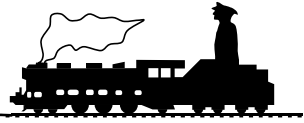
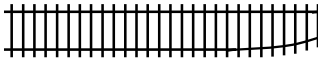


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ÅRSMÖTET 1994

Trettiofyra medlemmar hade mött upp till sällskapets årsmöte i Vävarsalen lördagen den 26 februari.

Bengt Jansson öppnade mötet och hälsade alla välkomna samt lämnade över klubban till Börje Hedberg, som svingade densamma med bravur till de något yviga förhandlingarna.

Efter diskussioner och sluten omröstning beslutade mötet om att låta följande namn leda arbetet under året:

ordförande	Bengt Jansson (<i>omval</i>)
vice ordförande	Karl-Gustav Ryberg (<i>nyval</i>)
sekreterare	Göran Rosén (<i>omval</i>)
kassör	Gunnar Lindberg
ledamot	Nils Jansson
suppleant	Jan Bragée (<i>nyval</i>)
suppleant	Bo Örnvinge
klubbmästare	Gustav Mitlöhner

Avgående vice ordföranden Lasse Tropp tackar vi för det stora arbete han lagt ner i styrelsen och hoppas få se honom ryka ner Sandlid med omnejd med så mycket kolrök han någonsin kan åstadkomma genom Britannians skorsten.

Gustav Mitlöhner ville tyvärr gärna avgå från den suppleantplats han innehade, men kvarstår tacksamt nog som klubbmästare och ansvarig för våra byggnader.

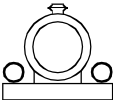
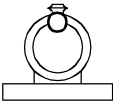
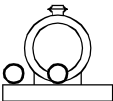
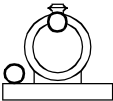
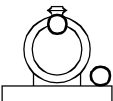
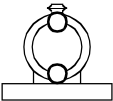
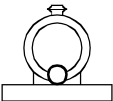
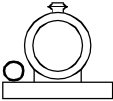
Tack Lasse och Gustav för Ert arbete i sällskapets styrelse!!!

Medlemsavgifter

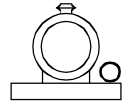
Med detta utskick av BMÅS-NYTT följer medlemskort till de medlemmar som nu har betalt in sin medlemsavgift för år 1994, dvs SEK 50:- plus tillägg för eventuellt

forts sista sidan...

LAMP SIGNALER VID LMS

1.	Expresståg, tåg med kranvagn som skall användas vid olycka, lätt lokomotiv som skall undsätta tåg med lokskada, tåg för brandbekämpning	4	<i>Ringsignaler</i>	
2.	Persontåg eller tåg med kranvagn som ej skall användas vid olycka	3 — 1		
	Persontåg från bibana	1 — 3		
	Rälsbuss eller motorvagnståg med drivvagnen först	3 — 1 — 2		
3.	Tåg i speciell häst- eller duvtrafik	3 — 1 — 1		
	Tåg för paket, tidningar, fisk, kött, frukt, mjölk, häst, eller ömtålig last	1 — 1 — 3		
4.	Tomt persontåg	2 — 2 — 1		
	Gods-, fisk- eller boskapståg med bromsutrustning på EJ MINDRE än en tredjedel av vagnarna	5		
5.	Godsexpress eller boskapsexpress, med bromsutrustning på mindre än en tredjedel av vagnarna, men i funktion på fyra vagnar kopplade till lokomotivet, indikerat av + i kommunikationstabellen	2 — 2 — 3		
	Obromsad godsexpress, boskapsexpress eller tåg med fungerande bromsutrustning på MINDRE än fyra vagnar	3 — 2		
6.	Genomfartsgodståg eller ballasttåg (med banpersonal ombord) som kommer att fortsätta minst 15 miles utan att stanna	1 — 4		
7.	Lätt lokomotiv eller flera lätta lokomotiv sammankopplade	2 — 3		
	Lokomotiv med en eller två bromsvagnar ..	1 — 3 — 1		
8.	Genomfartståg med malmvagnar eller tomma vagnar	4 — 1		

