

**BMÅS**



**NYTT**

**TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP**

---

## **ORDFÖRANDEN HAR ORDET**

Så var då ”rälsrosten” borta från vår bana och trafiksäsongen inledd. Under vårens städningsarbeten röjdes det bort och glesades ut bland träden i vår ”järnvägspark” efter vinterns härjning. Vår skogskarl Mikael gjorde ett mycket bra jobb med sin motoriserade såg. Vi fick på det sättet en hel del björkved, att elda i klubbstugans öppna spis. Den skall först klyvas och staplas upp under ett ännu ej existerande vedskjul.

Det arbete som uträttades på containern av de mera långväga medlemmarna har Göran skrivigt om i sin inläga. Det sista som det arbetsgänget gjorde innan hemfärden var att montera ihop redskapsboden på sitt grundfundament. Innan trafikdagen han vi med att ordna med luckan för korvförsäljningen och måla ”korvakoket”. Allt hade vi dock inte förutsett, därför att luckan som fällts upp fångade hagelskuren, så att den forsade in i ”Korvpalatset”. Lasse och jag skrattade åt det hela och ursäktade oss för Ann-Christine med: ”Vi kan ju inte tänka på allt”. För övrigt fick det godkänt av henne.

Innan trafikdagen 10 juni lyckades Gunnar få Kalles motorboggie färdig och den monterades på batterivagnen till de båda ackumulatorloken ”Pigge & Gnidde”. Den gav den extra kraft som behövdes och fungerade helt enligt förväntningarna. Staffan Persson kom med idén att två sådana boggier skulle passa som drivenheter till ett lok med SJ lit. Öc som förebild. Öc är det batterilok som kunde laddas från kontaktledningen för att sedan användas i arbetståg och vid växling på spår utan möjlighet till strömtillförsel. Det har samma utseende som Hg, loket som NOHAB byggde mellan 1947 och 1951 i 65 exemplar och var avsett för lättare godståg samt lokala persontåg. Trots att vädret dämpade åklusten något, så han vi med att ge 350 resenärer en uppskattad åktur.

I detta tidningsnummer inleds artikelserien Från Rustans idé till dagens BMÅS.

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

## ÅNGDAGARNA 2001

Borås miniatyrångloksällskap inbjuder alla till sedvanliga Ångdagar på Sandlidsbanan under veckoslutet 4 – 5 augusti.

Som vanligt kommer vi att försöka ha två stycken tält vilka fungerar som utställningslokal under dagtid samt som matsal under aftonen.

Alla medlemmar och andra intresserade är hjärtligt välkomna. Tag gärna med modeller, motorer eller andra utställningsföremål. Kontakta Staffan Persson på telefon 033 – 13 04 07, eftersom han kommer att ansvara för denna del av mötet.

Besökare som önskar trafikera banan med egna spårfordon bör ta kontakt med Karl-Gustav Ryberg på telefon 0303 – 583 94, för att på så sätt underlätta i KG:s trafikplanering. Alla möjligheter finns för att köra sådan trafik runt banan under pågående trafik.

Övernattningsmöjligheter finns som vanligt i vårt klubbhus. Ann-Christine och Lasse står för bokningar av sängplatser. Ring 033 – 12 83 57 om du vill ha plats. Tyvärr är antalet sängplatser något begränsat så det kan löna sig att vara ute i god tid. Det finns ju alltid möjligheter att övernatta på Saltemads Camping för de som inte får plats i klubbstugan. För husvagnar och husbilar finns det gott om plats uppe vid Sandlid C.

Vi skall naturligtvis ha ett gott sillbord om lördagskvällen och detta kostar cirka SEK 40:– per person (självkostnadspris). För att förberedelserna skall fungera vill Ann-Christine och Lasse ha en förhandsanmälan absolut senast onsdagen den 1 augusti. Ring 033 – 12 83 57.

Vi förväntar oss att arbetande personal medtager egen matlåda för dagens behov.

I övrigt hoppas vi på gott väder, många besökande och mycket tågåka.

