

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES SISTA "TJÖTSIDA" FÖR I ÅR

Nu när höstrusket har satt igång med hagelstormar, skyfall, översvämningar och stormväder, känns det bra att se tillbaks på en lyckad och trevlig säsong på vår bana.

Om vi endast ser till antalet tillströmmande resenärer, så har det varit en alldeles utmärkt säsong. På det sättet vi bedriver resandetrafiken hinns det med ca 25 tåg med närmare 20 resande på varje. Att då komma upp till nästan 2 200 resande, ganska jämt fördelade mellan de fem trafikdagar vi planerade för året, får anses som väldigt bra. Vid den sista trafikdagen i september var vi till och med bättre än så, vi kon upp till 28 tåg med 595 resande.

I liggaren i byssjan finns följande antecknat:

Medlemmarnas Dag—482 resande, 2008-06-15—323 resande, 2008-07-13—361 resande, 2008-08-03—408 resande och 2008-09-14—595 resande.

Vid alla trafikdagar har vi haft bra tillgång till lok och alla har varit redo att dra tågen redan från starten på morgonen. I och med detta har det inte byggts upp längre köer än nödvändigt.

Det har även blivit populärt med födelsedagsfest vid vår bana. Ett arrangemang som vi säkert skulle kunna utveckla och göra något mer av.

Vi har också haft besök från både Danmark och Holland under året. De danska vännerna hade två smalspåriga ånglok med sig att trafikera banan med. Holländarna kom med två lok till vår sista trafikdag den 14 september. Det var 600mm modellen Klorius och NOAB NS4014, en 3-cylindrisk maskin, motsvarande Bergslagens H3s. Holländarna filmade ganska mycket och la ut en film på YouTube. Förutom Rolles mail med länken till filmen, tog jag hjälp av Morrgan på BJs, för att lägga ut länken på Järnvägshistoriskt Forum: <http://www.jvmv2.se/forum/Resultatet> blev att under de första 10 dagarna som filmen var tillgänglig, tittades det fler än tusen gånger på filmen.

BMÅS holländska besök har adressen på YouTube:
<http://nl.youtube.com:80/watch?v=GKfhC5e95aQ>.

forts. sid. 2...

...forts fr. sid. 1.

När du ändå är inne, passa då på att titta på några av de andra filmerna som finns där.

Holländarna tycker att vår anläggning är mycket fin, fast toalettlösningen är inte i deras smak. Men på det bekymret finns det en lösning. Kostanden för en modernare lösning av toaletten är inte större än vi från styrelsen klarar att försvara den. Den sparar och underlättar även arbetet med att göra oss av med det som finns i tunnan, vanligtvis mitt jobb.

Vi har även fått en del jobb gjorda, fast inte så mycket som vi planerade. Det största jobbet var att få ner alla kablar som behövs för införandet av linjeblockeringen av linje 1. Det har även gjorts en del jobb på vårt klubbhus. Takteget har rättats till och plåthuvu har satts tillbaka. Men vi har fortfarande kvar en underhållsskuld på huset som styrelsen har på dagordningen.

Ett litet bekymmer har vi dock haft med tillgången av personal på tågen. Vi har inofficiellt bestämt att det skall sitta en *vuxen* på sista platsen som kan ha uppsikt och varna om något oförutsett skulle hända. Lösningen på det har varit att fråga någon om de kan acceptera att fungera som *tågmästare* under resan och blåsa i visselpipan om så är nödvändigt för att göra lokföraren uppmärksam på att något inträffat. En lösning som fungerat bra, men det skulle kännas tryggare om någon av oss, som har mer erfarenhet av trafiken och hur man skall agera om så behövs. Vi kan inte förvänta oss att besökande resenärer har den insikten. Men i övrigt är vi ett gäng som vet hur och vilka saker som behöver utföras för att trafiken skall flyta obehindrat och säkert. Det är mycket viktigt att våra resande inte upplever att det är förenat med någon risk att åka med tågen. Enligt mitt förmenande får det hellre ta en liten stund längre, än att något går snett.

