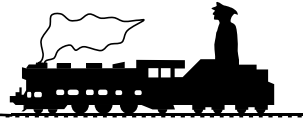


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BÄSTE BMÅS-ARE.

År 1999 går mot sitt slut och inte bara detta, ett helt nytt fräscht årtusende ligger framför oss. Man kan fundera över hur det ser ut på Sandlid och på vår järnväg år 2999 och vad arkeologerna finner för rester och spår! De skulle säkert undra över vad för typer som härjat här och i vilket syfte. De skulle bara veta vilket enormt arbete och vilken entusiasm, som lagts ner på vår anläggning. Syftet med och glädjen över vad vi skapat, kommer de aldrig att få reda på. Men nu över till verkligheten och detta år.

Några stora förändringar har ej skett med anläggningen, utan vi försöker hålla ordning på mark och byggnader. Som vanligt är det den sedan många år självpåtagna arbetsstyrkan, som har svarat för årets bedrifter. Klä om rastboden, måla klubbhuset, städat och fejat, ställt upp vid körningar, både vid mer officiella liksom alla körningar för barngrupper m.m. För att nu inte tala om Ann-Christines arbete med marketenteriet.

Publiktillströmningen vid våra körningar är imponerande och det är förvånande många nya människor som hittar till oss. Detta utan annonsering i vare sig press eller flygblad. Tänk vilket genomslag djungeltelegrafen fortfarande har i vårt IT-samhälle.

Föreningens ekonomi är god och utrymme finns för att investera i något ytterligare dragfordon, då helst ett med glöd och frust. Tyvärr har inget lämpligt objekt dykt upp ännu, så hjälp med att hitta något eftersöks. Du som läser LiveSteam-litteratur eller på annat sätt kommer i kontakt med 7 ¼" skala kan väl hjälpa oss att söka.

Vår största markägare, Ericsson, har via pressen meddelat att man avser att sälja sina fastigheter och vad vi förstår, gäller detta även Boråsfabriken. Vi får hoppas att en ny ägare uppskattar vår anläggning lika mycket som Ericsson har gjort och att vi får chans att bli kvar under många år. Kanske inte fram till år 2999, men ändå.

Du som haft föresatsen att komma upp och hjälpa till vid järnvägen, har nu tillfälle till årtusendets nyårslofte: att åtminstone en gång per år arbeta någon dag vid järnvägen. Tack till Er alla som ställt upp under detta årtusende, vi syns under det kommande.

Jag önskar Er GOD JUL och GOTT NYTT ÅR — Er ordförande Jan Ove

MEDLEMSKAP ÅR 2000

Från årsmötet den 20 februari 1999 står följande beslut fast för kommande verksamhetsår.

§ 12. Mötet beslutade i enlighet med styrelsens förslag att bibehålla oförändrad medlemsavgift för år 2000. Således gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övrigt familjemedlemskap, i de fall dylikt önskas, av SEK 50:–.

Föreningens postgiro har följande nummer 13 09 55 – 8.

Med detta utskick följer en inbetalningstalong för år 2000. Skicka gärna in avgiften snarast, så att den inte glöms bort och framför allt, glöm nu inte bort att skriva ditt namn eftersom det annars blir svårt, för att inte säga omöjligt, för oss att få reda vem som har eller inte har betalt.

För att minimera arbetet för kassör och sekreterare, vad gäller medlemskort och -register, kommer vi att nästa år hantera arbetet på annat sätt.

Med BMÅS-NYTT Nr 1 följer ännu ett inbetalningskort, även om ni betalt tidigare. Med BMÅS-NYTT Nr 2 följer medlemskort för de som då har betalt samt ytterligare ett inbetalningskort för de som inte betalt avgift. Medlemmar som betalt medlemsavgift senast en vecka före Medlemmarnas Dag, kan under mötet avhämta sitt medlemskort mot uppvisande av kvitto. De som ej betalt sin kontingent från och med maj månads utgång kommer att avföras från medlemsregistret och därför ej heller erhålla något fortsatt medlemskap eller BMÅS-NYTT. För att fortsätta att få vara medlem i sällskapet, erfordras ny skriftlig ansökan tillsammans med kvitto på inbetald medlemsavgift.

