

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BMÅS — ORD, UTIFRÅN ORDFÖRANDENS HORISONT

Trafiksäsongen 2015 avslutad.

Nu har vi åter igen genomfört en säsongs trafik med de aktiviteter som behövs för att allt skall fungera. Vi har haft en mycket bra säsong med många resenärer som även har utnyttjat vårt korvkok flitigt. Besöksantalet och det ekonomiska resultatet är det bästa som föreningen haft sedan vi kom igång med trafik för allmänheten.

Att ha tältet uppe samt skaffa en bra inredning till det, ser ut att vara en bra investering för att göra ett besök på Sandlidsbanan attraktivt. Jag har från min plats på Sandlid Central lagt märke till att vi vid flera tillfällen haft besökare som suttit med fika och tittat på trafiken så gott som hela dagen utan att ta en tur på banan. Det visar att vi har fått till ett besöksmål som inte endast attraherar de som vill ta en tur med tåget.

Under sista veckoslutet i september var vi ett antal ”trotjänare” som förberedde bana m.m. på den kommande vintern. Det är ganska många saker som skall göras. Modellbyggnader skall tas in i den ena containern, varmvattenberedaren i korvkaket skall tömmas och kopplas bort samt placeras frostfritt i klubbhusets källare, vattenledningen mellan klubbhus och bana skall dräneras på vatten, tältet plockas ner och inredningen flyttas till sin vinterförvaring etc. Några av oss startade detta arbete redan på torsdagen och de sista höll på till söndags-eftermiddagen för att få allt klart.

Efter det att vi genomfört den sista trafikdagen fick vi leverans av de nya ”mellanvagnarna” till passagerarvagnarna. Innan de kan tas i trafik behöver vi göra en liten anpassning på en av de blåa vagnar som skall få tre av mellanvagnarna. När allt är klart kommer vi att ha fyra omgångar med passagerarvagnar. Det blir två med 20 sittplatser var samt de två ursprungliga med 8 sittplatser vardera. De två långa vagnarna, med 20 sittplatser var, kommer att stå i port 2 och 3 i vagnhallen och är anpassade så de fyller upp hela spårlängden. Det ena nya kommer att behålla den blå kulören. Tre av mellanvagnarna är målade i SJ Röd 92, så vi ska även måla

om två blå ”ändvagnar” i den kulören. Vagnarna som Rustan tog fram inför utställningen ”TÅG 62” skall behålla sin gröna kulör. De ”kinavagnar” som vi har lösa säten till kommer inte användas för resenärer i fortsättningen utan skall företrädesvis utnyttjas för sitt egentliga syfte, nyttotransporter.

Tankar inför nästa säsong, 2016.

Intresset från allmänheten att komma till BMÅS och åka tåg har ökat stadigt under de senaste säsongerna. Under årets trafikdagar räckte det inte alla gånger att hålla igång trafiken till kl. 14.00 som vi annonserar. Vid ett flertal tillfällen var kön till tåget så lång att vi fick köra ytterligare dryga timmen för att alla skulle få sin tur.

Tanken har fötts, att om vi även erbjöd möjlighet att åka tåg på lördagar skulle köerna bli kortare under söndagarna. Exakt hur ett sådant lördagsevenemang skulle se ut vet vi inte ännu. Ett förslag som diskuteras i styrelsen är att köra några lördagar mellan kl.14.00 och 17.00.

Jag är övertygad om att vi skulle få resenärer för ett sådant arrangemang. Men skaran som sköter dagens trafik som vänder sig till allmänheten är inte överdrivet stor till antalet. För det upplägg vi haft hittills krävs det att 10 tjänster är besatta hela tiden från trafikstart till att sista resenären för dagen har åkt. Utöver detta behövs det ca. 5 st. avbytare. Att göra tåg, bana etc. klart för att ta emot våra besökare behövs åtminstone två timmar. Att återställa allt och stänga anläggningen tar motsvarande tid.

Med fler som tar aktiv del i trafiken kan vi starta upp även lördagstrafik, men med nuvarande aktiva antal befarar jag att det kan bli för betungande. Detta är något som kommer upp på agendan på årsmötet. De ytterligare pengar vi förhoppningsvis får in vid utökad trafik finns det inget problem att hitta användning för.