Dessa länkar kan kanske vara något för att i höstmörkret få inspiration och nya infallsvinklar på det där med järnväg.

Bambutåg; engelskt tal och lite längre:

<http://news.nationalgeographic.com:80/news/2008/10/081023-train-video-ap.html>.

Bambutåg, svensk speaker, men lite kortare: <http://tv.hn.se/player/play/65350>.

Modelljärnvägen som trotsar tyngdlagen:

http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/7693464.stm.

Skulle vara trevligt att få se något av detta i 7¼"-utförande!

Nästa begivenhet är vårt årsmöte. Vi planerar att ha mötet den 25 april, första hand i Kulturhuset, *Vävarsalen*, eller som alternativ *Åhaga*. Oberoende av platsen kommer mötet att starta kl. 11.00.

Att Kulturhuset är första val beror på att vi där kan gå och fika på *Röda Rummet* efter mötet utan att vi behöver arrangera något själva.

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

STATISTIK FÖR ÅR 2008

Trafikdag

Datum	2008-06-01			
Antal resande:	412 totalt		(482 KGRs anteckningar)	
Antal tågavgångar	26 tåg totalt			
70000	9	3 GR (60)	4 BB (78)	2 PR (41) 179
70004	8	4 BJ (72)	4 AL (71)	143
OK	9	9 RBP (162)		162

Trafikdag

Datum	2008-06-15			
Antal resande:	329 totalt		(323 KGRs anteckningar)	
Antal tågavgångar	23 tåg totalt			
70000	7	6 GR (87)	1 GL (16)	103
70004	6	3 BJ (42)	3 AL (49)	91
OK	10	10 RBP (135)		135

Trafikdag

Datum	2008-07-13			
Antal resande:	361 totalt		(361 KGRs anteckningar)	
Antal tågavgångar	24 tåg totalt			
70000	8	5 GR (66)	2 PR (33)	1 RBP (5) 104
70004	8	4 BJ (77)	4 AL (57)	134
OK	8	10 RBP (123)		123

Trafikdag

Datum	2008-08-03			
Antal resande:	365 totalt		(408 KGRs anteckningar)	
Antal tågavgångar	23 tåg totalt			
70000	7	6 GR (87)	1 GL (16)	103
70004	7	3 BJ (42)	3 AL (49)	91
OK	9	10 RBP (135)		135

Trafikdag

Datum	2008-09-14			
Antal resande:	574 totalt		(595 KGRs anteckningar)	
Antal tågavgångar	28 tåg totalt			
70000	6	3 GR (58)	1 PR (20)	2 JP (46) 124
70004	6	6 BJ (124)		124
H3S	8	8 GvR (155)		155
Klorus & OK / RBP & JP	3	3 RBP & JP (79)		79
Klorus & OK / RBP & ES	3	3 RBP & ES (61)		61
OK	2	2 RBP (31)		31

Namnförkortningar:

AL	Anders Löf
BB	Björn Bergman
BJ	Bengt Jansson
ES	Edgar Smallegange (BMÅS-Holland)
GL	Gunnar Lindberg
GR	Göran Rosén
GTL	Gunnar Thane Lange
GvR	George van Rooijen (BMÅS-Holland)
JP	John Phielix (Holland)
RBP	Roland Birath-Pettersson
PR	Pär Ryberg

OBS!

Diskrepanser mellan KGRs resandeuppräknings och redovisningen ovan beror på att jag har baserat antal resande och tågavgångar, medan Kalle baserade sin sammanräkning på biljettstämplingens räkneverk eftersom ett större regn gjorde det omöjligt att föra kompletta statistikböcker.

KONSTNATTA I TIDAHOLM

Hustrun och undertecknad var ute en runda med husbilen under senhösten. Alla campingplatser och lämpligt liggande restauranter hade bommat igen för länge sedan.

