

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

MEDLEMMARNAS DAG

Härmed inbjudes till Medlemmarnas Dag den 25 maj i år.

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

Mycket varmt välkomna!

"Nya regler för banmöten under år 2002"

Styrelsen har beslutat att något förändra verksamheten, så att det skall finnas mera tid för våra medlemmar att utnyttja banan för enskild körning.

Detta betyder att vi vid våra aktivitetshelger håller alla lördagar fria från planerad resandetrafik. Detta gäller Medlemmarnas Dag den 25 maj såväl som en av Ångdagarna den 3 augusti samt lördagarna 8 juni, 13 juli samt 7 september. Söndagarna 26 maj, 9 juni, 14 juli, 4 augusti och 8 september är däremot ägnade för trafik för våra resande som besöker vår bana.

Passa nu på att besöka vår bana under ovanstående lördagar då ni förväntas köra av bara den för er egen glädje och utan press från annan trafik. Under dessa dagar kommer även att pågå annat underhåll, klubbarbete, provkörningar, provtryckningar och allmänt mekande. För att inte tala om den trivsamma samvaron vi alla eftersträvar.

Tag med projekt under byggnad eller ritningar eller vad som helst som du finner intressant. Det finns säkert många att diskutera dina problem med, eller många problem att hjälpa till att lösa för dina klubbkamrater.

KALLELSE TILL ALLMÄNT MEDLEMSMÖTE

Lördagen 25 maj klockan 09:30 vid Sandlid C.

FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

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

Del 3 – Galtarötiden.

På sensommaren påbörjas byggandet av *Galtarö järnväg*. Rustan har avtalat med *Första Maj-blomman* att han skall köra barnen mot att han får använda marken för sin bana. Nu har Rustan fått tag på betydligt skalenligare räls av aluminium som är tillverkad av *SAPA* i Vetlanda. De hade ett verktyg för lämplig profil efter en beställning av en kund i Amerika. Aluminiumrälsen används på stationen och de första cirka 50 metrarna av linjen. Lokstation med slaggrav, vändskiva och lokstall färdigställs innan byggandet tar uppehåll över vintern.

Under vintern 1963 har en del sprängningsarbete utförts för den fortsatta sträckningen av banan. Byggandet med järnrälsen startar, nu pågår bygget på tre fronter. Vattentornet byggs och anslutas till vattenhåsten. Den första växeln av aluminium läggs på

plats, det behövs ett spår för uppställning av vagnar. Under sommaren knyts aluminiumrälsen samman med järnrälsen under hurrarop och glada vinkningar. Följande söndag är det trafikpremiär på *Galtarö järnväg* med ångloksdraget tåg för barnen på kolonin. Det tar en hel dag att köra de ungefär 200 barnen, som tyckte att detta var jätteroligt. Bygget fortsätter och när vintern stoppar arbetet är banans längd ungefär 250 meter.B1



Till våren 1964 har Rustan låtit bygga en dressin och den provas i sin första version. Efter någon veckas bruk exploderar startapparaten på den lilla motorn och en ny motor måste monteras in. Den är betydligt starkare, en ILO 2-takts industrimotor, så dressinen förses med dragkrok och blir ett troget arbetsredskap för rallargänget.B2

Under sommarens söndagar är det trafikdag för kolonibarnen. Banans längd växer vidare, det är dock en del



pyssel med att få till skarvjärnen eftersom rälsprofilen på den decauville-räls som används är varierande. Skarvjärn måste justeras eller nytillverkas under veckorna av Rustan, efter mallar av papp. För att spåret ska ha kvar sin krökning i kurvorna måste rälerna förkrökas innan de spikas på syllarna. För ändamålet nyttjades en fura med dubbel stam. Under veckosluten användes *Hertiginnan* för så många transporter som möjligt, men under vardagarna fick rallargänget klara sig med dressinen. På de båda godsvagnarna fraktades allt från stora stenbumlingar på åtskilliga hundratals kilo, makadam, jordfylla, till fika åt livesteam-rallarna, så vagnarna fick verkligen göra rätt för sig under byggtiden. För att kunna köra byggmaterialet dit där det skulle vara lades spåret ut först och pallades upp så gott det gick. Det bästa sätt som stod till buds för transporter var järnvägen. Men även andra transportsätt användes, en trädgårdstraktor med släp var till stor nytta. Rustan gjorde även ett försök med en motorförsedd skottkärra. Den andra växeln av aluminium läggs på plats och bangården består nu av tre spår. När hösten kommer är spårläggningen framme vid *Lilla Skärningen*. Under vinterns arbete grävs skärningen och spåret når fram till växeln vid vändslingsan (norra växeln).

