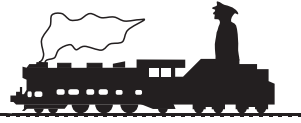
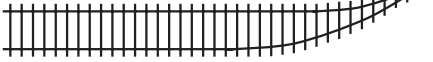


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FÖRSTA OCH ANDRA SIDA

Så var en händelserik trafiksäsong över. Hösten har anlänt och vi har även fått känna på vintern med köldrekord i oktober.

I våras, när det var dags att sätta igång med byggandet av den nya slaggraven, såg det ganska hopplöst ut. Grävaren som lovat att gräva för oss hade problem med sin maskin, så en annan kallades in. När han var klar såg det ut som rena slagfältet. De utgrävda massorna låg på totalt fel ställe. Inför medlemmarnas dag lyckades vi få hjälp av ytterliggare en maskinägare att få undan det värsta. Under några intensiva arbetsdagar ställde flertalet medlemmar upp och såg till att byggandet fortskred och till Ångdagarna var den nya slaggraven i bruk. Mer hade faktiskt blivit färdigt än vad som tänkts från början. Saker och ting föll på plats tack vare allas hjälp och initiativ. Men trots att alla de tre spåren för påeldning blev klara, uppstod det kö, men endast en kort stund. Minns

jag rätt var det fem lok som var påeldade när vi hade vår lilla Champagne-invigning. Att satsningen var rätt råder ingen tvekan om. Nu kan de som vill titta lite närmare på loken komma åt ordentligt utan att det blir trångt.

BMÅS visar även upp sig utanför hemmaplan. Vårt deltagande på Nostalgimässan, genom Spår & Tåg i Väst, är etablerat och uppskattat. >>



Två så kallade stationer i arrangemanget Juniortåg, ansvarar vi för och bemannar med BMÅS-medlemmar. Vår utställningsmonter finns på plats vid både vår och höst. Vid höstmässan var temat vagnbygge. Gunnars kylvagn och tendervagn var utställda. Snappade upp följande från ett par där hon först fick ögonen på vår monter: ”Nu börjar det likna tåg. De där små sakerna som du håller på med kan ju inte användas till något nyttigt. Det går säkert med det här. För matvaror, står det. Finns det mat i vagnen?” ”Ja, naturligtvis”, svarade jag, ”det finns plats för 40 flaskor, men jag har endast 25 stycken eftersom min lunch också måste ha lite plats.” När jag öppnade locket och visade att det även var kyla i vagnen, kom kommentaren. ”En sådan järnväg skulle du ha istället, tänk att kunna ha kall öl med vid arbetet utefter banan.”

Vid Järnvägmuseets dag i Gävle fanns vi också på plats med en ”station” i Juniortåg-vagnen framme vid Gävle C. Till våren är Spår & Tåg i Väst, där vi ingår, inbjudna till Banmuseet i Ängelholm. Hoppas vi kan närvara även då. Tanken är att vid de båda museerna visa upp konceptet som arbetats fram av Rutger Friberg och används av Spår & Tåg i Väst för andra klubbar med järnvägsinriktning. Att klara av rekrytering för att säkra framtiden och återväxten inom hobbyn är viktigt och något som många kämpar med.

Under vintern skall jag göra en del jobb med vår vändskiva. Den har varit i bruk sedan utställningen Tåg 62, och behöver ses över igen. Det gjordes en renovering för ett antal år sedan men det är dags igen. Till våren får vi göra om vändskivesargen, den är i upplösningstillstånd. Har tänkt mura den nya sargen av cementsten samt att gjuta en cementgrund. Passar även på att flytta ut staketet på skivan så den blir bredare. Det finns hela tiden något som skall underhållas och förbättras på en levande järnväg.

Tack alla som har deltagit under säsongen och gjort den till ett trevligt minne. På återseende vid banan till våren igen, för nya krafttag och trevlig järnvägstrafik.

