

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

VICE ORDFÖRANDENS MINNEN I HÖSTMÖRKRET

Nu har den årstid inträffat då man kan sitta i stugvärmen och minnas vad som hände i somras.

Vi har ju fått uppleva ännu en sommar med, som jag minns, bara vackert-väder-träffar. Säsongen inleddes med "Medlemmarnas dagar" i samband med Kristi Himmelsfärds-helgen. Kanonväder hela helgen, men tråkigt nog fick vi "boråsare" klara oss med endast de ånglok som är stationerade på banan.

Efter sommarens trafikdagar med lagom många resande, de personer som låter sig transporteras med tåg kallas så enligt järnvägstraditionen, var det dags för årets höjdpunkt, de omtalade "Ångdagarna" som vi anordnar i början av augusti. Omtalade — för det är endast på så sätt de annonseras. När Johan kom för att förbereda biljettförsäljningen, stod det en fullt utrustad biljettexpedition på Sandlid C. Efter noggrann inspektion och utprovning, uppsättning av en krok för konduktörsväskan samt tillverkning av en hög och sittriktig stol fick anläggningen godkänt av inspektör Kresser. Gunnar Lindberg som sett till att expeditionen kom på plats drog en djup suck av lättnad.

Under lördagen var det utställning i tältet under överinseende av vår egen utställnings-general Staffan Persson. Vilka byggare det finns! Tänk att bygga en artonecylindrig stjärnmotor med turbinmatning. Inte nog med det, tänk att även bygga en uppskuren variant så att det går att visa hur det hela fungerar. Varmluftsmotorn, som pumpade vatten, var ytterligare ett strålande exempel på ett pedagogiskt bygge. Heders Staffan, sånt vill jag och säkert även andra se mer av i framtiden. *Tack alla byggare!*

Under lördagskvällens sillbord pratades det om varför vevaxelcentrum inte stämmer med kolvcentrumlinjen, pilar ritades på borddukar och servetter till förklaring, det diskuterades framtida banutbyggnad och smiddes planer.

forts sid 2...

...fort fr sid 1

Nästkommande dag polletterades resgods till Rustansberg. Mottagare var Börje Hedberg, *Rullstol, måste provas av mottagaren*, stod angivet på fraktsedeln. Innehållet var ett dragspel, som stinsen på Rustansberg trakterade med bravur innan han vinkade av tåget för vidare färd runt Sandlidsbanan.

Gunnar Tellbe kom med sitt nya sadeltanklok, en fin mörkröd Holmside (0-6-0) och gick i trafik några varv, så nu är även han en 7 1/4":are. Välkommen.

Även familjen Andrén hade fina saker att visa upp. Ett antal mycket väl byggda godsvagnar av engelsk modell och i färgerna rött, grönt och gult, pryddes det godtåg som sonen Lars drog runt på banan med sitt nyinförskaffade gröna Pannierlok.

Inte bara byggen utan även andra händelser har bränt sig fast i minnet. Gowry Ovling lånade Pärss dressin och åkte runt banan ett antal varv. Trots att hon är totalt blind visste hon var det fanns både bro och järnvägsövergångar längs banan. Sådana människor gör ett djupt intryck på mig.

Jag är uppvuxen på en järnvägsstation och har många minnen med anknytning till järnvägar. En händelse jag minns är att jag, vid sex års ålder, stoppades in i en postsäck. Den knöts igen och försågs med reglementsenlig flagg. Till poststationen Tanum stod det. Jag instruerades att vara helt tyst. Säcken lastades med övrig post in i postkupén, jag var tyst som en mus och ingen märkte något. Det blev lite uppståndelse när det låg en liten parvel i posthögen på sorteringsbordet, men det var ingen fara för min pappa hade talat om det hela för sin tågklarerarekollega på grannstationen. Han hade även ordnat så att jag skulle få åka på loket tillbaka till Orrekläpp, där jag bodde då. Det var ett D-lok med träkorg och Hermansson var lokförare. En man jag gillade starkt eftersom han berättade för mig varför han gick runt och smorde, knackade på hjulringarna och kontrollerade bromsblock. Jag kan än i dag se honom, iklädd sin svarta långa lokförarrock gåendes runt för att kontrollera allt. Han sade åt mig att sätta mig på den höga stolen, ta tag i fartreglaget och köra tåget tillbaka. Vilken upplevelse!