Under verksamhetsåret spårade jag upp tio stycken medlemmar, vilka flyttat men ej meddelat ny adress. Detta tar tid och kostar sällskapet dubbla brevporto. Använd postens adressändringskort!!

Sekreteraren

FRIVILLIGT ARBETE

Sällskapet behöver hjälp med frivilligt arbete under kommande vinter och vår.

I övrigt finns outtömliga möjligheter till arbete med naturstädning och underhåll av materiel.

Se protokollutdragen på nästa sida.

Se även sidan 11 angående vad som skall göras

Utdrag från styrelsemötet den 15 juli 1999.

- § 7 Sällskapets nya container diskuterades. En dito finnes för sällskapets förfogande till SEK 10 000:– och kommer, när så är möjligt, att transporteras till sin rätta plats. Dessförinnan kommer lättare markarbeten (planering) att utföras.
Jan Ove Carlsson undersöker möjligheterna till markplanering av området. Möjligheterna till utplaceringen av containern undersöks under tiden. Viss utfyllnad med grus kommer att behövas för att få containern på plats.
- § 8 Beslutades om inköp av köraggregat och ackumulatorer till befintliga ackumulatorlok.
- § 9 Beslutades att ändra Elförsten (British Rail Class 08) till svensk färgsättning. Detta arbete kanske kan utföras av någon medlem under de kommande vintermånaderna. Sålunda kommer nämnda arbete att utannonseras i nästkommande BMAS- NYTT Nr 4 1999.
- § 12 I nästkommande numris av BMAS- NYTT skall ytterligare hjälp, ”behörig elektriker”, efterfrågas i och för hjälp med installering av diverse framtida arbeten samt kontroll av befintlig ledningsdragning.

Utdrag från styrelsemötet den 13 november 1999.

- §6 Styrelsen kommer att föreslå årsmötet att hålla:
Medlemmarnas Dag den 27 maj 2000.
Ångdagarna den 5 – 6 augusti 2000.
Arbetshelger med arbetsdag om lördagen och trafik om söndagen enligt årets modell, således den 10 – 11 juni, 8 – 9 juli och 9 – 10 september.
Arbetsdagar för iordningställande av bana och materiel alla lördagar och söndagar under maj månad.
Avrustning av verksamheten lördagen den 23 och söndagen den 24 september.
- § 7 Planläggning av deltagande personal inför arbetshelger och trafikdagar bör ske och styrelsen ser gärna att någon fristående medlem skall vilja hålla i denna samordning. Förslag till årsmötet.
- § 8 Beslutades hålla årsmöte klockan 11:00 lördagen den 19 februari i Vävarsalen i Borås kulturhus.
Styrelsemöte skall hållas lördagen den 12 februari inför årsmötet.
Motioner till årsmötet skall vara styrelsen (sekreteraren) tillhanda senast den 8 februari för att om möjligt kunna behandlas under årsmötet.
- §9 Om medlem vill köra med eget rälsfordon på banan, för utprovning eller rent nöje, under tid då ingen verksamhet förekommer, kan han vända sig till styrelsemedlem för att få tillträde till de faciliteter som erfordras.

BISKOPSVISITATIONEN

På grund av det alltmer sedliga och andliga förfall (icke minst i vattentornet), gränsande till vad som helst, om nu läsaren förstår, har kommunalstyrelsen i Rustansberg i samråd med polismaktens ombud (Nat. Pysong) beslutat om en andlig upprustning samt dito avrustning av den synnerligen illaluktande mäsklukten vilken oftast ligger som en dimma över den rustansbergska nejden. Sålundaledes har befintlig kommunstyrelse beslutat om ett uppkast till ett andligt symposium i Rb:s kyrkliga församlingshem och har Pysong redan före uppkastet inbjudit den nordnorske prosten Bocksén med prostinna att närvara samt tillika, liksom ”grädde å mos”, inviterat herr biskopen att varda välkommen. Densamme har såsom gammal ärrig tågdiggare med förtjusning tackat JA till inviten.