*Tågledare och TKL Sandlid C
Karl-Gustav Ryberg*



ÅRETS STATISTIK FRÅN VANLIGTVIS VÄLUNDERRÄTTAT HÅLL

<i>Trafikdag</i>	<i>25/5 2003</i>		
Antal resande:	212		
Antal tågavgångar	15		
70000	6	JOC 1	GR 5
70004	9	BJ 4	AL 5
<i>Trafikdag</i>	<i>8/6 2003</i>		
Antal resande:	211		
Antal tågavgångar	14		
70000	7	PR 3	GR 4
70004	7	BJ 2	AL 5
<i>Trafikdag</i>	<i>13/7 2003</i>	<i>+24° C</i>	
Antal resande:	437		
Antal tågavgångar	27		
70000	10	PR 4	GR 6
70004	7	BJ 7	
P&G	7	GL 7	
K 14	3	TB 3	
<i>Trafikdag</i>	<i>10/8 2003</i>	<i>+28° C, Badväder</i>	
Antal resande:	377		
Antal tågavgångar	28		
70000	9	BB 4	GR 5
70004	9	BJ 3	AL 6
P&G	5	GL 4	KK 1
K 14	4	TB 4	
Jessie	1	PR 1	
<i>Trafikdag</i>	<i>7/9 2003</i>	<i>+20° C</i>	
Antal resande:	408		
Antal tågavgångar	24		
70000	8	PR 8	
70004	9	BJ 4	LT 5
P&G	2	GL 2	
Santa Fee	5	GL 5	

Totalt under året 2 705 resande, meddelar *Johan Kresser* som härmed har sålt tågbiljetter på Sandlidsbanan under 20 säsonger med start den 26 maj 1984. 

Det finns inte många ljud som är så intressanta som en knackning på dörren.

Angående en inbiten fågeljägares inköpsresa till Helsinör i Danmark, kan det nämnas att där finns intet annat att skjuta än höglackade fasaner.

FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

40-års 7¼"-historia samt banans rullande materiel, nedtecknad av Karl-Gustav Ryberg.

Del 6 — BMÅS firar tioårs jubileum.

Samhället Rustansberg, runt ångsågen, har nu växt sig så stort, att man ansett det vara nödvändigt att bygga en skola under året 1990.

Föreningens styrelse beslutar att köpa tre växlar från en engelsk firma att använda på bangården framför vagnstallet.

I början av juni kom Stig Claesson med sitt nybyggda lok *Britannia*. Bygget pågick från februari 1986 till april 1990, mer än 8000 timmar – fem timmar om dagen under drygt fyra års tid. Loket är byggt efter livesteam-ritningar av Dick Stockings.

Förebilden till Stigs modell är det första av loken i en serie på 55 lok, klass 7 med hjulställning 4-6-2, vilka byggdes och blev färdiga för leverans under åren 1951 till 1954. För att bygga loken så rationellt som möjligt användes redan färdiga standarddelar, som cylindrar, hjul, boggier och liknande. Loken var inte särskilt omtyckta av lokpersonalen då takhöjden i hytten var knapp och loken inte hade någon bra gång i spåret. *Britannia* har Nr. 70000 och levererades till British Railways i januari 1951 och togs ur trafik i juni månad 1966. Loket är ett av de två som finns bevarade i dag. Det andra är det lok som sist togs ur tjänst, Nr. 70013, *Oliver Cromwell*, vilket levererades i maj 1951 och togs ur tjänst i augusti 1968.

De i England beställda växlar anlände i mitten av juli och arbetet med bangården vid vagnstallsbygget kan fortsätta.

Borås Miniaturångloksällskap firar sitt tioårsjubileum under de årliga *Ångdagarna*. Innan trafiken startade hölls en parad med de fordon som denna dag fanns på banan. Kvällen avslutas med baluns i Hultafors stationshus.

Dressinen har nu fått sin sjätte motor, en ny Honda på 2,2 hästkrafter. Två begagnade gräsklipparmotorer tog slut under byggåren samt under den första trafiktiden. När hösten kom var grunden till vagnstallet klar och så även bangården framför.

Sveriges television besöker BMÅS och spelar in film under en hel dag i september för ett inslag som ska vara med i Sven Wingårds program Sigma under våren.

Antalet resande med tågen under 1990 års trafik var 2 600.

Den andra blå personvagnen, byggd av Stig Claesson med hjälp av Bengt, Gunnar och Jan, anlände till banan på försommaren 1991.

