

BORÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

MEDLEMMARNAS DAG

BMAS inbjuder till Medlemmarnas Dag, som i år infaller helgen efter Kristi himmelsfärds dag, alltså på lördagen den 23 maj.

Det kommer med all sannolikhet att finnas folk vid anläggningen redan på torsdagen.

Låt oss nu samlas i god gemenskap och ett förhoppningsvis gott väder för att dra igång årets verksamhet. Vintern har varit lång och tråkigt nog haft ett flertal recidiv, vilket gjort att vi kanske inte haft den tid för förberedelser som vi skulle ha velat ha.

Städning av området sker efter hand då vädret är lämpligt och för övrigt får vi göra löpande underhållsarbete under tidens gång. Det finns alltid något att göra för den som vill hålla händerna i arbete.

Kom upp till Sandlid och dra dina strån från banan över till stacken.

Underhåll av byschan skall exempelvis utföras snarast möjligt, spåren på vissa sträckor behöver stoppas om, vattentornet från Rustansberg skall komma på plats vid lokstationen, elkablar behöver bytas ut, jordfelsbrytare installeras m m. Du ser att det finns att göra, kom och hjälp till om du har möjligheter.

***Bokning av sängplatser i klubbhuset inför Medlemmarnas Dag 1998,
kan göras hos Göran Rosén på telefon 033 – 27 40 49.***

Vi har för närvarande endast fem sängplatser tillgängliga. Först till kvarn får sova.

Plats för husbilar och husvagnar finns naturligtvis som vanligt och goda vänner kan kanske övertalas vad gäller husrum.

För övrigt hänvisas till Borås Camping, Saltomad, Campinggatan 25, 506 02 BORÅS.
Tel: 033 – 12 14 34.

Varen hjärtligt välkomna!

PROTOKOLL FÖRT VID ÅRSMÖTE I BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP DEN 21 FEBRUARI 1998.

- § 1. Ordföranden Staffan Persson förklarade årsmötet öppnat. Ordet överlämnades till Axel-Uno Nylander, som berättade historien bakom det lokomotiv, Borås – Alvesta Nr 3, som till helt nyligen var placerat i Nybro-parken. Axel-Uno Nylander donerade därefter två stycken tenderlyktor som en gång suttit på loket samt en oljekanna. Sällskapet erhöll även tvenne aktiebrev uti Falkenbergs Jernvägs Aktiebolag, ett brev å 100 kronor från den 2 januari 1898 samt ett å 1 000 kronor från den 14 november 1902. Ordföranden tackade å sällskapets vägnar för de intressanta gåvorna och mötet återupptogs.
- § 2. Den föreslagna dagordningen godkändes.
- § 3. Börje Hedberg valdes att som ordförande leda årsmötet.
- § 4. Göran Rosén valdes till sekreterare för årsmötet.
- § 5. Johan Kresser och Pär Ryberg valdes till rösträknare för årsmötet.
- § 6. Årsmötet befanns vara behörigen utlyst.
- § 7. Styrelsen årsberättelse för det gångna verksamhetsåret har publicerats i BMÅS-NYTT Nr 1 1998 och uppläsning påfordrades ej av årsmötet.
- § 8. Kassören Gunnar Lindberg föredrog sedvanligt balansräkningen för år 1997. Frågor å densamma förelåg ej, varför den godkändes och lades till handlingarna.
- § 9. Revisorn Sigurd Wennersten presenterade revisorernas berättelse.
- § 10. Beslutades enhälligt att giva styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna årets verksamhet.
- § 11. Kassören Gunnar Lindberg presenterade styrelsens förslag till budget för kommande år. Mötet godkände den föreslagna budgeten.
- § 12. Mötet beslutade i enlighet med styrelsen förslag att bibehålla medlemsavgiften för år 1999. Således gäller som vanligt att enskild medlem betalar SEK 70:–, med ett tillägg för familjemedlemskap av SEK 50:–.
- § 13. Då Staffan Persson avsagt sig fortsatt ordförandeskap valdes på valberedningens förslag Jan Ove Carlsson till ordförande för verksamhetsåret 1998.
- § 14. I enlighet med valberedningens förslag omvaldes Karl-Gustav Ryberg och Göran Rosén till ordinarie styrelseledamöter för två år.
- § 15. I enlighet med valberedningens förslag omvaldes Jan Bragée och Bengt Andersson såsom suppleanter till styrelsen på ett år.