Är det minnen av den sorten tro, som gjorde att jag på direkten beslutade mig för att flytta till en annan lägenhet? Jag läste nämligen i vår lokaltidning att hyresgästen på Ytterby station klagat hos länsstyrelsen över att kommunen godkänt kaféverksamhet i stationshusets väntsal. problemet var ju egentligen redan ur vägen för hans del, då han ändå skulle flytta därifrån den förste september. Nästa dag ringde jag upp SJ-fastighet och meddelade att jag var intresserad av att flytta till stationen. Två dagar senare var lägenheten min. Pär och jag håller som bäst på med flyttbestyren när detta skrivs. Från och med november månad bor vi i "stationsinspektorsbostaden" i Ytterby stationshus, en trerummare med 3,2 meters takhöjd (full svinghöjd alltså — sätt. anm.), spegeldörrar och stuckatur runt vardagsrummets tak. En lägenhet som är identisk med den jag växte upp i, i Orrekläpp.

Karl-Gustav Ryberg

VADAN OCH VARTHÄN

Vad gör vi med vårt järnvägssällskap inför framtiden?

Först en del grundläggande ideologier. Eftersom vi nu är så många medlemmar faller det sig naturligt att det finns en hel del olika idéer om hur verksamheten skall bedrivas. Vi har äldre konservativa medlemmar som inte skulle vilja se annat än ånglok i skala 1:8 trafikera banan.

Å andra sidan har vi medlemmar med mera liberala sinnelag som gärna ser att det rör sig utefter spåren och inte är så hårt bundna till ångdriften.

”Yours truly” tillhör den senare delen och jag skall nu förklara varför. Att bygga ett ånglok i vår skala är ett otroligt stort arbete, som fordrar mycken tid, oändligt tålamod, stor verkstadskunnighet dessutom kostar bygget en hel del. Det är alltså endast ett fåtal medlemmar som kommer att genomföra ett sådant bygge.

Att däremot bygga ett lokomotiv som drivs med förbränningsmotor eller elektricitet är mycket enklare och billigare. Man kan alltså tämligen snabbt komma ut på spåren med en egen ny modell. Vill man sedan utrusta sitt lok med en mängd skalariktiga detaljer, måste man vara beredd att satsa mycken energi på byggandet.

Vi måste alla vara beredda att låta medlemmarna själva bestämma vad de vill bygga och köra på vår bana. Det är min absoluta övertygelse att vi, för att överleva som hobbyförening, måste låta flera medlemmar ta del i trafiken på banan. Detta gör vi genom att låta övriga medlemmar köra våra lok vad de än drivs med. Naturligtvis kan man inte släppa ut rena nybörjare vind för våg i rusningstrafik, men som väl alla förstår är detta inte min mening. Här bör varje lokförare dela med sig av sina kunskaper.

Liknande tankegångar gäller för övriga delar av verksamheten och vi får inte vakta våra respektive revir så stenhårt att vi inte kan låta nya medlemmar prova på olika sysslor under övervakning. Även på dessa andra områden bör utbildning kunna ske under möten och trafikdagar.

Vår verksamhet består inte endast av tågtrafik och därför får vi inte glömma den sociala delen av samvaron. Här har vi haft förmånen att bli väl omhändertagna av klubbmästeriet, med Ann-Christine, Annicka och Lasse som drivande krafter. Det arbete som de har lagt ner under våra sammankomster är värt en eloge. Vi får hoppas att ansträngningarna inte tagit knäcken på dem, för det har faktiskt varit mycket arbete, som inte alltid glorifieras på samma sätt som lokförarens. Här finns möjligheter att göra en värdefull insats.

Vad gör vi med alla planer angående om- och utbyggnader på banan? De som nu har varit aktiva har haft arbete nog med sina sysslor och därför bör de nya medlemmar som vill, få ta egna initiativ, men under styrelsens kontroll, t ex ombyggnad av vändskivan.

Det är ju som bekant inte nödvändigt att vara styrelsemedlem för att få arbeta aktivt.