Till Ångdagarna, i slutet av maj månad, kom Anders Hässler med sitt nya lok, en försvenskad *TICH*. Namnet är skotska och betyder "den lille". Loket är emellertid

dubbelt så stort som förebilden, som konstruerades som livesteam-lok för 3½" spårvidd. "Curly" Lawrens, signaturen LBSC, konstruerade detta som ett nybörjarlok. På senare tid har det skalats upp till både 5" och 7¼" spårvidd. Efter att loket kom i Anders ägo 1990 påbörjades ett renoveringsarbete då det befanns vara ganska så slitet. Med Bengt Janssons hjälp försågs loket med nya hjulringar av etablerad 7¼"-standard. Anders gjorde även en ny överbyggnad som gav loket dess svenska utseende, om man bortser från skorstenens kopparring samt åtgärdade det värsta glappet i slidrörelsen.

Det Andrénska vagnstallet växte fram under sommaren och i god tid före ångdagarna var byggnaden klar. En verklig prydnad med fina detaljarbeten. Det har nu även blivit ytterligare två öppningar för lok i containern och framför dessa dörrar löper en tvärgående travers. Dessa saker tillsammans har i hög grad underlättat hanteringen av den rullande materielen.

Under 1991 års säsong trafikerade 2620 resenärer med tågen.

Innan säsongen 1992 hade börjat, nås vi av meddelandet att vännen Stig Claesson har avlidit. Vinterns arbete för några av medlemmarna har varit att tillverka hus som föreställde en mekanisk verkstad. Den fick namnet *Nordkrokens Mekaniska* och var tänkt som en kul grej för Stig, hans verkstad hette ju så. Inuti huset sitter reläer som kontrollerar den tågstyrd vägskyddsanläggningen. När tåget kommer blinkar det rött för vägtrafiken och ringer som varning för annalkande tåg. Säkerheten vid flertågs- trafik ökar ytterligare när infartssignaler sätts upp vid Sandlid Central.

Under Ångdagarna har Sven-Åke Grönvald med sig sitt tanklok av typ S 13 och sin mycket prydliga modellpersonvagn C3c. (*Under denna tidnings pressläggning har vi erfärat att Sven-Åke nyligen har avlidit. GRn*)

Vagnen är den klassiska med en grindförsedd veranda i vardera ändan. Ramen är av stål, långbalkarna är fyrkantrör som kluvits på längden med bågfil. Lagerboxarna är gjutna av brons i Sven-Åkes eget hobbygjuteri och de är försedda med kullager. Bladfjädrarna är tillverkade av 1 mm fjäderstål. Vagnkorgen är byggd av plywood och taket av furulister, som basats i ändarna för att få den rundade formen. Vagnen är försedd med lampor invändigt, så att den kan köras upplyst, det finns även en fungerande skruvbroms.

Miniaturångloket av typ S 13 har Sven-Åke både konstruerat och byggt själv. Det har hjulställningen 2-6-0. Det som skiljer S 13 från ett vanligt S-lok är bland annat hjulställningen som för S är 2-6-2, alltså saknas löpaxeln i hyttändan och kolförrådet är mindre hos S 13. S-typen konstruerades för att kunna gå lika fort åt båda hållen (80 km/t) och lämpade sig särskilt bra på banor där tid sparades genom att man slapp vända loket vid ändstationerna. Om S 13 hade samma egenskap vet jag inte.

Förebilden till detta lilla tanklok tillverkades av Nydqvist & Holm i Trollhättan. Endast två lok byggdes, ett 1912 och ett 1918. De beställdes till den skånska privatbanan *Böringe-Östratorps Järnväg, BÖJ*, där den huvudsakliga uppgiften >>

var sockerbetstransporter på den 22 km långa banan. Det år 1918 tillverkade loket var Sveriges sista nytillverkade tanklok för normalspår med hjulställningen 2-6-0. Den högsta tillåtna hastigheten var 65 km/t. Loken skrotades 1954 och 1955.