Biskopen anländer alltså till Sandlid Central medelst bantåg, blomsterprydd och givetvis mottagen med den berömda mässingsorkestern i fullt blås. Färden går vidare mot Rustansberg där patron Aschaniusson med husfru Anna tar emot det prominenta följet, för eskort till dukat middagsbord, där minsann inget övrigt att önska i mat- och dryckesväg saknas. Patron var ju av fältskärn ordinerad måttligt intagande av vissa ofärgade starkvaror och detta var förvånande nog även fallet för både bispén och Bocksén. Således var det ett i sanning glatt sällskap som lämnade middagsbordet och diskret småraglandes följdes åt för att s m s. beskåda fågelbon.

Frampå eftermiddagen serverades givetvis kaffe med avec av väl inhyrda ”yrkes-servitriser”. Stämningen var som man kan förstå uppåt och små rumsrena historier avlöste varandra under bullrande skrattsalvor.

Dagen randades då biskopens predikan skulle åhöras i gudstjänstlokalen, vilken till omväxling nu var full med åhörare av alla kategorier. Till och med den gamle hembrännaren Alfons var där och råkade i all förvirring få upp ”Nya hembrännarboken” istället för psalmdito.

Biskopen åhörar en domedagspredikan, ömsom försonande, ömsom bestraffande, vilket resulterade i ett eller annat tårande öga. Tyvärr var detta droppande inte det enda som hördes, utan även ett tydligt ploppande droppande, normalt ej hörande till denna lokal, kunde, ehuru vagt, tydligt uppfattas av de flesta gudstjänstbesökare. Dessvärre spreds i kyrkorummet den karaktäristiska doften av m-sk. Den i ämnet okunnige biskopen sniffade allt ivrigare, predikan tystnade efterhand och över församlingen lägrade sig skammens dok.

Det obegripliga hade hänt att någon ökad person hade tagit lokalens vind i besittning för sin syndiga hantering i tron att detta var det perfekta gömstället för mörksens gärningar. Oturligt nog skulle just denna dag den s k överjäsningen ta sin början, förmodligen beroende på den kraftiga uppvärmningen som kom till stånd genom den stora folksamlingen i våningen under.

Genom det kraftiga droppandet avbröts församlingsmötet tämligen omgående och fjärsman, väl förtrogen med bygdens folk och deras verksamheter, påbörjade omedelbart, å stående fot, anhållande efter anhållande och slutade det hela i sedvanlig skandal, fadäs och fiasko. Aldrig till förne, om ens då, har man varit med om något dylikt.

Nåväl, biskopen såsom varande stor ”fan” av ”LiveSteam” och med egen H0-bana hemma bak det privata altaret i källaren, hade blivit lovad att få provåka hela bansträckningen medelst en handdriven dressin, s k ”handtralla”, för att riktigt få uppleva den rätta bankänslan. Herr prosten Bockséns hustru Astridhe, ävenledes hemlighållande dessa böjelser för järnbaneupplevelser, planerade att om möjligt medfölja herr biskopen, för att i möjligaste mån kunna guida densamme till en oförglömlig rundtur med handtrallan. Enär banans spårvidd är liten har man satt trallans säten i s k tandem. Således placeras fru prostinnan Bocksén främst och herr biskopen bakpå, båda med egen spak för framdrivning att arbeta med. Nu bär det av ut på linjen till allas förundran. I pur förtjusning över framfarten vill bocksénskan nu öka takten vilket hon ävenså lyckas med. Trallans golv är emellertid inte helt tätt belagt med golvbrädor utan en fäll å prostinnans långkjol glider i en springa ner mot hjulaxeln, vilken med obetvinglighet utför sitt arbete att allt fortare upplinda kjortelfällan. Inne i tunneln märker fru B att någon försöker dra av henne kjolen och i samma ögonblick som både kjol och pantalonger försvinner från nedre extremiteterna ger hon med en våldsam rundpall biskopen ett fruktansvärt backhandslag som får denne att skrika som en gris i högan sky.

