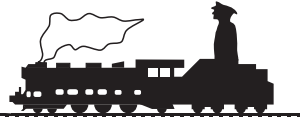
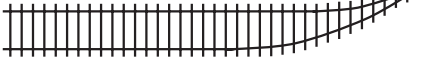


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FÖRSTA SIDA

Så är då sommaren äntligen här. I vart fall har vi tvingats att ställa fram klockan en timma till sommartid. Tänk om det var lika lätt att påverka så att vi fick sommar-temperatur. Väderkartan i TV visar fortfarande snöstjärnor över så gott som hela Sverige.

Vi har i alla fall klarat av BMÅS första arrangemang för säsongen, deltagandet i Juniortåg på Nostalgimässan i Eriksbergshallen i Göteborg. På tjänstgöringslistan för dagen fanns tio namn, mitt eget inräknat. På *Utställningsstationen* delade Göran och Åke tjänsten med att visa vårt klubblok Bridget. Station Trollhättan övervakade *stationsinspektor* Tore Koren juniorenas växlingsrörelser på fyra bangårdar, med hjälp av tjänstgörande *växlingsledare*, Christer Svensson, Ulf Pallin, Gunnar Larsson och Pär Ryberg. På station *Kungsbacka* i spårvidd N, fick juniorerna prova på att elektriskt koppla in en växel och provköra med ett lok. Tjänstgörande *elingenjörer*, var Staffan Engström tillsammans med Christer Svensson och undertecknad som *stationsinspektor*. Staffan fick rycka in som vikarie för Berit, Cristers hustru, som stod på sjuklistan för dagen, med bevakningen av *Märklinborden* under de pass som BMÅS var till delade. Med allas hjälp och på det sätt som alla ställde upp med förberedelser, genomförande och avveckling av vår del av Juniortåg, ger jag alla en eloge och mitt varma tack.



På Sandlidsbanan vet jag att lövkrattning och allmän vårstädning har kommit i gång. Jan Ove kommer endera dagen att se till att utgrävningen för den större slaggraven blir gjord. Bara nu inte vädret sätter käppar i hjulen. **För övrigt så är det arbetshelger varje lördag/söndag i maj månad fram till Medlemmarnas dag den 24 maj.**

Forts sida 2...

Från Sutton Model Engineering Club har jag fått sommarens program. Det har ett nytt inslag på programmet, *New Drivers Run*, (Nya förarens körning). Något som vi skulle kunna ha som aktivitet på lördagarna innan trafikdagarna. Att få råd och tips av erfarna lokförare så att man kan köra sitt lok säkert och framgångsrikt är vårt gemensamma ansvar inom föreningen. Att trafiken på trafikdagarna genomförs med tonvikt på säkerhet för resande får vi aldrig göra avkall på. — **All kunskaps moder är repetition.**

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



DUBBELSPÅR

Hejsan! Hoppsan! Här dök det upp två innovatörer i Bmås-Nytt nr 1, 2003! Urban Enell och Jonas Amoson. Tanken har slagit oss att "dubbelspåret" ej kan utnyttjas som dubbelspår skriver Herrarna och föreslår att västra spåret får en direkt anslutning från Rustansberg.

Tänk vad besynnerligt att ingen kommit på en sådan genialisk idé tidigare. Då ökar kapaciteten på banan så till den milda grad att det går att återuppta nakenbadarresorna till Vattenlösa sjön igen. Ni som varit med ett tag vet att de var så populära.

Vad krävs det då? En del schaktningsarbeten mellan Ångared och Rustansberg, vad jag kan förstå.

På Sandlids bangård går det antagligen inte att lägga växlar och spår som visas i figur 1. Tycker mig komma ihåg att vi tittat på det förr i ett annat sammanhang och det blir en för tvär kurva. Kanske är det bättre att lägga växlar och spår jämsides med befintligt övergångsspår mellan spår 1 och 2 och göra en spårkorsning.

Att placera en tågklarare i en sådan tråkig landsortshåla som Ångared tror jag inte på. Det finns det dåliga erfarenheter från när det var en växel i Brittnesbro, som ingen ville passa.

Forts sida 9...

