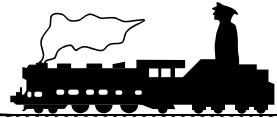
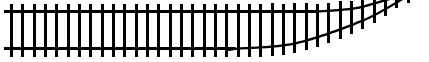


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 1994

Verksamheten började med årsmötet i Borås Kulturhus den 26 februari, där runt trettio medlemmar hade slutit upp. Efter mötesförhandlingarna blev det kaffe och tågprat som traditionsenligt är.

Eftersom vår vice ordförande, Lars Tropp, undanbett sig omval, fick styrelsen för 1994 följande sammansättning:

ordförande	Bengt Jansson
vice ordf	Karl-Gustav Ryberg
sekreterare	Göran Rosén
kassör	Gunnar Lindberg
ledamot	Nils Jansson
suppleanter	Jan Bragé
	Bo Örnvinge
klubbmästare	Gustav Mitlöhner

Styrelsen har under året haft fem protokollförda sammanträden.

Medlemsbladet, BMÅS-NYTT, har utkommit med fem nummer. En medlemsmatrikel delades ut i början av året.

Aktiviteterna började med den stora vårstädningen ute vid Sandlid när snön smälte undan i april månad. Tre arbetshelger var utlysta, 9 — 10 och 16 — 17 april samt 7 — 8 maj.

Under våren slutfördes den spårrenovering som påbörjades hösten -93.

Medlemmarnas dag 21 — 22 maj drog många besökare, både medlemmar och övriga, till Sandlid och våra aktiviteter. Nytt för året var att Sveriges första "live steam" växlingstävling genomfördes. Fyra lag var anmälda och alla deltog med gott humör.

En ny kolsort, inköpt från Holland, visade sig vara mycket lämplig för våra lok. Den tidigare kolsorten har tyvärr en kraftig tendens att sätta igen tuberna med slagg, vilket gör det näst intill omöjligt att hålla ångtrycket uppe.

Trafikdagar för allmänheten har hållits vid fyra tillfällen, med gott resultat. Detta har inneburit att publiktrycket vid medlemmarnas dag och ångdagarna blivit något dämpat trots rekordmånga åkande.

Ångdagarna inföll 6 — 7 augusti med strålande solsken och många besökande. Ett utställningstält med modeller tillhörande medlemmar och andra speciellt inbjudna fanns på parkeringsplatsen intill Sandlid C. Här fanns allt mellan verktygsmaskiner och flygmotorer samt en fotokavalkad över verksamheten vid BMÅS. Vid en tillställning med ett speciellt musiktåg delades sällskapets 10-årsnålar ut till ett antal därav förtjänta medlemmar.

Vid ångdagarna blev det även bestämt att Stig Claessons lok "Britannia" skulle få stanna på och trafikera Sandlidsbanan. Fyra medlemmar gick nämligen samman och köpte loket av de förra ägarna.

Sensommaren och tidiga hösten ägnades åt mycken tågkörning även långt in i september.

Efter körsäsongen vid tog höstarbete såsom krattning av järnvägsområdet och insamling av hus och annan materiel.

Styrelsen har under året beslutat invälja sex (6) nya medlemmar och sällskapet består nu av 121 huvudmedlemmar samt ett antal familjemedlemmar.

Verksamhetsåret är nu till ända och styrelsen ber att få tacka alla medlemmar för det gångna året och hoppas på ett gott nytt arbetsår 1995.

1995-01-21

Styrelsen

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE INOM BORÅS MINIATURÅNGLOKSSÄLLSKAP

Lördagen den 18 februari 1995 klockan 11:00 håller Borås Miniaturångloks-sällskap årsmöte i Vävarsalen, Kulturhuset på Sturegatan i Borås.

Årsmötesförhandlingar i enlighet med bifogade förslag till dagordning.

Efter förhandlingarna tar vi en kaffepaus i Röda Rummet och fortsätter sedan med tågprat och eventuellt någon videovisning av tåggodis.

