



KALLE TJÖTAR.

Så har vi nu fått vänja oss vid att skriva ett nytt årtal igen, 2002, julgranen är troligen utslängd och vi är inne i den vanliga vardagslunken igen.

Jag har varit över till England och bland annat varit på den klubb som Arthur Simpson är medlem i, Sutton Model Engineering Club. En trevlig "liten" klubb i södra London. I klubbens park finns en rundbana i markplan med 5" och 7 1/4" spårvidd, en rundbana på bockar med spårvidderna 2 1/2", 3 1/2" och 5", vardera 520ft långa (ca. 170 m). På ett stort "bord" har de en 140ft lång bana med svårvidd 1. Vid mitt första besök juni hade jag med den armkraftsdrivna dressin som jag gjorde till Pär som 10:års present. Efter att gjort en provtur på banan testades den av några medlemmar ur Sutton-klubben. Efter provturerna diskuterades det om ett sådant fordon skulle vara trevligt att ha vid familjedagarna som klubben brukar ha. Min lösning med planetväxel inbyggd i vevpartiet förde in samtalen på James Watts ångmaskiner och till vilket ändamål han använde planetväxeln i sina maskiner

Vid mitt andra besök på klubben i höstas, var det "Bits & Pieces"-afton och jag hade med en axel från det lilla ellok som Pär och jag håller på att bygga. Jag ville visa hur jag använder ett standard lagerhus tillsammans med vibrationsdämpare av gummi för att få ett modernt lagerhus till järnvägsfordon. Hade även med ritningar och skisser på olika buffertkonstruktioner till 7 1/4"-vagnar. En buffert från loket hade jag för att visa på en av lösningarna. Vid incheckningen av bagaget fick jag förklara vad det var för något jag hade med mig.

Så småningom fick jag klart för mig att jag skulle fram till podiet och hålla ett anförande inför de närvarande om mina medhavda bitar. Det var spännande att med mina i allra högsta grad minimala engelskkunskaper få göra något sådant. Men med hjälp och stöd av församlingen och lite enkla skisser på svarta tavlan, så ordnade det sig.

Det skulle var trevligt om vi i vår förening kunde ordna något liknande. Det är mycket intressant och stimulerande att få ta del av hobbyutövares vedermödor och lösningar på sina byggproblem. Kan vara ett inslag vid Medlemmarnas dag och Ångdagarna kanske. Det skulle som jag ser det stimulera och föra vår hobby framåt.

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

LEGENDER OCH SKRÖNOR OM SANDLIDSBANAN

Byte i Hamburg — av Johan Kresser ©2001.

En skön eftersommardag i september månad strömmade de lediga familjefäderna med barn och blomma till Sandlidsbanan liksom många andra. Det uppstod så småningom köbildning med allt längre väntetid. Lokförarna och den övriga personalen fick fullt upp att göra.

Framför biljettluckan dök så Anja upp med: –Tur och retur Rustansberg med byte i Hamburg! skojade hon.

– Tag en biljett till Anje också, rådde jag henne och skrev på baksidan av biljetterna ”Byte i Hamburg”. Ordning muss sein, det är tyska och betyder att det måste vara ordning (sätt. anm. ”Nån j-vl- ordning får det väl va.”). Så fick hon biljetterna och jag önskade henne trevlig resa. Vi hann skoja lite mer innan nästa resenär ville köpa sina biljetter.

På tågmötesstationen blev ”Stinsen på Rustansberg” alltmer kaffesugen liksom han växelomläggare. Med den livliga trafiken gick tiden fort och man hoppades snart få avlösning i verksamheten.

Telefonen ringde, det var tågklararen på Sandlid C som undrade om linjen var klar för nästa tåg. Jo det var den.

– Uppfattat, klart slut.

Från Göteborgsbanan nedanför bromsade ett tåg in och när stinsen tittade ned såg han att ett X2-2 tåg hade stannat. Konstigt, vad hade hänt? Ur klev konduktören, klättrade mödosamt upp för slänten och vände sig andfådd till stinsen.

– Jag skall hämta två passagerare här, dom skall med tåget till Göteborg.

– Till Göteborg? undrade stinsen klenetroget.