Utbyggnad av spår till vändskivan och nya stickspår vid Rustansberg och Brittensbro kommer naturligtvis att kräva mycket arbete och vi får ta det i den takt som lämpar sig.

En mycket viktig del av vår verksamhet sker uppe i Rustansbergs samhälle. Nils Grafström, Gunnar Hulting med flera, har lagt ner ett oändligt stort arbete på att skapa en anläggning som alla besökare är fascinerade av. Nisses alla otroliga figurer och den historia han vävt samman kring ”patrons” ångsåg är bland det viktigaste vi har att visa vid våra möten. Utan hans deltagande med figurer och hus, skulle Rustansbergs samhälle vara tomt och innehållslöst. Håll ut Nisse — det kommer en ny vår och vi ser fram emot att få se dina kluriga gubbar ännu ett år.

Utbyggnaden av samhället längs spåret mot tunneln sker i rask takt och kommer att bli bra när det blir färdigt. Inte ens Rom byggdes på en dag (det gäller för ånglok liksom för Rustansberg). Om det yngre och äldre gardet vill syssla med denna del av verksamheten så skall de få lov att göra detta utan sura kommentarer!

Styrelsen ansvarar för den löpande verksamheten vid banan och är införstådd med att det finns olika viljor inom sällskapet. Låt styrelsen få del av era idéer, så skall vi se till att i möjligaste mån ta hänsyn till dessa i vår verksamhet. Det är bättre att ta kontakt med styrelsen i sådana frågor än att med underjordisk verksamhet, liksom ”sorkarna i Sörkebo”, försöka undergräva sällskapets verksamhet. Ytterst tar årsmötet ställning till styrelsens sätt att sköta verksamheten och det finns alltid möjlighet att i sista hand ställa en motion till årsmötet eller där direkt ta upp en fråga i de fall det är något som du vill ändra på.

Göran Rosén

PROTOKOLL FRÅN MÖTEN INOM BMÅS

Alla protokoll (kopior) från tidigare styrelsemöten samt årsmöten kommer från och med nu att finnas tillgängliga för klubbmedlemmarnas information i klubbhuset.

Våra styrelsemöten är naturligtvis öppna för var och en som vill vara med och lyssna på vad som dryftas. Av förklarliga skäl kan vi inte gå ut med kallelser till alla inför varje möte, men information om möten finns att tillgå hos vice ordföranden eller sekreteraren.

STYRELSEMÖTET 30 SEPTEMBER 1995

Viktiga punkter ur protokollet fört vid styrelsemöte i BMÅS.

- § 6. Diskuterades årets aktiviteter och beslutades att:
- a) Fortsätta med korvförsäljning eftersom det varit lyckat.
 - b) Försöka dela upp ansvaret för matbepisningen under dagarna i maj och augusti.
 - c) Fortsätta med utställning i tältet under ångdagarna i augusti.
- § 7. Styrelsen beslutade att föreslå årsmötet att hålla:
- a) Medlemmarnas dag den 25 maj 1996
 - b) Ångdagarna den 3 — 4 augusti 1996
 - c) Trafikdagar andra lördagen i månaderna juni till och med september.
 - d) Om möjligt anordna en enklare rangeringstävling under söndagen den 26 maj, alltså efter medlemmarnas dag. På anslagstavlan skall då meddelas att tågtrafik ej kommer att ske då dagen är reserverad helt för medlemmarnas egna aktiviteter.
- § 8. Diskuterades bygge av några nya växlar för utbyggnad av spår. Gunnar Lindberg undersöker möjligheterna.
-

BMÅS-NYTT NR 1 1996

Nästa nummer av BMÅS-NYTT kommer ut i månadsskiftet januari / februari 1996.

Sedvanlig kallelse till årsmötet kommer då att publiceras.

Jag tar gärna emot artiklar och annat som kan användas i kommande nummer. En viss artikeltorka förnimmer jag redan nu.

Red

NY MATRIKEL 1996

Arbete pågår med att ta fram en ny matrikel för kommande år.

En hel del adressförändringar har skett sen sist och nya medlemmar har tillkommit. Om Du finner att något är fel i adresslappen på tidningen var god kontakta sekreteraren på det att allt må rättas till.