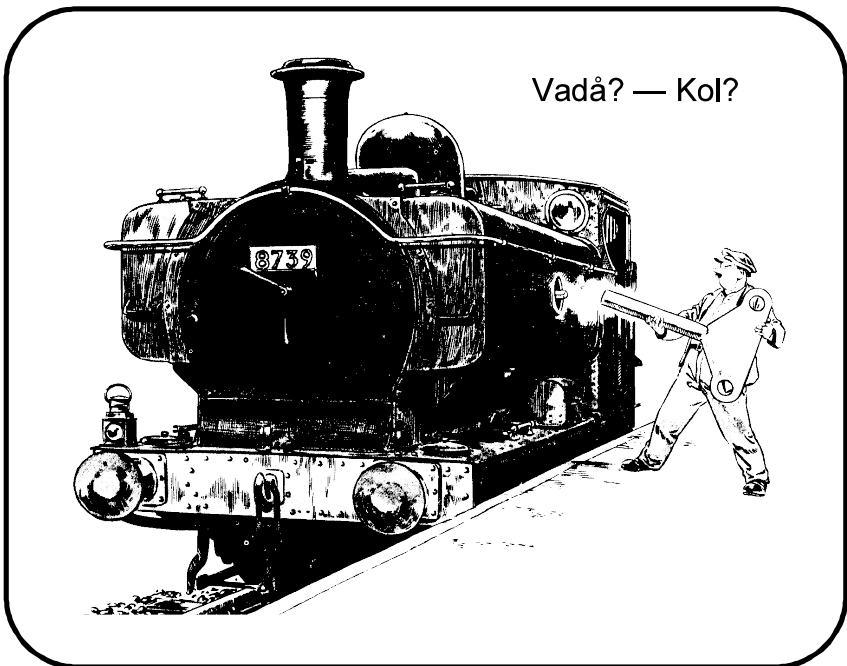
9. Godståg som stannar vid varje station, eller ballasttåg som går korta sträckor 3
 Godståg på bibana 1 — 2
 Ballast-, gods- eller inspektionståg, som kan behöva stanna på sträckan 1 — 2 — 2
10. Växellokomotiv framfört endast på stationsområde samt bibana eller stickspår, skall föra två röda lampor, en fram och en bak.



Oljelampor eller runda vita plåtar fördes på lokomotiven enligt ovanstående regler. Ringsignaler utväxlades mellan signalboxarna för att personalen skulle veta vilket tåg som var i antågande (*sic*) och därmed kunna lägga växlar i rätt läge.

Lamporna var endast till för att ge upplysning om tågets typ. ”Upplysning” av spåret genom att föra strålkastare på lokomotiven ansåg man ej behövdes, eftersom hela banan var inhängnad och fri väg genom detta förfarande garanterades. Väckorsningar blockerades av grindar som växelviss öppnades eller stängdes för vägtrafiken respektive tågtrafiken.

E. B. Ashpan MoID

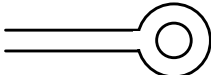
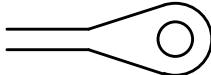


VAGNDETALJER

Hej igen!

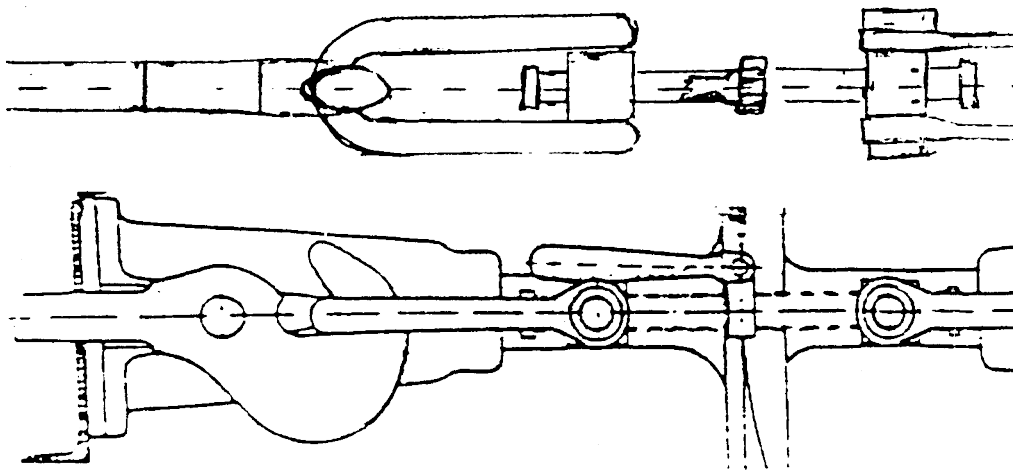
Här fortsätter min ritningsserie över vagn detaljer i skala 1:8.