– Ja, jag säger ju det, det står så på min tågorder. Dom heter Anja och Anje, var är dom, vi kan ju inte vänta här hur länge som helst.

– Jag skall undersöka saken men jag tror att dom är nog med tåget som är på ingående från Sandlid C. Britannian ångade in på spår 2, lokföraren gjorde honnör och stannade det pysande lokomotivet.

– Där är dom sade stinsen till SJ-konduktören och pekade ut de två. Denne stegade fram till de båda resenärerna och bad dem stiga av tåget och följa med honom.

– Varför det? fråga Anja.

– Ni har beställt resa till Hamburg!

– Till Hamburg?

– Det står så i min tågorder, skynda på och kom med här.

– Jamen jag skojade ju bara med Johan, sade Anja.

– Man skojar inte om så alvarliga saker, får jag se biljetterna!

Anja räckte fram dem och visst det stod ”Byte i Hamburg” på baksidan.

– En ordentlig biljettförsäljare denne Johan, kommenterade konduktören, det är bara att följa med.

– Men vi har ju inget bagage, försökte Anja.

– Man behöver väl inget bagage för att åka tåg!

– Jag menar, inga finare kläder att byta till.

– Det är ju tåg ni skall byta, inte kläder, framhöll konduktören.

Så backade han ett steg, ställde sig i stram givakt och gjorde stilig honnör.

– Anja och Anje! Det är ”Tågets Dag” idag, SJ och Deutsche Bundesbahn gratulerar er till första priset, en resa för två till Hamburg tur och retur i första klass och sovvagn om så behövs. En vecka på förstklassigt hotell, som gäster i staden Hamburg, Frukost, lunch och middag, kaffe, förfriskningar, utflykter och teaterbesök m m ingår i priset, liksom klädinköp i valfri affär. Dessutom ingår 1 000:– tyska mark till er var för personliga utgifter. Allt är skattefritt! Vad säger ni nu, kommer ni med?

– Är det Dolda kameran, undrade Anja alldeles överväldigad.

– Nej detta är sant, läs här i mina papper.

Hon läste, jo det var sant!!

– Jag måste nog sätta mig lite först.

– Det får ni göra på Göteborgståget!

Under övrigas gratulationer och jubel tågade konduktören Anja och Anje ned till det väntande tåget. Innan tågdörren stängdes efter dem hördes Anja säga: –Och jag som bara skojade med Johan!

Avgångssignal gavs och tåget kunde fortsätta till Göteborg med byte till Hamburg.

En vecka senare fick jag ett vackert vykort från Hamburg — Anja och Anje tackade och hälsade.

Det bästa med att pensionera sig är, att man inte behöver skriva en f-rb-nn-d rapport om vad man har gjort idag.

Det är ingen nytta med att vara pessimistisk, det skulle troligen inte fungera i alla fall.

Following the advent of the Euro, the term “spending a penny” will now be banned. Henceforth it will be referred to as “eurination”.

ÅRSMÖTE ÅR 2002

Härmed kallas alla medlemmar i Borås MiniaturÅngloksSällskap till årsmöte lördagen den 16 februari år 2002 klockan 11:00.

Platsen är som vanligt Vävarsalen i Borås kulturhus.

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 fredagen den 1 februari, så att styrelsen får möjlighet att förbereda frågan, i de fall sådant erfordras.

FÖRSLAG TILL DAGORDNING

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 årsberättelse.
8. Balansräkning.
9. Revisorernas berättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Budget för år 2002.
12. Medlemsavgift för år 2003.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 2002.
14. Val av två ordinarie ledamöter under 2002 — 2003.
15. Val av två suppleanter under 2002.
16. Val av två revisorer under 2002.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 2002.
18. Inkomna motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 2002.
21. Ångdagar 2002.
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 2001

I årsmötet avhållet i Borås Kulturhus den 17 februari 2001, deltog sexton medlemmar.

Till ny ordförande valdes Karl-Gustaf Ryberg.

Till ny styrelseledamot valdes Bengt Pettersson.

Till ordinarie styrelseledamöter omvaldes Bengt Andersson och Gunnar Lindberg.