Skaffning hade vi med oss så det gjorde ju inte så mycket. Vättern runt med många olika besök stod på agendan. Omberg var mycket vackert men med tvättbrädesliknande grusvägar, som efterhand var avstängda för motorfordonstrafik. Det blev till att ta samma väg tillbaka men grant och skakigt var det. Alvastra klosterruin blev nästa anhalt — mycket imponerande. Man må säga som odalmannen: ”Monka di va säkra”!

Även Övralid var imponerande med sitt läge högt över Vätterns vatten.

Motala var nästa anhalt och här kunde man ställa bilen nere vid Vätterns östra strand, Sveriges största insjöplaya.

Det fanns mycket vackert att se på vid den fortsatta färden och vi siktade på att övernatta i Hjo. Här hade man varit så ogin att man begränsat parkeringen vid hamnen till 4 timmar även på natten. Eftersom tiden var runt tre, valde vi att fara vidare och tänkte hälsa på hos Sällskapets hedersmedlem i Daretorp, Nils Grafström och hans Iréne.

Ett hjärtligare mottagande kan man inte förvänta sig! Emellertid timade ”Konstnatta i Tidaholm” och vår gode Nils skulle delta i konstutställningen och visa sina konstverk på hembygdsföreningens hus i Daretorp.

Rask omklädning för Nisse som genast blev en tidsenlig rallarboss och därefter överfart till visningslokalen. Här visades diverse mekanisk konst, dvs. rörliga tavlor med underbar känsla för det speciella livet bland dåtida yrkesmän. Visningen innehöll ett flertal av de individer vi tidigare sett på Rustansbergs Ångsåg och det var med mycken glädje jag återsåg patron, prästen och hans gelikar från sågverkstiden. Dansbanskapellet ”Jojjes rallartrio” spelade som förr och lokomobilen drev en liten kapsåg som brukligt. Viss pilsnerleverans förekom i bakgrunden och ordningsmaktens konstapel Natanael Pysong for runt med tjänstecykeln ”Nimbusraketen” utan att kunna sätta handklovar på något som helst misstänkt i buskarna.

Det var en prima afton i minnenas värld och en oförklarligt givande upplevelse.

Med utmärkt högaktning för tidens ordning.

Göran Rosén



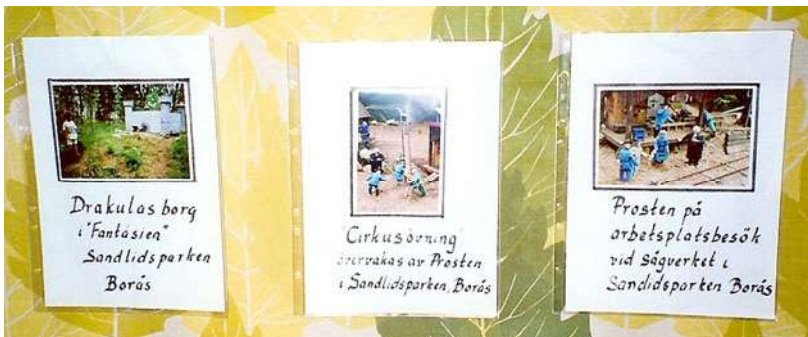
Jojjes rallartrio spelar på dansbanan en ljuv sommarkväll under uppsikt av patron själv med dotterson i släptåg.



Iréne poserar framför några av Nisses konstverk.

Rallarbossen poserade en kort stund under sina alster. Rallaren till vänster hade råkat i handgemäng med några andra och fick ett långt sår på sin högra kind. Detta syddes samman först med korsstyggn och sedan när en sjukvårdskunnig resande syster kom till platsen fortsattes hopfogningen med mera kirurgiska stygn. Ärren sitter emellertid kvar där de sitter.

Sultanen som var på tillfälligt besök i Rustansberg gästades patron Aschaniusson har efter en längre tid avseglat till sitt hemland vid Persiska viken medföljande en tom tankbåt eftersom pengarna sinade efter besöket på bad och spa-hotellet i Rustansberg.