Under tiden har befolkningen samlats för invigning och tillika bandklippning vid det nya stickspåret in till det nya lokstallet vid gamla avträdet. Bandet som är uppspant över spåret består av (av säkerhetsskäl p g a intrasslingsrisken i dressinhjulen) av ett brett resårband. De församlade, speciellt då fjärsman och hyvelolle, uppfattar illhojtandet som inledningen till bandklippningsceremonin och eftersom prostinnan nu gallskrikandes kommer löpande å banvallen med bispen i nära släptåg klipper man bandet, vilket med bravur snärtar den spurtande fru B i ändalykten. Hon snubblar därvid och i fallet lyckas hon lägga växeln i läge för infart mot lokstallet. Trallan fortsätter genom ännu en fellagd växel in på fel stickspår och rakt mot latrinbrunnen, var lock ännu ej hunnit på plats. Stoppbocken fungerar oklanderligt och



Biskopen å uppmarsch ur tillfällig slutförvaring.

på grund av den uppnådda farten i nedförsbacken flyger nu den stackars biskopen i en hög båge över densamma (stoppbocken) och hamnar huvudstupa men föralldel rätt mjukt i "flydyngan". Vidare besked om händelsernas utveckling har till tidningen i skrivande stund ej influtit men har trots allt ett sk snapshot kommit till vår kännedom vilket här ej må hållas läsekretsen förundran. Enligt vad som sports å bygden har biskopen förts inkognito till herrgården för att på så sätt undvika allmänhetens intresse, men kanske framförallt prostens.

Järnvägens tjänsteläkare fältskären Sylvester Furlund synes, efter att ha behandlat de närmaste, synbart skakad av den personliga tragedie, som åvilar samtliga i fadäsen involverade.



*För tidningen "FOLK som SYNS" rapporterar eder vördnadsfulla rapporter
Papa Ratzzo*

VARFÖR ANVÄNDER VI ELDSTADSVÄLV I VÅRA ÅNGPANNOR

Eldstadsvalvet är placerat inne i eldstaden, fästat alldeles under de understa tuberna i bakre tubgaveln och sträcker det sig sluttande uppåt, bakåt från tubplåten mot eldstadsluckorna. Valvet är uppbyggt i en båge från vänster till höger sida i eldstaden och blir på så sätt självbärande. Sidorna i valvet vilar på konsoler i eldstadens sidoplåtar.

Eldstadsvalvet har följande funktion.

1. Valvet förlänger förbränningsgasernas väg till tuberna och ger därför gaserna mer tid inne i eldstaden, vilket i sin tur gör att de har mer tid att blandas med tilluften och att uppvärmas ytterligare samt därmed ge bättre förbränning.
2. Valvet blir mycket varmt och förhindrar på så sätt gaserna att kylas ner till under förbränningstemperatur i de fall eldstaden utsätts för en plötslig temperaturnedsättning när eldstadsluckorna öppnas under en längre tid.

3. Valvet förhindrar att oförbrända bränslepartiklar dras in i tuberna. Detta sparar bränsle och förhindrar inre mekaniskt slitage av tuberna.
4. Tuberna skyddas av valvet från att utsättas för en direkt kall luftström när eldstadsluckorna öppnas. När elden rakats ur och kall luft strömmar in i eldstaden, hjälper det mycket varma eldstadsvalvet till att hålla värmen, så att skadlig och ojämn avkylning samt deformationer av eldstadsplåtarna inte skall uppkomma.
5. Valvet styr de varma gaserna mot de bakre delarna av eldstaden, som annars inte skulle värmas så mycket, eftersom gaserna skulle gå mer direkt in i tuberna.
6. Valvet styr luftströmmen så att en del av askan kastas bakåt och ner i fyren igen. Detta förhindrar att tuberna blir igensatta av aska, speciellt vid eldning av antracit, eftersom askan här mer liknar lätta flagor än runda partiklar.

