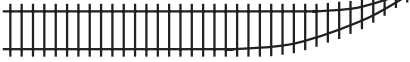
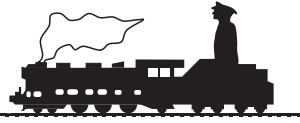


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLE TJÖTAR

Så är då höstrusket här och sommartiden över och vi har fått tillbaka timmen vi förlorade i våras.

Det är vid den här årstiden som man börjar planera och fundera över nästa Live Steam-säsong. De byggen och annat som görs hemmavid kan ägnas den tid som erfordras, utan att få så mycket konkurrens från allt annat som bara kan göras under sommarmånaderna. För den skull är det inte helt slut med arbetena på vår bana. Gunnar är i färd med att hemma i sin källare renovera en av växlarna på Rustanbergs bangård. Den var i fullständigt upplösningstillstånd enligt rapport från honom. Dessutom bör löven samlas ihop och forslas bort. Ju mer som hinns med under hösten, desto lättare får vi att rusta banan till våren.

Den gångna trafiksäsongen får anses som en av, om inte rent av, den bästa under banans historia. Det har även gjorts arbeten som verkligen både syns och har varit mycket efterlängtade att få utförda. Containertaket och spåret in i densamma är det som jag främst tänker på. Men det återkommande arbetet med att hålla anläggningen i sitt vanliga fina skick får inte förglömmas.

Vid höstens Nostalgimässa i Eriksbergshallen deltog Åke "Snake" Gustavsson och jag som inbjudna extrafunktionärer i Spår & Tåg i Västs arrangemang för att fånga ungdomars intresse för järnvägshobbyn. Rutger Friberg, känd modelljärvägsentusiast, har samlat några västsvenska järnvägsföreningar till arbete för att se till vår hobbys fortlevnad. BMÅS kan både ha nytta av och kunna bidra till denna organisation genom att ansluta sig till den. Stämmer väl överens med det beslut som togs på ett årsmöte angående att få fler yngre medlemmar till vår förening.

"Pappa, fattar du inte att jag inte vill ha en båt. Nu när jag är liten vill jag ha modelltåg, men när jag blir stor vill jag ha ett tåg som det går att åka med." Barn är klokare än många av oss vuxna.

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

FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

40-årig 7¼"-historia och dess rullande materiel
nedtecknad av Karl-Gustav Ryberg.

Del 2

Utställningen TÅG 62.

Rustan Lange får 1958 reda på att man planerar en järnvägsutställning i Göteborg under år 1962 med anledning av att Västra Stambanan då är 100 år. Han tar kontakt med dåvarande distriktschefen Per Svartling för diskussioner om att sammanjämka sina planer på en 7¼"-bana med utställningen.

I januari månad 1959 har Rustan en annons i tidskriften *Model Engineer* med texten: 7¼" Gauge Aluminium Rail Wanted. Possibly cars or parts, by Swedish model engineer. Rustan Lange, Ektuna, Huskvarna, Sweden.

Något köp av räls eller något annat blev inte av vad jag har fått fram.

Lärlingsavdelningen vid HVA var också med och tillverkade de vagnar som behövdes. Vid konstruktionen utgick Rustan från följande principer enligt sin egen beskrivning.

1. Vagnarna skulle vara tillräckligt stabila och oömma för att bära både vuxna och barn.
2. Tyngdpunkten måste vara den lägsta tänkbara för att ge maximal säkerhet.
3. Snabb i och urlastning skulle vara möjlig.
4. Vissa sittplatser skulle kunna användas för en vuxen, alternativt två barn utan ändringar.
5. Vagnarna borde hängas upp parvis på gemensam mittboggie så att den ena kunde förhindra att den andra stjälpde.
6. Tillverkningsmetoderna måste ingå i lärlingarnas undervisning.



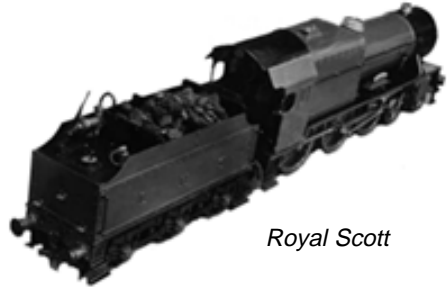
Personvagnar som än idag används i trafiken på Sandlidsbanan.

