

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLE TJÖTAR

Så har vi nu fått vänja oss vid att skriva ett nytt årtal igen, 2003, julpyntet är troligen undanlagt och vi är inne i den vanliga vardagslunken igen.

Jag har varit över till England och bland annat varit på utställningen THE MODEL ENGINEER EXHIBITION i Sandown Park. Ett evenemang som är lika etablerat i model engineer-kretsar, som tidskriften MODEL ENGINEER. Den för över 100 år sedan bildade samanslutningen The Society of Model and Experimental Engineers, SMEE, stod bl. a. för en serie föreläsningar om sådant, som tillverkning av kolvringar, varmluftsmotorer, vakuumbromsar etc. Bland de utställande föreningarna fanns Arthurs och ”min klubb”, SUTTON MODEL ENGINEERING CLUB. Allt tänkbart i model engineering fanns att titta på, fungerande turbopropmotorer, klockor, allehanda förbränningsmotorer, lokbyggen i olika skalor etc. Jag såg bland annat ett fantastiskt 7 1/4” Britannia-bygge. Så fanns det en oändlig mängd försäljare av maskiner, nya och begagnade, samt allehanda material. Trots sin storlek och omfattning kändes det väldigt familjärt. Alla hjälper en model engineer-kollega. Jag kom, med lite hjälp, över boken The Model Engineer’s Handbook av författaren Tubal Cain, pseudonym för model-engineerfantasten Tom Walshaw. Den vänskap som model engineering skapar är den röda tråden i boken Trustee from the toolroom, (En helt vanlig man) av Nevil Shute. En läsvärd bok som jag rekommenderar, läs gärna på originalspråket.

För att arvet skall leva vidare är det viktigt att ungdomen tas om hand och välkomnas i vår krets. Utöver slaggravsutbyggnaden och liknande är detta – att intressera yngre för hobbyn – det viktigaste vi har att syssla med fram över. Jag kommer att ta kontakt med några av er för att få hjälp vid det arrangemang som TAG & SPÅR I VÄST, där vi ingår, anordnar under ”Nostalgimässan” i Göteborg.

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

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2002

Årsmötet som avhölls i Borås Kulturhus den 16 februari 2002, samlade sexton medlemmar.

Till ordförande omvaldes Karl-Gustaf Ryberg.

Till ordinarie styrelseledamöter omvaldes Bengt Pettersson och Göran Rosén.

Till suppleanter omvaldes Pär Ryberg och nyvaldes Gustav Mitlöhner.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

<i>vice ordf</i>	Bengt Pettersson	<i>sekreterare</i>	Göran Rosén
<i>kassör</i>	Gunnar Lindberg	<i>ledamot</i>	Bengt Andersson
<i>suppleant</i>	Gustav Mitlöhner	<i>suppleant</i>	Pär Ryberg

Styrelsen har under verksamhetsåret hållit fyra protokollförda sammanträden, ett extra ordinarie styrelsemöte per telefon samt dessutom har ett allmänt medlemsmöte hållits i samband med medlemmarnas dag.

Medlemsbladet BMÅS-NYTT har utkommit med fyra nummer.

Sällskapets arbetsdagar om våren var som vanligt besökta av ett fåtal idogt arbetande medlemmar.

Medlemmarnas dag avhölls 25 maj och var välbesökt av både medlemmar och övriga.

Den 8 juni hade vi ordnat en dag för att försöka få ungdomar att besöka vår anläggning. Satsningen slog tämligen väl ut och de besökande fick provtjänstgöra som "växlare, stins och lokförare" m m.

Årets trafikdagar samt övriga körningar för dagbarn och skolor förlöpte i god ordning.

Ångdagen den 3 augusti avhölls på sedvanligt sätt med tät tågtrafik och Modellteknisk förenings i Borås utställning av tekniska modeller i tältet. Allt var som vanligt mycket uppskattat. Likaså var kvällens gastronomiska övningar mycket trevliga. Trafikdagen den 4 augusti var även välbesökt.

Det under året inköpta lokomotivet Rob Roy har övertagits av våra nya medlemmar Thomas och Henrik Berg. De håller nu på att renovera loket för att kanske kunna provköra det till sommaren.

I gengäld har sällskapet av Astrid Loricks dödsbo fått inköpa ångloket Bridget, vilket byggdes av Sten Lorick, en av Bmås grundare och välgörare. Loket kördes senast vid lokparaden på medlemmarnas dag 1992. Loket befinner sig för närvarande hos sekreteraren för iordningställande och kommer att trafikera vår anläggning till våren.

