

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLE TJÖTAR VIDARE

Vi är nu mitt uppe i vår trafiksäsong och har haft några trevliga klubbträffar. Lördagen den 8 juni var ett antal ungdomar hos oss och provade på diverse järnvägsöromål. När dagen var till ända hade åtta stycken fått sina diplom. Det var ett mycket omtyckt arrangemang som jag tycker att vi skall göra till tradition. Föräldrarna som var med fick var sin medlemsansökan. Detta arrangemang kan vara ett av de sätt som säkerställer föreningens framtida fortlevnad.

För att våra besökare skall få en trevlig stund vid banan är det av stor vikt att vi som är "personal" under körningarna agerar på ett sådant sätt att inga personskador inträffar.

Till Medlemmarnas Dag hade Britta Simpson sina två barnbarn Thomas och Charlie med sig. Vid ett tillfälle satt Charlie på sista platsen i en svart vagn med träsits. Han gjorde som han var tillsagd, höll sig med båda händerna i sitsens kant. Under resans gång började han att sjunga och vaggas i takt med melodin. Helt överraskande för honom ramlade han och satet av tåget och ner på banvallen. Tåget fortsatte för ingen märkte det som hänt. Han slog sig inte men var ledsen för att inte tåget stannade och lät honom fortsätta resan.

För att inte lokföraren skall vara ensam tjänstgörande personal på tåget skall vi fortsättningsvis ha en tågmästare på varje tåg. Tågmästarens plats skall vara platsen längst bak i sista vagnen så att han kan ha uppsikt över hela tåget. Tågmästare kan med fördel vara den medlem som klipper biljetterna. Han kan även ha som uppgift att sköta växelomläggningen på Rustansberg.

Jag är en aning orolig för hur vi skall klara det kommande nödvändiga underhållsbehovet av vårt klubbhus i framtiden. Vår skara som lägger ner tid på banan har minskat de senaste åren. Banans skötsel och underhåll är det som kommer först och arbetena

forts sid 2...

med husen i kommer ofta i andra hand för de flesta av oss. Lars och Ann-Christine lägger ner mycket av sin tid på huset, men det skulle behövas fler som känner att underhåll av husen är sitt ansvar. Om husen i framtiden blir en "belastning" för oss, får vi lämna ifrån oss dessa. Vi får inte riskera att någon tycker att husen missköts. För att vi skall kunna ha husen kvar, tänk efter om du kan vara den, som vill vara med och ta ansvar för dess skötsel.

Välkomna och var med i verksamheten!

Tågledare etc...

KGR

ÅNGDAGARNA 2002

Borås miniatyrånglokssällskap inbjuder alla till sedvanliga Ångdagar på Sandlidsbanan under veckoslutet 3 – 4 augusti.

Under lördagen kommer banan att vara öppen för alla medlemmar så att ni kan trafikera spåren i godan ro och utan stress och iritationer.

Under söndagen förekommer organiserad passagerartrafik.

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

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 31 juli. Ring och meddela på telefon 033 – 12 83 57.

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

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

PROTOKOLL FÖRT VID MEDLEMSMÖTE I BMÅS DEN 25 MAJ 2002.

Närvarande: Jonas Amundson	Jan Ove Carlsson
Staffan Engström	Tobias Gustavsson
Bengt Jansson	Kalle Karlsson
Gunnar Thane Lange	Gunnar Lindberg
Sören Lundvall	Gustav Mitlöchner
Staffan Persson	Karl-Gustav Ryberg
Olaf Walseth	

- § 1 Mötet öppnades och deltagarna hälsades välkomna.
- § 2 Eftersom Göran ej var närvarande vid mötet, utsågs Kalle till sekreterare.
- § 3 Ordföranden berättade för gamla och nya medlemmar om verksamheten inom BMÅS och om miniatyrjärnvägshobbyn överhuvudtaget. Ordföranden informerade om att föreningen, av Östen Nilsson i Malmö, inköpt ett begagnat tanklok, "Rob Roy", för 27 500:– kronor. En del reparationer behöver göras på det, innan det kan tas i drift. Hur organiseringen av underhåll, service och drift av loket ska ske är ännu inte ordnad.
- § 4 Staffan P påtalade att för långväga gäster är "Ångdag" på söndagar misslyckat, för då vill folk ägna sig åt familjeliv och att en stor del av dagen måste ägnas åt hemresan. Efter livlig diskussion beslutades att utställning och körning för långväga gäster skulle ske på lördag, men att utställarna gärna får ställa ut även på söndag. "Annonsering" för allmänheten skall endast ske till söndag.
- § 5 Ungdomsverksamhet: Till den 8 juni har ungdomar mellan 6 till 13 år inbjudits till Sandlidsbanan för att introduceras i miniatyrjärnvägshobbyn. Det är tänkt att barnen skall få vara "stins", växla, köra batterilok med mera. Någon demonstrerar ånglok för barnen. Förslag framkom att göra en demonstrationsbild på ett ånglok i genomskäring. Sista anmälningssdag för ungdomarna till introduktionsdagen är 31 maj och ett diplom skall delas ut till de ungdomar som deltagit i introduktionsdagen. Det kostar inget att vara med. Medlemmar uppmanas medverka i introduktionsdagen den 8 juni, med vad de är kunniga på och vill lära ut.
- § 6 Ordföranden informerade om att de nya biljetterna skall vara gula för barn och rödorange för vuxna.
- § 7 Mötet avslutades.