Minityråloket överensstämmer i stort sett med originalet vad huvudmåttén beträffar. Ändringar har dock gjorts vad gäller ångpannans konstruktion och höjdläge samt åtskilliga andra ändringar och förenklingar vad gäller konstruktion och detaljer. Detta för att dels anpassa loket för drift på miniatyrjärnväg och dels för att byggtiden inte skulle bli orimligt lång. I loket ingår 22 detaljer av gjutjärn. Av dessa är de båda cylindrarna och de sex stora drivhjulén gjutna av N. Spinks gjuteri i Chesterfield, England. De övriga 14 detaljerna göts i Sven-Åkes eget hobbygjuteri. Samtliga 55 detaljer av brons samt den enda detaljen av lättmetall, domen, kommer också därifrån. Loket har beteckningen *BMJ-5*. Till vardags trafikerar loket och vagnen *Brevikens Miniatyrjärnväg, BMJ*, som är Sven-Åkes egna ungefär 200 meter långa bana. Sven-Åke har byggt flera modellvagnar för sin bana. En godsvagn littera Gs, en styck resgodsvagn littera F samt én öppen godsvagn littera I3. Vagnar som jag mycket gärna skulle vilja se i trafik på Sandlidsbanan.

1992 var én bra trafikssäsong med 3 750 tågresenärer.

Under 1993 sätts infartssignaler upp vid Rustansberg och telefonlinjen mellan Sandlid Central och Rustansberg blir permanent genom installationen av *ban-telefonerna*.

Vägskyddsanläggningen förses med vägförsignaler, som blinkar med 80 blink per minut innan det blir rött blinkande ljus för vägen. Vägförsignalerna visar därefter fast skén när trafiken på vägen är stoppad.

Trafiksäsongen 1993 hade vi 2 700 resenärer å våra tåg. 

IN MEMORIAM

Vår gode vän och klubbkamrat Sven-Åke Grönvald har gått ur tiden.

Sven-Åke var medlem i vårt sällskap sedan 1984 och besökte oss ibland med sitt fina lok och med några av sina fantastiska vagnar. Han hade ett flertal olika vagnar i sin verkstad när jag besökte honom för flera år sedan. Jag besökte även hans fint belägna bana, Brevikens Miniaturjärnväg, BMJ.

Sven-Åke var en försynt gentleman, som tyckte om att köra runt på banan i lugn och ro utan att behöva jäkta och känna pressen att transportera resande per tidtabell.

Tyvärr blev det väl lite för arbetsamt att packa lok och vagnar i bilen för ett besök på BMÅS, så de senaste gångerna kom han utan rullande materiel.

Historien om hans Livsteam-intresse och bygge av lok och bana publicerades i BMÅS-NYTT för tio år sedan och jag tycker att det kan vara intressant för yngre medlemmar att ta del av artikeln. Dessutom finns fina bilder i Allt om Hobby Nr 7 / 1992.

Göran

BREVIKENS MINIATURJÄRNVÄG

Den lilla skogsbanan — av Sven Åke Grönvald

I mitten av sextiotalet blev jag ägare till ett sommarställe med en ganska stor tomt till. Det skulle snart visa sig värdefullt för att kunna förverkliga de idéer jag gick och ruvade på. Det enda jag visste om järnvägars skalor var O och HO, allt annat var helt okänt vid den tiden.

Ett besök på Järnvägmuseum i Gävle i början av 70-talet gav mig en verklig impuls när jag såg dessa fantastiskt fina modeller i skala 1:10. Kanske man skulle kunna använda den skalan? Kanske man till och med skulle kunna sitta på loket och köra, eller på en vagn? Jag bestämde raskt att sätta igång och skala 1:10 med 144 mm spårvidd borde väl bli ganska lagom. DVVJ skulle så långt det var möjligt stå som förebild. Att det skulle ta tjugo år att förverkliga mina drömmar hade jag som tur var ingen uppfattning om då.

Tomten, som ligger vid sjön Västra Silen, är mycket kuperad, så en rundbana var inte att tänka på, utan jag stakade ut en sträcka på cirka 200 meter längs sjön. Ändå måste jag bygga tre broar för att överbrygga några sänkor i terrängen. Med hjälp av vattenpass och en medhjälpare kunde vi staka ut banan så att det dels inte skulle bli för stora stigningar och dels lägga spåret så att man slapp avverka så många träd eller spränga bort stora stenbumlingar, som det finns gott om på tomten. De brantaste stigningarna är 13 — 14 promille. >>

Det första loket jag byggde var ett litet enkelt ackumulatorlok. Samtidigt började jag tillverka de första 50 meterna av rälsen, som svetsades samman av plattjärn. En växellåda tillverkades med endast fram och back. Den kopplades samman med en gammal startmotor från en bil via en cykelkedja. Startmotorn reglerades med en reostat. Efter några turer på det korta spåret slets cykelkedjan plötsligt av och åstadkom en viss förödelse i motorrummet. Bitar av kylfläkten, som var av tunn aluminiumplåt, låg utspridda som snöflingor på banvallen, så väck med startmotorn! En generator från en Fordbil inhandlades på skroten och monterades som motor i loket. Den visade sig gå tyst och fint, en klar förbättring och den var åtskilligt mer strömsnål än den förra.