Välkommen till årsmötet för 1995 års verksamhet!

STYRELSEN

Förslag till dagordning vid årsmöte i BMÅS 18 februari 1995

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 1995
12. Medlemsavgift för 1996
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 1995
14. Val av två ordinarie ledamöter under 1995 — 1996
15. Val av två suppleanter under 1995
16. Val av två revisorer under 1995
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 1995
18. Inkomna motioner
19. Styrelsens propositioner
20. "Medlemmarnas Dag 1995" Förslag: 27 maj
21. "Ångdagar 1995" Förslag: 5 — 6 augusti
22. Nya medlemmar
23. Övriga frågor
24. Mötets avslutande

KALLES BYGGTIPS

Hej igen!

Först ett varningens ord till er som tänker göra en vagn och förminskar måtten från en fullstor vagn. Spårvidden 184 mm är inte riktigt i skala 1:8 och standardmättet på hjultjockleken är något större än skalamåttet. Detta ger tillsammans runt 7,5 mm mer bredd än skalamåttet.

För att lättare kunna skruva på lock på lagerboxarnas baksidor, kan även avståndet mellan hjulen och lagerboxarna behöva ökas något i förhållande till skalamåttet. Därför kan man inte ha skalamått mellan långbalkarna. Som en liten ledning kan nämnas att på mina vagnar är avståndet 248 mm istället för ung. 236 mm, som vore mer skalariktigt. Mindre än $236 + 7,5 = 243,5$ mm kan man knappast ha mellan långbalkarna.

Från denna parentes över till berättelsen om det flexibla fjädringssystemet.

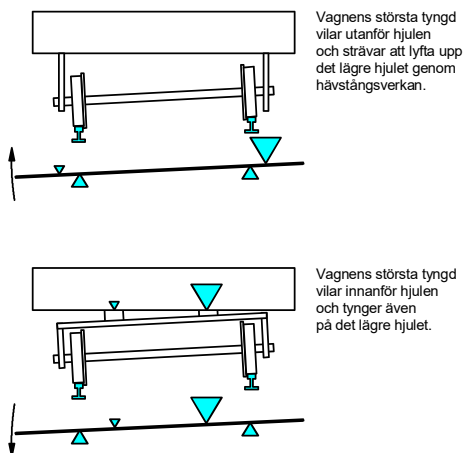
En vanlig orsak till att en vagn spårar ur är dålig skevningsflexibilitet. Spåret kan vara skevt och viktfordelningen på hjulen följer inte med tillräckligt i rörelserna.

Det kan vara svårt att ordna en lagom fjädring som är tillräckligt flexibel men samtidigt styv nog att bära en vuxen person, om man nu vill kunna åka på vagnen. En metod att ordna detta är att ha särskilda ramar som är upphängda i bladfjädrarna. Metoden går att använda både på fungerande bladfjädrar och attrapper. I det senare fallet sker avfjädringen mellan vagnchassit och den särskilda ramen.

Genom att avfjädringen eller stödpunkterna mellan vagnchassit och den särskilda ramen finns innanför hjulen når man en god flexibilitet och en fördelaktigare viktfordelning på hjulen.

Fördelen med den särskilda ramen är förutom de ovan nämnda att det inte ställer så stora krav på fjädringen. Man får även den länkaxelfunktion som jag tidigare talat om.