Efter körsäsongen vidtog avrustning av verksamheten och de gamla vanliga entusiasterna tog glatt itu med höströjning.

Årets verksamhet har lockat följande att ansöka om medlemskap i vårt sällskap och styrelsen har beslutat invälja följande 21 sökande som nya medlemmar:

Amoson	Jonas	Sädesbingen 52	46161	Trollhättan
Aronsson	Kjell	Nämndemansgatan 55 B	50445	Borås
Bengtsson	Patrik	Backabo 25	51890	Sandared
Berg	Henrik	Sankt Olofsgatan 26	41728	Göteborg
Berg	Thomas	Sankt Olofsgatan 26	41728	Göteborg
Enell	Urban	Prästgårdsliden 12 E	57545	Mjölby
Hagert	Yngve	Papegojas väg 22	52232	Tidaholm
Högberg	Sig	Slåttervägen 20	44734	Vårgårda
Johansson	Björn	Fiolgatan 8	42141	V. Frölunda
Johansson	Hans	Turkosgatan 15	42150	V. Frölunda
Jonsson	Peter	Huluäng 7 B	55629	Jönköping
Lagerström	Bengt	Mellomgårde 14	51792	Bollebygd
Larsson	Gunnar	Olserödsgatan 56	44242	Kungälv
Löfsved	Per	Flistad Backgård	59076	Vretakloster
Lööf	Anders	Nätered	56292	Mullsjö
Lööf	Christina	Nätered	56292	Mullsjö
Nevander	Carin	Olof Strålegatan 9 B	41473	Göteborg
Nevander	Thomas	Olof Strålegatan 9 B	41473	Göteborg
Novik	Anders	Allégatan 60	50337	Borås
Persson	Svante	Kungskullavägen 10	51196	Berghem
Prangeröd	Pål Espen	Haslivej 4	1746	Skjeberg, Norge
Rejare	Stefan	Gestravägen 16	56146	Huskvarna

IN MEMORIAM

Vår medlem Anders Hässler avled den 8 november 2002. Budet om Anders bortgång spred förstämning och saknad bland oss alla. En stor Livesteam-entusiast och engagerad medlem i vårt sällskap har lämnat oss.

Anders var en gudabenådad musiker med underbar och underfundig humor samt stort tekniskt kunnande. Detta visade sig ofta under våra möten, då han med sin lilla fina Tich med vedkorgar och vattenspann, tuffade runt mellan Sandlid och Rustansberg.

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

Göran

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE ÅR 2003

Härmed kallas alla medlemmar i Borås MiniaturÅngloksSällskap till årsmöte lördagen den 15 februari år 2003 klockan 11:00 i Vävarsalen, Boråskulturhus.

Årsmötesförhandlingar i enlighet med bifogade förslag till dagordning.

Önskar medlem ställa motion till årsmötet, vore styrelsen tacksam om vederbörande, torde inlämna densamma till sekreteraren, senast fredagen den 31 januari, så att styrelsen må ha möjlighet att förbereda frågan, i de fall sådant erfordras.

MEDLEMSKAP ÅR 2003

Från årsmötet den 16 februari 2002 står följande beslut fast för kommande verksamhetsår.

§ 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att bibehålla oförändrad medlemsavgift för år 2003. Således gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övrigt familjemedlemskap, i de fall dylikt önskas, av SEK 50:–.

Föreningens postgiro har följande nummer 13 09 55 – 8.

Med denna utsändelse följer en inbetalningstalong för år 2003 till de som ännu inte betalt sin årsavgift. Skicka gärna in avgiften snarast, så att detta inte glöms bort och framför allt, glöm nu heller inte av att skriva ditt namn på blanketten, eftersom det annars blir svårt, för att inte säga omöjligt, för oss i ställverket, att få reda vem som har eller inte har betalt.

Med BMÅS-NYTT Nr 2 år 2003 följer medlemskort till de som då har betalt sin avgift. För övriga, som inte betalt, kommer ytterligare ett inbetalningskort.

De ordningsamma och i bangården arbetande järnvägstjänstemän, vilka redan ha erlagt kontingent, äro utmärkta medelst siffran 03 å adresslappen å sista sidan i denna publikation.

Medlemmar som härefter har betalt sin medlemsavgift, dock senast en vecka före Medlemmarnas Dag, kan, under mötet, avhämta sitt medlemskort å plats, mot uppvisande av kvitto. De som ej betalt sin kontingent från och med maj månads utgång kommer att avföras från medlemsregistret och kommer därför ej heller att erhålla vårt, som det sägs, eminenta informationsblad BMÅS-NYTT.