På vintern kommer renoveringen av maskineriet på *Royal Scot* igång, delvis som fritidsarbete, för en kamrat till mig och jag själv, vid verkstadsskolan i Mölndal. Loket är mycket slitet och samtliga lager och bussningar nytillverkas. En ny dubbel *Wakefield* smörjpump tillverkas efter Rustans ritning. Den får samma placering som smörjpumpen på *Hertiginnan*, nämligen längst fram mellan ramplåtarna. Med den placeringen kan en robust, ej skalenlig, konstruktion användas. En välfungerande smörjpump måste ett ånglok ha och de små skalenliga pumparna krånglade alldeles för mycket hade Rustan förstått. Ett nytt ventilställ gjordes samt alla kranrattar och en ny omkastningsskruv med vev.

Växeln vid vändslingsan kommer på plats under våren 1965 och spårläggningen fortsätter in i *Jens Skärning*. Trafiken kan nu bedrivas med loket i början av tåget i båda färdriktningarna, fast åt ena hållet med loket i backgång.

Två godsvagnar med plåtsidor tillverkas. Alla delar d v s boggie, ram och sidor, sätts samman på spåret över slaggraven.

Vagnarna har sin förebild i de lådboggievagnar som två belgiska verkstäder tillverkade efter en beställning från Kina. Någon leverans blev det inte då Japan invaderade Kina och därför kunde *Trafikaktiebolaget Göteborg-Dalarna-Gävle Järnvägar (GDG)* år 1939 köpa 80 stycken av dessa kinesiska vagnar. År 1940 köpte SJ 150 st och GDG ytterligare 34 st. Under kriget användes vagnarna bland annat för vedtransporter och hade en påbyggnad av trä för att bättre utnyttja vagnarnas bärighet. Efter kriget började glidlagren bytas ut mot rullager och år 1948 köpte GDG ytterligare 75 st vagnar.

I huvudsak har vagnarna sedan använts för kokstransporter från olika hamnar till Domnarvets järnverk. Sista tjänstgöringen var transport av koks från Luleå till Domnarvet. I detta sammanhang byttes bromssystemet ut mot ett kraftigare och största

tillåtna hastighet höjdes från 70 till 90 km/t. Vagnarna brukade kallas *Kinesvagnar* och hade tidigare litteran *Ibr*, där *I* betydde lådvagn med minst 60 cm. höga sidor, *b* betydde 4-axlig och *r* betydde stor rymd (större i förhållande till tidigare vagnar). Under åren 1968–1971 internationaliserades litterabeteckningarna och vagntypen fick litteran *Eamo*. Nu lär det endast finnas två vagnar kvar och de är i järnvägs-museums ägo.

Vad som främst skiljer modellvagnarna från originalen är att de senare har sidoluckor och bromsarplattform.

Allt enligt Kalle Karlsson som har haft boken *Lok och vagnar vid Sveriges Järnvägs-museum*, Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1992 som källa.

Vid säsongstarten 1966 sätts *Royal Scot* i trafik efter renoveringen. Förutom maskin-renoveringen har loket fått en ny panna av stål, ny klädsel och en ny överbyggnad på tendern av *Stanier-typ*. Loket är nu ett fullgott lok som klarar av att gå i trafik.B3

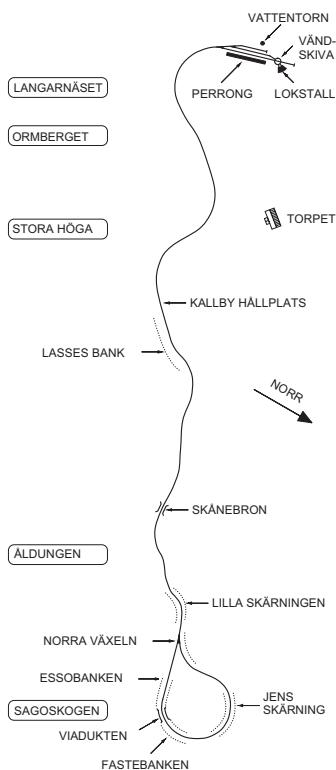


Arbetet med vändslingan fortsätter och bron som skall utgöra en del av vändslingan börjar att byggas. Men på grund av materialbrist kan arbetet inte slutföras med anslutningsbanken mot bron.

Under vintern 1967 har denna bank kompletterats med material från ESSO:s krackerbygge i Stenungsund och spåret kan läggas klart. Bro-räcket kommer på plats. Sommarens trafik kan bedrivas på en färdig järnväg efter fem års arbete. Banan är nu omkring 500 meter lång.B4

Trafik bedrivs varje söndag under sommaren, mellan åren 1968 och 1974, när kolonin är öppen. Att trafiken var för just kolonibarnen kom sig av att banan var byggd på kolonins mark och Rustan avtalat med *Första Majbloman* att köra barnen.