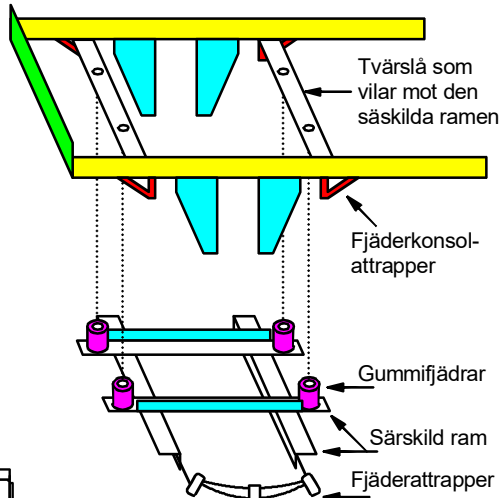
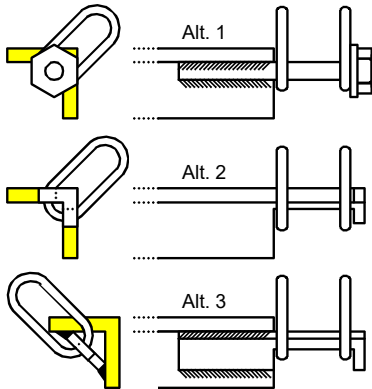
Fjädrar till särskildaramsystemet görs lättast och billigast av gummiduk. Med ett hålslag stansar man runda trissor samt ett hål i mitten. Som hålslag kan man använda en rörstump med en slipad eller svarvad egg i ena änden. Lättast går det att stansa mot ändträ.



Trissorna travas till lagom höjd och bildar fjädringselement mellan chassi och den särskilda ramen. Långa skruvar håller både ram och trissorna på plats. Fjäderlänkarna hängs upp på den särskilda ramen, förslagsvis på följande sätt.

Alternativ 1:

Utstickande stålpinnar svetsade eller klamrade på de tvärgående



vinkeljärnen.

Alternativ 2:

Man kan göra vinkeljärnen längre och med urtag där för att hänga fjäderlänkarna.

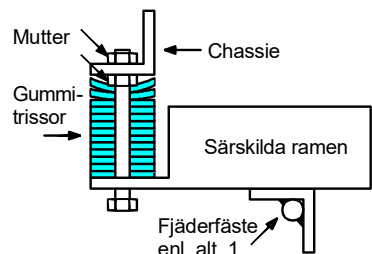
Alternativ 3:

Vrider vinkeljärnen 1/4 varv och svetsar på ett plattjärn med urtag i och där hänger fjäderlänkarna

I det första alternativet ska ändarna på stålpinnarna vara gängade så att det går att skruva på en mutter. Vid de två andra alternativen gör man urtagen så att man får en hake längst ut på ändarna. Fjäderlänkarna gör man lättast av rör, som man sågar ringar av. Dessa ringar klämmas sedan ihop till oval form.

Utifall man vill ha broms på vagnen måste man se till att inte placera tvärsåarna så att de kommer i vägen för upphängningen av bromsblocken.

Nästa gång skall jag berätta om hur man kan tillverka lagerboxar.



Kalle

HUSBYGGE

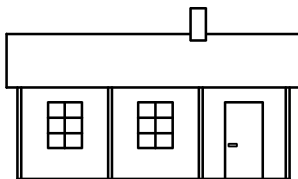
Jag har varit medlem i BMÅS några år, men inte aktiv förrän i fjol och det skulle ju vara roligt att bygga något till Sandlidsbanan själv. Eftersom jag inte kan bygga ånglok, fick det bli hus istället. Skala 1:8 är ju så pass stort att det inte blir för småpilligt.

Jag har de senaste sju — åtta åren varit runt och fotograferat järnvägar lite varstans, mest i Västergötland, så jag har en del fotografier på stationer och hållplatser. Den jag fastnade för var en hållplats på sträckan Skövde — Karlsborg, som i Sveriges Kommunikationer från året 1950 står upptagen under namnet ”Kungsryd” och ligger några kilometer innan Tibro. Hållplatsen är markerad med ”X” i tidtabellen, vilket betyder att ”tåg stannar vid behov för resandes av- och påstigande”. Huset var i mycket dåligt skick när jag fotograferade det någon gång åren 1987 — 88 och har troligen inte använts på många år. Hållplatsen var riven nu i somras.

Jag har med fotografiernas hjälp försökt efterlikna originalet så bra som möjligt och tycker själv att jag lyckats ganska bra. Det mesta materialet kommer från vedlådan på jobbet, men spåntaket bidrog Nils Grafström med. Spåntaket blev snyggt men frågan är hur länge det håller i ur och skur. Var huset skall stå är inte bestämt, men Ångared eller Brittensbro har varit på tal. Det blir nog att jag bygger en jordkällare också eftersom sådana ju alltid fanns vid stationer, hållplatser och banvaktstugor i järnvägens ungdom.

