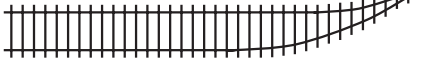


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES ALLRA FÖRSTA SIDA ÅR 2004

Jul- och nyårshelg med all mat och stök är över och vi är inne i den vanliga vardagslunken igen. Vi har kanske lite svårt att skriva det nya året, 2004, men så småningom kommer det också att bli en vana.

Snart är det dags för ett nytt årsmöte, där vi gemensamt fastställer ekonomiramar och vad vi skall arbeta med under kommande säsong. En del är redan påbörjat och bestämt. Till trafikstarten skall vändskivan vara breddad, de rostiga bitarna utbytta och även försedd med en bättre fungerande låsanordning än den provisoriska som fick sättas dit inför ångdagarna i fjol. Därefter skall vändskivesargen göras om. Det vore även bra om vi klarade av att bygga det nya huset för det attiraljer som behövs vid lokens påeldning, smörjning och urslaggning.

Så här års passar det bra att fördriva tiden som fåtöljrellare. Jag funderar lite kring trafiksäkerheten på vår bana. Vi behöver nog skriva ner lite regler om hur vi skall trafikera banan vid våra olika föreningsaktiviteter. Det vore även ju trevligt att samtidigt sprida kunskap om etablerade begrepp som använd i järnvägssammanhang. Alla museibanor i Sverige har MRO-säo som bas för in egna anpassade SÄO. Museibanornas Riksorganisation Säkerhets Ordning är på 117 sidor och har 92 paragrafer. En säo anpassad för 7 1/4" och vår trafikutövning blir inte så omfattande, men några sidor blir det förstås. Vi gör ju redan det mesta i dess anda men har det inte på pränt. Jag tror det skulle underlätta för alla och främst då nytillkomna lokförare, tågpersonal och tågklarare om vi hade våra säkerhetsregler nerskrivna. Jag håller på med de inledande delarna anvisningarna, § 1: Begrepps-förklaringar och Trafikeringalternativ för tåg, som får ersätta tidtabellen. I nästa nummer skall de vara klara för publicering.

Jag har även varit över till England vid nyår och besökte då utställningen THE MODEL ENGINEER EXHIBITION i Sandown Park igen. Där fanns många fina modeller att beskåda. Men det som byggs inom vår förening skulle inte behöva skämmas för att ställas ut där. Ser fram mot att få se något BMÅS-bygge utställt där.

Väl mött vid årsmötet.

Tågledare och Tkl Sandlid Central, Karl-Gustav Ryberg.

KALLELSE TILL BMÅS ÅRSMÖTE ÅR 2004

**Härmed kallas alla medlemmar i Borås MiniaturÅngloksSällskap
till årsmöte klockan 11:00, lördagen den 21 februari år 2004,
å Kulturskolan i Borås. (Musikskolan – huset ligger längs Sturegatan.)**

Adress: Södra Kyrkogatan 36. Lämplig parkeringsplats finns, med infart från Sturegatan.

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 torsdagen den 5 februari, så att styrelsen må ha möjlighet att förbereda frågan, i de fall sådant erfordras.

Sällskapet bjuder på lättare förtäring efter mötet.

Eventuellt kommer röriga eller stiliga bilder att förevisas.

FÖRSLAG TILL DAGORDNING VID ÅRSMÖTET 2004.

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 verksamhetsberättelse.
8. Balansräkning.
9. Revisorernas berättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Budget för år 2004.
12. Medlemsavgift för år 2005.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 2004.
14. Val av två ordinarie styrelseledamöter för åren 2004 – 2005.
15. Val av två suppleanter för år 2004.
16. Val av två revisorer för år 2004.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 2004.
18. Medlemmarnas motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 2004. Förslag: 22 maj.
21. Ångdagen 2004. Förslag: 7 augusti.
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2003

Årsmötet som avhölls i Borås Kulturhus den 14 februari 2003, samlade arton medlemmar.

Till ordförande omvaldes Karl-Gustaf Ryberg.

Till ordinarie styrelseledamöter omvaldes Gunnar Lindberg och Bengt Pettersson.