Valvets längd är vanligtvis 45 – 60% av eldstaden mätt horisontellt mellan tubplåten och bakre eldstadsgaveln. Vinkeln ligger normalt mellan 15 – 20° sluttande bakåt och uppåt. Man har ibland använt upp till 30° lutning vilket gett bra resultat (bäst förbränning) under vissa omständigheter.

För att undvika att kall luft kommer i direkt kontakt med tubgaveln bör det även finnas en deflektorplåt monterad direkt ovanför eldstadshålet. Plåten riktar kallluften nedåt mot fyren istället för att den går direkt upp mot eldstadsvalvet.

Eftersom eldstaden endast representerar cirka 5 – 10% av den totala värmeupptagande ytan i pannan, men måste generera och absorbera upp till 50% av värmeenergin, är det nödvändigt att låta förbränningsgaserna och lågorna få den längsta möjliga sträckan för att utföra sitt arbete. Detta sker genom lämplig integrering av följande faktorer vid konstruktionen.

1. Lämplig volym på eldstaden.
2. Lämplig storlek på värmeupptagande ytor samt rosten.
3. Lämplig placering av eldstadsvalvet.

Med denna kombination kommer man att erhålla höga eldstadstemperaturer, runt 1000 – 1400° C för att bäst kunna överföra den bästa värmestrålningen till det omgivande vattnet.

Med förhoppning om att denna artikel, från internätet och LiveSteam-listan, möjligen kan vara intressant och att den sporrar till ytterligare kommentarer från vår ärade läsekrets tecknar sig vördsamt

Astrid B Ashpan OBV, MoID, EaVm

VARFÖR SPÅRAR VAGNEN UR?

För några år sedan var jag ner till Sackendorf i Tyskland på ett Livesteam-möte. En välbyggd personvagn, med gardiner i fönstren m m, spårade ständigt ur på ett och samma ställe efter banan. Banans funktionärer försökte åtgärda urspårningsproblemet genom att fila på rälsen.

Då jag vid den tiden inte tagit en enda lektion i det tyska språket, avstod jag från att försöka förklara för dem att det inte var fel på spåret, utan på vagnen. Hur kunde jag veta det? Enkelt! Om det varit fel på spåret hade flera vagnar spårat ur just på det stället, men nu var det ju bara den här enstaka vagnen som spårade ur, varför felet rimligen borde söks hos denna.

Vagnen spårade ur därför att den hade för styva bärfjädrar i förhållande till vikten, varför hjulens följsamhet i spårets skevheter var för dålig.

Detta är den vanligaste orsaken till att miniatyrjärnvägsfordon spårar ur, vill jag påstå. Det räcker inte alltid med att ett styrande hjul rullar på spåret, utan i en kurva skall detta hjul som alltså går på ytterrälen, tvinga innerhjulet på samma axel inåt i kurvan. Vilar då mycket större vikt på innerhjulet blir friktionen mot rälen så stor att ytterhjulet med sin mycket lägre vikt klättrar över rälen med flänsen.

Även ett skevt fordonschassi, eller boggi som i förhållande till chassit inte kan vicka i skevplanet, eller i skevplanet för styv boggi kan vara orsak till urspårning.

Andra orsaker till urspårningar kan sökas i:

- Felaktig hjulprofil

- Fel avstånd mellan hjulen på samma axel (på $7\frac{1}{4}$ " spårvidd skall måttet mellan hjulens insidor vara 173 mm)

- Att hjulen sitter snett på axeln

- För långt axelavstånd i förhållande till kurvradien

- För liten sidoförskjutning av hjulen på fordon med mer än två axlar

- För små bufferttallrikar i förhållande till överhäng och kurvradie.