- § 16. Börje Hedberg och Sigurd Wennersten valdes till revisioner för år 1998.
- § 17. Karl-Gustav Ryberg och Gustav Mitlöhner valdes att utgöra valberedning för 1998.
- § 18. Inga motioner förelåg från medlemmarna.
- § 19. På proposition från styrelsen beslutades att instifta en fond för inköp av rullande materiel samt underhåll av rullande materiel tillhörigt Borås Miniaturånglokssällskap. Styrelsen får i uppdrag att fastställa namn och statuter för fonden samt avsätta lämpliga medel.
- § 20. Mötet beslutade att den 23 maj anordna Medlemmarnas Dag 1998.
- § 21. Mötet beslutade att den 1 — 2 augusti anordna Ångdagarna 1998.
- § 22. Styrelsen har under det gångna året beslutat invälja 10 nya medlemmar.
- | | | |
|-------------------|---------------------|------------------|
| Jimmy Lindgren | Högsätersvägen 20 | 51532 VISKAFORS |
| Per Engström | S:t Persgatan 150 C | 60230 NORRKÖPING |
| Bo Engström | Kollbergsgatan 62 | 60223 NORRKÖPING |
| Håkan Pettersson | Skansbergsvägen 10 | 14170 HUDDINGE |
| Peter Benjaminson | Backvägen 4 | 51332 FRISTAD |
| Sven Johansson | Fjällgatan 50 B | 50461 BORÅS |
| Mikael Lundqvist | Regementsgatan 14 | 50431 BORÅS |
| Robert Lerbro | Snipåsvägen 4 | 44850 TOLLERED |
| Sören Lundvall | Nannas väg 8 | 75440 UPPSALA |
| Dick Larsson | Villinge Danmark | 75598 UPPSALA |
- § 23. Under punkten övriga frågor förekom följande:
- a) Börje Hedberg tackade för uppvaktningen å sin högtidsdag.
 - b) Sekreteraren informerade om trafikdagarna under kommande säsong.
 - c) Sekreteraren informerade om att Ann-Christine Tropp vid mötets början brevledes meddelat att hon inte längre önskar kvarstå som styrelseledamot och klubbmästare och därför ställer sin plats till förfogande med omedelbar verkan.
 - d) Börje Hedberg tackade så de två avgående styrelsemedlemmarna för insatser under åren och överlämnade blommor.
- § 24. Eftersom ytterligare ej förelåg förklarade mötesordföranden mötet för avslutat och tackade de närvarande medlemmarna för visat intresse.
- Börje Hedberg
mötesordförande
- Göran Rosén
sekreterare

Viktiga utdrag från senaste styrelsemötet i BMÅS den 21 april 1998

- § 3 Medlemmarnas Dag 23 maj 1998 diskuterades och beslutades att som vanligt låta de medlemmar som vill, köra fritt under dagen samt att om plats finns, även tillåta passagerartrafik med befintliga lok för de som så önskar.
- § 5 Det nya kolet har levererats från England och vi har nu drygt 1000 kg kol i vårt lager.
- § 8 Skylt angående förbjuden motorfordonstrafik, som kommer att sättas upp av SP, gäller ej BMÅS medlemmar.
- § 13 Bokning av sängplatser i klubbhuset inför Medlemmarnas Dag 1998, kan göras hos Göran Rosén på telefon 033 – 27 40 49. Vi har för närvarande endast fem sängplatser tillgängliga. För övrigt hänvisas till Borås Camping, Saltemad, Campinggatan 25, 506 02 BORÅS. Tel: 033 – 12 14 34.
- § 14 Beslutades att renovera byschan vi nu har. Jan Ove Carlsson tar fram det material som åtgår. Renoveringen skall genomföras snarast med hjälp av frivilligt arbete.
-

HUR KLARAR DU TÅGMÖTET?

