

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BMÅS UTIFRÅN ORDFÖRANDENS HORISONT

Sandlidsbanans trafik går för högtryck.

Nu är trafiken för allmänheten igång och vi har haft två ordinarie trafikdagar samt en extra, under lördagen den 11 juni.

Aldrig tidigare har intresset att komma och åka med tågen på Sandlidsbanan varit så stort. Under premiärdagen, var det som mest kö förbi flaggstången, över kullen och en god bit ner mot klubbhuset. Sista turen den dagen var åter till Sandlid C halv fyra och då hade drygt 700 resenärer löst biljett. Vi misstänker att många vände hem utan att få en tur med tåget. Kötiden var en stor del av dagen omkring tre timmar lång. ”Med det var värt att köa så länge för att få åka en tur”, var kommentaren från en resenär efter sin tågresa. Trafikdagen den 12 juni var inte långt efter med avslutning klockan tre, och med 670 resande.



*Foto: Björn
Bergman*

Den extra trafikdagen annonserades endast i facebook, så tillströmningen av resande var dock något lugnare. Vi har beslutat att ha ännu en extra trafikdag den 20 augusti med annonsering både på hemsida och facebook. Därefter skall vi göra en utvärdering av utfall och övriga ställningstagande.

forts sid 2...

...forts fr sid 1

Under Medlemmarnas Dag hade vi det traditionsenliga medlemsmötet, vilket lockade 18 aktiva medlemmar att närvara. Huvudpunkten var i år säkerheten vid våra arrangemang som är tillgängliga för allmänheten. Vid mötet informerades om de lagar och förordningar som reglerar vår verksamhet. För oss är det *tivoliförordningens* krav på handhavande- och underhållsföreskrifter och vad dessa skall innehålla, som styr verksamheten. Vår lösning på detta krav har vi ställt samman i något som är döpt till "PÄRMEN". Mötesdeltagarna informerades i korthet om innehållet under varje flik. Några viktiga säkerhetsregler som berör resandeutbytet och vår dubbelriktade trafik gicks igenom mer noggrant.

Mötet fastslog också att det en timma innan dagens trafikstart skall hållas ett möte vid lokstationen för alla som är aktiva i dagens trafik. Då skall säkerhetsfrågor och personalfördelning gås igenom. En kvart efter att dagens sista tåg anlänt Sandlid C skall det hållas ett uppföljningsmöte som tar upp iakttagelser och erfarenheter under dagens trafik.

De förändrade gång- och bilvägarna, som SPs bygge medfört, har inneburit att några av våra besökare förrirrat sig. Detta trots att skyltningen anpassats och kompletterats med bl.a. skyltning för gångvägen genom "dalen" mellan SPs byggnadslängor. Skylten med telefonnumret för assistans med bomöppning kommer att få en annan placering inför julikörningen.

Inför nästa säsongs vardagskörningar för förskolor kan vi behöva ordna med skyltning även för bilvägen. Den väg vi nu använder är nog i första hand tänkt för SPs interna transporter och inte som genomfartstråk.

På annan plats i tidningen finner du inbjudan till Ångdagen med diverse bra att veta, om intresse finns att delta vid supén etc.

I samband med detta vill jag nämna att det ofta blir trångt på ängen med alla bilar och husvagnar. Det är mycket viktigt att infarten till ängen och området från kullen fram till lokstationen, flaggstången och utställningsområdet, hålls fri från parkerade bilar. Det är ett villkor i tillståndet från polisen enligt ordningslagen, att vi har god räddningsberedskap. Då måste det finnas plats för räddningsfordon som t.ex. ambulans och brandkår.

Att bedriva trafik för allmänheten på vår järnväg, 7¼" smal, kräver arbete men är en trevlig sysselsättning som flera av oss medlemmar gärna deltar aktivt i. **Kom du också och anslut dig till oss.**

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

SNABBA ÅNGLOK CLASS "I"

New York Central's Chief Superintendent of Motive Power & Rolling Stock, William Buchanan hade konstruerat en ångloksklass med hjulställningen 4-4-0, som fick beteckningen "I". Loken var mycket snabba och det var med ett fåtal modifieringar som man kunde öka topphastigheten. >>>

INBJUDAN TILL ÅNGDAGEN, UTSTÄLLNING OCH SUPÉ

Program för Ångdagen den 6 augusti 2016.