Något som kräver pengar är våra åtagande mot SP angående underhåll och skötsel av klubbhus med uthus. Vad gäller klubbhuset har vi en anmärkning på målningen av det vita. Takfoten, som skulle målas av de professionella snickarna är inte gjord alls, samt det är för dålig täckning av fönstermålningen. Detta skall åtgärdas under nästa år och det vita får ytterligare en strykning.

Det är nu även hög tid att måla om uthuset. Att göra ett sådant arbete med frivilliga krafter har visat sig svårt. Av den orsaken har vi beslutat att ta in offerter på målningen och få det ur värden på kort tid. Det är ingen som tycker det är särskilt roligt med fastighetsunderhåll, utan vi gör hellre sådant som har direkt anknytning till bana och tågor. Det är med detta i åtanke som utvidgad trafik har kommit på tal.

Försäkringen.

Det försäkringsavtal vi nu har med If, svarar inte upp mot det försäkringsskydd som behövs, så som vår verksamhet har växt och utvecklat sig. Av den orsaken håller vi på att ta in offerter på försäkring som grundar sig på aktuell verksamhet och mot rimlig kostnad ger ett bra skydd för besökare, medlemmar i aktivt arbete för föreningen samt ett rimligt egendomsskydd.

Försäkringsjuridik en värd för sig. De kontakter vi haft har gett oss några saker vi måste ta hand om. Några av dessa kan kräva en del dokumentation som t.ex. avtal med lokägare till lok som används vid trafik som vänder sig till allmänheten. Vi får också vara beredda på att behöva ändra i det regelverk som finns i "Pärmen". Om villkoren för ett bra försäkringsskydd kräver motprestationer från BMÅS, måste vi svara upp mot dessa. Slarv och underlåtenhet att följa det som krävs kan få till resultat att enskild medlem eller person kan ställas till ansvar samt föreningens trafik mot allmänheten stoppas enligt ordningslagen / tivoliförordningen.

Trafik och säkerhet.

Att vi har trafik som är öppen för allmänheten är en av hörnstenarna i våra stadgar. Att den bedrivs på ett organiserat och säkert sätt är också självklarheter. Men när det kommer till den praktiska verkligheten kräver säkerhetsarbetet att fastslagna rutiner och regler är kända och följs av den personal som gör sådant som omfattas av säkerhetsreglerna. Det är också viktigt att ha en öppen och ödmjuk inställning till säkerhetsarbetet. Var och en som märker någon brist eller "misstag" som kunnat orsaka en "olycka", skall meddela detta. Inte för att tillrättavisa, utan för att vi alla skall ta lärdom och förebygga så att något allvarligt inte kommer att inträffa. Några risker går att minska något med signalteknik, men vi kommer alltid även att vara i huvudsak beroende av den enskildes fokus, uppmärksamhet och agerande i varje situation. Tågklarare och lokförare har nyckelroller i säkerhetsarbetet, men även alla andras agerande och beteende bidrar till säkerheten.

Några exempel:

- * Endast "tjänstgörande" personal har i trafikerat spårområde att göra.
- * Om du visar någon besökare lok och annat intressant vid banan, se till att ingen hamnar inom trafikerat spårområde.
- * Växlar som läggs om vid rangering under pågående trafik skall omedelbart läggas tillbaka i sitt rätta läge.
- * Alla växlingsrörelser under pågående trafik, skall ha medgivande från tågklararen.

Nycklar.

Nu är det nya låssystemet taget i bruk. De gamla nycklarna till bodar och containers passar inte längre. Du som har kvar gamla nycklar i knippan, kan lämna dessa i burken i klubbhuset eller be någon lägga dem där. Om du inte fått tillfälle att kvittera ut den nya nyckeln så hör av dig till mig, så kan vi komma överens om hur vi gör.