NU MINA KÄRA VÄNNER!

Tiden är inne – nu måste alla (inte bara styrelsemedlemmar och de närmaste medarbetarna) lyfta sig i håret för att hjälpa till. Vi har ett stort arbete framför oss om vi skall få vår bana ett snäpp bättre.

Planerna är följande:

- 1 En ordentlig städning av området. Det finns en myckenhet av löv och kvistar kvar på marken, eftersom vintern kom tidigt i höstas med kyla och snö.
- 2 Slaggraven skall utökas på så sätt att marken mellan den gamla graven och lokstallet grävs bort och ett antal nya påeldningsspår byggs upp. Stenväggar skall avgränsa graven inåt mot vändskivan och lokstallet samt ett staket avgränsar utåt mot allmänheten. Ett antal nya uppställningsspår måste svetsas och monteras i graven.
- 3 Vändskivan skall höjas och förses med ett nytt spår som passar till slaggravens nya höjd. Skivgraven byggs upp av sten istället för den masonit med träkonstruktion som nu finns där. Hela lokstationen skall alltså höjas upp några centimeter med ny makadam.
- 4 Ett nytt staket mellan stationsområdet och gångvägen utanför skall byggas. Det gamla håller på att ge upp efter allt klättrande av våra unga besökare.
- 5 En ny hydroför med pump kommer att installeras. Den gamla kommer inte att hålla värst länge till och behöver bytas.

Allt detta skall naturligtvis inte göras på en gång men det är viktigt för vår framtid att det sker under sommaren. Vi har nu ett antal nya lok som påkallar plats för påeldning och underhåll. Vi måste ge utrymme för detta föreningsarbete annars blir det inte främjande för vår framtid.

Nu är alltså tiden inne för alla frivilliga krafter att göra en herkulesansträngning för vårt sällskap. Alla gamla trojännare kommer naturligtvis att ställa upp med arbete, men vi **MÅSTE** även ha hjälp av övriga medlemmar som finns i närheten av Borås och som kan ställa upp i vått och torrt. Utan er hjälp kan vi inte få vår verksamhet över denna tröskel.

Vi är nu i en utvecklingsfas som tarvar en stor arbetsinsats och vi ser att detta är nödvändigt för vår fortlevnad. Detta för att vi skall få en konstruktiv framtid med mycken tid för tågkörning för vårt eget nöjes skull och inte bara för de betalande besökarna.

Vi ber alla notera att helgerna i maj månad är att betrakta som arbetshelger!

FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

40-årig 7¼"-historia och dess rullande materiel nedtecknad av Karl-Gustav Ryberg. Del 4 – Föreningsbanan i Borås – Byggtiden.

Börje Hedberg blev upprörd en dag år 1980 av vännen lokföraren Nils Jansson. Under samtalets gång undrade Nils om Börje inte var intresserad av att en Live Steam-bana skulle kunna byggas i Borås, som ju redan då hyste flera kunniga modellbyggare inom detta område. Detta lät mycket lockande, varför han kallade till ett konstituerande sammanträde.

Elva intresserade personer hörsammade kallelsen till mötet. Bland dem var Nils och Bengt Jansson, Jan Carlsson (numera Bragée), Gunnar Lindberg och Karl-Gustav Ryberg. Alla hade tidigare varit engagerade i Rustan Langes anläggningar. Karl-Gustav var med från start redan på Galtarö-tiden. Alla hade alltså tidigare erfarenhet av denna form av hobby. Börje presenterade på mötet de skrivelser, som tidigare genom hans försorg avlämnats till LM Ericsson AB samt Borås kommun, angående möjligheter att få disponera ett lämpligt markområde på Sandlid, vilket befunnits vara den mest lämpade platsen. Detta på grund av ett mer avskilt läge, men dock med den ”riktiga Göteborgsbanan” som gräns åt ena hållet. De närvarande bildar föreningen Borås MiniatyrÅngloksSällskap, den första föreningen av det här slaget i Sverige.