O-VAGNEN

O-vagnen har funnits sedan 1910-talet och fram till våra dagar. Den har funnits i stort antal och varit den vanligaste öppna godsvagnen i Sverige under lång tid. Därför bör den även finnas på svenska miniatyrjärnvägar för att ge den rätta svenska miljön.

O-vagnen är en flakvagn med stolpar och plåtlämmar. I princip en enkel vagn att tillverka kan det tyckas. Alla stolphyllsor, öglor, krokar och lämslöd kan vara förklaringen till att inte många väljer O-vagnen som byggobjekt. Med några enkla tips och förenklingar borde det ändå kunna gå att tillverka O-vagnen utan alltför stora besvär.

Måtten på vagnritningarna gäller för fullstor vagn, medan detaljerna jag själv ritat har måtten angivna i skala 1:8. (För närmare måttuppgifter hänvisas till Kalle K.)

Till stolpkätting kan förslagsvis användas klockkedjor från Clas Ohlson (Nr 21-334). Det skall vara kättingar på andra stolpparet från ändarna samt på mitten. Övriga stolpar kan vara kättinglösa. På kätting med björn, finns en extralänk som hakas i björnänden.

Plåtlämmarna är fästade med kedjor i vagnens sidor. Kedjorna fästes lättast med saxpinnar både i plåtarna och golvrämstyckena. I överkanten på varje plåtläm finns en kedjestump, som läggs runt stolpen och i ett urtag i lämmens kant. Denna kedja håller lämmen på plats i upprätt läge.

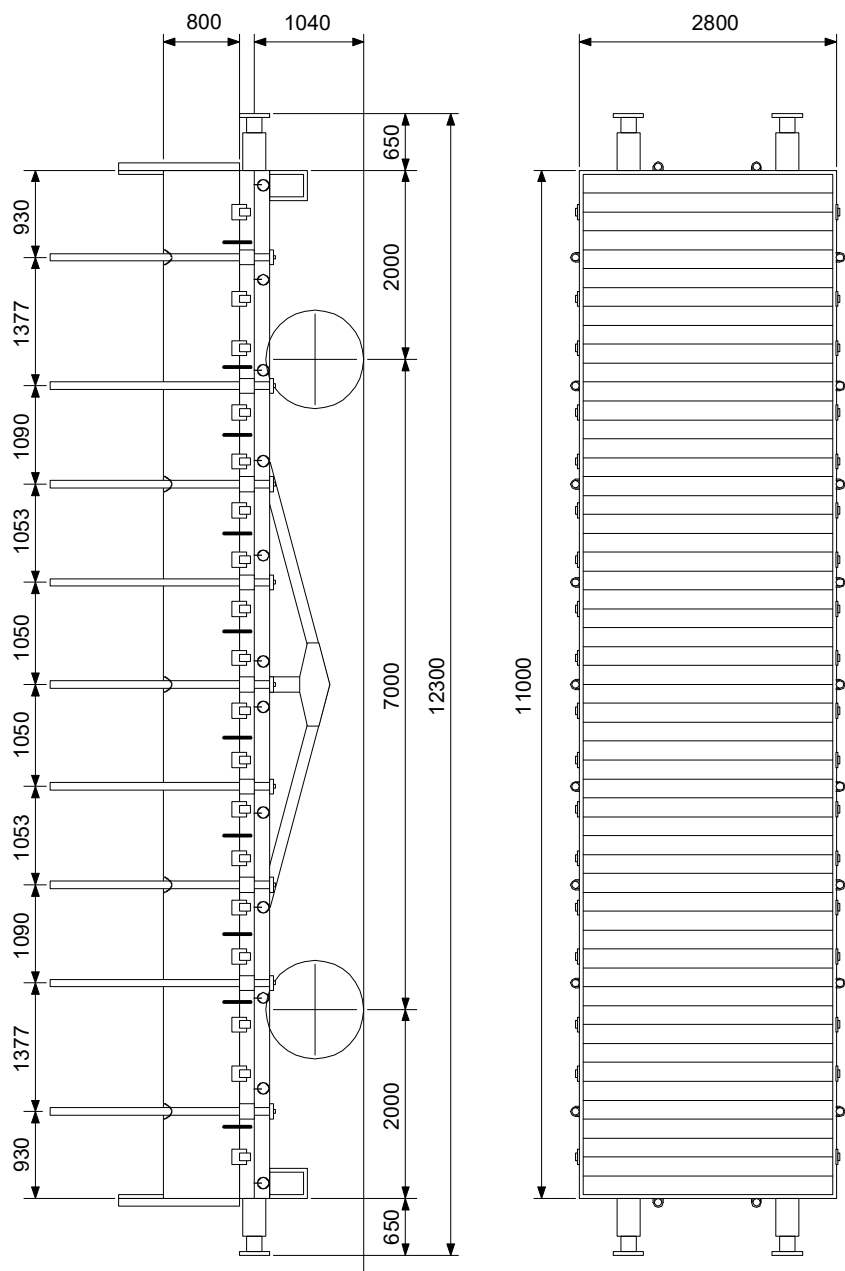
Till öglorna för pressenninglinorna används fiskdragsöglor som även de sätts fast med saxpinnar.