Först vill jag säga att ritningen på vagnkopplet i nr 5 av BMÅS-NYTT blev fel. Jag uppmärksammade ej att det inte framgick på ritningen hur utformningen kring

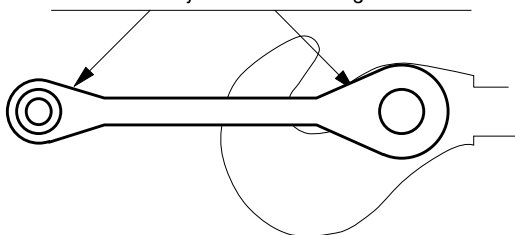
länkhålen är gjorda. Ej så  utan så. 

I övrigt tar jag inget ansvar för ritningen i tidningen, då den inte är den ritning jag hämtade ur SJ:s vagnlära.

(Red. anm.) För att allt skall bli till det bästa, publicerar jag Kalles originalritning här nedan samt en korrigering av detaljer på min ursprungliga ritning.



OBS! Raka linjer vid båda fästöglorna.



Nu över till buffertar.

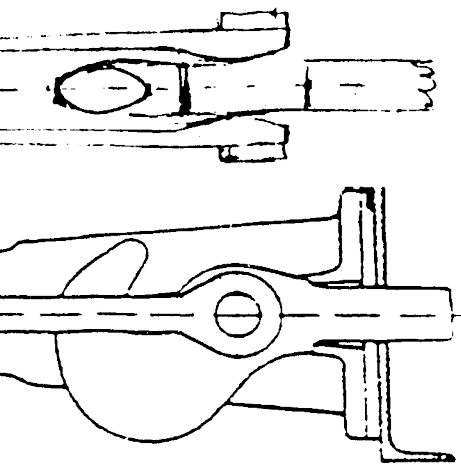
Buffertarna skall sitta med centrum 132 mm över rälsöverkant och med ett inbördes avstånd mellan centrum av 216 mm.

Tillverkning av ”spindelbufferten” av 1898 års modell, som visas i fig. 1, har jag ingen egen erfarenhet av.

På Sandlidsbanan förekommer två varianter. En gjuten modell och en uppbyggd, som Sven-Åke Grönvald har på sina välgjorda modellvagnar.

Tillverkning av hylsbuffertar visar jag här på två olika sätt. Den ena metoden är att svarva delarna ur rundstång. För att undvika en massa svarvning brukar jag själv göra buffertar av plåt och rör. Mina är överdimensionerade, främst för att ge plats för fjädern, men låter man fjädern stödja mot innerhylsans bakkant går det även att göra dem måttriktiga.

Hylsbuffert som den är gjord i verkligheten, visas i fig. 2.



På min skiss, fig. 3, är innerhylsan ritad smalare än skalamåttet, det är för att inte få så tunn godstjocklek och därmed klenare ytterhylsa.

Buffert gjord av rör och plåt.

Det går lättast att svarva buffertallriken efter att bulten och röret svetsats på.

På höger sida i färdriktningen ska buffertallriken vara kupig.

Buffertallriken kan kupas genom att pressa plåten i skruvstycke mellan en rörbit $\varnothing$ ca 50 mm och en mutter eller liknande. Detta ska förstås göras innan bulten och röret svetsats på.

Kom ihåg att sätta upphängningskrok i buffertbalkens underkant och kopplarhandtag under buffertarna. Detta förhöjer realismen på vagnen åtskilliga decibel!

Källor: Spindelbufferten är hämtad ur 1912 års vagnlära och hylsbufferten ur 1949 års loklära.