Saxat ur BMÅS stadgar:

§ 1. SYFTE: Föreningen är en ren hobbyförening som avser fullfölja vännen Rustans Langes idé, att på av föreningen ägd och anlagd miniatyrjärnväg genomföra tågtrafik med av enskilda medlemmar privatägda ånglok och övriga lok. Medlem äger efter bästa förmåga delta i arbetet med uppbyggnaden och underhållet av järnvägsanläggningen samt deltaga vid trafiktilfällen. Underhållet gäller även de av föreningen disponerade byggnaderna, maskiner, övriga verktyg samt material. Medlem skall söka bevara järnvägsanläggningen i så gott skick som möjligt.

Den 9 januari 1981 skrivs kontrakt med LM Ericsson och den 1 mars med Borås kommun. Dåvarande ordföranden Gunnar Lindberg och vice ordföranden Börje Hedberg undertecknar kontrakten. Nu kan spår och vagnar fraktas till markområdet i Borås och förberedelserna för att anlägga en miniatyrjärnväg kommer igång. Med avvägninginstrument, mätsticka och måttband skrids det till verket.

Tanken var att bygget av banan skulle klaras på 2–3 år. Vid byggstarten planlades 19 st dubbeldagar (lördagar och söndagar). Men det skulle bli hela arbetsveckor och all ledig tid, för en handfull rallare under mycket längre tid i ur och skur vår, sommar och höst. De båda arbetsmyrorna Gunnar Lindberg och Bengt Jansson, ryggraden i detta gäng, slet med byggandet av det som i dag är vår fina bana.

En del spår och vagnar packades i en container och fraktades till Gävle för att sättas upp under Järnvägmuseets 125-årsfirande. Trafiken sköttes av personal från BMÅS med loken *Black Five* och *Royal Scot* samt av Anders Hässler med det lilla loket *Fristedt*.

Loket *Fristedt* hör hemma på en privatägd trädgårdsbana i Stockholm. Loket är byggt och konstruerat av Anders Hässler. Det funktionella var huvudsaken vid konstruktionen samt, som Anders själv säger, det skulle vara enkelt att bygga för en amatörmekaniker. Goda råd är hämtade bland annat ur böcker av Martin Evans och boken *Ångloklära*. Även erfarenheterna från verkstads-, eldar- och lokförararbete vid museijärnvägen i Mariefred var till nytta. Loket byggdes ursprungligen för spårvidden 200mm med egen standard för buffert och koppel. För att kunna trafikera 7¼” banor har man tillverkat en särskild hjulsats. Loket har inte någon omkastning för färdriktningen, utan har en löst sittande excenter som ställer sig efter den riktning som loket senast hade. Har man kört framåt och vill backa sätter man foten i marken och ger en lätt knuff bakåt, släpper på ångan och loket går bakåt. På grund av den egna standarden för koppel och buffert, kan loket endast dra sina egna vagnar. Lokets hjulställning är 0-4-0 och har svenskt utseende.

Under utställningen träffas Kalle Karlsson och Gunnar Lindberg. Gunnar talar om att Borås djurpark tillskrivits och frågats om de var intresserade av att köpa *Galtarö järnväg* och sätta upp den i parken, men de var inte intresserade. Kalle Karlsson köper då det som återstår av *Galtarö järnväg* och flyttar den till Gävle. I köpet ingår även motorvagnståget. Det visar sig att en del räls har tagits till underlag för en dansbana på koloniområdet. *Ett sorgligt öde för en järnväg.*

Efter evenemanget i Gävle säljs även loket *Royal Scot* i England. Den nye ägaren heter John Lillington och förevisar i dag (år 1993) loket i en glasmonter vid entrén till *Wellington Country Park* i *Riseley*.



En begagnad traktorgrävare införskaffas av tre klubbmedlemmar för att underlätta de ganska omfattande gräv- och planeringsarbete som fordras. Traktorgrävaren renoveras då den är ganska sliten och arbetsboden kommer på plats.

Dumpern (betongmopeden) inköps av föreningen 1982 för att underlätta nödvändiga transporter. Den förbättras och förses med hydraulisk tipp samt ett schaktblad, vilket



underlättar arbetet högst väsentligt. För att kunna borra för sprängning av de stenar och bergknallar som påträffas lånas en bormaskin "Kobra". Under året får banan sin slutliga planlösning.