De följande åren jobbade jag med räls- och banbygge och så ångloket. Jag hade helt klart för mig att jag ville bygga ett ånglok med svensk förebild, så jag kom över en ritning till Sa-loket. Tyvärr fanns inget gjutgods till ett sådant lok. Det problemet löste jag på två sätt. Gjutgodset till drivhjul och cylindrar köpte jag från England eftersom dessa delar till 5"-loket "Springbok" passade precis. Resten av gjutgodset tillverkade jag själv sedan byggt en liten smältugn av ett halvt oljefat, några eldfasta tegelstenar och en dammsugare. Ångpannan var en kopia av pannan på det engelska miniatyrloket "Reeves". Loket rullade för egen maskin några gånger, men var att betrakta som ett experiment med åtskilliga barnsjukdomar, nackdelen med att försöka bygga ett svenskt lok istället för en beprövad engelsk konstruktion. Loket är avställt sedan några år tillbaka. Nästa lok blev ett lite fyrkopplat tanklok, som inte hade några större fel än att det på grund av sina små dimensioner inte klarar dra fler än föraren och en person. Det är fortfarande körbart. Sommaren 1986 reste jag till Borås och den nyanlagda banan i Sandlidsparken och imponerades och förstummades samt insöp med alla sinnen vad dessa fantastiska entusiaster åstadkommit. Det gav mig inspiration i massor att jobba vidare med min egen bana. Sjuochenkvarttum var nog modellen i alla fall, så jag beslöt genast att bygga till en tredje skena på min bana till denna spårvidd. Jag inköpte också en del material och tillverkade gjutgods till ett litet fyrkopplat 7 1/4" lok, men ångrade mig och sålde alltihop till en god vän och började bygga ett S13-lok istället.

Banan är idag 205 meter lång med en vändskiva och rundgångsspår vid banans bortre ändpunkt. En liten bangård med lokstall, vattentorn, vagnbod, stationshus och en vändskiva där banan börjar. Cirka 300 meter spår sammanlagt är utlagt och fem växlar, varav fyra är ombyggda för båda spårvidderna. Kurvradierna på huvudspåret varierar mellan 15 och 18 meter. En tredje vändskiva finns för att kunna rangera lok och vagnar mellan de olika spåren. Endast mindre lok kan trafikera banan då vändskivorna är för korta för stora lok.

År 1992 var BMJ färdigbyggd. Den har gett många år av inspirerande fritidssysselsättning. Många gånger har jag nog saknat det stöd med goda råd som erfarna medlemmar i en klubb kan ge då problemen hopar sig. Jag är dock övertygad om att utan en förstående, överseende och tröstande hustru, då saker gått snett, skulle min bana aldrig blivit färdig. 

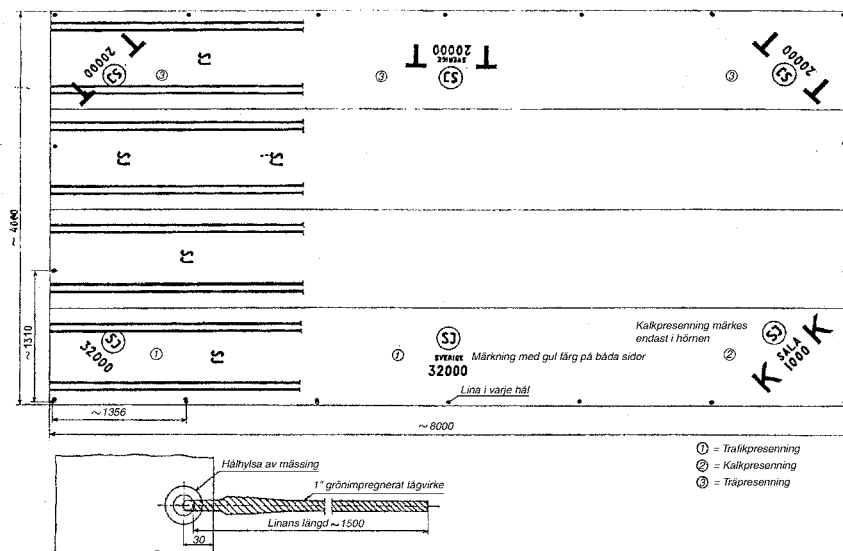
PRESENNINGAR

Kan något så simpelt som presenningar vara något att skriva om? Ja – jag tror det!