För att återupptaga ett eventuellt förgånget medlemskap i sällskapet (inom rimlig tid – ca ett år), erfordras ny skriftlig ansökan tillsammans med kopia å kvitto på inbetald medlemsavgift.

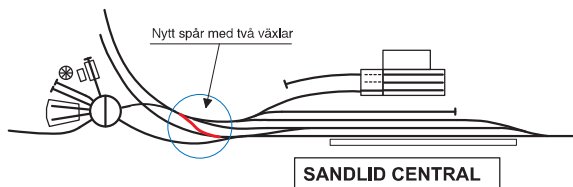
FÖRSLAG TILL DAGORDNING.

1. Mötets öppnande.
2. Godkännande av dagordningen.
3. Val av ordförande för mötet.
4. Val av sekreterare för mötet.
5. Val av två rösträknare.
6. Fråga om mötets behöriga utlysande.
7. Styrelsens årsberättelse.
8. Balansräkning.
9. Revisorernas berättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Budget för år 2003.
12. Medlemsavgift för år 2004.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 2003.
14. Val av två ordinarie ledamöter under 2003 — 2004.
15. Val av två suppleanter under 2003.
16. Val av två revisorer under 2003.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 2003.
18. Inkomna motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 2003 Förslag: 24 maj.
21. Ångdagen 2003 Förslag: 9 augusti.
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

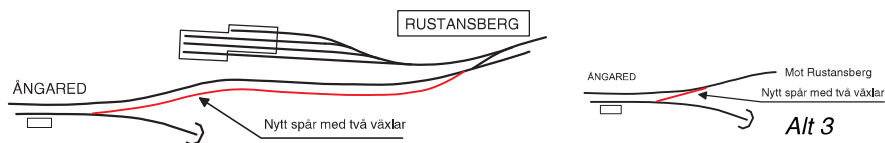
HÖGTRAFIK PÅ SANDLIDSBANAN — FÖRSLAG PÅ KAPACITETSÖKNING

Solen står högt på himmeln och långa köer med förväntansfulla resenärer står och väntar på att få åka tåg. Ångloken pustar och stånkar tjänstvilligt runt på banan med täta avgångar. Efter att ett tåg med slutdestination sandlid C rullat in på spår 1, backas ett nykolat ånglok sakta in från vändskivan, redo att baxa ut ett nytt fullastat persontåg på linjen mot Rustansberg.

Den mest hängivne unge tågentusiast kan lätt känna att väntetiderna blir för långa. Vore det inte önskvärt att försöka göra något för att minska väntetiderna? Tanken har då slagit oss att ”dubbelspåret” på sträckan Sandlid — Ångared ej kan utnyttjas för riktig dubbelspårstrafik, med uppspår respektive nedspår, vilket får till följd att ett av tågen får vänta på tågmöte i Rustansberg. Visserligen är det trevligt för resenärerna att höra Börje Hedberg berätta om Sandlidsbanan, men en avkortad restid innebär en mångdubbelt avkortad väntetid. Kanske åtskilliga resande kommer att göra fler resor ifall de slapp vänta så länge? Hur skall detta nu åstadkommas? Jo, genom att som ovan nämnts bedriva riktig dubbelspårstrafik mellan Sandlid C och Ångared/Rustansberg vilket skulle kräva inläggning av växlar enligt fig 1 och fig 2.



Figur 1: Sandlid C med föreslaget alternativ på utbyggnad inringade.



Figur 2: Rustansbergs utfart med nytt spår vid pilen.

Vi förordar alternativet enligt fig 2, utbyggnad av dubbelspår mellan Rustansberg och Ångared, då detta ger störst kapacitetsökning. Alternativ 3 är en enklare lösning bestående av ett växelpar i Ångared, så att tåg mot Sandlid C kan gå in på ”nedspår”. När nu alla tåg mot Sandlid C kommer på nedspår, behövs ett extra växelpar på Sandlid för att tåg med avstigande passagerare skall kunna gå in på spår 1, för bekväm och säker avstigning. Hur kommer sig då att detta leder till en kapacitetsökning? För att lättare svara på frågan beskriver vi här tågrörelserna vid högtrafik med hjälp av figur 3.