Du är tågklarare på Knorklunda station. Knorklunda bangård består endast av två spår.

Klockan 00:21 ankommer fjärrgodståg 4932 som dras av B och E2 lok. Tåget tas in på spår två och stannar tidtabellsenligt, då det ska möta fjärrgodståg 4921. Då 4932 stannat med främsta loket framme vid hinderpålen i norra änden, visar det sig att tåget är för långt och minst fyra vagnar står utanför hinderpålen i södra änden. Detta är i och för sig inget ovanligt, för 4932 är ofta långt. (Därför har järnvägsförvaltningen satt in ytterligare ett tåg i samma riktning, 4936.)

Helt enligt säkerhetsföreskrifterna kontrollerar du att infartssignalen står till stopp för 4921, innan Du går ut emot infartssignalen för att möta 4921 och varsko om hinder omedelbart bortom infartstågvägens slutpunkt. Under vägen kontrollerar Du förstås att växeln ligger till spår ett och sluter. (Spår ett är huvudtågväg)

Klockan 00:41 ankommer 4921 som rullar in på bangården, med dig stående på fotsteget utanför lokhytten, efter att du varskott föraren om hindret. Tåg 4921 dras av en E9.

Då 4921 inkommit och stannat med loket vid hinderpålen i södra änden, visar det sig att även detta tåg är för långt. Situationen är lite ”penibel” eftersom, förutom att 4921 och 4932 hindras, ska ytterligare det norrgående fjärrgodståget 4936 passera klockan 01:46. Hur gör Du? — Skriv till BMÅS-NYTT och berätta!

Vänligen Kalle Karlsson

MERA MODELLER

Jag har byggt en modell av en personvagn från 20-talet och resultatet tycks ha rönt en viss uppskattning. Den är inte helt färdig än, det återstår det återstår räcken och grindar till plattformarna samt ventilationshuvor på taket, men jag har inte slutgiltigt bestämt hur jag ska bygga dem än. Det är betydligt mer plock och detaljer än man först tror och bygget har tagit mer än dubbelt så lång tid, som jag trodde från början men jag har ju lärt mej en del på det.

Jag har varit runt på flera järnvägmuseer och tittat på vagnar innan jag började bygga. Det fanns inte två vagnar som var lika, men samtliga hade ju en viss stil, så jag har blandat intrycken och byggt som jag själv tyckte blev bra. Det är alltså ingen speciell vagn som förebild utan jag har försökt få 20-talstil över den. Jag har efter förslag från flera borta på BMÅS satt i genomgående drag så nu riskerar man inte att rycka av kopplingskrokarna.

Det är också ett lok på gång i hobbylokalen. Det är ett diselelektriskt lok från USA, EMD FP45. Det ska ut för provtur nu i vår, för jag vill prova och se om mina idéer fungerar i praktiken innan jag fortsätter att bygga. Men loket ser fortfarande ut som en hög rostigt skrot och man behöver ha lite fantasi när man tittar på det. Det dröjer länge än innan det blir färdigt men jag räknar med att köra under tiden jag bygger. Nu står jag kanske hellre på Rustansberg och viftar lite med flaggan än kör passagerare, men det är ju roligt med ett eget lok i alla fall. Vi får väl se vad folk tycker om ett amerikanskt lok på banan, men man vänjer sej väl.

Det finns ju svenska och europeiska disellok, men de svenska är som regel smala och det blir svårt att få plats med prylarna i modellen och de engelska och tyska diselloken är direkt fula. De enda snygga loken med lite plats i är de Amerikanska.

Nu måste jag ju sätta på buffertar förstås men jag hoppas att kunna kamouflera dem.

Hälsningar Sorkebo Järnväg

SKAFA TININGSPÖJK PÅ TOGEN!