Medlemmarnas Dag anordnas för första gången under maj månad 1983. Trafiken bedrevs på en för tillfället utlagd bandel, med dressinen som dragfordon. Spår läget var visst så dåligt att det oftast var mer

urspårningar än trafik, men ingen avskräcktes för det. Entusiasterna fortsatte arbetet med bygget av banan över sommaren. På senhösten när träden var skrudade i höstfärger hade Bengt Jansson sitt ånglok *Black Five* för första gången i trafik på banan. Bangården har nu tre spår och linjen når upp en bra bit upp i skärningen, vändskivan är på plats, slaggraven är färdig och grunden till lokstallet är på plats. Det har även införskaffats en container för förvaring av vagnar och lok.

I slutet av maj månad 1984 hålls *Medlemmarnas Dag*, ca 80 personer provåker sträckan Sandlid-skärningen. Tågen dras av loken *Fristedt* och *Black Five*.

Under sommaren fortskrider spår-läggningen och i augusti når spåret *Brittensbro*, växeln mot tunneln kommer på plats. Innan säsongen är slut i november har även *Rustansbergs station* hunnit bli klar.

Platserna har getts namnen för att hedra järnvägens pionjär och hans hustru.

Under denna första trafiksäsong år 1984 åkte 320 resenärer med tågen på den påbörjade banan.

I maj 1985 firar *LM Ericsson* 15 årsjubileum i Borås. BMÅS har trafik för dem mellan *Sandlid central* och *Rustansberg*, med omväxlande ånglok och dressin som dragkraft. Över 300 resenärer varav 180 barn blev transporterade.

På *Medlemmarnas dag*, den 1 juni, är det tre lok i trafik, *Fristedt*, *Black Five* samt Gunnar Lindbergs debut med sitt nya lok *Railmotor*.

Förebilden till detta lok, med hjulställning 0-4-0, var ett försök att få ekonomi i persontrafiken vid en engelsk järnväg i början av seklet. Ett kort komplett ånglok-maskineri sammanfogades med en lång personvagn. Det visade sig inte vara den fina idé som man trott, för när "lokdelen" behövde ses över på verkstad blev man ju även



av med personvagnen och vice versa. Man försåg då vagnen med ytterligare en boggi samt draginrättning och maskindelen utrustades som ett komplett lok. Men på grund av den begränsade dragkraften tjänstgjorde loket i huvudsak som växlingslok i hamnar.

Miniaturlokskonstruktören Don Young ritade loket i slutet av 60-talet. Maskinstyrkan och ångbildningen räcker för den trafik som *Sandlidsbanan* har, men inte adhesionskraften. I järnvägssammanhang ett uttryck för den kraft som kan överföras från lokets drivande hjul till rälerna utan slirning. Modellen är försedd med traditionell svensk utrustning som turbingenerator för belysningen. I skrivande stund är loket avställt för byte av några tuber i ångpannan.

Ungefär 160 resenärer åkte under trafikdagen.

Efter *Medlemmarnas Dag* koncentreras arbetena till tunnelbygget. Tunnelkonstruktionen består av en bärande stomme av kraftiga I-balkar med slipers som väggar och tak. För att inte vatten ska tränga in har en kraftig kapellduk lagts över det hela innan allt täcktes över med fyllmassor. I juli är tunneln klar för prov och Gunnar åker genom den för första gången med sitt lok *Railmotor*.

Under sommarens arbete läggs dubbelspåret från *Ångared* i riktning mot *Sandlid central*. Johan Kresser har gett platsen namnet för att marken är röjd för ånglokstrafik. Att området i sin helhet heter *Sandlid* vet nog de flesta vid det här laget.

Under hösten kommer viadukten på plats provisoriskt och i oktober har spåren nått fram till viadukten.

Under 1985 års trafiksäsong åkte ca 800 resenärer med tågen.

Bilder: Birgitta Hässler.

KGR

... forts fr sida 2.

Eftersom alla rörelser sker åt samma håll och det är medväxel i *Ångared* är den enklaste lösningen att den växeln är uppkörbar. Den har alltså inget växelklot eller annan anordning som strävar att hålla kvar växeln i ett visst läge.