*Styrelsen*



*Tre glada lokförare.  
Medlemmarnas Dag  
den 26 maj 2001.  
Björn Bergman  
Carl Hildingsson  
Gunnar Tellbe*



## FRÅN ÅRETS TIDIGARE VERKSAMHET

Vår nya container har blivit med tak under tiden före och under Medlemmarnas dag. Ett stort frivilligt arbete lades ned på att spika takstolar, montera dem samt att täcka allt med kondensskydd samt takplåt. Allt material så förträffligt införskaffat av Jan Ove Carlsson. Arbetet började redan på onsdagens morgon med att Björn Bergman sågade till virket efter den mall Jan Ove fixat. Med hjälp av tillresta medlemmar såväl som lokala förmågor, som tvångsrekryterats till arbetslägret, kom nu taket på plats och på söndagens eftermiddag återstod endast att fästanockplåtar samt vinds kivor. Ett arbete som vi förhoppningsvis skall avsluta under semestermånaden.

Inledningen på årets beställningstrafik för skolor och andra grupper löpte av stapeln från den 30 maj, hela 31 maj samt hela 1 juni. Dessutom var det ångtågstrafik under kvällen den 5 juni. Flera medlemmar hade tagit ledigt från förvärvet och ställt upp för att genomföra allt och ”många resande blev det” till stor glädje för alla.

Medlemmarnas Dag den 26 maj genomfördes i gemytets tecken med 145 resande. Bengt Holmer var på plats med sin fina Hilding Carlsson. Det är en fröjd att se den lufsa runt i naturen. Det blev än mer illusoriskt att se resultatet av ett försök till videofilm som man gjorde, med en kamera placerad inne i förarvagnen. Det var som att återuppleva barndomens turer mellan Ulricehamn och Falköping. Vagnen gungade på rätt sätt, föraren satt på sin plats och tidningen samt unikaboxen låg på bänken — helt fantastiskt verklighetstroget.

Första trafikdagen den 10 juni bjöd på hagelskur och blåst men en hel del besökare trotsade vädret och fick trots allt en fin dag i ångans tecken.

Nu återstår som sagt en del mindre arbeten med containern samt den viktigaste förändringen, nämligen att bygga om bron med heltäckande underlag så att den blir säkrare samt att lägga in växeln till den nya containern. Det planerade spåret dit in vore heller inte övet, på så sätt kan ju containern komma till den användning som det var tänkt.

### ETT STORT TACK TILL ER ALLA,

**som varit med och arbetat för att allt detta skulle kunna genomföras.**

Alla hjälpande bröder kan inte nämnas vid namn, men många var det i alla fall som var med och mycket trivsamt var det också att få jobba i glada vänners lag.

Sådana kraftansträngningar för vårt sällskap framåt och gör det möjligt, att vid andra lugnare tillfällen, få njuta av att köra med våra kära tåg under underbara och trivsamma förhållanden.

*Göran*

## FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS



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

#### **Så började det.**

Rustan Lange var en av de då unga entusiaster, som 1945 grundade Göteborgs Modelljärnvägssällskap, GMJS, (modelljärnväg i skala 0) och han hade medlemsnummer 1. Hans intresse för modelljärnvägar och då främst avancerad sådan, är känd bland många äldre hobbyfränder. Modelltåg gav honom inte den riktiga järnvägs-känslan istället sökte han något som var mera tåg på riktigt. En viss tid var han intresserad av verksamheten i Östra Södermanlands Järnväg. Den museijärnväg med 600 mm spårvidd, som i dag ligger i Mariefred. Han var bland annat närvarande vid föreningens bildande 1958. De mindre spårvidderna för livsteam 3½" och 5" tyckte han inte om, för då behövde man en upphöjd bana, "elevated track", där spåret låg på bockar över marken för att kunna trafikeras tillräckligt säkert. En 7¼"-bana i skala 1:8 kunde däremot byggas i markplanet med riktig ballast och ändå vara tillräckligt stabil för säker trafik. Lok och vagnar var ändå inte större än att de gick att hantera utan allt för stora arrangemang och kostnaderna kunde hållas rimliga.