I samband med insamlandet av div. extranycklar i klubbhuset upptäcktes det att det endast finns en lånenyckel till gäster i huset kvar på kroken i köket. Om du av misstag fått med dig en klubbhusnyckel hem, lägg den i ett kuvert som du sänder via posten till mig. På så sätt minskar du klubbens utgifter för att kopiera upp nya nycklar. Självbetjäning är enkelt men har sina brister. Det skall finnas lika många nycklar att tillgå som bäddar. En bättre rutin för husets lånenycklar ser ut att behövas.

Avslutningsvis.

Det är de medlemmar som lägger ner tid på föreningen som gör den till det den är. Vad var och en lägger ner tid på och i vilken omfattning varierar. En osynlig del av arbetet sker dessutom utanför föreningens fysiska anläggning. Stort som litet bidrag är oviktigt och kan inte vägas mot varandra. Ingen insats som görs är så obetydlig att vi kan vara utan den.

En viktig ledstjärna är också att slå vakt om våra gemensamma aktiviteter och hjälpas åt och ge varandra ett handtag när så behövs eller önskas. Det är inte så att den som tagit på sig ansvaret för någon del skall behöva göra allting själv. Den sociala delen i föreningsverksamheten är viktig och fungerar som ett bra ”kitt”, men den kräver också arbetsinsatser av de enskilda medlemmar som deltar.

Att bedriva trafik för allmänheten på vår järnväg, 7 ¼” smal, kräver en del arbete och är en trevlig sysselsättning som flera av oss medlemmar deltar aktivt i.

Kom gärna du också och anslut dig till oss.

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

THE GREAT COCKCROW RAILWAY

The Great Cockcrow Railway är en intressant 7 ¼”-järnväg som har flera likheter med BMÅS och Sandlidsbanan.

Den är belägen utefter M25 från London mot flygplatsen Gatwick, nära orten Chertsey. Från Englefield Green, där Britta och jag har vårt engelska hem, tar det ungefär en kvart med bilen för att komma dit. Vi gjorde ett besök där en solig oktober söndag. Efter att tagit en tur på en av banans linjer fick jag en liten guidning av en av de som ideellt bemannar banan.

Banan är privatägd och började anläggas 1965 och har byggts ut fortlöpande sedan dess, men den sköts och drivs av ideellt arbetande entusiaster. Linjenätet har en sammanlagd spårlängd av 2 miles, dryga 3 km, med två säckstationer, en mötesstation samt tre stora ställverk (*signal box*) av klassisk engelsk modell.

Linjenätet är uppbyggt i omväxlande skogs- och hagemiljö som är aningen kuperad. Banan går genom skärningar och på uppbyggda bankar, passerar vattensamlingar, över broar samt även genom en tunnel. Järnvägsmiljön kan beskrivas som ett engelskt huvudjärnvägsnät i miniatyr.

De flesta byggnader som finns runt banan är uppförda i en mindre skala än sina fullstora förebilder, för att passa miljön bättre. För att få ståhöjd utnyttjas även källarvåningen. Inne i lokstallet fanns det utrymme för att göra löpande skötsel av ångloken samt enklare reparationer som inte kräver någon omfattande maskinutrustning. Lite avsides ligger det en välutrustad mekanisk verkstad som har spåranslutning.

Stationshuset vid *Hardwick Central*, huvudstationen varifrån alla resor utgår ifrån, är byggd i fullskala och ser ut som ett äldre sådant skall göra. Förutom *Ticket Office* och *Ladies and Gentlemen toilets* samt lokal för trafikledning och ställverk har den en välutrustad *Station Buffet* som ett lokalt konditori sköter.

All rullande materiel är i skala 1:8 av normalspår. Loken som finns vid banan har enskilda ägare, som mot att delta i underhåll och skötsel av bana samt trafik, får tillgång till anläggningen.

The Great Cockcrow Railway har trafik för allmänheten alla söndagar från början av maj månad till slutet av oktober. Det förekommer även andra evenemang utöver söndagstrafiken. Intäkterna från trafik och evenemang för allmänheten återinvesteras i banan.

Banan har kapacitet att ha 10 st. tåg i trafik samtidigt. För att bemanna en sådan omfattande söndagstrafik behövs det ganska många som ställer upp, närmare 30 personer. Oftast har listan 40 namn på personer som avser att komma, men några av dem får oftast förhinder med kort varsel.