Föreställande fotografier tagna vid olika sammankomster under åren då samhället Rustansberg sjöd av liv och rörelse. Den svajande stegen i mitten når upp till de låga molnen och därför var det svårt att följa de livsfarliga cirkus-konsterna i toppen.

HILDING CARLSSON RÄLSBUSS I SMALSPÅRSSKALA

Information från Roland Birath-Pettersson

Här kommer en liten kort beskrivning av bygget av drivenhet och ett släp till en Hilding Carlsson rälsbuss.

Under slutet på sensommaren 2006 fick jag förfrågan om att bygga en drivenhet till en smalspårig Hilding Carlsson rälsbuss, beställaren hade kontakter inom plastindustrin så karossen tillverkade han själv.

Jag utgick från en enkel översiktsritning på boggin och tillverkade en mycket enkel och funktionell boggi med invändig lagring och en balans i stället för bladfjäderpaket och ventiltfjädrar till en bilmotor. *Bild 1.*

Drivenheten är monterad på den ena av boggierna och driver på båda axlarna, den andra är endast utrustad med en balanserad broms på båda hjulaxlarna. Kraftkällan består av en dieselmotor på 3,8 kw och en hydrostat från Eton, körs enkelt med ett reglage för fram o back + motorvarvtal. *Bild 2.*

Hjulen är vanligt massivt axelstål och bearbetat till lagom storlek, och lagringen består av vanliga sfäriska lager, har även använt trycklager under centrumaxeltappen och rollbordskolor till bolsterlagringen. *Bild 3 och 4.*

Första provkörningen skedde endast med båda boggierna hopmonterade och batterilådan fick agera motvikt för motorn den kunde inte monteras ovan på boggin för då blev den för hög utan fick monteras bakom boggin och kom då lägre. *Bild 5.*

Första karossen han tillverkade blev ett arbetsfordon. *Bild 6.*

Sen nästa år så kom frågan om jag ville tillverka ett släp till drivenheten så han kunde ta med några passagerare i den.

Samtidigt så byggde han om dem till den vanliga modellen, som man är van att se. Även färgsättningen blev den vanliga. *Bild 7.*

Jag har även några enkla skisser på chassi och boggier om det är någon som är intresserade att bygga något enkelt och funktionellt.

Lokverkstaden Rolle HTJ

Alla foto: Rolle ©



Bild 1. Boggiram här visad upp och ned.



Bild 2. Motor och hydrostat.



Bild 3. Massiva hjul av axelstål med sin upphängning i en lagerbalans.



Bild 4. Boggi monterad på chassit med rollbordskullor till bolsterlagringen.



Bild 5. Första provkörningen med båda boggierna tätt sammankopplade.



Bild 6. Första arbetsfordonet.



Bild 7. Färdig rälsbuss

PROTOKOLL FÖRT VID MEDLEMSMÖTE I BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP DEN 2 AUGUSTI 2008.

Mötesplats: Sandlid Central.

Närvarande: Ett antal medlemmar i omfattning enligt gästboken.

- § 1. Ordförande Karl-Gustav Ryberg förklarade mötet öppnat.
- § 2. Ansökan angående organisationsnummer för sällskapet har skickats in till vederbörlig myndighet men herr kassören glömde att underteckna det. Proceduren får således göras om på nytt.
- § 3. Bestämmelseskraften tillika vägledningen för, ”Kontroll & provtryckning av miniatyrångpannor”, skall efter smärre justeringar skickas ut som pdf-format till de som så önskar.
- § 4. Kablar för det pågående arbetet med nytt signalsystem är nu nedlagda i därför avsedda diken. Övertäckning med jord är utförd. Kabeländarna är numrerade för enkel identifikation. Ordföranden tackade de hårt arbetande deltagarna för väl utfört värv i den tryckande värmen under torsdagen och fredagen. Det återstår nu endast för ”projektledarna” att slutföra den elektriska inkopplingen. På frågan om när detta skulle kunna vara klart hade ingen någon aning om ärendets fortsatta gång.
- § 5. GR informerade om lördagskvällens matbegivenheter i det uppsatta tältet.
- § 6. Ordföranden förklarade, då ingen närvarande hade något att tillägga, mötet för avslutat.