Rustan hade en längre tid försökt att få anlägga en 7¼"-bana någonstans i landet, men inte lyckats få gehör för sin idé. År 1957 köper han dock det påbörjade loket Duchess of Buccleuh (uttalas Bokló) från England. "Duchess class" med hjulställning 4-6-2.

Han åker tillsammans med familjen till England och hämtar loket med sin Volvo Duett. Hans fru Britten har inget minne av hur Rustan visste att det fanns ett lok till salu och rakt inte hur han viste var säljaren bodde. Hon mins att han var inne på en bensinstation för att fråga om vägen den sista biten. På hemvägen fick hon sitta med lokhjulen mellan sina fötter för att allt skulle få plats. Sonen Ulf hade inte slutat att äta välling än så campingutrustningen för att klara matlagningen var också med. En sann pionjär. På den tiden var det inte vanliga bilfärjor som gick till England, utan bilen hissades ombord med lastkran och ner i lastrummet. Passagerarna fick naturligtvis gå den vanliga vägen över landgången.

Lokbygget påbörjade av en engelsk modellbyggare i slutet av 40-talet, men denne tvingades sluta på grund av sjukdom, när endast ram, cylindrar samt tender var färdiga. Det konstruktionsarbete som återstod, utförde Rustan i samråd med British Railways, och han tar bland annat hjälp av lärlingsavdelningen vid Husqvarna Vapenfabrik Aktiebolag med färdigställandet av loket, som får smeknamnet Hertiginnan. Firma Carl W.Andersson började med att tillverka ångpannan men arbetet avslutades av Metalock. De första proven med loket gjordes i en provbänk som tillverkats av bland annat en gammal säng.

Förebilden konstruerades av den kände engelske ångloksingenjören Sir William Stanier och loktypen provades för första gången så sent som 1937. Det sista svenska konstruerade snälltågsloket var F-loket från år 1914. Vid provturen uppnåddes hastigheten 160 km/tim med fullastat tåg och loket utvecklade då inte mindre än 3300 hästkrafter, vilket allt då var engelskt rekord. Ett lok av denna typ var även över till Amerika och blev där det första lok som ensamt drog ett amerikanskt standardtåg över Klippiga bergen. Loket hade lägre vikt men större dragkraft än de amerikanska, denna kombination gjord att loket klarade kraftprovet. Bland "experter" anses loket vara bland ett av de vackraste som byggts. Det byggdes tio stycken för London Midland and Scottish Railway LMS med numren 6225 – 6234. "Duchess of Buccleuh" hade nr 6230 och levererades 1938. Det uppgick i "British Railway" år 1948 och fick då nummer 46230. Det togs ur tjänst 1963. Idag finns tre fullskalelok ur klassen bevarade.



*"Duchess of Buccleuh" BR 46230 — "Hertiginnan"*

När det gäller utseende och tekniska saker finns det saker som inte är helt likt förebilden. "Hertiginnan" ser ut att ha fyra cylindrar, men de två cylindrarna mellan ramverket är bara attrapper. Slidrörelsen ser heller inte ut på rätt sätt, eftersom den som

troligen har påbörjade bygget av maskineriet, Harry Powel, använde planslider. Dessa är lättare att tillverka än kolvslider för en hobbymekaniker, men med rätt utseende på "höljet" ser det ut som det ändå var kolvslider. Den riktigt insatte ser ändå att det är planslider eftersom motveven går före på en planslidsrörelse och efter på en kolv-dito. Det skiljer även på var tärningstången är infäst på försprängstången, för planslid under slidstången medan den för kolvslid sitter över slidstången. Rustans gode vän i England, Paul Penfold, berättade för Jan Bragée att Harry Powel byggde fyra stycken lok av "Duchess-class", tre av dem finns i England, men det fjärdes öde var okänt. Paul Penfold var dock säker på att Rustans lok är det fjärde.

Jan har en bild på ett av Harry Powels lok "Duchess of Sutherland", LMS 6233, och vad gäller maskineriet är de identiska.