För at kuna döva strisessen å få lite avkoplin då man reser me Era tog, borde Ni ha me en tiningspojk på Era tog, som säljer tiningar. Så har mann haft på SJ, innan dom gik i panson. (tiningpejkana föstås) De fins masor av intresanta o almänbildane tiningar, så som "Hänt i väkan", "Se åck hör", "Fålket i bild" å flera anra bra tiningar som folk kan läsa på era tog å få lite almenbilning.

Efter som ni inte har nån restaurangvang i Era tog kan ju tiningspojken åkså sälja mat så som "Marabo mjölksoklad", kolor, karameler med mera!

En almänbildad räsener

BRITTENSBRÖ LÅDFABRIK

Till Er sentida medlemmar av BMÅS ska jag här berätta om Brittensbro lådfabrik.

Denna låg ovanför slänten vid Brittensbro hållplats. Man kan ännu se resterna av fabriksgrunden i form av en hög stenkuber liknande stora gatstenar. Ävenså finns en del annan bråte kvar där som rester efter lådfabriken.

Det var torparen Brutus Spont som byggde om sitt torp till lådfabrik en tid efter tillkomsten av Rustansbergs ångsåg. Det var fattigt och eländigt på torpet, som brukligt var och är på torp, så torparen för med ”skarsprillan” till Rustansbergs ångsåg, och köpte på kredit ett hästlass brädor, i lagoma dimensioner att snickra möbler av, bord, stolar, kökssoffor, skåp och annat som kan behövas i ett hem.

Man kan undra varför en ”girigbuk” som disponenten lämnade kredit till en fattig torpare, men möjligen anade han en framtida avsättning för sina brädor till torparen. I så fall fick han rätt — för några årtionden i alla fall.

Efter en tid av flitigt användande av stämjärn, rubank och fogsvans fick torparen och hans söner en stor beställning av dynamitlådor från Gryttorps dynamitfabrik.

Som flitiga möbelsnickare hade Spont med söner lyckats spara en del pengar som nu satsades i byggandet av lådfabriken.

För transport av brädor byggdes en industribana mellan Rustansbergs ångsåg och lådfabriken. Vagnarna drogs av Rustansbergs ångsågs ånglok, som även användes för transporterna av timmer från skogen till sågen. Loket finns ännu bevarat tror jag.

Direktionen för Sandlidsbanan har aldrig varit håvad att bygga infrastrukturer för godstrafik. Exempelvis kan den uppmärksamme besökaren av Rustansberg se att Rustansbergs ångsåg inte ens fått ett eget lastspår. Ett förhållande som starkt bidragit till att sågen ej fått den utveckling till storindustri — med de leveranser på världsmarknaden som den såväl förtjänat, inte minst med tanke på tillgången på omgivande förnämlig råvara, i form av jätteträd.

För Brittensbro lådfabriks del, löstes utlastningsmöjligheterna med att en järnbana byggdes i slänten ner mot Sandlidsbanan.

En tralla med påbyggd vågrät plattform forslade lådämnena utför slänten. Trallan firades och hissades med ett stubbrytarspel. I sitt övre läge anslöt trallans plattform i jämnhöjd till en plankgång som ledde till fabriken inre, i sitt nedre läge anslöt trallans plattform i höjd med en lång lastbrygga.

Utlastningen gick så till att lådämnena (för att ej vara skrymmande var lådorna ej slutgiltigt hopspikade) drogs för mankraft inifrån fabriken ut på plankgången och ställdes på trallans vågräta plattform, varefter de firades ner till lastbryggan där staplar av lådämnena radades upp.

För hanteringen av lådämnena, som var staplade i ca 1½ meter höga staplar på föregångare till vad som nu kallas lastpallar, användes en slags föregångare till pallyftare som man numer ofta ser varubilar använda.

Dessa föregångare till pallyftare tillverkades i fem exemplar i den smedja som ligger vid svängen på Sandlidsbanan mellan Brittensbro och Rustansberg. Det var den högsta konjunktur den smedjan någonsin haft påstås det. Man kan säga att det var i den smedjan som pallyftaren hade sin vagg. Tänk på det, när Ni ser den sentida varianten av pallyftare.