GALTARÖNS JERNVÄG
LÄNGD CA 1/2 KM



IN MEMORIAM

Vår äldste medlem Nils Jansson avled den 20 mars 2002. Budet om Nils bortgång spred förstämning och saknad bland oss alla. En stor entusiast och engagerad medlem för vår hobbyverksamhet har lämnat oss. Nils, eller Nisse, som han kallades fanns alltid på plats vid våra kördagar. Nisse var en av initiativtagarna till vår förening för 22 år sedan och hans gedigna järnvägs-kunnande och brinnande intresse för de små ångloken gav många värdefulla synpunkter för vår verksamhet.

Nils föddes den 24 oktober 1913 i Jönköping, anställdes vid VBHJ i verkstaden i Varberg 1931, blev lokaspirant 1935 och lokeldare 1939 samt befordrades till lokförare i Borås 1945.

Nils läste också mycket böcker och var en flitig besökare på biblioteket. Han hade även ett stort intresse för båtar och byggde själv många små modeller av bl a segelfartyg. Det stora intresset var och förblev dock allt som hade med järnvägsdrift att göra.

Vi kommer att minnas Nils som en god vän och uppskattad medarbetare i BMÅS.

vännen Börje Hedberg

BMÅS DELTOG I JUNIORTÅG UNDER GÖTEBORGS NOSTALGIMÄSSA DEN 7 APRIL.

Några av oss deltog i det arrangemang som Spår & Tåg i Väst har under den två gånger per år återkommande mässan. Staffan Engström hade sitt lok Herkules utställt i den monter som med hjälp av bildskärm och videovisning presenterade vår anläggning Sandlidsbanan. Lars Tropp och undertecknad var Bergslagens Järnvägssällskap behjälplig vid den station där juniorerna fick bygga en semafor av trä och papp. Övriga ”tågföreningar” som deltar i detta arrangemang är AGJ, GMJS, Modellrallare I West, Ntrak, Rannerallarna och Ringlinjen, alla med var minst sin egen station där juniorerna får göra olika saker som har med tåg hobby och modeljärnväg att göra. Mikael Lundqvist, Staffan, Lars och jag var under dagen i samspråk med många besökare av montern, varav ett antal säkert kommer att besöka oss någon av trafikdagarna. Bland annat anmälde sig ett antal yngre tågintresserade till den Prova På Dag som vi skall ha den 8 juni. En lyckad dag för oss och vi ser fram mot höstens mässa den 29 september.

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

Totalt antal resande under åren 1990 — 2001
Enligt Johan Kressers anteckningar.

År	Resande	Resande	År
2001	3 466	4 493	1998
2000	3 821	4 134	1994
1999	2 980	3 950	1997
1998	4 493	3 821	2000
1997	3 950	3 751	1992
1996	3 675	3 675	1996
1995	3 180	3 466	2001
1994	4 134	3 180	1995
1993	2 700	2 980	1999
1992	3 751	2 700	1993
1991	2 620	2 620	1991
1990	2 600	2 600	1990

Av någon outgrundlig anledning har makterna nu bestämt att vår hemsida skall sökas under adressen: <http://www.hacad.se/bmas/> (det sista snedstrecket är viktigt).

En liten lektion i skaraborgsdialekten

– Magistern, i går måtte dä vart ena hemsker biloöcka här borte. När ja cökla hem, så kum ambulansen köra de mä en sån hiskeleli fart så dä geck på ett hjul i svänga, å han hade bägge syrenera påsläppta så dä illdöna i hele stan, å blon rittit forsa ur bakdörren på´n.

Från senaste husförhöret:

– När Jesus red in i Jerusalem och såg all sunn (synd), grät han. Hade´n ritt in i vårn socken å sett å hört allt uschelt, då sulle´n illvrölat.

Danmarks Jernbanemuseum inbyder til deltagelse i minitogstræf

De danske statsbanornas museum ligger i Odense på ön Fyn.

Här arrangeras i år ett "tågmöte" (träff) under helgen 24–25 augusti.

Museet har sedan länge en bana i 7¼" spårvidd med en minsta radie av 8,5 meter.

En ny bana med både 7¼" och 5" spårvidd med spårförbindelse till den andra banan kommer att invigas vid träffen.

Jag har många och viktiga uppgifter för de som önskar delta i träffen.

Senaste anmälningssdag är 15 juni. Hör av er om ni skulle vara intresserade.

Jag är bortrest 20 maj till 3 juni men Kalle Ryberg har samma uppgifter