Sådana premisser uteslöt skalenliga vagnar, men det spelade inte det så stor roll då loket får störst uppmärksamhet. Boggierna var av enkel och effektiv amerikansk konstruktion, *Archar*, som vanligen används på amerikanska godsvagnar. Fjädringen utgjordes av Trelleborgs vibrationselement. I de av SKF specialtillverkade lagerboxarna satt ett tvåradigt sfäriskt kullager.

Två sådana personvagnar tillverkades samt två öppna godsvagnar. Någon exakt förebild fanns nog inte, men SJ:s öppna godsvagn littera I 3 inspirerade antagligen till bygget. Rustan tyckte det var en vacker och välproportionerlig vagn.

En 100 meter lång provbana anlades i Huskvarna, troligen 1961, med hjälp av lärlingarna på HVA. Ett fritidsarbete för att lok och vagnar skulle kunna provas inför elldopet på utställningen.

Loket *Royal Scot* inköptes från England i början av 1962. Loket, med hjulställning 4-6-0, var en gammal Basset-Lowke-veteran, som enligt vad Rustan talade om för mig hade rullat tusentals miles med många resenärer på en engelsk 7¼" bana.



Royal Scott

I en artikel i 7¼" *GAUGE NEWS* om

Saknade och förlorade Basset-Lowke skottar från våren 1995 tror sig artikelförfattaren ha identifierat vilket lok Rustan köpte.

Loket började byggas 1949 av Reg Gee, som var en ledande begåvning vid Riseleys atomanläggning nära Warrinton. Han var även medlem i *Warrintons Model Engineering Society*. Medan övriga medlemmar byggde lok för spårvidderna 2½" och 3½" tog Reg med sig delar till två stycken 7¼" Royal Scot-lok av Greenlys design till klubbmötena. Lokets kolvslid är "Greenlys dubbele ported piston valve", med separata portar för ånga till och ånga från cylindrarna. Omkring 1951 blev loket färdigt, men eftersom Warrintonklubben inte hade något spår för 7¼" byggde Reg ett eget spår. I slutet av 50-talet såldes loket och användes vid *Hilton Valley Railway* som körde passagerare mot betalning. Enligt Brian S. Lee, som skrev artikeln, annonserades loket ut i tidskriften *Model Engineer* i oktober 1962 för £100, eftersom det inte längre klarade av trafiken.

Den tidsangivelsen gör att det inte kan vara det loket, eftersom Rustans lok kom till Göteborg i början av 1962. I tidningen *Järnvägs-Teknik 3/1962*, som utgavs inför utställningen TÅG 62, skriver Rustan: "När detta skrivs har loket ännu inte lämnat England". Därför vet vi att loket kom till Sverige efter att han skrev artikeln. Jag vet för övrigt att han hade annonser i *Model Engineer* den 9:de och 16:de februari med texten: "Wanted, seven and a quarter loco, particulars with photo." Om loppet är ett resultat av annonsen vet jag emellertid inte. Men beskrivningen av Hilton Valley-lokets historia överensstämmer till stora delar med det som jag minns att Rustan berättade. Jag får forska vidare för att med större säkerhet kunna fastställa lokets ursprung.

Loket var mycket slitet och det kunde med knapp nöd gå för egen maskin. Efter en del justeringar och smärre reparationer fick det duga som reservlok under utställningstiden.

Loktypen är en av den populäraste bland engelska järnvägsentusiaster och åtskilliga modeller har byggts genom tiderna.



Till utställningen TÅG 62 i Göteborg, mellan 11 maj och 15 juli, byggdes en 250 meter lång bana, en oval med ena långsidan något insnörpt.