Till suppleanter omvaldes Pär Ryberg och 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 två protokollförda sammanträden samt ett antal informella möten vid arbetsdagar och andra tillfällen.

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 24 maj och var välbesökt av både medlemmar och övriga.

Den 7 juni hade vi ordnat en dag för att försöka få ungdomar att besöka vårt sällskap och anläggning. Satsningen slog tämligen väl ut och de besökande fick provtjänstgöra som ”växlare, stins och lokförare” m m.

Under sommaren genomfördes ett omfattande arbete, nämligen att bygga en ny slagggrav med tre påeldningspår. Ett stort men nödvändigt arbete, som leddes av Karl-Gustav Ryberg.

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

Ångdagen den 9 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 och goda. Trafikdagen den 10 augusti var även synnerligen välbesökt.

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

Årets verksamhet har lockat 14 personer att ansöka om medlemskap i vårt sällskap och styrelsen har beslutat invälja dessa som nya medlemmar.

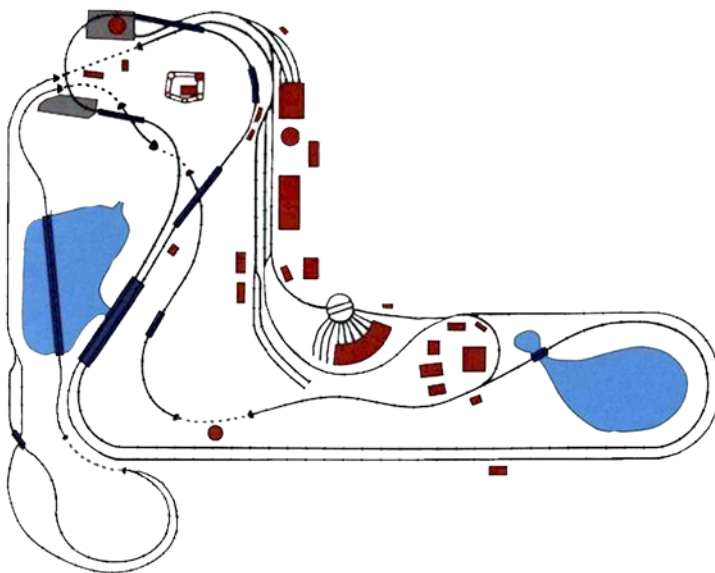
Styrelsen

BESÖK PÅ SWISS VAPEUR PARC I BOUVERET

Sommaren känns i skrivande stund avlägsen, och då kanske det kan passa att berätta om ett besök som en god vän och jag gjorde i somras på en miniatyrjärnväg med *riktiga* modelltåg, d v s sådana som det går att driva persontrafik med, precis som på Sandlidsbanan.

Swiss Vapeur Parc ligger i Bouveret vid ena hörnet av Genève-sjön i det fransktalande Schweiz, om du inte hittar det i din atlas kan du leta efter S:t Gingolph som ligger förväxlande nära. Parken sträcker sig över ett 17 000 m² stort område nere vid hamnen i Bouveret och förlitar sig både på ideellt föreningsarbete samt på kommersiell drift av anläggningen, vilken är öppen för allmänheten hela sommarhalvåret.

Efter att ha betalat inträde till parken, står det var och en fritt att åka så mycket modelltåg som det bara går. Detta visade sig inte vara så lätt den dagen jag besökte banan, eftersom det var lika populärt att åka tåg här som på Sandlidsbanan! Ett alternativ till stå i kö för tågåkning var att promenera längs alla stigar runt banan och titta på tåg, som åker kors och tvärs med lyckligt lottade passagerare. Banan, som är c:a 2 km lång, medger körning med både 7 ¼ och 5 tums ekipage, se spårplanen nedan.



Till specialiteterna hör flera tunnlar och broar vilket inte är helt otippat för en bana i Schweiz, de har t ex byggt en 50 meter lång hängbro i stål. Vissa branta sträckningar, som tyvärr inte användes när jag besökte parken, hade även kuggstång mellan rälerna, en lösning som torde vara intressant på live-steam-anläggningar där branta stigningar lätt uppstår när längdskalan inte riktigt hänger med.