Då dagens lokalgodståg kom och gjorde uppehåll vid lastbryggan medförande godsfinckorna som skulle lastas, stod lådämnessaplarna på plats och kunde snabbt lastas in utan dröjsmål.

Emellertid hade även Sandlidsbanan ibland svårt att undvika att anställa alltför ”gnetiga” personer och naturligtvis sabbade en sådan verksamheten vid Brittensbro lådfabrik.

Ett trafikbefäl såg med oblida ögon att tågpersonalen hjälpte till med lastningen och dessutom begärde han av lådfabriken betalt för tomdragningen av finckorna till Brittensbro.

Lång osämja uppstod, vilket resulterade i att bröderna Spont flyttade sin lådfabrik till annan ort, liggande vid Norra Berglags järnväg, där man hade bättre sinne för service.

Trafikbefälet fick sparken från Sandlidsbanan och började på SJ. Där tycks han fortfarande vara kvar, vilket förklarar att SJ:s kunder ”skräms” över till privata järnvägsföretag.

Nils Fritjov Spenaten

TEKNIK PÅ TEKNIS 1998

Tyvär insmög sig ett datumfel i texten i förrförra numriset.

Nästa teknikutställning sker den 10 oktober och inte det datum som aviserats i föregående nummer. Ytterligare information kommer senare nästa år.

Tyrkfelsnise

HISTORIK ÖVER BMÅS TILLBLIVELSE

Kalle Ryberg håller på att skriva historiken om vår järnväg från tiden före Galtarö över Huskvarna och till BmåS nuvarande anläggning.

Har du några viktiga pusselbitar?

Rannsaka minnet och titta lådorna, inget är i detta sammanhang oviktigt. Tala med Kalle om du eventuellt har gamla fotografier som kan vara av intresse.

NÅGRA GENERELLA RÅD TILL MOTORLOKSBYGGAREN.

Då ju motorlok — drivna med kolvmotor eller elektrisk dito — är lättare att tillverka och kräver mindre maskinbearbetning än ånglok, kan motorlok vara ett alternativ för de miniatyrjärnvägsutövare som önskar sig ett eget lok.

Efter att ha byggt några motorlok och ägnat mig åt miniatyrjärnvägshobbyn en tid, föranlåter detta mig att ge några generella råd, för att förebygga erfarenhetsmässigt vanliga nybörjarmissar.

1. Hjulaxlarna ska kunna skeva i förhållande till varandra, så att de kan följa med spårens ojämnheter, eller då spåren går över till dosering i kurva. Rålsförhöjning heter det på järnvägsspråk. Ingen skevningsmöjlighet för hjulaxlarna leder till spårhållningsproblem. Helst ska det finnas hjulfjädring. På tunga fordon, överstigande runt 20 kilos axeltryck, är detta nödvändigt för att spara på spårslitaget.
2. På stela ramverk som har fler än två axlar, är det fördelaktigt om vissa axlar kan göras med sidoförskjutning. På en treaxlig boggie är det lämpligt med mellanaxeln. Om sådan axel är löpaxel (axel utan drivning) kan den ha lågt axeltryck för att öka adhesionsvikten på de drivande axlarna. Det är bra om styrande hjulaxlar eller boggier också kan fjädra i sidled, särskilt på snabblopande fordon
3. Det är viktigt att hålla föreskrivna mått och profiler på hjulflänsarna samt rätt mått mellan hjulflänsarnas insidor, annars blir det problem i växlar.
4. Räkna med att man *inte kan* få tillräcklig nedväxling enbart genom att växla ned direkt från motor till drivhjul. Det krävs minst en mellanaxel om man använder kuggghjul eller kedjehjul i transmissionen. Tänk på att motorn måste få tillräcklig kylning.
5. Undvik kedjedrift direkt på motoraxel. Det höga varvtalet ger upphov till oväsen. Använd där hellre tandrem eller kilrem.
6. Kom ihåg att det måste finnas sträckningsmöjligheter för kedjor och remmar och att riktningen på drivkedjor ska vara så nära 90 graders vinkel som möjligt. i förhållande till hjulens fjädringsrörelse, för att sträckningen av kedjorna ska påverkas så lite som möjligt av hjulaxlarnas fjädringsrörelse.
7. Om kolvmotor skall användas välj helst en 4-taktsmotor eftersom den har en lugnare gång än 2-takt. Använd vibrationsdämpare mellan motor och chassi.
8. Sätt golv eller stänkskärmar över hjulen eftersom de annars skvätter in lortvatten i karossen, när rälsen blivit blöt av regn. Sätt även stänkskärmar kring kedjor för att undvika att olja lortar ner i karossen invändigt.