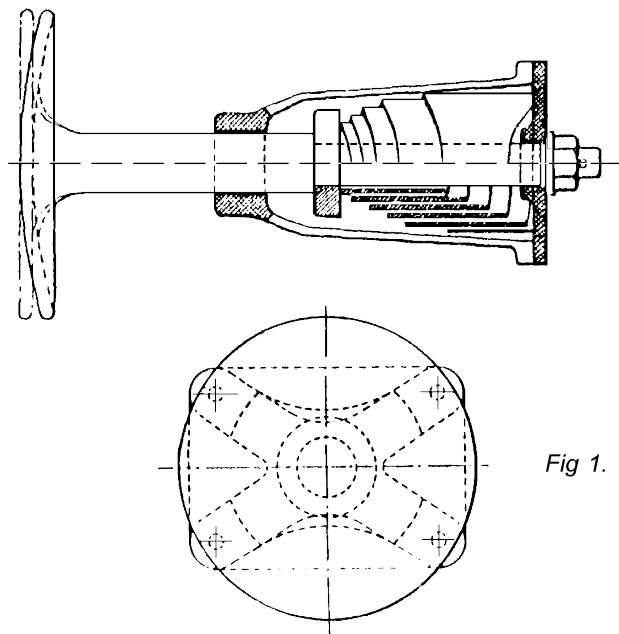


Fig 1. Spindelbuffert

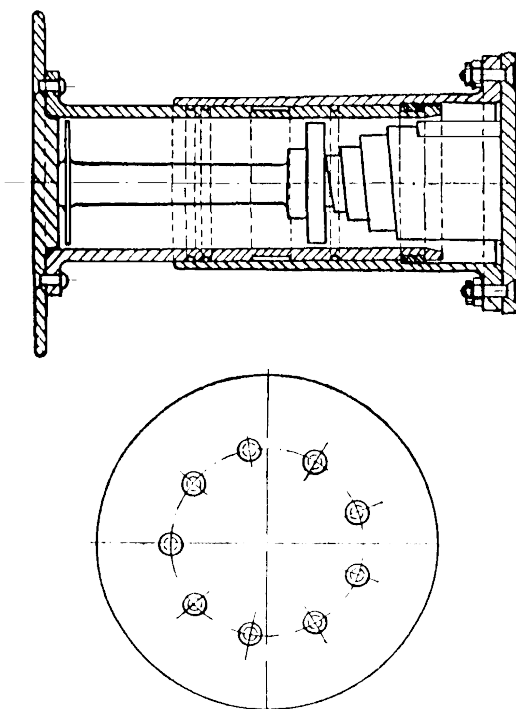
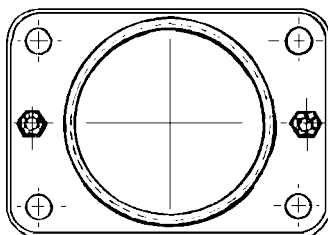


Fig 2. Hylsbuffert



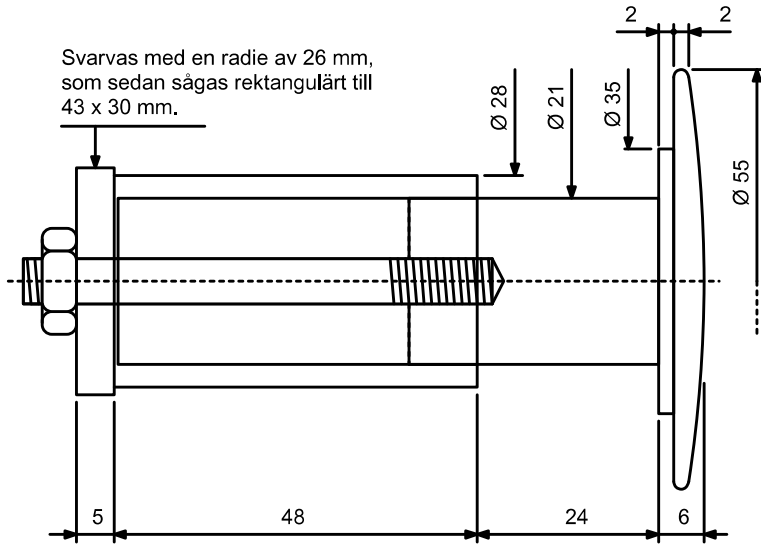


Fig 3. Hylsbuffert svarvad ur rundstång.