Utställning	Kl: 10.00–14.00
Individuell trafik på banan	Kl: 10.00–14.00
Medlemsmöte	Kl: 18.00
Mingel	Kl: 18.30
Vi sätter oss till bords för supén	Kl: 19.00

Supé.

Anmälan till supén sker genom insättning 140:–/person, på föreningens bankgiro.

För barn gäller 70:–

Glöm inte att ange namn på vem anmälan avser.

Deadline för anmälan 25 juli.

Bankgiro: 129-5518

Meny.

Kallt "Festfat" med bla. marinerat kyclingspett och grillad fläskfilé med honungsgläze.

Samsas med diverse frukt samt brieost, italiensk pastasallad med pesto etc..

Gluten- respektive laktosfritt alternativ kan tillgodoses.

Notera i så fall detta på anmälan/inbetalningen.

Fredagskvällen.

**På fredagskvällen serveras Rolleburgare, som brukligt är till självkostnadspris.
Tidpunkten är efter 18.30 och var och en tar med eget nödigt bordsvatten eller dylikt.**

>>> New York Central och Hudson River Railroad lok nummer 999 är ett av de ånglok som byggdes 1893. Det var avsett att dra Empire State Express-tågen och gör anspråk på att ha varit det första i världen att uppnå hastigheter över 100 mph. Detta skedde på olika sträckor den 9 och 10 maj 1893.

Loket 999 som var rikt och vackert dekorerat, utrustades med drivhjul med diameter av 220 cm istället för Class "I"-seriens vanliga hjul (180 cm). Det var även det första loket som också hade bromsar monterade på den främre boggin.

Texten *Empire State Express* med 762 mm höga bokstäver i guld applicerades på tenderns båda sidor.

Länk till Wikipedia:

https://en.wikipedia.org/wiki/New_York_Central_and_Hudson_River_Railroad_No._999

RESANDESTATISTIK FRÅN DE TRE FÖRSTA TRAFIKDAGARNA 2016

Trafikdag 2016-05-29 (Medlemmarnas Dag)	# Tåg: 34	# Resande: 706	# Lok: 3
KTsJ 14	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Otto	12	KO 147, RBP 101	248
C-19 – 346	11	LLj 144, PLj 88	232
	11	HÅ 185, PLj 41	226

Trafikdag 2016-06-11	# Tåg: 17	# Resande: 253	# Lok: 3
KTsJ 14	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	5	KO 66, RBP 12	78
Deutz	6	RBP 33, GR 52, KO 13	98
	6	LLj 77	77

Trafikdag 2016-06-12	# Tåg: 33	# Resande: 673	# Lok: 5
KTsJ 14	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Otto	6	KO 100, RBP 23	78
Lessebo	9	LLj 99, PLj 83	182
C-19 (346)	8	RBP 23, KO 62, GR 81	166
Deutz	8	HÅ 118, PLj 39	157
	2	LLj 45	45

BIBELBÄLTET BREDER UT SIG

Ett nytt litet kapell har uppförts i närheten av Sorkebo anhalt. Brofästets kapell är litet men duger gott till för den lilla församlingen.



Samtidigt har man totalrenoverat anhaltsbyggnaden som nu står med utvidgad gods-
hantering genom den nya dörren på gaveln. Postala försändelser till och från traktens boende
hanteras nu på ett effektivt sätt genom tågens postkupéer.

Foto: Björn Bergman

BMÅS OCH EDMONDSON-BILJETTER

När jag ringde Kent Johansson på NP-Tryck för att lägga en order på tryckning av biljetter, fick jag reda på att BMÅS var hans första kund. Han sade också att de brev som dåvarande kassören Sigurd Wennersten skrev, angående tryckning och utformning av biljetterna, finns kvar. ”De bipackar jag i leveransen”, tyckte Kent, ”De är ju en bit av er förenings historia.”