Förutom tågrelaterade modeller av signaler, stationer och vägskyddsanläggningar finns även ett mycket magnifikt landskap med modeller av kända byggnader att beskåda, bl a ett slott och en vattensåg (har de många låtit sig inspireras av Älgsborg och Ångsågen i Rustansberg?).



De flesta loken är byggda i skala 1:4 vilket gör dem ordentligt stora och det ger närmast smalspårskaraktär till banan, inte alltid överensstämmande med modellernas förebilder. Dagen då jag besökte anläggningen var aningen speciell, då parken skulle hålla öppet för nattkörning fram till midnatt, vilket jag tyvärr inte hade möjlighet att vara med om, eftersom det inte fanns några möjligheter kvar för övernattnig i Bouveret.



Mer information och bilder från Swiss vapeur parc återfinns på parkens hemsida <http://www.swissvapeur.ch>. Där finns även en s.k. webbkamera som ständigt tar stillbilder från banan.

Jonas Amoson

FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

40-års 7¼"-historia och dess rullande materiel.

Del 7 – "Still going strong".

Dressinen har 1994 hunnit bli 30 år, men är "still going strong". Sträckan Sandlid – Brittensbro har under vintern fått nya syllar och den sista av galtaröväxlarna har också, efter 30 års tjänst, fått nya syllar. För att spåret ska hålla kvar en jämn krökning i kurvorna och inte få utslag i skarvarna, har ett valsverk tillverkats för att kunna förkröka skenorna. Det visar sig vara en åtgärd som förbättrar spårläget högst väsentligt på den omlagda sträckan.

Bangården vid Sandlid Central byggs om för att möjliggöra att ett spår med direktanslutning mellan lilla containern och vändskivan skall kunna anläggas. Ett kort uppställningsspår vid traversen anläggs.

Den här säsongen provas om det finns intresse för fler trafikdagar och det visar sig vara en riktig satsning.

Under säsongens trafik denna fantastiska sommar 1994 åkte 4134 resenärer med tågen.

Nytt elskåp med riktiga spårledningsreläer och ett riktigt blinkrelä för vägskyddsanläggningen vid Nordkroken samt för strömmatning till övriga signaler sätts upp i säsongens början 1995.

Antalet trafikdagar utökas, andra lördagen i varje månad från juni till september är det trafik på banan.

En "riktig biljettexpedition" ordnas och biljetterna stämplas vid försäljningstillfället med den äkta biljettstämpeln.

Ännu ett stort lok gör sin trafikdebut på banan, *William Shakespeare*, byggt av Bengt Jansson. Förebilden är det femte i den serie av 55 stycken klass 7-lok som byggdes för British Railways mellan åren 1951 till 1954. Nr 70004 William Shakespeare byggdes med förhöjd finish för en utställning i London och levererades i mars 1951. Loket togs ur tjänst i december 1967. Bengt har byggt loket i det utförande det hade vid leveransen till utställningen efter originalritningar som är inköpta i England. Modellens vikt är 370 kg.

I Rustansbergs samhälle har skolan blivit missionshus och Skogsbanan har ändrat sin sträckning. Den går inte längre till sågen utan till smedjan som drivs av Skrotnisse.

Under säsongens trafik 1995 åkte 3180 resenärer med tågen.

Under vintern 1996 har en y-växel samt ett spårkors tillverkats av Gunnar Lindberg för att spåret från containern ska kunna förlängas fram till vändskivan, som har blivit renoverad under vintern. Vattenhästen och kolbingen flyttades till det gamla spåret ut från vändskivan. Efter den ombyggnaden får vattenhästen en mer naturlig placering och kommer till användning mycket flitigare.

Elförsten, föreningens inköpta batterilok provas. Det är en model av ett engelskt växellok i klass 08. Det visar sig ha otillräcklig dragkraft och ha alldeles för hög hastighet, närmare 30 km/tim som mest, men är ändå ett välkommet tillskott vid trafiktillfällena.

Antalet resenärer med tågen under trafiksäsongen 1996 var 2930.

Elförsten har under vintern 1997 växlat om för lägre maxhastighet, cirka 9 km/tim och samtidigt fått större dragkraft, vilken nu motsvarar ett stort ånglok.