Signalanläggningen är mycket imponerande och styr all trafik på anläggningen. De tre ställverken är utrangerade sådana som installerats med stöd av professionella tekniker. Alla spår övervakas med spårledningsteknik, de flesta växlarna läggs om med elektrisk drivning och både semaforer och ljussignaler är uppsatta utmed banan. De båda säckstationerna, *Hardwick Central* och *Cockcrow Hill*, har var sin *Signal Box*, som kontrollerar var sitt stationsområde.

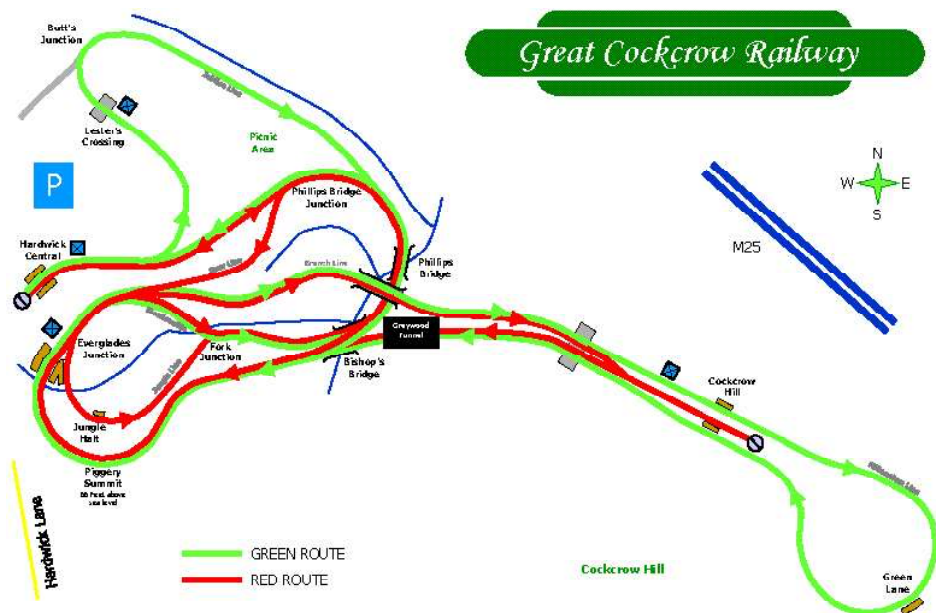
Mitt i anläggningen finns det största av de tre, *The Everglads Junctions Signal Box*, som sköter trafiken på hela linjenätet. Jag fick förmånen att titta in i just detta och fick en del information om funktion och dess historia. Det är ett Westinghouse ställverk som 1953 togs i bruk på *South Croydon* stationen och blev överflödigt när stationen 1984 blev fjärrstyrd. Över ställverksapparaten finns spårplanen som bland annat indikeringar tågens läge. Enligt BR-standard är tågindikeringen en röd lysande markering. Inte så som svenska spårplaner visar, med släckt indikering för belagd spårledning. För att lättare hålla reda på alla tåg och veta vart de skall köra, har modern datateknik installerats som stöd för de båda *Signalmen* som bemannar ställverket. Utefter banan finns flertalet reläskåp och varje ställverk har egna relärum som också innehåller de transformatorer som behövs.

På grund av att The Great Cockcrow Railway har en fullt fungerande signalanläggning med riktiga ställverk används banan i utbildning av dagens signaltekniker och signalmen av Brittiska tågoperatörer.

Om du är i närheten någon gång, rekommenderar jag verkligen ett besök. Själv kommer jag att åka dit igen, för det är en mycket fin och besöksvärd 7 ¼"-järnväg.

Länk till hemsida: <http://www.cockcrow.co.uk/index.html>

Karl-Gustav Ryberg



12/05/13



Utbyte av resande.



Signalbrygga.



Biljettkontor.



Resande köar för åktur.