Karl-Gustav Ryberg / ordförande

Kalle Karlsson / sekreterare

LEGENDER OCH SKRÖNOR OM SANDLIDSBANAN

Den nye lokföraren — av Johan Kresser © 2002

– Titta ser du ljuset uppe på Sandlidsbanan? Det är någon som kör där uppe, ljuset rör sig!

Två av våra medlemmar var en kväll på hemväg från Göteborg och passerade Rustansbergs station nere på motorvägen.

– Vi åker dit så får vi reda på vem som är där!

Sagt och gjort, väl framme parkerade de bilen och gick in på banan. Allt var tyst och lugnt, ingen annan människa fanns att se, inget tåg, inget lok.

– Vad kan det ha varit som vi sett? Folk har ju hört ånglok köra här på kvällar och nätter i flera år och sett tända tåglyktor, precis som vi. Mystiskt! Rena rama spöktåget! Nu åker vi hem!

En tidig vårdag var det så dags för tåγκörning — en mindre grupp barn med föräldrar skulle åka. Jag var där i god tid för att hjälpa Bengt och för att ta fram vagnarna m.m.

När jag kom fram till Sandlid C möttes jag av glada barn: –Vi har redan åkt, många gånger! sa de förtjust. En av föräldrarna förklarade att det var så gott väder att de åkt hemifrån tidigare för att kunna fika vid banan. Men när de kom fram stod tåget redan klart för avgång, så barnen blev jättegglada att få åka med en gång.

– Var är tåget nu? frågade jag.

– Lokföraren sa att han behövde mer vatten i locket, så han åkte åt det hållet och skulle snart vara tillbaka. Hon pekade åt väster — men, vår vattenhäst är ju åt andra hållet tänkte jag.

Vi väntade, ingen Bengt återvände. Hade det hänt honom något? På genvägar skyndade jag mig genom hela spårområdet, inget lok och ingen Bengt fanns att se. Eftersom vagnhallen var stängd och låst hämtade jag nycklarna, låste upp och fann att alla vagnarna tycktes vara på plats inne i hallen.

Jag återvände till de nu fikande passagerarna och frågade dem hur lokföraren såg ut. Barnen pratade i munnen på varandra:

– Han hade gröna kläder, å en grön hatt, å han var nog jägare.

– Han hade ingen bössa å ingen hund heller.

– Han hade skägg å han var gammal.

– Vagnarna såg roliga ut, dom hade inga hjul.

– Nä, dom hade skidor, de såg ja.

– Sa han vad han hette? frågade jag.

– Julle hette han, vilket roligt namn och så såg han snäll ut! sa en flicka.

– Det stod Rhen-Expressen på loket, sa en mamma, Julle sa att ombyte förnöjer. Han hade övningskört i flera år nu, så nu var han klar att försöka glädja alla barnen på annat sätt.

Just då hörde jag en bil signalera vid infarten. Det var Bengt som anlände och påkallade uppmärksamhet.

– Johan vill du va bussig o hjälpa mig å lossa loket, bad han, det skall bli roligt att få köra tåg igen efter den långa vintern.

Ni har nu säkert listat ut vem Julle, den nye lokföraren på Sandlidsbanan, är!!!

JK

Här är några bilder från vår resa till Train Mountain



ETT BESÖK PÅ VÄRLDENS STÖRSTA LIVESTEAM-ANLÄGGNING TRAINMOUNTAIN I CHILOQUIN OREGON USA

Under slutet av maj månad i år sumpade jag Medlemmarnas Dag, men jag hade goda skäl för att utebli. Åke Gustafsson och jag besökte nämligen Trainmountain, världens största livesteam-bana.

Erik Kammeyer var där under IBLS-mötet år 2000. och enligt vad han sade var det mycket intressant. Jag kan bara skriva under på detta med hela mitt hjärta. För övrigt har jag de bästa hälsningar till dig Erik från Pat Durand och de övriga ”pojarna”, de sa att ni haft en fin och rolig tid tillsammans.

Åke och jag var där i tretton dagar och hann med allt vad man kan göra i en litet samhälle på 700 invånare, nämligen att se lite på omgivningarna och arbeta på banan. Över en dator på byns bibliotek hade vi via Hotmail full kontakt med våra kära i Sverige. Obegränsad tillgång till e-post och gratis var det i alla lägen. Helt suveränt.

Allt var stort, banan lång och 7 5/8” bred, loken stora och vagnarna många, talkottarna var stora som meloner och barren 30 cm långa. Det var något att hålla efter med krattan.

Arbetsveckan gick med olika sorters arbete allt ifrån att delta i verkstadens vagnbyggen till spårjustering och växelunderhåll. Man har åtskilliga kilometer färdigbyggda spårlängder raka såväl som i olika radier liggande tillsammans med ett femtiotal olika växlar färdiga att tas i bruk vid de pågående ut- och ombyggnaderna. Imponerade!