Jag har inte hittat något lätt sätt att tillverka lämslöden. Här föreslår jag att de utelämnas eller tillverkas som attrapper av plåtremsor som lödes eller svetsas fast på rätt plats. Med ett hål i golvrämstycket är det lättare att fästa dem från insidan så att inte svetsen syns. Även stolphyllsorna fästes lättast från insidan av samma orsak. Det är lättast att arbeta med golvrämstyckena innan de svetsats fast i vagnschassiet.

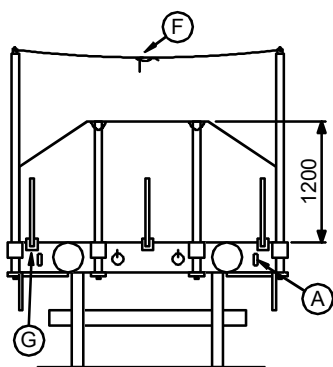
Tycker ni att O-vagnen blir för stor (drygt 1,5 meter lång) att förvara i garderoben, kan ni ju välja Or (1,4 m) eller Os (1,1 m) istället. Or-vagnen kan även ha hylsbuffertar och bärstag som O-vagnen.

På Os var det vanligt med lagergafflar av pressad plåt som på Or. Hjulbasen på modellen kan med fördel ökas till 562,5 mm, då originalets hjulbas på 4,5 m var vanligt förekommande. Inte alla Os hade bärstag.

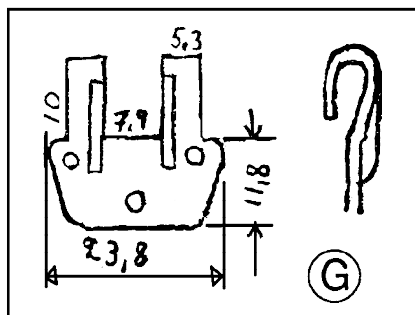
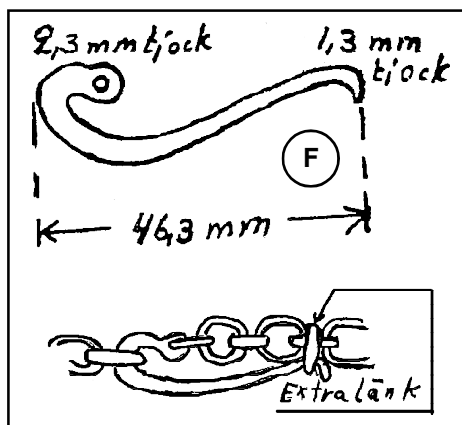
Originalens mått	Os	Or
Längd över buffertbalkar	7 630 mm	10 000 mm
Hjulbas	4 000 / 4 500 mm	6 000 mm
Antal stolpar	5 st	7 st