Till suppleanter omvaldes Jan Bragé och Pär Ryberg.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

<i>vice ordf</i>	<i>Bengt Pettersson</i>	<i>sekreterare</i>	<i>Göran Rosén</i>
<i>kassör</i>	<i>Gunnar Lindberg</i>	<i>ledamot</i>	<i>Bengt Andersson</i>
<i>suppleant</i>	<i>Jan Bragé</i>	<i>suppleant</i>	<i>Pär Ryberg</i>

Styrelsen har under verksamhetsåret hållit fyra protokollförda sammanträden.

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 26 maj och var välbesökt av både medlemmar och övriga.

Mycket arbete blev utfört under maj, juni och juli månader. Korvkiosken kom på plats, containern försågs med tak, ett arbete som slutfördes under sommaren. Spåret till containern spikades och lades ut med växeln från linje 1. Bron byggdes om med nya spår och en heltäckande botten av trä så att den blev säkrare.

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

Ångdagarna den 4 – 5 augusti avhölls på sedvanligt sätt med tät tågtrafik och utställningen av tekniska modeller i tältet var som vanligt mycket intressant. Besöket från Danmark var uppskattat.

Invgivning av de nya spåren över bron förrättades av Börje Hedberg och Karl-Gustaf Ryberg med tal och gyllene spikar.

Söndagen var välbesökt och ett nytt rekord sattes i antal resande.

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

Under året har styrelsen beslutat invälja nio nya medlemmar.

MEDLEMSKAP ÅR 2002

Från årsmötet den 17 februari 2001 står följande beslut fast för kommande verksamhetsår.

§ 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att bibehålla oförändrad medlemsavgift för år 2002. Således gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övrigt familjemedlemskap, i de fall dylikt önskas, av SEK 50:–.

Föreningen har postgironummer 13 09 55 – 8.

Med denna utsändelse följer en inbetalningstalong för år 2002 till de som ännu inte betalt sin årsavgift. Skicka gärna in avgiften snarast, så att detta inte glöms bort och framför allt, glöm nu heller inte av att skriva in ditt namn på blanketten, eftersom det annars blir svårt, för att inte säga omöjligt, för oss i ställverket att få reda vem som har eller inte har betalt.

Med Bmås-Nytt Nr 2 år 2002 följer medlemskort till de som då har betalt sin avgift. För övriga, som ännu inte betalt, kommer ytterligare ett inbetalningskort.

De ordningsamma och i bangården arbetande järnvägstjänstemän, vilka redan ha erlagt kontingent, äro utmärkta medelst siffran 02 å adresslappen å sista sidan i denna publikation.

Medlemmar som härefter betalar sin medlemsavgift, dock senast en vecka före Medlemmarnas Dag, kan, under mötet, avhämta sitt medlemskort mot uppvisande av kvitto. De som ej betalt sin medlemsavgift från och med maj månads utgång kommer att avföras från medlemsregistret och därför ej heller erhålla Bmås-Nytt.

För att återuptaga ett eventuellt förgånget medlemskap i Bmås, (i rimlig tid ca ett år), erfordras ny skriftlig ansökan tillsammans med kopia å kvitto på inbetald medlemsavgift.

Använd postens adressändringskort om ni har ändrat adress!!!

NYA MEDLEMMAR UNDER ÅRET

Ulf Alsén	Stenbäckspan 5	562 32 NORRAHAMMAR
Kjell Aronsson	Nydalavägen 50 A	352 40 VÄXJÖ
Staffan Engström	Bångsbovägen 78	429 32 KULLAVIK
Anders Hoff	Baldersvägen 4	222 70 LUND
Mikael Jenås	Göteborgsvägen 213	446 33 Älvängen
Veronica Karlsson <i>och</i>		
Morgan Börjesson	Box 86	445 22 BOHUS
Owe Persson	Olstorps byväg 7	44396 STENKULLEN
Thomas Westlund	Hässletvägen 171	439 32 ONSALA

NÅGRA RÅD FRÅN OCH TILL EN LOKFÖRARE

Dessa kloka ord har jag funnit ute i cyberrymden.