Kent Johansson är aktiv medlem i AGJ (Anten Gräfsnäs Järnväg) sedan pionjärtiden.

När delleveransen av de nya medlemsbiljetter, som vi hade störst behov av, kom med posten, var ett handskrivet brev bipackat. Jag citerar ur detta brev:

Första brevet kom hösten 1986 alltså innan biljettryckeriet ankommit från Nässjö. Bakgrunden är den att min vän Hans Ring och jag tryckte edmondska biljetter i NP-Trycks Heidelberg-Vinge (en slags tryckpress). Snyggt tryckresultat men ett otroligt pilljobb med att skära itu arken och få nummerverken att passa. Mer pappersspill än biljetter!

En otrolig lättnad att kunna trycka biljetter i biljettryckpress, när den väl kom in i Djursholms Ösby väntsal och järnvägens elavdelning anslutit det elektriska.

Pressen har dunkat fram över tre miljoner biljetter på trettio år. Inklusive den del av Junibackens beställning (SJ), som trycktes externt i kartor men som vi skar i våra skärmaskiner, har 3 844 154 edmondska biljetter framställts till den 31 december 2015. Starten var den 20 april 1987 med 10 000 biljetter för BoråsMiniaturÅngloksSällskap. Samma klichéer och form hänger fortfarande med.

När jag strax innan julkörningen 2015 hämtat och öppnat slutleveransen, som genom bud, en aktiv AGJ-medlem och vän till Kent boende i Stockholm, tagit med till Anten, fanns bland annat detta brev från Sigurd Wennersten. Jag citerar brevet:

*Borås, 1986-11-27
NP-Tryck
Kent Johansson
Luntmakargat. 90
113 51 Stockholm*

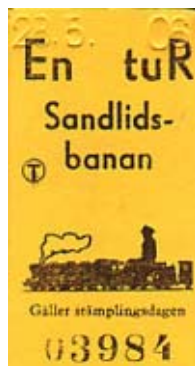
Jag refererar till telefonsamtal nyligen beträffande tryckning av biljetter för vår järnväg.

Härmed bifogar jag manus för hur en sådan biljett att tryckas i en upplaga av c:a 10 000 med 5 000/5 000 på kartong av något olika färg, alternativt med påtryck: halv. Pris enligt uppgift c:a 150:–/1 000.

Jag bifogar några medlemskort att användas för klichéframställning av vår logotyp, och för att ge en uppfattning av vår järnväg översänder jag också en skiss.

Före tryckningen emotser jag korrektur för godkännande. Betalning kan erläggas helt enligt önskan eftersom vi ej har någon bokföringsskyldighet.

Med vänlig hälsning
Borås MiniaturÅnloksSällskap
Sigurd Wennersten
Kassör



Den senaste tryckningen för BMÅS fördelas på nummerserierna; 25001–30000, gul-orange, vuxen; 21001–28000, gul, barn, samt 0001–3000, grön, medlem.

Thomas Edmondson var utbildad till möbelsnickare men blev senare stationsmästare vid en av Englands järnvägar. Dåtidens handskrivna biljetter var tidsödande att utfärda och ett effektivare biljettsystem behövdes. Det var heller inte svårt för skrupelfria biljettförsäljare att fuska med redovisningen och stoppa pengarna i egen ficka. Omkring 1840 introducerade han sina med individnummer förtryckta biljetter på kartong, 31x57,2 mm och 0,79 mm tjocka. Vid försäljning präglas aktuellt datum med en tillhörande stämpelapparat. Biljettsystemet visade sig vara mycket effektiv och spreds till järnvägsbolag över hela världen. Mellan 70-talet och 90-talet fasades det successivt ut mot andra biljettyper och har på senare tid ofta ersatts av SMS-biljetter och online-bokning.

Edmondson-biljetter används än i dag av flera museijärnvägar. Många datumstämplar med ett 1900-tals datum, då de flesta präglingssapparater endast var förberedda för datum en bit in på 70-talet.