Huvudsignaler som manövreras från *Rustansberg* förhindrar att kollisioner inträffar vid växeln.

Ser fram emot denna utveckling!

Vänligen Kalle Karlsson

VÄSTERDALSBANAN

Den 17 december 2002 gjorde jag en resa på Västerdalsbanan. Eftersom denna bana påminner mycket om den tekniska standard som råder på Sandlidsbanan, tycker jag att det kan vara intressant att göra en liten beskrivning av Västerdalsbanan.

Jag hoppas att inte Sandlidsbanan kommer att avvecklas på liknande sätt som skett med Västerdalsbanan i vissa avseenden.

Stationshusen har sålts till privatbostäder och väntkurar har satts upp och ersätter stationshusens väntsalor. Liksom på Sandlidsbanan har man klotväxlar som man får lägga om på plats när tågmöte skall ske. Skillnaden är att på Västerdalsbanan låser man växlar kontrollåsnnycklar. Nyckeln kan inte tas ur växeln om den inte ligger till det spår man tänker ställa till kör för. Kontrollåsnnyckeln skall sättas i ställverket och vridas om för att man skall kunna ställa infartssignalen till kör.

Jag åkte med tåg 8220 som går 09:42 (utom SoH) från Borlänge. Tåget bestod av en ensam Y1 målad i DalaTrafiks färger svart, vitt och rött. Till en början går tåget på linjen Borlänge–Rättvik–Mora. Där är det från någon gång på 1970-talet elektrifierat med trästolpar. När vi når Repbäcken svänger tåget av mot väster in på linjen Falun–Björbo, där endast sträckan Repbäcken–Björbo återstår av den forna sträckningen. Efter Repbäcken slutar fjärrblockeringen mot Björbo. Järnvägen ringlar sig fram genom den täta snötyngda skogen. Nedtyngda grenar sträcker sig efter tåget och når det ibland. Det rasslar till i den utbyggnad som finns på vagnens sida där kylluften tas in. Dessa utbyggnader tillkom efterhand på motorvagnarna Y1 sedan det visat sig att kylluftsintagen på vagnarnas undersidor klabbade igen av vinterns snö.

Samma misstag att placera kylluftintagen under vagnarna gjordes även på den tidigare Y6, som också måste byggas om och förses med intag på sidorna. Att konstruktörerna aldrig lär sig!

Efter en stund bromsas tåget in och ett ortsnamn jag glömt ropas ut. Platsen finns inte nämnd i tidtabellen, men kan möjligen vara Djurmo. Efter en vänsterkurva ser man hållplatsen, men eftersom påstigningstavlan ej är vänd mot tåget passeras platsen. Efter 29 km kommer vi till Mockfjärd. Där tillverkar man trähus – ”Mockfjärdshus” finns det nog något som heter om jag minns rätt. I alla fall såg jag en stor träindustri där på vänster sida om banan.

Två danska M-lok står i Mockfjärd, varav åtminstone det ena var ett My fortfarande med den danska målningen kvar. Röda i ändarna, svarta på mitten och med stora DSB-bokstäver. Till synes var de ”reservdelslok” eftersom mycket var bortplockat från dem.

I Mockfjärd eller om det möjligen var i Dala-Floda eller Björbo möttes vi av ett godståg med två T44-lok.

I Björbo, 47 km från Borlänge, kommer vi in på den forna linjen Ludvika–Vansbro–

Särna. Vad jag kan se på kartan återstår endast Ludvika–Nyhammar, knappt halvvägs till Björbo samt sträckan Björbo–Malungsfors.

Västerdalsbanan följer i stort sett Västerdalälven hela vägen från Borlänge och strax bortom Björbo korsar banan älven på en välmålad mörkröd stålbro. Därefter kommer man till Nås, 61 km från Borlänge. Mellan Dala-Järna och Vansbro finns ytterligare en bro men enligt kartan är det inte Västerdalälven som korsas utan ett biflöde.