9. Sätt vinkeljärn tvärs över mellan gardjärnen. Dessa vinkeljärn skyddar lågt sittande maskindelar från att slå i rälsen vid urspårningar. Eventuellt kan även kraftiga kedjeskydd behövas på boggielok, som då skyddar kedjorna för skador om de skulle slå ned på rälsen. Om kedjorna sitter så lågt att plats för kedjeskydd ej finns, kan ett kraftigt plattjärn sättas tätt intill kedjan på lämplig sida.
10. Om möjligt ska man försöka sätta på ”extra gardjärn” i form av grov pianotråd eller dyligt, fäst på lagerboxar eller annan ofjädrad del och som går nära rälsen och karar bort eventuell sten.

Lycka till med Er motorlokskonstruktion.

Vänligen Kalle

NÄSTA NUMMER AV BMÅS-NYTT

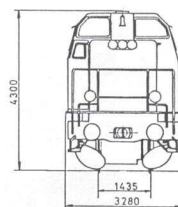
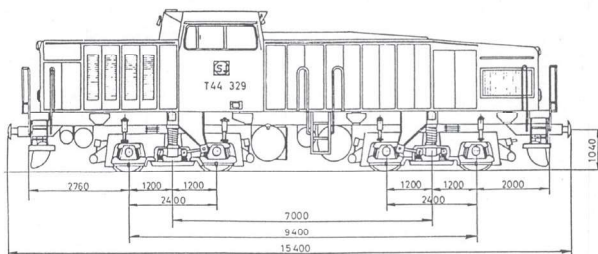
För att fylla det nästkommande numret av BMÅS-NYTT, som troligtvis utkommer i månadskiftet juni – juli, kommer redaktören att behöva ytterligare tekniskt intressanta artiklar från vår vördade läsekrets.

Byggrapporter, besöksrapporter från andra banor, konstruktionstips, brobyggnadsidéer till en ny bro över spåret längs ”raksträckan”, förslag till nya lok eller vagnar eller varför inte förslag till vår framtida verksamhet.

Redaktionen hoppas på stor korrespondens i ämnet.

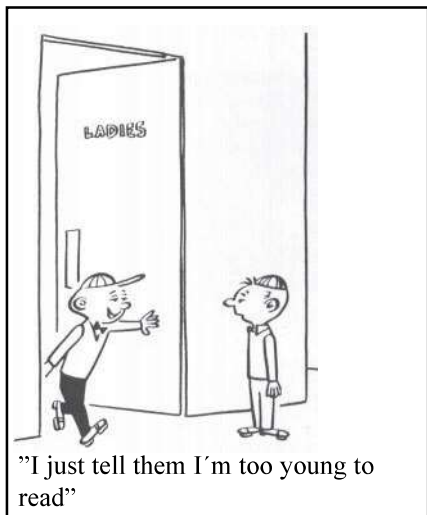
T44

Ensvensk skönhet passande på alla banor stora eller små.



Axelanordning	BoBo
Max hastighet	100 km/h
Max dragkraft	215 kN (21,5Mp)
Max axellast	190 kN (19 Mp)
Kurvradie	60 m
Max totalvikt	76 t

SVENGELSKA SPRÅKÖVNINGAR



"I just tell them I'm too young to read"

There was a young lady named Maud.
An awful society fraud.
In daylight, I'm told,
She was awfully cold.
But at sundown, good Laud.