Den präglingssapparat som BMÅS använder är *hårdvaru-uppdaterad* för 2000-talet och går att använda cirka 20 år till innan kompletteringar måste göras.

Vi använder den historiska biljetten i nutid.

Karl-Gustav Ryberg

By gone days of Steam del 1 (15 min) och del 2 (28 min)

<https://youtu.be/VHZkBtozzjc>

<https://youtu.be/-6p3EQsm54I>

SÅ GICK DET TILL NÄR BULTEN BRAST I ARLÖV

Malmö. Jernvägsmisföde och förunderlig räddning.
En dag i slutet af förra månaden, då ett nedgående godståg befann sig mellan Arlöf och Malmö, sprang bulten ur på lokomotivets koppelfång och då ånghästen derigenom erhöll starkare fart, ryddes reservkopplen af och hjelfwa lokomotivet stilde sig från matarwagnen (tendern). Genom slafningen föll föraren B. P. Johansson ned emellan stenorna och hade nog sinnesnärvaro att ligga orörlig till det taget, som gick öfwer honom, stannat. En extra eldare, som war med, föll äfwen af eller stannade på tendern — vi känna icke hwilket. Ordinarie eldaren Olsson blef lydligtvis qwar på lokomotivet och stoppade det samt förde back, så att tendern ännu kunde tillkopplas. Om den olycka inträffat att någon extra eldare ej varit med och förare och eldare fallit af, hade lokomotivet stannat genom Malmö station och antingen krossat wagnar och anställt annan förödelse eller fortsatt sin fart ända till det hamnat i kanalen.

FRAKTURSTIL

Stycket på denna sida är skrivet i frakturstil, om vilken vi kan lära något i följande länkar:

<https://sv.wikipedia.org/wiki/Frakturstil#Varianter>

<http://www.arkivcentrum.t.se/skolrummet/mission-uppror/metod-frakturstil.pdf>

<https://sv.wikipedia.org/wiki/%C3%9F>

ÅLAR I TENDERN

Viddberesta ålar. Då lokomotivet "Tveta" här om dagen ankom till Alfvestad och man rengjorde dess tender, fann man i vattnet deruti ej mer och ej mindre än — nio stycken ålar, hvardera hållande en längd af 8 à 10 tum.

Förmodligen har dessa som helt smått yngel uppumpats i tendern och där en längre tid lifnärt sig och på statens bekostnad sedermera gjort vidstäckta järnvägsresor.

Några af de små passagerarne anlände i måndags till Vexiö — då likvist instufvade i en glasburk — och lär meningen vara att släppa dem lösa och lediga i Vexiösjön.

NYTT SMALSPÅRSLOK PÅ SANDLIDSBANAN

Hans Åhsgren har införskaffat ett nytt lokomotiv, C-19 – #346, som går i den tyngre klassen.

Loket premiärvisades under Medlemmarnas Dag i år. Det visade sig vara ett stort lok, tungt, maffigt och en utmärkt dragare.



År 1881 fanns det tolv stycken smalspårslok på Denver & Rio Grande Railway med hjulställningen 2-8-0. Dessa lok blev klassiska på 3 fotsbanan i Colorado.

Den relativt nya konstruktionen av loken visade sig vara mer än tillräcklig för att kunna expandera den unga, nystartade järnvägen.

Foto: Björn Bergman

TREVLIGA LÄNKAR

Ravenglass & Eskdale Railway (27 min)

https://youtu.be/w9_3rbQOTco

East Lancashire Railway (15 min)

<https://youtu.be/l39ZE8MkKPw>

GCR Railways – 92220 Evening Star & 6960 Raveningham Hall (21 min)

<https://youtu.be/JYAtEUQ3NYI>

Ffestiniog Railway - The Snowdonian 2016 (21 min)

<https://youtu.be/OKBDQomk6YM>

Narrow Gauge Weekend, Echills Wood Railway (12 min)

<https://youtu.be/7D4q-Gwq1L4>

5", 7.25" & Gauge 1 Pacifics Playday Nottingham SMEE 2014 (30 min)

<https://youtu.be/oWgbTSUV324>