Efter 85 km på 1 timme och 18 minuter har vi nått Vansbro, där vi möter tåg 8237, var konduktör bär över en bricka med kaffe, som kan inköpas för fem kronor koppen.

I Vansbro finns det ett fint lokstall, väl underhållet, och vad jag förstår i ursprungligt skick. Här används fortfarande stationshuset och här korsar Västerdalsbanan Inlandsbanan. Huruvida det förekommer någon trafik på Inlandsbanan vid Vansbro vet jag ej. Landskapet övergår efter Vansbro mer och mer i jordbrukslandskap. Rågsveden, Äppelbo, Yttermalung och Malung folkhögskola heter de närmaste trafikplatserna. Huruvida dessa är stationer eller hållplatser höll jag inte så noga reda på (*vilket skulle kunna rendera en skarp reprimand – sätt. anm.*). Det finns dessutom platser längs banan som ej anges i tidtabellen. I Yttermalung kommer jag i alla fall ihåg att det finns ett präktigt kyrktorn.

Till Malung ankom tåget 11:42 efter två timmars resa från Borlänge. En resa på 129 km med en medelhastighet av 64,5 km/t. Malung är slutstationen för persontågen och även här används stationshuset för sitt rätta ändamål, åtminstone den del som vetter ut mot bangården.

Här såg också tågklararen, i motsats till många andra, ut som en tågklarare. Eftersom jag är något av en järnvägsromantiker tycker jag att tågklarare skall se ut som tågklarare i den mån det finns sådana kvar.

Annars är det lite si och så med den saken nu för tiden när Banverket övertagit tågklareringen. Röda bandet i mössan är borttaget, likaså mössmärket. I gamla säkerhetsordningen står i § 65 att ”Avgång” ej får ges muntligt. Den bestämmelsen tycks inte gälla längre – **nä, hu** vilken ordning det blivit!

Heder åt tågklararen i Malung som använde signalstav och hade rött band samt det bevingade hjulet i mössan!

Den kvinnliga tågklararen i Vansbro hade även hon ett rött band och bevingat hjul i mössan, men tyvärr ingen signalstav.

Skall något sägas om Y1-vagnarna, så är det att de går mjukt i motsats till Reginatågen som går som ”skarpstrillan”, som man säger Hälsingland om ofjädrade hästvagnar med järnskodda hjul.

Eftersom den här lilla berättelsen i första hand vänder sig till dem som har järnväg som hobby, kan det vara på sin plats med några begreppsförklaringar.

Forts nästa sida...

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING-
BREV

BMÅS c/o Göran Rosén Östergården 162 Härna 523 99 HÖKERUM

MEDLEMMARNAS DAG

Härmed inbjudes till Medlemmarnas Dag den 24 maj år 2003.

Banan kommer att vara öppen för alla medlemmar så att ni kan trafikera spåren i godan ro och utan att stressa.

Mycket varmt välkomna!

”Förra årets regler för banmöten fortsätter under år 2003”.

Detta betyder att vi vid våra aktivitetshelger håller alla lördagar fria från planerad resandetrafik. Detta gäller Medlemmarnas Dag den 24 maj såväl som en av Ångdagarna den 9 augusti samt lördagarna 7 juni, 12 juli samt 6 september. Söndagarna 25 maj, 8 juni, 13 juli, 10 augusti och 7 september är däremot ägnade åt trafik för besökare på vår bana.

Om ni vill boka sängplats i vår klubbstuga, är det lämpligt att anmäla detta snarast till Anki och Lasse Tropp på telefon 033 – 12 83 57 eller 0704 – 55 13 48.

Först till kvarn gäller som vanligt. Övernattning kan *endast* tillåtas i *klubbstugans övervåning eller anexet* efter vederbörlig anmälan.

...forts fr sid 11

Trafikplats	Gemensam benämning på station, lastplats eller hållplats.
Station	Plats med huvudsignal, där spår avsedda för tågmöte eller förbigång finns.
Lastplats	Plats på linjen med sidospår.
Linjen	Banan utanför de bevakade stationernas gränser.
Hållplats	Plats utan sidospår och avsedd reandes av- eller påstigning (ex. Vattenlösa sjön).

Vänligen Kalle