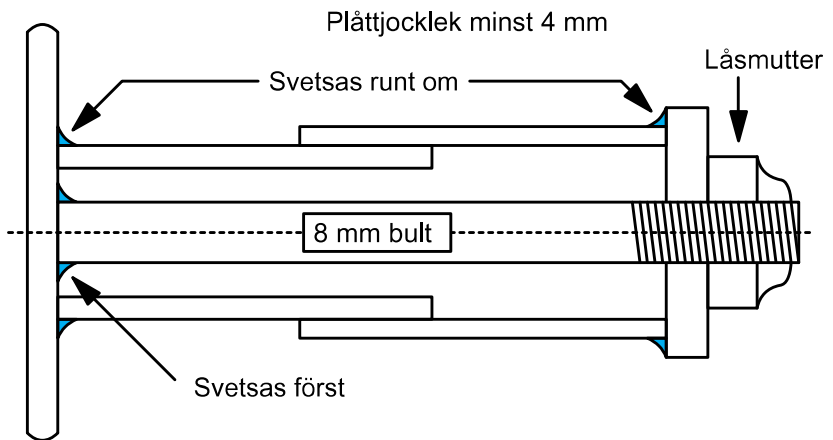


Fig 4. Hylsbuffert tillverkad av plåt och rör.

...forts fr sid 1.

familjemedlemskap SEK 50:-. Har du inte redan fått ditt medlemskort eller inte hittar något i försändelsen, så vet du kanske varför. Betala då gärna snarast, sällskapet vill gärna ha dig kvar som medlem och du får då även information om BMÅS-aktiviteter i kommande nummer av BMÅS-NYTT. Dessutom kommer en matrikel med alla våra vid årsskiftet gottstående medlemmar. Glöm inte att uppge namn på alla dina familjemedlemmar enligt texten på inbetalningskortet.

Medlemsavgiften för 1995 höjdes till SEK 70:- gällande för enskild medlem, men med ett bibehållet tillägg för familjemedlemskap av SEK 50:-.

Arbetsdagar

Styrelsen har beslutat om följande arbetsdagar under våren:

9 — 10 april, 16 — 17 april och 7 — 08 maj.

Det kommer att finnas ansvarig personal vid banan under arbetsdagarna, men om du har frågor om verksamheten, ring gärna Bengt Jansson på telefon 033 - 11 39 14 eller Göran Rosén 033 - 27 40 49.

Det är alltid tjtatigt att påminna om arbetsdagarna och om hur mycket vi behöver dina krafter för att få järnvägens område i ordning inför sommarens aktiviteter, men det är fortfarande nödvändigt med frivilliga krafter. Har du idéer om hur vi skall kunna göra arbetsdagarna attraktiva för medlemmarna så var vänlig och hör av dig till styrelsen med dina förslag, har du inga idéer, så kom gärna ut till krattorna och spadarna. Det finns mycket att göra och vi gör det i gott sällskap.

Medlemmarnas dag

Dagen har utökats till två genom årsmötets försorg och inträffar 21 — 22 maj, alltså under pingsthelgen, för att få flera lediga dagar för våra långresenärer.

Ångdagar

Den 6 — 7 augusti samlas vi för sedvanliga ångdagar vid Sandlid.

Mera information om begivenheterna kommer i nästa nummer.

Styrelsen har under året beslutat att vi skall hålla kördag för allmänhet såväl som medlemmar, den andra lördagen i varje månad under juni tom september, i mån av lämpligt väder och tillgång på lokomotiv och lokförare.

Efterlysning

Efterlysningen angående pågående byggen eller andra arbeten, som passar in i vår verksamhet, kvarstår även under detta år. Det var inte mycket vi fick in i förra året, men vi hoppas på mera i år, ingen falsk blygsamhet här inte, allt är av intresse.

Styrelsen