Den lättaste decauville-räls man kunde hitta, ett flyttbart 600 mm spår, användes. Rälshöjd ca 50 mm och en vikt på ca 4,5 kg/m. Rälsen var spikad med 5 mm Gunnebo bandhakar (spikar) på 50 × 50 × 400 mm långa impregnerade furusyllar. I ena ändan fanns en växel som ledde in till lokstationen. Spåret passerade förbi en skalenlig vattenhäst av SJ-modell, vidare över en slaggrav och fram till en vändskiva. I anslutning till vändskivan låg ett lokstall med plats för två ånglok. Lokstationen var inhägnad av ett specialtillverkat Gunnebstaket i miniatyr.

Rustan måste ha känt sig mycket stolt när han på invigningen av utställningen får hälsa på prins Bertil och SJ:s generaldirektör Erik Uppmark och för dem förevisa sin järnväg. Under utställningstidens dagliga trafik, tillryggalade *Hertiginnan* en sträcka som motsvarar avståndet mellan Göteborg och Stockholm utan några som helst problem.

(fortsättning följer i nästa nummer)

I föregående nummer blev det tyrkfel genom att fel bild visades på sidan 5.



Ovanstående bild av *Duchess of Buccleuh BR 46230* — *Hertiginnan* skulle rätteligen ha publicerats i stället för bilden på Skotten på vändskivan.

LEGENDER OCH SKRÖNOR OM SANDLIDSBANAN.

Sandlidsbanan — Älgbanan av Johan Kresser © 2001.

Det är nu 18 säsonger som vi har kunnat köra ånglok på vår nu legendariska järnväg, ja just legendariska! Folk känner mer och mer till densamma ute i landet, pratar om den, historier och händelser på banan diskuteras och sprides. De blir mer eller mindre sanna, så uppstår legenderna och stoff till skrönor. Jag har nedtecknat flera av dem och här följer en.

Lokförare Ångve, vi kallar honom så här, på legendariska (!) Best Five hade med sina passagerare passerat Rustansberg och kommit ut ur den långa kurvan mot Brittensbro, när han upptäckte något stort på spåret. Han slog till bromsarna och fick stopp på tåget i grevens tid. En älg, en stor X-taggar, låg på spåret och hindrade all trafik. Vis av tidigare älgmöten backade Ångve tåget tillbaka till Rustansberg.

Vi tar det andra spåret istället förklarade Ångve för de oroliga passagerarna, det skall nog gå bra.

Så åkte de på den nya linjesträckningen fram till Brittensbro. Vem stod inte där och väntade på spåret? Jo, just det, älgturen! Ny inbromsning, stopp! Älgen verkade uppretad, störd ur sin ljuva sömn. Han sträckte fram huvudet, böjde ner det mot ”Beast Five” och brölade fruktansvärt. Hur skall det här gå, tänkte Ångve. Men just då hade ångtrycket i pannan stigit så pass kraftigt att säkerhetsventilerna släppte ut överskottsångan med ett väsande ljud. Ett moln av vit ånga täckte snart hela loket. Detta blev för mycket för den stackars älgen och med ett högt språng och en galopp åt andra hållet längs banan, bort från ångvidundret, försvann han ur sikte.

Nu kan vi lugnt fortsätta sade Ångve till de uppskrärade passagerarna. Vi åker ner till Sandlid C och börjar om på nytt, så får ni åka genom tunneln denna gång.

Sagt och gjort, än en gång via Rustansberg och Brittensbro fram till tunneln och igenom. Tvärstopp igen! Denna gång vid Ångared. Visst stod han där, ilsken och brölände framför loket. Men älgens hjärna reagerade blixtnabbt – vidundret med sitt väsande och ångmoln blev ånyo för mycket. Helt om och iväg! Ångve torkade svetten ur pannan och kunde så småningom fullfölja åkturen med sina passagerare.

Några dagar senare kunde man läsa i den förträffliga Borås Tidning:

Tragedi på Göteborgsbanan – X-taggar försökte stänga X 2-2



Sedan dess har vi varning för älg på Sandlidsbanan.

Ryktet om Best Five och dess framfart på Sandlidsbanan spred sig bland älgarna som antydde att ”Besten Five måste bort, annars lämnar vi området”.