Dessutom kan fel uppstå om:

- Något föremål släpar under vagnen och lägger sig framför ett hjul

- Något i fjäderupphängning eller lagerbox kommit ur rätt läge

- Glidplanet mellan chassi och boggi är osmört att vridningen går trögt

- Skadade eller felaktigt utformade hjulflänsar

- Hjul som lossat från axeln

Ovanstående orsaker kan hänföras till konstruktionsfel och därför hoppas jag att Ni ärade vagn- och lokbyggare får lite hjälp att undvika att bygga urspårningsbenägna fordon.

Vänligen Kalle

BRUKSLOKEN TAGNA I BRUK!

I BMAS-NYTT Nr 1 1999 berättade jag om bruksloken, som Tore Lilja och Håkan Pettersson var i färd med att bygga. Loken har nu provats, dels under några helger på Tekniska Museet i Stockholm och dels på Järnvägmuseum i Gävle den 11 september.

Ett och annat behöver justeras på loken, men med tanke på den snabba byggtiden, från det att jag ritade boggi och transmission i augusti i fjol, till att nu vara i praktisk drift, får man vara nöjd.

Som jag tidigare berättat är loken tvåväxlade men det kan behövas en viss träning för att under rullning kunna växla ryckfritt.

Sammanfattningsvis tror jag, efter att ha sett och provkört loken och med erfarenheter från mitt tidigare boggilok av liknande konstruktion, att dessa båda blir billiga och tillförlitliga brukslok.

Vänligen Kalle



SPÄNVERKET låter meddela...

När man väl lärt sig tala, finns det ingen som vill lyssna.

Det finns tre sorters race: vanligt race, chicken race och Horace.

Recept på IT-tårta: Beställ sockerkaka på menyn och klicka på grädde.

Säg något som går upp mot Norrland. — Nordpilen.

NORSK MODELL OG DAMP FORENING

Det har genom Gunnar Thane Lange kommit till vår kännedom att man startat en ny modellbyggarförening i Norge, Norsk Modell og Damp Forening, grundad den 28 april 1996. Enligt broschyren har man cirka 19 medlemmar i Östlandsområdet.

Man håller regelbundna möten med diskussioner angående bygge av modeller av allt från ånglok, ångmaskiner, ångtraktorer, flygmotorer, klockor, maskinverktyg m m.

Planer finns att i framtiden även bygga en järnväg i skalorna 3½, 5, och 7¼ tums spårvidd.

Intresserade kan skriva till Norsk modell og damp forening

c/o Simon Jackson, Halsåsen 2 C
1315 Nesöya, Norge

BLADFJÄDRAR

Man kan mycket väl använda sig av en rensfjäder för avlopp. Den är oftast tillverkad av fjäderstål som är cirka 10 – 12 mm brett och 1 – 1,25 mm tjockt.

Längderna skärs till med förslagsvis Dremels små kapskivor. Man märker ut var fjädern skall kapas och sedan kan den brytas av för att sedan slipas till rätt längd. Centrumhål i fjäderbladet kan borras med ett så kallat stenborr, finns ner till 2 – 3 mm. Borra hålet i ett svep genom bladet, stanna inte eftersom detta kan innebära att borret slöas och det blir omöjligt att få till att skära igen. Använd gärna skärolja.

Estrid B Ashpan

PÅ TEKNIS

För fjärde gången i rad anordnade Modellteknisk Förening, den 9 oktober, en utställning på Sven Eriksonskolan – Teknis. En utställning för tjejer och killar med ambitionen att bygga modeller av bilar, båtar, flygplan, ångmaskiner och ånglok med mera.

Allt gjort med en noggrannhet och finish så att man häpnar och inte nog med det – de små modellerna fungerar precis som de stora förebilderna.

Här visades även modeller under byggnad där man fick se hur det ser ut under färgen, alltså innan modellen är färdigmålad. En uppskattad grej var Kennet Petterssons arbetsbänk. Där visade han hur man kunde svarva och fräsa för att tillverka en liten ventil till en ångmaskin.