Presenningar ger realism åt vissa vagnslaster, som för exempel sågade trävaror, en mycket vanlig last i svenska tåg. Presenningar var vanligen 4×8 meter på den tiden jag själv var aktiv i SJ. Det vill säga fram till 1980-talet ungefär. I skala 1:8 blir det $0,5 \times 1$ meter. Det finns ju presenningar nu för tiden också, men de är gjorda av plast, otympligt stora och det finns ingen romantik i dem.

Tre slags presenningar fanns att tillgå. Trafikpresenningar, som användes för att täcka laster i allmänhet. Träpresenningar för att täcka trä- och virkeslaster samt kalkpresenningar för kalk- och dolomitlaster och dylikt. Kalkpresenningar var tilldelade vissa hemstationer, där lastning av sådant gods var kontinuerlig. Träpresenningar var före detta trafikpresenningar, som blivit slitna och lappade och ansågs vara för dåliga för ömtåligt gods, men kunde duga för trälaster.

På SJ var märkningen gul och var placerad på båda sidorna av presenningen. Privata presenningar var märkta med vit färg och bokstaven *P* i en fyrkantig ruta placerad i varje hörn.



Mina egna presenningar har jag gjort av grågrön poplin, som jag hittade i en stuvbod. Kanterna fällades för att de inte skulle repas upp. Det var inte så lätt att sy rakt i egenskap av ovan sömmerska, men när jag kom på att sikta efter pressarfotens framkant istället för efter nålen, som befann sig i skugga av pressarfoten, blev det mindre krokigt.

Mässingsöljetter i rätt storlek för linorna, föreställer jag mig skall gå att finna i något skomakeri. Det bör vara en bricka på insidan av varje öljet för att det skall bli hållbart.

Jag fick själv inte tag på nämnda öljetter, utan använde popnitar med en diameter på 3,2 mm. Bäst går det om man har en popnittång, men har man ingen går det att ordna ändå. Tag ur spiken och sätt niten i hålet på presenningstyget. Lägg vattenfast lim runt hålet som förstärkning av tyget, trä på brickan och nyp av niten så att den blir ganska kort. Sätt i spiken igen och slå in den så att den pressar ut niten, slå ur spiken, fullfölj nitningen med en hammare. Den största avvikelsen från verkligheten är att det är aluminiumfärg på öljetterna istället för mässing.

Jag gjorde privatpresenningar. *P:et* gjordes på så sätt att jag skar ut bokstaven *P* ur en bit papp. Bokstaven limmades fast spegelvänt på en träbit tillsammans med den fyrkantiga ramen. Därefter målade jag på pappen med vit färg som jag låtit torka något för att den inte skulle rinna, varefter jag stämplade dit *P:na* i presenningens hörn. Märkningen *RUSTANSBERGS ÅNGSÅG* skar jag ut ur papp efter att med datorns hjälp fått fram bokstäverna på ett papper som jag limmade på pappskivan.

För att inte färgen skall rinna omkring lite hur som helst under pappschablonen så kan du sprida ut lite färg på en pappskiva och låta den torka lite till en grötconsistens innan den ströplas på. Under ägaremärkningen skall det finnas ett nummer i alla hörnen.

Källa: SJ:s särtryck om lasttillbehör.

Lasttillbehör är hjälpmedel, som i regel tjänar till att skydda eller hålla fast last. Till lasttillbehör räknas bl a: presenningar, förlängningslinor till presenningar, lastlinor och presenningsstöd.

Vänligen Kalle

ÅRSMÖTE 2004

Nästa årsmöte kommer *preliminärt* att hållas den 21 februari 2004.

Sedvanlig slutgiltig kallelse kommer i Bmås-Nytt Nr 1 – 2004.