Patron på Rustans-
bergs Ångsåg under
sin yngre storhetstid
med alla de komplex
detta innebar.
Som väl är har han
kalmerat sig något
och har nu inte längre
en sådan kejsarlig
utstrålning.

When asked the difference between a snow man and a snow woman, the little boy replied, "Snowballs!"

Gossip — a woman with a good sense of rumour.



"Who do they think they're kidding?"

(Could this happen in our tunnel?)

He: "Do you believe in free love?"
She: "Have I ever given you a bill?"

Under en av mina utflykter till BMÅS hamnade jag på ett stillsamt ställe och under kontemplation blev jag varse ett litet underbart häfte, Sitters Digest, som jag starkt misstänker att en något äldre gentleman från ö-riket i väster torde ha donerat till allmän vederkvikelse, förnöjsamhet samt munterhet, varför jag varmt rekommenderar ett besök.

Sir George OBV.

MATRIKEL 1998

En ny matrikel är under utformning. Tyvärr blev den inte klar till detta numris utan kommer att distribueras i nästkommande dito.

Är det nu någon som vet med sig att inte ha meddelat eventuella adressändringar eller nya telefonnummer, så bör ni alldeles omgående eller allra senast i den absoluta början av juni meddela mig vederbörliga ändringar.

Har ni dessutom synpunkter på utformningen av matrikeln är jag glad för nya idéer.

För att alla åtminstone skall veta om styrelsemedlemmarnas nuvarande adresser och telefonnummer kommer här en lista:

ordf.	Jan Ove Carlsson bost. 033 - 10 63 76	Rydalsgatan 22 mbt. 0705 - 71 65 85	504 67 BORÅS
v. ordf.	Karl-Gustav Ryberg bost. 0303 - 583 94	Stationsplan 1 mbt. 0705 - 18 88 94	442 50 YTTERBY
kassör	Gunnar Lindberg bost. 033 - 13 83 37	Skogstorpsparken 11	504 54 BORÅS
sekr.	Göran Rosén bost. 033 - 27 40 49	Östergården Härna mbt. 0708 - 22 72 79	523 99 HÖKERUM
suppl.	Bengt Andersson bost. 033 - 13 05 18	Lars Kaggsgatan 95	504 43 BORÅS
suppl.	Jan Bragée bost. 033 - 41 16 12	Varbergsvägen 26	504 30 BORÅS

Göran Rosén

Det sägs att...

Det finns människor som gör att saker händer.

Det finns människor som ser på när saker händer.

Det finns människor som undrar vad som har hänt.

Det är bäst att vara den som gör att saker händer — om du ser på när saker händer är det för sent och om du undrar vad som har hänt är du inte redo för att ta emot intresserade besökande.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

SVINAKTIGT PÅ SANDLID

Under förförliden sommar inträffade en hart när otrolig händelse i gräset vid Sandlid C.

Det visade sig att en vilsegången galt vid namn "???" påträffat en i gräset vilande äldre gentleman. De båda åbjörjade ett ensidigt samtal och då tydligen "???" så småningom led brist å argument inför den andres vänligheter inträffade det som oftast händer i sådana situationer, tandgrip- ligheter vidtogo ...



MEDLEMSAVGIFTEN

Som vanligt gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övriga familjemedlemmar av SEK 50:–. Vårt postgironummer är 13 09 55 – 8.

De flesta medlemmar har nu betalt sin årsavgift, men som vanligt är det några som släpar efter och de får nu ett inbetalningskort med i tidningen. Står inte heller siffran 98 under strecket nere till höger på adresslappen, kan du vara säker på att du inte har betalt.

Resultatet av detta är att du om en månad, såvida avgift ej då erlagts, kommer att sorteras över till klass 9 (strykas ur registret) och ej erhåller någon mera tidning eller påminnelse.

Vi är tacksamma om årsavgiften kommer in under första kvartalet, eftersom det då blir mindre arbete med registerhållningen och sällskapet snabbt blir stadd vid god kassa.