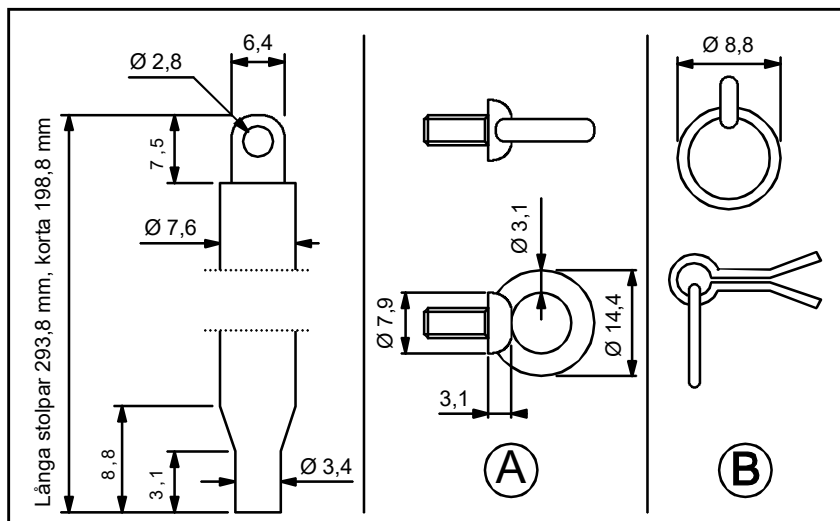
Litt O. Standardvagn

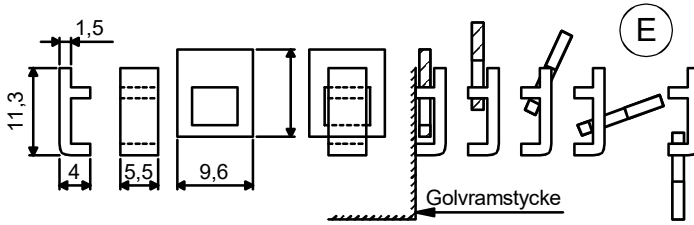


Litt O, gavelvy.

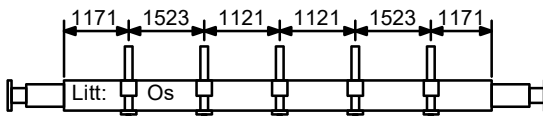
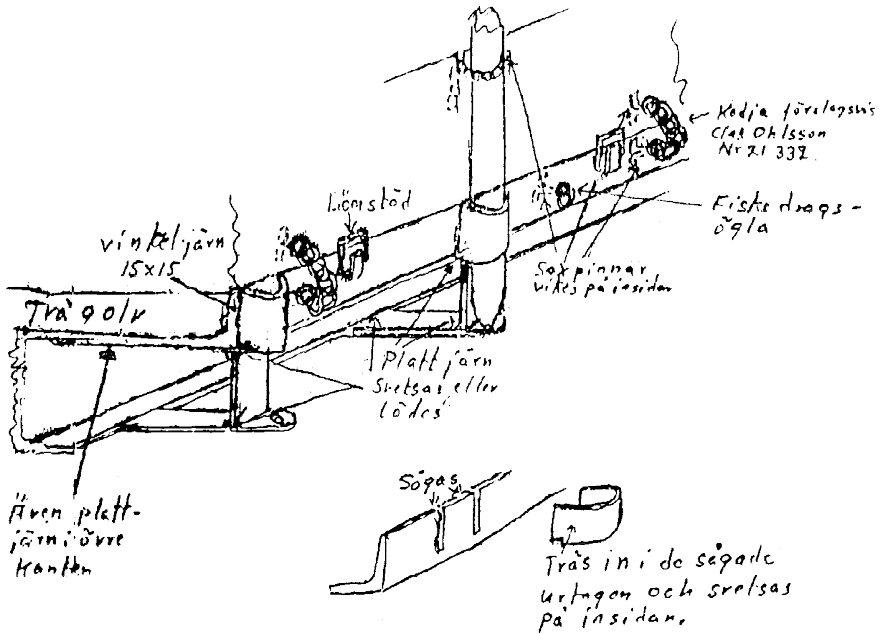


Allrond som vagnförelare:
Sänd Rustansberg en O för
lastning av sågade trävaror.

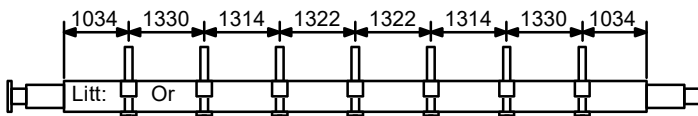




Låmlås.



Alla
mått
i mm
(fullskala)



Stolpplacering på litt Os och Or.