Karl-Gustav Ryberg mötesordförande Göran Rosén tillförordnad mötessekr.

STADGEÄNDRING GENOMFÖRD VID MEDLEMSMÖTET I MAJ

På allmänna medlemsmötet den 31 maj godtogs förslaget för ändring av tid för årsmötet som föreslogs på årsmötet 2008. Ny text i paragrafen är kursiv.

Paragrafen fyra gäller sålunda som följer:

§ 4. SAMMANTRÄDEN

Föreningens årsmöte skall hållas senast sista april. Styrelsen skall dessutom hålla minst två sammanträden per år. Protokoll skall upprättas vid årsmöte och sammanträde samt justeras av mötes- respektive sammanträdesordföranden. Styrelsebeslut är giltigt om minst tre ledamöter är eniga om beslutet. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst. Varje styrelseledamot är tillsammans med övriga ansvariga för de beslut som han övervarit, om han inte låtit anteckna avvikande mening i protokollet. Kallelse till årsmöte skall ske senast tio dagar före utsatt dag för årsmötet. Ordföranden kallar till styrelsesammanträde.

ATLANTKABELNS TILLKOMST

Eller att inte slås ner av motgångar

Den amerikanske affärsmannen Cyrus Field fick 1854 den lysande idén att dra en kabel mellan Amerika och Europa för telegrafi. Han var som klippt och skuren för att ge sig på ett så omöjligt företag. Han viste ingenting om kablar men var riktigt ordentligt förmögen och förstod att telegrafen skulle förändra världen.

Det är mer än 500 mil över Atlanten. Det behövdes en helt ny kabeltyp och av en längd som aldrig tidigare tillverkats. Som chef för utvecklingen och tillverkningen av kabeln väljer han en kirurg som förstås inte vet något om kabeltillverkning. Resultatet blev en klen och dålig kabel som efter tre års arbete lastades på fartyg för utläggning. Projektet var igång, men efter 50 mil från Irlands kust gick kabeln av och försvann i djupet. Några månader senare möttes England och Amerikas största örlogsfartyg mitt Atlanten för att åka åt var sitt håll i ett nytt försök. Men kabeln gick av igen. Det var till att börja om igen och kabeln brast en gång till. Därefter ytterligare en gång. Men den 5 augusti 1858, vid fjärde försöket, knöts Europa och Amerika samman med en telegrafikabel. Den var dock så dålig att sändningarna knappt var uppfattbara och efter en månad konstaterades det att den var helt död.

Nu låg hela förmögenheten på Atlantens botten. Men Field lät sig inte nedslås av en sådan bagatell. Han skaffade fram nya pengar och 1865 lastades en ny och bättre kabel på dåtidens största fartyg, Isambard Kingdom Brunels *Great Eastern*. En månad senare var även denna kabel försvunnen på havsbotten. Men sin vana trogen försökte han igen och 1866 lyckades han på riktigt. Sedan den dagen förändrades världen. Ett nytt språk formades till och med, på grund av den nya tekniken, tidningsprosa.

I dag har många av oss mobiltelefon. Vi skickar SMS med ord som stavas på helt annorlunda sätt än vad vi lärt oss i rättskrivningen. Den utvecklingen startade när män stod och rullade ut kabel med frusna händer mitt ute på Atlanten. Det är vanliga människor som gör det jobbet när stora idéer förverkligas. I dag tar vi för givet att det skall gå att nå hela världen från vilken plats som helst.

1866 slutade världen att vara tyst. Kommunikationsbruset har sedan den dagen bara tilltagit. Det är väl på sin plats att säga tack till Cyrus Field och alla anonyma ”kabeldragare” som gjorde det möjligt första gången.