Idag finns tyvärr inte Best Five här bland oss längre, vilket betyder att älgglada tyska gäster kan andas ut.

FRÅN MIN FYRFÖNSTERPLATS UNDER ÅNGDAGARNA 2001

Där jag är verksam på Sandlid C blir ibland utsikten obefintlig mot tågtrafiken och annan verksamhet på Sandlidsbanan. Orsaken är köerna av åksugna, trevliga och förväntansfulla passagerare!

Lördagens ångtågstrafik och uppvisningståg rönt stort intresse från allmänhetens sida. Köerna ringlade sig runt min biljettkur efterhand långt bort mot infarten. Sammanlagt 495 personer passade på att åka och då hade många fått vänta i över en timma.



Har någon sett Johan – han var ju här i morse?

Så kom söndagen och Borås Tidning damp ner tidigt genom brevkastet. Full av förväntan öppnade jag tidningen och kunde på sidan 4, under rubriken "Full verksamhet på Borås minsta järnvägsstation" läsa en trevlig artikel av Göran Jacobsson om BMÅs och gårdagen händelser på Sandlidsbanan. En fin bild tagen av Bengt Lagerstedt visande Bengt Jansson sittande på sitt ånglok William Shakespeare jämte med följande fullsatta personvagnar på Rustansbergs station, förhöjde värdet av artikeln. En Bengt, lyckligt ovetande om följande dag...

Redan före klockan 10:00 dök de första besökarna upp och första fullsatta extratåget ångade iväg klockan 10:10! Så fortsatte trafiken hela dagen fram till 16:00 med ännu längre köer än på lördagen. Tack vare våra välskötta ånglok, uthålliga lokförare, all annan personal jämte god hjälp av gästande Erik Kammeyer med sitt "Mallét" och inte minst Borås Tidnings artikel blev antalet resande rekordmånga — 1 065 stycken.

Hur gick det då för lokförarna? Söndagens statistik visar att Britannia hade 22 avgångar varav Pär 12 och Göran 10. William S och Bengt 15, Erik Kammeyer 8, Kalle Karlsson 7 med Pigge&Gnidde och dessutom hjälpte Gunnar Lindberg till 5 gånger med påskjutningslok.

Johan Kresser i biljettkuren

DET VAR VERKLIGEN BÄTTRE FÖRR!

Se här, man kunde få tre galanta ånglok för bara EN krona.

Hvilka äro lokomotiven å dessa frimärken? Svar erhålles i nästa numris av Bmås-Nytt.



EN RIKTIGT GOD JUL

och

ETT GOTT NYTT ÅR

tillönskas alla medlemmar!

Nästa årsmöte kommer preliminärt att avhållas den 16 februari 2002
klockan 11.00 i Vävarsalen i Borås kulturhus.

Sedvanlig slutgiltig kallelse kommer i Bmås-Nytt Nr 1 2002

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS-
BREV

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

LiveSteam-länkar

www.narrowgauge.iform.com.au/me.html

*Intressant sida speciellt den del som visar bygget av en briggs ångpanna.
Fina bilder.*

<http://trainweb.com/signalbox/frames/index.htm>

Mycken information om brittiska signaler och annat.

<http://www.trainweb.org/tusp/porta.html>

Argentinska lok-konstruktioner, bl a en med axelföljden 2-12-12-0.

Denna tidning finns att bese med vissa av fotografierna i färg å sidan:

www.hacad.se/bmas

Good judgment comes from experience, experience comes from bad judgment.

The difference between an environmentalist and a developer can be explained thusly ... An environmentalist already has his log cabin on a secluded lake.

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR ÅR 2002

Medlemsavgiften är oförtrutet den samma som tidigare år dvs SEK 70:– för enskilt medlemskap och ytterligare därtill SEK 50:– för hustru/sambo och övriga hemma-boende familjemedlemmar under aderton års ålder.

Sätt gärna in Eder kontingent för år 2002 snarast möjligt.

Postgironummer är det gamla vanliga nämligen 13 09 55 – 8.

Inbetalningsavi för postgirot är närslutet detta nummer av medlemsbladet.