Att elda på ett ånglok är en konst som ser mer komplicerad ut än den egentligen är. Varje lok och varenda lokförare har sina egna ritualer men de grundar sig på samma elementära uppgifter. Tag in loket på lokstationen och fyll på pannan med vatten om den är tom. Prova handpumpen så att du ser att den fungerar. Placera tändmaterialet, trä/träkol/briketter, blötlagda i någon sorts tändvätska, inne i eldstaden, anslut tryckluft eller fläkt så att du får drag genom tuberna och tänd på. Medan kitteln kokar upp kan du fylla på lubrikatorn och smörja maskineriet. Efterhand övergår du till att skyffla in riktigt kol i eldstaden.

Låt gärna yngre och nya medlemmar delta i detta arbete. Det är ett bra sätt att lära känna alla i föreningen och sprida förtroende bland medlemmarna. Tala gärna med ”äldre och kunniga” medlemmar om procedurerna, men var även beredd på att en del konstiga råd kan komma. Flera gånger har jag blivit tillrättad att: ”Om du inte ser något vatten i vattenståndsroren kan du gunga loket fram och tillbaka”. Detta kan vara mycket farligt om du skulle ha kört för lång tid utan att fylla på vatten. Du kan då skölja upp vatten på ett överhettat eldstadstak och få en mycket snabb förångning (flash steam) och därmed en snabb tryckökning som inte säkerhetsventilerna kan klara av att släppa ut. Detta är en mycket allvarlig situation som kan leda till svåra olyckor.

Lyssna till alla synpunkter och lär dig själv genom att läsa allt du kan komma över i tidningar och böcker. När du har lärt dig principerna är du på god väg att förstå hur alla lokomotiv fungerar. Snart nog kommer du att veta när du skall ta in mera vatten och hur mycket du skall elda.

När det gäller att blåsa rent i pannringen skall du först låta trycket sjunka till ca 40 psi eftersom en kraftig trycksänkning med öppen bottenkran kan leda till en ökad förångning med tryckstegring till följd.

Efter körning är det lämpligt att fylla i lite cylinderolja i ångskåpet eller direkt i slidventilerna och skjuta loket framåt med fullt framåt på omkastaren. När så vattnet slutar komma ut ur pyskranarna och det kommer lite olja istället är loket färdigt att ställas av.

En personlig komihåglista

1. Håll alltid vattennivån i glaset, men kom ihåg att ett halvt glas inte gör det lättare att få upp ångtrycket. Det ger dig emellertid mer tid att fixa till problemet om du inte kan ta in mera vatten. Råka inte i panik! Om du inte kan få upp vattennivån, kan du riva elden eller placera en trasa i skorstenen och sätta till

forts nästa sida...

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

... forts från sid 7

sotaren. Elden kommer nu att slockna snabbt. Låt inte stoltheten få dig att riskera ditt lokomotiv. Alla som kört en ångmaskin har någon gång haft för lågt vattenstånd eller missat att hålla elden vid liv, men många vill inte erkänna det.

2. Töm asklådan om den innehåller mycket aska, så riskerar du inte att bränna sönder rosten.
3. Kontrollera att lubrikatorn fungerar genom att titta efter en lätt oljefilm i skorstenen. Om det bara sjunker i tankarna utan att det syns i skorstenen kan oljan likaväl läcka ut på marken som att komma cylindrarna till del.
4. Lyssna gärna till alla goda råd men tänk efter själv.
5. Var hjälpsam mot alla andra i föreningen.
6. Låt andra få provköra dit lok och känna lyckan av att vara lokförare, det vinner både du och föreningen på.
7. Ha framför allt roligt!

Artikelserien Från Rustans idé till dagens BMÅS skriven av KGR utgår på grund av plats- och tidsbrist, men fortsätter i nästa nummer.

REEVES 2000

Reeves har återuppstått ur askan efter att ha blivit uppköpt. Den nya adressen är:
Appleby Hill, Austrey,
Warwickshire CV9 9ER
England

Telefon +44 (0)18 27 – 83 08 94

Fax +44 (0)18 27 – 83 08 61

E-post

Hemsida

sales@ajreeves.com

<http://www.ajreeves.com/>