Källa; En artikel om uppfinningar som en gång i tiden förändrade världen, av Anders Mildner i Hallands Nyheter.

Karl-Gustav Ryberg

BILDER FRÅN DET GÅNGNA ÅRET



Två ånglok bland höstlöven.

Foto: Staffan Engström ©



Modernisering i lokverkstaden.



Kontemplative Gunnar innan den publika anstormningen.

Foto: Rolle. ©



Mankes lokförare.

Foto: Manke. ©

Sex ånglok i farten på vårt septembarmöte.

Foto: Rolle. ©



Olle med "sot"-ugglan från skorstenen under majmötet.
Foto: Rolle. ©



Julemanden smörjer lok.
Foto: Björn Bergman ©



Tre stora ånglok under påeldning.
Foto: Rolle. ©



Tre smalspårslok kopplade.
Foto: Björn Bergman ©



Kocken och hans danske medhjälpare.
Foto: Björn Bergman ©



Tre glada herrar efter mycket mat och dryck. Rolle fixade hamburgare till alla.
Foto: Björn Bergman ©

MEDLEMSSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2009

§ 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att medlemsavgiften för år 2009 skall vara för enskild medlem SEK 120:- och om så önskas, tilläggsavgift för familjemedlemskap SEK 60:-. Alltså ingen höjning jämfört med 2008.

**Avgiften torde snarast insättas på plusgirokonto nr 13 09 55 – 8.
Ange medlemskapsår 2009.**

MODEUTTRYCK

I vårt svenska språk förekommer en massa nya sätt att uttrycka en gammal tanke. De blev med tiden alltför populära och all deras tänkbara fräschör och originalitet förbyttes i jargong. Vem skulle vilja i verkligheten uttrycka sig som i det följande?

Manegen är krattad och kostymen anpassad, så nu kan vi börja från scratch. Vi skall visa var skäpet ska stå och tydligt sätta det verkliga problemet på kartan. Sedan kan vi sätta ner foten och ge tydliga signaler om att vi äger frågan och kan lyfta den genom att lyfta den genom att tänka utanför boxen. Att ha många bollar i luften är inget problem så länge vi ligger i framkant och kan leverera. Och lyckas vi inte med det är det väl bara att göra en pudel.

7¹/₄" – TÅG À LA KAJSA WARG

Här kommer ett tips för de som är i besittning av en 45mm-bana och är avundsjuk på andra som har råd/möjlighet att bedriva tåg hobby i större skala. Alltså, man tager vad man hafver, som hon sa.

1. Gack till en leksaksaffär och leta upp en docka i lämplig storlek och utseende. Detta förutsatt, enligt ovanstående devis, att det inte går att sno något från barnkammaren eller man inte känner sig i skulptörtagen.
2. Strippa dockan (i detta fall ett popsnöre) och klä upp den i järnvägsnärlig klädsel. T ex jacka av ett stycke fd underlakan, mössa av en svart lapp och lite plastbitar. Som skägg passar håravfall från huskatten (finns under soffan).
3. Gör en R/C-sändare av en balsabit med reglage från två slaktade subminiatyrströmställare (i värsta fall från ELFA) och antenn från en sopkvast.
4. Leta fram en vagn som passar att placera en sits av spillvirke åt dockan.
5. Elda på ett livesteamlok som du radiostyr själv (ser bäst ut jämfört med manuellt) och vips så kan du köra 7¹/₄"- tåg.
6. Oopss! Nej stopp! Först måste baninspektion ske, då det numera handlar om en betydligt håftigare lastprofil. Dessutom kolla innan besök hos kompisen om han har byggt en ny tunnel eller bro med överliggande vindförbandsbalkar. I mitt fall klarade jag det genom att ta bort sitsen så dockan fick köra liggande på rygg (såg rätt slapt ut). (Se bild sidan 10.)

Tipsat av Manke, Trafikchef på Valsjöbanan