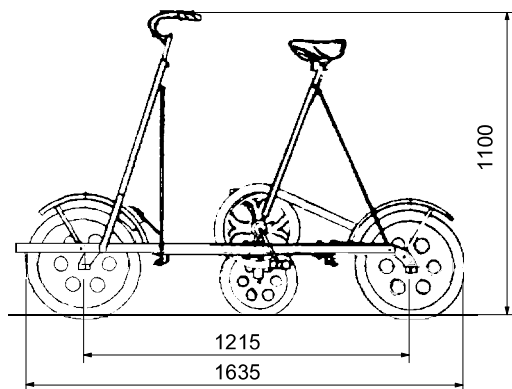
*Fortsättning följer i nästa nummer.*

## **DRESSINENS URSPRUNG**

Karl von Drais 1785–1851), friherre tillika badensisk forstman (det vill säga skog-hållningsman i sydvästra Tyskland), var dressinens uppfinnare. Han var den första som började bygga cyklar som senare utvecklades så att de gick att använda bland annat på räls. Dressin stavades tidigare just draisine, men eftersom franskt uttal av ordet blev vedertaget är dagens stavning anpassad efter det.

En dressin kan beskrivas som ett tre- eller fyrhjuligt mindre järnvägsfordon. Det används för inspektion av banan. I järnvägens ungdom tilldelades dressintyp efter rang. Trallan, den vanliga trehjulingen som sparkades, stakades och senare cyklades fram, kördes av banvaktare.

Banmästarna hade en tre- eller fyrhjulig dressin som drevs med hävstång. De stora dressinerna slutligen, "som framdrivas genom vefvar och utväxling och med ett par man i hvarje vef äro afsedda för det högre banbefälet. Dessa dressiner hafva dock på senare åren fått lämna rum för motordressinerna", skriver Nordisk familjebok (1907).





## **Statistiköversikt vid Medlemmarnas Dag och följande söndag 1984 — 2001**

| År   | Lördagen | Söndagen | Summa resande |
|------|----------|----------|---------------|
| 1984 | 80       | —        | 80            |
| 1985 | 158      | —        | 158           |
| 1986 | 444      | —        | 444           |
| 1987 | 266      | 26       | 292           |
| 1988 | 323      | —        | 323           |
| 1989 | 391      | 249      | 640           |
| 1990 | 406      | 22       | 428           |
| 1991 | 510      | 200      | 710           |
| 1992 | 637      | 75       | 712           |
| 1993 | 400      | 210      | 610           |
| 1994 | 189      | 480      | 669           |
| 1995 | 268      | 290      | 558           |
| 1996 | 235      | 150      | 385           |
| 1997 | 244      | 159      | 403           |
| 1998 | 410      | 173      | 583           |
| 1999 | 57       | 83       | 140           |
| 1900 | 122      | 80       | 202           |
| 2001 | 145      | 16       | 161           |

*Lasse med Elförsten och ett  
gång glada ungar i släptåg  
under barntransportdagarna i  
början av juni månad.*



SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

**B** FÖRENING-  
BREV

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

## LIVESTEAMLÄNKAR

<http://www.dnaco.net/~gelwood/other/up-eng.html>

Många fina lokbilder från skalan 1:1.

<http://www.carnoustie47.freemove.co.uk/index.htm>

Mycket bra hemsida med intressanta tips angående bygge av Sweet Pea.

Bra länkar – koppla upp och njut – det tar tid att se allt men det är det värt.

<http://www.livesteaming.com/index.htm>

<http://www.malden-dsme.co.uk/>

<http://www.sharpos-world.co.uk/mainindx/uk/index.htm>

<http://www.sharpos-world.co.uk/mainindx/mini/hiltonp/hiltonp.htm>

*The real art of conversation is not only to say the right thing at the right time,  
but also to leave unsaid the wrong thing at the tempting moment.*

*"Don't take life too seriously, you'll never get out of it alive!"*

*Remember, Amateurs built the ark – Professionals built the Titanic.*

*Stundens allvar är ingenting mot evighetens skämtlynn.*

*"Amatörer gör så gott de kan, klåpare det de inte kan".*

*När tåget passerar genom tunneln och det blir mörkt, så kastar man inte bort  
biljetten och hoppar av. Man sitter stilla och lutar på lokföraren.*

*— Fan tro 't sa Rellingen.*

*The early bird may get the worm but the second mouse gets the cheese!*