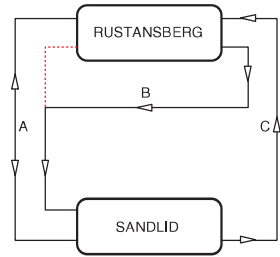
Figur 3:

A: Ytterspår Sandlid – Rustansberg.

B: Rustansberg – Sandlid över Brittensbro.

C: Sandlid – Rustansberg över Sorkebo.

Skissen visar hur spår B och C används för enkelriktad trafik mellan Sandlid och Rustansberg, medan spår A används för dubbelriktad trafik. Vi betecknar här riktning *från* Sandlid *mot* Rustansberg med ett plustecken, samt motsatt riktning med ett minus. En typisk resa en het trafikdag följer följande mönster: (A+, B–, C+, A–). Här ses att sträckan A är dubbelt så belastad som övriga sträckor, och detta är ett problem, då trafiken är dubbelriktad. Med den föreslagna utbyggnaden kan sträckorna i stället vid behov trafikeras enligt mönster: (A+, B–, C+, B–). Här belastas istället sträckan B dubbelt, vilket ger mindre problem eftersom trafiken är enkelriktad. Dock uppstår behov av att bevaka förgreningsväxeln eller växelparet vid Ångared.



Urban Enell och Jonas Amoson

SMÖRJNING AV SKRUVFÖRBAND I VARMA ZONER Å ÅNGLOK

Följande är uppsnappat från ett flertal av diskussionsdeltagarna på Live-Steam-listan.

Jag är en varm förespråkare av en blandning av grafitpulver och cylinderolja. Mycket grafit och en eller två droppar olja för att få en pasta som låter sig anstrykas med pensel. Lägg en rågad matsked med låsgrfit i en liten burk med stor öppning (exempelvis en barnmatsburk) och rör i oljan. Detta rörande kan ta en viss tid innan pastan blir jämn.

Varje gänga i varma zoner å ånglok, vare sig det är bult, rör eller annat förband, bestrykes med pastan. Användes med förkärlek i sotskåpet, eldstaden och alla ångförband. Fungerar även utomförordentligt bra tvättpluggarna i ångpannan. Inga som helst problem med att lossa skruvförbanden.

Denna pasta bygger inte på i gängan som andra kärvningsmotverkande blandningar, vilka kunna ge problem vid återmontering av detaljerna.

Ytterligare en bra användning är som behandling av sotskåpets utsida istället för bemålning med färg. Ytbehandlingen bränns inte bort och ser mycket elegant ut. Sotskåpet får en mörkt grå färgton, vilken när som helst kan bättras på vid behov.

GR

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

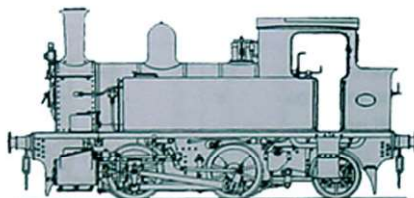
B FÖRENING- BREV

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

BRIDGET

Detta lilla fina lokomotiv byggdes för drygt tio år sedan av en av föreningens grundare nämligen Sten Lorick.

Sten gick bort i april 1995 och hustrun Astrid avled i augusti 2001.



Loket kördes av undertecknad vid lokparaden på Medlemmarnas dag år 1992, eftersom Sten själv var förhindrad att närvara. Veckan efter hämtades loket hem till Skara och har mig veterligen inte körts sedan dess. Då loket var placerat i makarna Loricks vardagsrum har det stått varmt och ombonat och är i skick som nytt.

Från Astrid Loricks dödsbo har nu vårt sällskap, BMÅS, fått inköpa loket tillsammans med en åkvagn. Denna är av samma typ som den Gunnar Lindberg byggde till sin Railmotor. Bridget med vagn skall kunna komma i drift till vårens övningar, om inget oförutsett inträffar.

Loket och vagnen är mycket fint byggda och i synnerligen gott skick, eftersom de hitintills inte rullat många kilometer. Sten hade ordnat med en gasolbrännare som värmdes i eldstaden, så att allt är rent och fint och helt "osotat". Om man skulle vilja använda gas som drivmedel i fortsättningen, måste man emellertid för bästa funktion bygga om hela asklådan och detta skulle innebära mycket arbete. Vi kommer därför att elda med kol i fortsättningen, förhoppningsvis med den renaste antraciten vi har, för att inte sota ner allt för mycket. Ett mycket noggrant ren- och underhållningsarbete fordras om loket skall behålla sin kvalitet.

För närvarande har jag loket i min verkstad för smärre justeringar och iordningställande inför årets trafik.

Göran