Eftersom Kulturhuset skall byggas om, kan vi *inte använda Vävarsalen*, utan vi undersöker alla möjligheter till alternativ mötesplats.

Tänk på att skicka in Edra motioner till sekreteraren i god tid före den 31 januari 2004, så att styrelsen hinner med att behandla eventuella ärenden före årsmötet, om så befinnes vara nödvändigt.

LEGENDER OCH SKRÖNOR OM SANDLIDSBANAN – AVKOPPLING PÅ SANDLIDSBANAN

Av Johan Kresser © 2003-07-13

En längre tids regn och rusk var över lagom till trafikdagen i juli. En lång kö av väntande tågresenärer uppstod då och då, men med ett gott humör hos alla klarades allt av den fåtaliga personalen.

Britannian, William Shakespeare, Pigge & Gnidde samt nya K 14 och dess lokförare Thomas Berg hade sammanlagt 27 tågavgångar i det allt mer sommarvarma vädret.

När folk åkt färdigt eller blev kaffesugna, togs korgarna fram med sitt innehåll av hembakt, kaffe och saft. Vilken skön avkoppling på våra rastplatser!

Många vänner och bekanta sågs bland tågresenärerna. Med sig hade de även första-gångsbesökare för att överraska dem med en gammal hederlig ångtågskultur.

Grannarna vägg i vägg hemma kom med barnbarn och barnbarnsbarn, de goda vännerna Björn och Ingalill tvärs över gatan kom med sina barnbarn, två småpojkar. Inför sista tågavgången förmanade jag ”mormor och morfar” att sitta stilla i vagnen och hålla sig fast och att inte plocka upp stenar och kottar utmed banan.

Så såg jag Bengts lok stå bakom tåget och sade då även ”Och ta inte med loket därbak!”

”Vi lovar, vi lovar” svarade man då.

Det är lätt att lova, skulle det visa sig. Jag önskade dem trevlig resa och gick tillbaka till biljettexpeditionen. Under tiden fick lokföraren Thomas på K 14 klart för avgång och tåget rullade sakta iväg.

”Loket, mitt lok, stanna, stanna!” ropade Bengt förgäves medan hans lok försvann baklänges sist i tåget.

Den stressade bangårdspersonalen på Sandlid C hade tydligen ”kopplat av” för tidigt och tänkt på rast och vila istället för att koppla från William Shakespeare!

Bengt rusade efter tåget och hann få stopp på det strax före järnvägsbron, kopplade själv av sitt lok och bogserade det den korta sträckan till slaggraven. Där blev det så dags för det omfattande arbetet med rengöring, sotning, smörjning m.m. av loket.

”Varför ånga på, när man kan ta det lugnt”, sa loket och hängde efter.

Johan Kresser

**”Good judgment comes from experience,
experience comes from bad judgment”**

Chuck Hackett

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSBREV

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

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR ÅR 2004

Medlemsavgiften höjdes av förra årsmötet till SEK 100:– för enskilt medlemskap och ytterligare därtill SEK 60:– för hustru/sambo och övriga hemmaboende familjemedlemmar under aderton års ålder.

Sätt gärna in Eder kontingent för år 2004 snarast möjligt.

Postgironumret är det gamla vanliga, nämligen 13 09 55 – 8.

Inbetalningsavi för postgirot är närslutet detta nummer av medlemsbladet.

En del medlemmar har under året blivit avförda från medlemsregistret eftersom de inte har betalat sina medlemsavgifter, inte ens efter tre påminnelser.

Vi finner detta onödigt och besvärligt för sällskapet och ber därför alla att i fortsättningen verkligen se till att kontingenten betalas snarast i de fall fortsatt medlemskap önskas. För den händelse någon inte önskar fortsätta vara medlem, vore vi tacksamma för ett enkelt meddelande om utträdet. Detta sparar pengar och onödigt arbete, vilket kan läggas på underhåll av banan, materielen eller i konstruktivt verkstadsarbete.

Adressförändringar och andra viktiga ändringar i matrikeln **kan och bör** även snarast meddelas till sekreteraren, gärna då på postens adressändringsblankett, eftersom den för den eskilde medlemmen är gratis och franko.

EN RIKTIGT GOD (H)JUL

och

ETT GOTT NYTT (SP)ÅR

tillönskas alla medlemmar!