Under vintern har sträckorna Sandlid – Rustansberg och Sandlid – Ångared lagts om och en del syllar har ersatts med nya. Samtidigt förkröktes skenorna för att få hållbarare spårläge. Till hjälp med stoppningen utvecklades och byggdes en rälsgående stoppmaskin. Den visade sig fungera alldeles utmärkt och var ett arbetsbesparande hjälpmedel. Även miniatyrrallarna behöver moderna arbetsredskap för att kunna utföra banunderhåll på ett rationellt sätt.

Trafiken på den lilla skogsbanan lades ner under året och den rullande materielen skall bevaras i det påbörjade museet i lokstallsbyggnaden.

Säsongens trafik under året 1997 innebar 3950 tågresenärer på Sandlidsbanan.

Efter årets trafik byggdes slaggraven om så att det går att ta sig runt loket utan att behöva klättra upp ur graven. Vattentornet i Rustansberg tas bort för att under vintern få en inmonterad vattentank och blev från och med våren 1998 uppställt vid Sandlids lokstation för att fungera som ett riktigt vattentorn. Ställverksbyggnaden på Rustansbergs station har nu renoverats av Gunnar Lindberg under vintern.

Banan i framtiden.

Vad som kommer att hända med och på järnvägen i framtiden kan man inte veta så noga, men den måste ju underhållas samt vårdas så att den får vara minst lika fin som den är i dag. För att det ska vara möjligt, måste vi få flera yngre medlemmar i vår förening. Idag är vi ett fåtal ”gubbar”, med barnasinnet kvar, som har intresset och dessutom utför det mesta av arbetet med banan.

Att vi kommer att få se fler nybyggda fordon på banan vet jag, då det byggs i många verkstäder och källare. Några bygger miniatyrer som är så nära originalet det någonsin är möjligt, medan andra skapar järnvägsriktiga fordon av de prylar som lätt går att få tag på.

Bland annat håller Jan Bragée på med ett lokbygge, ett British Railway klass 2 med hjulställning 2-6-0, som Rustan en gång beställde av Tom Snoxel i England. Jan och Rustan var 1977 över i England och inspekterade lokbygget som då var påbörjat. Live Steam-konstruktören Don Young hade ritat loket för 5” spårvidd, men Tom Snoxel skulle bygga det i 7¼” efter dessa ritningar. Rustan hittade ett annat lok istället och Jan övertalades att köpa gjutgodssatsen, hjul och cylindrar, som Tom Snoxel tagit fram.

forts...

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSBREV

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

...forts

Utöver 5 tumsritningarna fick Jan några ritningar på det riktiga loket av Rustan. Rätt snart efter det att bygget kom igång, på sommaren 1978, upptäcker Jan att ritningarna är felaktiga på flera punkter och bestämmer sig för att bygga enbart efter originalritningarna. Om han då förstått hur mycket merarbete det innebar hade bygget säkerligen avbrutits och han hade skaffat ett lok, som det fanns riktiga modeltritningar till för att bygga det istället. På sommaren 1998 firar Jans lokbygge 20-års jubileum, men nu har det kommit så långt att han säger att det ska bli klart.

När det gäller spåranläggningen kan man ju utveckla signalsystemet och kanske bygga något lastspår vid Brittensbro eller på någon annan lämplig plats. Britten Lange skulle föresten vilja ha åtminstone en *liten* kur åt resenärerna på "sin hållplats".

Vi i Borås MiniaturÅngloksSällskap, både aktiva och stödjande medlemmar, har ett ansvar att fullfölja. Vi skall förvalta och utveckla 7¼"-pionjärens idé med en föreningsägd järnväg i Sverige, där det körs riktig tågtrafik. En man, hans idé och förmågan att förverkliga den, det var ju Rustan Lange som för snart 40 år sedan var först med att officiellt visa en 7¼"-bana i Sverige. Många av de personer som i dag håller på med tåg i den storleken har säkert inspirerats av Rustan.

Karl-Gustav Ryberg

Intressant länk ut i cyberrymden:

<http://www.dsself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/locoloco.htm>