Foto: KGR

RESANDESTATISTIK

Trafikdag 2015-05-24 Medlemmarnas Dag	# Tåg: 34 # Avgångar	# Resande: 746 Lokförare / # resande	# Lok: 4 Totalt # res. / lok
Lessebo	10	RBP 147, KO 43, GTL 18	208
KTsJ 14	9	KO 168, RBP 43	211
70000	10	GU 91, GTL 129	220
Otto	5	LLj 42, PLj 65	107
Trafikdag 2015-06-07	# Tåg: 28 # Avgångar	# Resande: 557 Lokförare / # resande	# Lok: 4 Totalt # res. / lok
Lessebo	8	RBP 103, KO 53	156
KTsJ 14	6	KO 96	96
70000	8	GU 162	162
Otto	7	LLj 60, PLj 83	143
Trafikdag 2015-07-05	# Tåg: 24 # Avgångar	# Resande: 472 Lokförare / # resande	# Lok: 3 Totalt # res. / lok
70000	8	GU 156	156
Otto	9	Plj 174	174
Deutz	7	Llj 142	142
Trafikdag 2015-07-19	# Tåg: 31 # Avgångar	# Resande: 725 Lokförare / # resande	# Lok: 3 Totalt # res. / lok
KtsJ 14	12	RBP 125, KO 118	243
Deutz	8	Llj 239	239
Otto	11	Plj 243	243
Trafikdag 2015-08-02	# Tåg: 31 # Avgångar	# Resande: 601 Lokförare / # resande	# Lok: 4 Totalt # res. / lok
KtsJ 14	11	KO 154, RBP 52	206
70000	10	GTL 100, BB 103	203
Otto	8	Llj 57, GN 37, Plj 59	153
Lessebo	2	RBP 39	39
Trafikdag 2015-08-16	# Tåg: 31 # Avgångar	# Resande: 638 Lokförare / # resande	# Lok: 3 Totalt # res. / lok
KtsJ 14	11	KO 121, RBP 85, GU 16	222
70000	10	PR 127, GU 85	212
Otto	10	LLj 123, PLj 81	204

Totalt antal resande vid trafikdagar under år 2015: **3739**.

Förkortningar för lokförare å omstående sida:

BB	Björn Bergman	RBP	Roland Birat-Pettersson	PLj	Per Ljungberg
LLj	Lars Ljungberg	JO	Jan Ovling	KO	Kanthi Ovling
GR	Göran Rosén	GTL	Gunnar Thane Lange	PR	Pär Ryberg
LU	Leif Utter	GU	Gunnar Utter		

TILL SALU

Kalle Kindgren önskar sälja sina maskiner, verktyg och andra järnvägsrelaterade saker.

Ring Kalle på telefon 0122 - 128 71 för vidare upplysningar. *Annons även på www.bmas.se.*

AUTOMATISK ÖVERSÄTTNING PÅ NÄTET

Inget att överhuvudtaget lita på. Så här tokigt kan det bli.

A major milestone was reached with completing the fitting of the new firebox, tacking the sheets together, and riveting the firebox assembly to the mud ring. Now the work turns towards structurally welding all the seams joining the firebox sheets and installing over 1,000 stays. Have you been waiting to do your part towards returning 557 to operation? Now is a great time to make a generous donation.

En viktig milstolpe har nåtts med att slutföra montering av den nya firebox, tacking lakanen tillsammans, och fascinerande den firebox församling till leran ring. Nu arbetet går till strukturellt svetsning alla sömmarna ansluter sig till firebox lakan och installation av över 1,000 bor, har du väntat att göra din del för att återsända 557 till operation? Nu är en bra tid för att göra en generös donation.

JOHAN KRESSER IN MEMORIAM

Vår gamle vän och hedersmedlem Johan har gått vidare till de sälla jaktmarkerna.

Han är redan begravd i släktingars närvaro och vi fick genom Börje Hedberg reda på detta genom annons i BT den 25 september. Tyvärr fick vi inte tillfälle att hedra Johans minne på grund av detta.

Men vi vill gärna tänka på minnet av Johans idoga arbete för BMÅS fortlevnad och tacka honom för allt arbete han har gjort för vårt sällskap.

R.I.P.

Styrelsen