna hade smutsat ner stora delar av den.

forts...

Efter en månads väntan var den brandskadade tillbyggnaden av trä riven och lägenheten sanerad så vi kunde flytta tillbaka efter en tids kappsäcksboende. Hantverkarna var inte klara ännu, men det var ändå skönt att kunna flytta tillbaka. Till lucia var målaren klar med reoveringen av vardagsrummet som blev svårast skadat, så till jul var det mesta som vanligt igen i lägenheten.

Vad bottenplanet skall användas till är inte avgjort, någon pizzeria blir det dock inte. Västtrafik som kör tågen tycker att väntsalen är för stor för deras behov och Banverket, som än så länge har en tågklarare på stationen, tycker att provisoriet med en byggbod kan duga tills ATC-utbyggnaden är klar om ett par år.

JERNHUSEN AB, SJ-fastigheters nya namn sedan 1 januari 2001, skall enligt sin affärsidé; "Hyra ut kommunikationsnära fastigheter till aktörer på rese- och transportmarknaden och andra hyresgäster". Jag är en sådan där annan hyresgäst som bor i en stationsbyggnad och min önskan är att den skall ha sin ursprungliga funktion som järnvägsstation även i framtiden.

*Karl-Gustav Ryberg
Ytterby station i februari 2001.*



Kalle i yngre dagar (t h).



Pär och Nisse vid Rustansbergs ångsåg.



Kalle och Pär något äldre och visare.

FASTLAGDA MÖTESDAGAR UNDER INNEVARANDE VERSAMHETSÅR

Arbetsdagar under alla helger i maj månad.

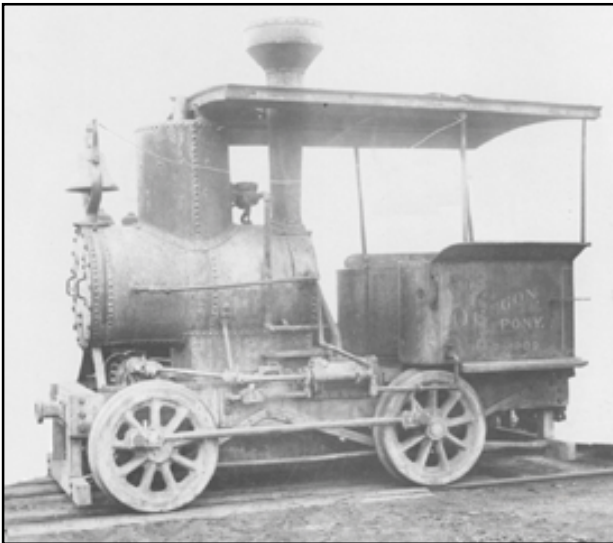
Medlemmarnas Dag (hela helgen)	26	maj
Arbets- och trafikhelg	9 – 10	juni
Arbets- och trafikhelg	7 – 8	juli
Ångdagarna	4 – 5	augusti
Arbets- och trafikhelg	8 – 9	september
Avrustning	22 – 23	september

Enligt styrelsens beslut kostar:

Specialbeställd körning med ånglok 500:– samt 10:– per resande.

Körning för barngrupper 10:– per resande.

Biljettpriser vid trafikdagar vuxna 15:– och barn 8:–.



OREGON PONY

Kanske detta lokomotiv kunde vara något i hästvåg för Rustansberg lokstation och det idoga växlingsarbete, som i framtiden kommer till stånd genom den planerade utbyggnaden av bostäder och utbildningsanstalter, allt enligt patrons uppgifter.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

BMÅS c/o Göran Rosén, Östergården Härna, 523 99 HÖKERUM

ARBETSDAGAR VÅREN 2001

Inför Medlemmarnas Dag den 26 maj måste vi komma i ordning ute på Sandlid.

Eftersom det finns väldigt mycket att göra har styrelsen beslutat att **ALLA** helger (lördag som söndag) i slutet av april och hela maj månad, fram till premiären, skall vara öppna arbetshelger och vi hoppas att så många som möjligt kan komma ut för att hjälpa till med det de ser behöver göras.

MEDLEMSKORT

Om du betalt din medlemsavgift för år 2001 får du här ditt medlemskort och du ser också att det på adresslappen står angivet 01 eller HM i nedre vänstra hörnet.

Har du inte betalt kan du göra detta med bifogat inbetalningskort fram till maj månads utgång.

Om du har flyttat — glöm inte att anmäla flyttningen till sekretariatet.

TÅG FÖR BARNGRUPPER OCH SKOLKLASSER

Styrelsen har planerat att köra barngrupper och skolklasser under följande dagar.

Tordagen 31 maj, fredagen 1 juni samt fredagen 8 juni håller vi igång från tidig morgon och så länge det behövs under dagen. Vi kommer att boka in alla hugade resenärer till dessa tre dagar, men med mycket korta tider mellan grupperna.

Detta innebär att vi förväntar oss att de som kan ställa upp för att hålla trafiken igång verkligen gör så. Vi behöver varje dag runt fyra järnvägstjänstemän för att genomföra detta. Alla som kan ringer lämpligen mig på telefon 033-27 40 49 för att bekräfta sitt deltagande.

Göran Rosén