Bo Arabäck och Jörgen Klasson visade vad man kan åstadkomma med Meccano, vilket fick många äldre besökare att minnas pojkårens julklappar och födelsedagspresenter. Kanske var det där det började, det här med teknik.

En mycket intressant sak, som egentligen inte var modellbygge, var Ingbritt Larssons bord, där hon visade hur man bygger en gitarr. Efter att vi stängt portarna för besökande berättade Ingbritt i ett mycket fängslande föredrag för oss utställande modellbyggare om hur man bygger en gitarr.

Nästa år kanske det kommer modeller av gitarrer i metall, eller en fungerande ångmaskin i trä. Man vet aldrig!

Staffan

BMÅS ÅRSMÖTE 2000

Styrelsen har bestämt att hålla årsmöte lördagen den 19 februari och ordinarie kallelse kommer att publiceras i BmåS-Nytt Nr 1 under slutet av januari månad nästa år.

MATRIKEL

Vi skall försöka få fram en matrikel för kommande år och det vore därför bra med färska adressuppgifter och gällande telefonnummer. Tänk på detta när ni skickar in medlemsavgiften.

ARBETE UNDER VÅREN

Under våren finns det en mängd saker som skall göras och frivillig arbetskraft behövs.

- Markberedning och grundläggning för nya containern.
- Låsbommar för nya containern.
- Spår in till nya containern.
- Vi behöver ett nytt avträde.
- Elektriska ledningar till nya containern samt ombyggnad av befintliga ledningar för ökad säkerhet.
- Jordfelsbrytare skall införskaffas och monteras.
- Linjen från Rustansberg och till Brittensbro behöver läggas om helt med nya slipers.
- Vi har talat om ett nytt stickspår vid Brittensbro.
- Vändskivan måste renoveras dvs graven behöver byggas om helt och hållet och utan störningar i tågtrafiken.
- Allmänt markunderhåll med krattnings och gräsklippning.

Allt behöver naturligtvis inte ske på en gång men för att vi skall kunna bedriva vår verksamhet måste detta förr eller senare utföras.

Här finns plats för nya frivilliga initiativ. De gamla vanliga arbetsmyrorna kommer det vet vi men skulle inte skada med ett större antal nya till våren. Det blir roligare ju fler man är och om man jobbar tillsammans blir det även lättare.

När det gäller körning med barngrupper under kommande säsong vore det bra att ha en samordnare. Vem nu det kan bli?

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

**B FÖRENINGSS-
BREV**

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

MUSEAL VERKSAMHET VID SANDLIDSBANAN

På tisdagen framkom uppgifter om att lokförare O. Allround (vanligtvis arbetande å ackumulatorloken Pigge & Gnidde i multippeldrift) fått sin tjänsteuniform allvarligt skadad. Starkt misstänkt för denna skadegörelse är herr Micky Mouse och hans gnagande kumpaner. Som stöd för denna misstanke uppges s k visitkort ha blivit kvarlämnade in situ.

Brottet som blivit begånget i BMAS container kan ha visst samband med sabotaget mot den för ett ånglok absolut nödvändiga tändsticksasken (Solstickan med Ture Nermans pojke på plånet). I frågavarande ask fanns i hytten på loket Britannina 70000. Järnvägens kriminaltekniker S. H. Olmes uppger att han säkrat tandavtryck å de avbitna tändstickorna.

Dessa "disneydesperados" framfart måste omedelbart hejdas, annars förespås extrema svårigheter att genomföra planerad tågtrafik efter millennieskiftet.

Vad gäller övrig säkerhet meddelas att själva ångpannan är säkrad för Y2K men att det kan vara värre att få vattenglasen dithän.

Vanligtvis välunderrättad källa vid lokstationen i Sandlid



**BMÅS ÖNSKAR ALLA
EN GOD JUL OCH
ETT GOTT NYTT ÅR**