LJUD- OCH HANDSIGNALER

LJUDSGNALER

"Tåg kommer" ■■■■■

Ges framför ljudsignaltavla eller som varning.

"Fara" ● ● ● ● ● ● ●

Upprepade korta signaler vid nödsituation.

"Beredd" ● ● ●

Ges framför infartssignal som ej visar "kör".

"Uppfattat" ●

Ges som svar på avgång eller annan signal.

"Lägg om växeln" ● ■■

Ges när växel begärs omlagd.

"Öka" ■■ ●

"Minska" ■■ ● ■■

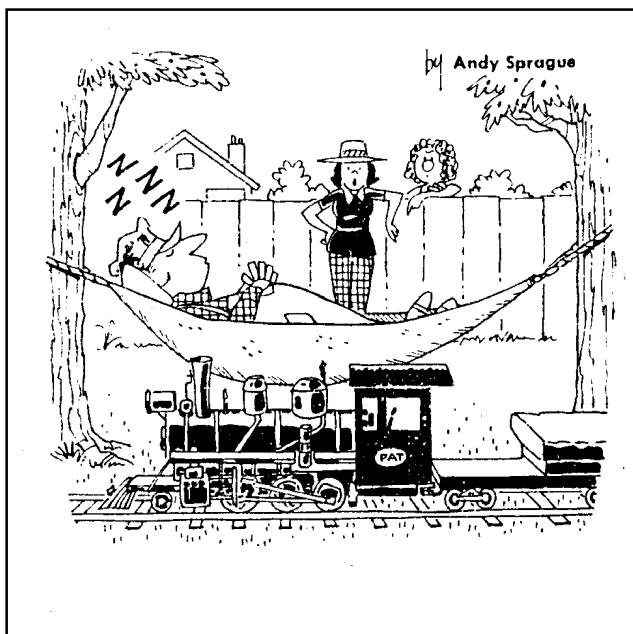
hastigheten

Ges för att underrätta förare på koppellok eller pålok att hastigheten skall ökas eller minskas.

HANDSIGNALER



Dessa hand- och ljudsignaler finns samlade på ett litet inplastat minneskort som all berörd personal kan få att ha som en liten "fusklapp i fickan".



RÄLSSPIKEN FRÅN FLÅMS

Under ångdagarna hade vi som vanligt celebret besök från Norge. Gunnar Thane Lange kom farandes med glatt humör och kastade sig med iver in i verksamheten. Sådana gutter är alltid uppgiggande för själen.

Vid middagen på lördagskvällen talar Gunnar inspirerande om vårt Sällskap och vad det betyder för oss alla samt förärrar oss en vackert smidd kniv. Denna har han egenhändigt tillverkat av en rälsspik från den gudomligt vackra Flåmsbanen.



Kniven kommer att sättas
upp på en träsköld i klubbstugan.

Ett stort tack till Gunnar för den fina gåvan.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

LITE STATISTIK FRÅN HÖSTEN 1995

<i>Evenemang</i>	<i>Totalt antal passagerare</i>	<i>Antal dragna tågsätt</i>		
		<i>Britannia</i>	<i>Rail Motor</i>	<i>70 004</i>
Ångdagarna				
5 augusti	296	11		3
6 augusti	368	11	13	5
Trafikdag				
12 augusti	295	16		
Trafikdag				
9 september	427	12	13	
Ericsson				
15 september	50	4		

NYA MEDLEMMAR UNDER 1995

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna i BMÅS.

Keinänen Markku 51	Sandaredsvägen 17	510 40	SANDARED	033 – 25 88
Lilja Thore	Vinstavägen 5	163 54	SPÅNGA	08 – 36 54 74
Lindwall Ingvar	Getakärsvägen 17	510 20	FRITSLA	0320–707 21
Nilsson Stig	Lillekärr Södra 68	425 31	HISINGSKÄRRA	031–57 28 9
Sunesson Thomas	Ringen 4	510 54	BRÄMHULT	033–23 01 56
Wikström Roger	Bryggumsgatan 29	461 42	TROLLHÄTTAN	0520–390 06
Zeiner Willy	Villavägen 6	510 40	SANDARED	033–25 52 52