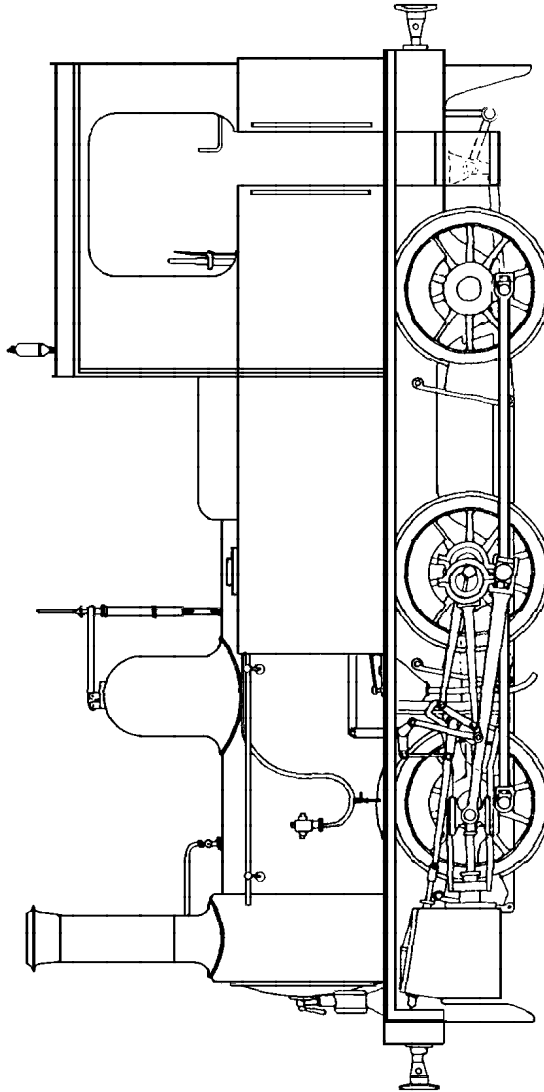
Några fler byggen? Kanske ett godsmagasin från sträckan Ulricehamn — Falköping eller någon banvaktstuga från bygden till exempel.

Bengt Andersson



Kungsryd hållplats

LOKBYGGE



Inästa nummer kommer en byggrapport från ett makalöst bygge av vidstående modell.

Vem bygger och vad heter loket?

Vi har inga priser — äran av rätt svar får du ta åt dig själv.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR 1995

Inbetalningskort för 1995 års medlemsavgift bifogades i förra BMÅS-NYTT.

Betala gärna i god tid innan verksamheten börjar ute på Sandlid, det hjälper oss att hålla medlemsregistret aktuellt och underlättar våra utskick av BMÅS-NYTT och informationer om arbetsdagar och kommande körningar.

Borås Miniatyrånglokssällskap

Pg 13 09 55 – 8

Enskilt medlemskap 70:-

Familjemedlemskap 120:- Uppge gärna namn på alla familjemedlemmarna.

Adressförändringar måste ovillkorligen meddelas till sekreteraren (använd gärna postens kostnadsfria meddelandekort) eftersom vi annars skickar våra utskick till galen adress med onödiga kostnader och besvär till följd.

Arbetsdagar under år 1995 kommer att antagas av årsmötet och meddelas i kommande nummer av BMÅS-NYTT. Vi måste alla vara beredda att ställa upp med ett visst mått av arbete under de dagar av förberedelser inför den kommande säsongen, annars blir det väldigt trögt att komma igång och få allt färdigt. Vissa delar av spåren är omlagda men mycket återstår. Krattning av området fordras naturligtvis i vanlig ordning, vi vill ju alla att det skall se fint ut i markerna dels för vår egen skull och dels för övriga besökare.