Vi träffade en hel del mycket trevliga och framför allt roliga typer, som liksom vi hade en otrolig järnvägsjargong i umgänget. Man tog hand om oss och inbjöd till gemensamt arbete under arbetsveckan så att vi kände oss mycket välkomna med en gång.

Det blev många diskussioner om lok, körteknik och spårläggning under tiden fram till mötet under fredag, lördag och söndag. Jag har tagit en hel del kort som jag skall lägga ut på hemsidan när jag får tid nu under semestern.

Banan är som sagt lång och ett varv runt huvudslingan tar dig ut på en tur 20,5 km lång. Tillhörande bispår/stickspår är 15,3 km vilket gör en total spårlängd av 35,8 km.

Sex broar med en total spännvidd på 42 meter ligger på området.

Här finns även fyra tunnlar med en sammanlagd längd av 163 meter.

När det gäller påeldningsplatser finns det två stycken. Den ena har 24 spår med 26 uppställningsspår samt två el-hydrauliskt höj- och sänkbara traverser för av och på lastning. Den andra ligger runt en 10 meters vändskiva och har 32 spåranslutningar vilka var och en har tre uppställningsspår.

Spårplanen är uppbyggd så att man kan välja att köra kortare eller längre turer redan när man ger sig ut från Grand Central Station. Utefter spåren finns det på många ställen sidospår att växla in på om man behöver ta en paus eller fylla på/av vatten. Här och där finns det möjligheter att korta av ett långt varv och gena över till närmsta återtåg.

All trafik går för närvarande i en riktning och man behöver inte vara rädd för att kollidera med ett mötande tåg i en kurva. Alla tåg måste emellertid ha en konduktör eller tågmästare längst bak i tåget så att man kan varna efterföljande tåg om man måste stanna ute på linjen.

Banan innehåller rejäla höjdskillnader och jag noterade ett högsta värde på 3,29%. Totalt tror jag man för närvarande har 25–30 meter mellan högsta och lägsta punkten. En rejäl modern uppmätning och kartläggning av området är på gång.

Under en dag filmades diverse lok med vagnar när de stänkade uppför den branta stigningen eller in och ut ur en av tunnarna. Det gick till så att lokföraren satte tåget i rörelse med lämplig fart samt hoppade av. Filmningen skedde alltså utan att man såg en människa i bild. Därefter stod en annan pålitlig lokförare och såg till att tåget stoppades i tid. Det blev mycket realistiska bilder. Jag har fått en CD med alla kort och filmsnuttar inbrända och efterhand kommer de bästa att visas på nätet. Två kan man se på adressen: www.trainmountain.org klicka på video clip. De övriga kan ses på: www.discoverlivesteam.com/video_clips/A-video_clips.htm

Jag fick tillfälle att köra både motorlok och två ånglok under vistelsen, så det var mycket givande för mig. Motorloket körde jag under nästan en hel dag då vi transporterade rälslängder på flatvagnar ut till spåren där utbyggnad skulle ske. Tomma flatvagnar hämtades hem och nya spårlängder lastades och placerades på upplagsplatsen eller på sidospår vid utbyggnaden. Eftersom banan var så lång tog det ganska lång tid att komma fram till rätt plats med lasten och ett intrikat växlande pågick hela tiden.

Ett av ångloken var propaneldat, vilket var lättkört, smidigt, osmutsigt och det lät inte som en varmluftsballong. Det andra var eldat med dieselolja, vilket var mera svårhanterligt och luktade pyton, men vissa lok var ju faktiskt oljeeldade i original. Att man då använder diesel istället för råolja gör ju inte så mycket, eftersom loken ju är byggda i skala och råoljan inte fungerar i denna skala.

1 ½ timmes körning på förmiddagen, lunch och sedan ytterligare 1 ½ timme utan att någonsin köra på samma spårslänga mer än en gång, visar att spårplanen är väl planerad. Detta är en fantastisk anläggning som jag gärna kommer tillbaka till.

Ett besök kan varmt rekommenderas.

Sir George OBV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

Gröna Ordboken

KONSTGÖDSEL — sådan sk-t som många har på väggarna.

PERSILJA — pratas av folk som dillar.

KRASSLE — sjukskriven grönsak.

SLANGGURKA — folklig benämning på gurka, ursprungligen från Södermalm.

SLANGLÖS GURKA — gurka man inte behöver pumpa.

PUMPA — grönsak man inte behöver gurka.

KÅLROT — roten till allt rotmos.

PALSTERNUCKA — ensamstående grönsak med snipigt utseende.

RÖDBETA — grönsak som fått på truten, även kallad minnesbeta.

SPARRIS — ett slags stängel som vägrat bodybuilda sig. Serveras med rört smör.

RÖRT SMÖR — smör på gränsen till att falla i gråt.

RÄTTIKA — korrekt grönsak.

Ärligt knyckt från Kjell Swanberg, Marginalen i SvD 7 april 2002

Länk till ett intressant lokbygge i Finland:

<http://www.saunalahti.fi/~animato/3003/js.html>