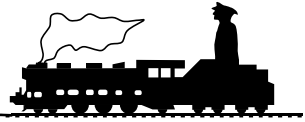
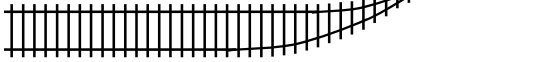


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Årsmötet den 18 februari 1995 i Borås Kulturhus samlade som vanligt strax under trettio av BMÅS medlemmar för förhandlingar.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

ordförande	Bengt Jansson
vice ordf	Karl-Gustav Ryberg
kassör	Gunnar Lindberg
sekreterare	Göran Rosén
klubbmästare	Ann-Christine Tropp
suppleanter	Jan Bragée
	Geoff Smith

Styrelsen har under året haft sex protokollförda sammanträden.

Medlemsbladet, BMÅS-NYTT, har utkommit med fyra nummer.

Sällskapets arbetsdagar i april och maj var något klenat besökta, men viss vårstädning genomfördes trots allt.

Eftersom loktillgången under våren syntes något osäker hade Kalle Karlsson vidtalats och lovade att ställa sitt motorlok med två vagnar till förfogande under Medlemmarnas Dag. Detta gjorde att vi kunde genomföra en för oss själva samt besökande passagerare trevlig helg. Flera medlemmar fick prova på att köra Kalles lok. Dessa provkörningar var mycket uppskattade. Utspisning av arbetande deltagare samt grillfest om aftenen, arrangerades av Ann-Christine, Annicka och Lasse med den äran till allas förnöjsamhet. Ett försök med korvförsäljning under dagen gav gott resultat och det blev bestämt att fortsätta med detta vid kommande begivenheter.

forts sid 12...

LJUDSIGNALER

En liten kommentar till de i förra numriset publicerade ”ljudsignalerna”. Nederst står ”Öka” respektive ”Minska” hastigheten o s v. Dessa signaler och förklaringar har jag hämtat ur SJF 010 (são), visserligen tryckt 1979 men med ändringstryck 92-01-07.

Kalles synpunkter är värda att ventileras och vi kan använda oss av dem i fortsättningen, vilket ger mer realism åt våra körningar.



Öka hastigheten — Lossa bromsarna



Minska hastigheten — Bromsa

Göran

Således skriver Kalle:

Dessa signaler tillkom ursprungligen för att tala om för bromsarena när de skulle bromsa respektive lossa bromsarna på handbromsade tåg, alltså innan tryckluftsbromsar blev brukligt.

Det kanske vore intressant för läsarna att få veta att signalerna egentligen är till för bromspersonalen och endast är en kvarleva från den tiden.

Att använda signalerna på det sätt som anges i Bmås-Nytt och i säkerhetsordningen är endast en papperskonstruktion och förekommer inte i praktiken — vad jag vet.

Beträffande ”pålok” är detta ett lok som skjuter på ett tåg utan att vara tillkopplat. Detta förfarande används exempelvis för att skjuta på i en backe, för att sedan stanna och återvända. Ett sådant lok har ingen möjlighet att minska hastigheten eftersom då glapp skulle uppstå till det tåg locket skjuter på, vilket betyder att påskjutningen måste avbrytas då pålok inte får tillsättas under rörelse. Även rutinerna med koppellok sker utan ljudsignalering.

Ja det var en lång utläggning om så lite, men i tidigare sammanhang (*são ändringstryck 6, 1 mars 1968*) betyder signalerna bromsa respektive lossa om man har bemannade handbromsar i tåget. Det var egentligen det jag ville ha sagt.

Man borde kanske komplettera det lilla minneskortet med dessa upplysningar.

I min egen Säkerhetsordning för Sörbybanan har jag gjort ett tillägg om den saken, vilket betyder att signalerna kan användas i detta sammanhang, vilket även sker på museibanor.

I övrigt instämmer jag i det som skrivs i BMÅS-NYTT bl a om att medlemmarna måste få delta, inte bara som lokförare utan även som tågklarare, konduktörer, växlare, högtalarutropare m m. Högtalaranläggningen på Sandlid central borde kunna användas för att utannonsera tågens avgångar och ankomst. Det skulle göra vår verksamhet mera verklighetstrogen.

Kalle

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE INOM BORÅS MINIATURÅNGLOKSSÄLLSKAP

Lördagen den 17 februari 1996 klockan 11:00 håller Borås Miniaturånglokssällskap 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 1996 års verksamhet!

STYRELSEN

Förslag till dagordning vid årsmöte i BMAS 17 februari 1996

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 1996
12. Medlemsavgift för 1997
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 1996
14. Val av två ordinarie ledamöter under 1996 — 1997
15. Val av två suppleanter under 1996
16. Val av två revisorer under 1996
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 1996
18. Inkomna motioner
19. Styrelsens propositioner
20. Medlemmarnas Dag 1996
21. Ångdagar 1996
22. Nya medlemmar
23. Övriga frågor
24. Mötets avslutande

Förslag: 25 maj

Förslag: 3 — 4 augusti

HISTORIEN OM EN 7 1/4" BANA

Minnen och fakta

Första gången jag kom i kontakt med banan var på utställningen "TÅG 62" i Göteborg. Jag var då 15 år gammal och mycket fascinerad av den lilla "riktiga" järnvägen.

Banan var byggd i en oval, ca 250m spårlängd. I ena ändan fanns en växel som ledde in till lokstationen. Spåret ledde förbi en vattenhäst, över en slaggrav och fram till en vändskiva. I anslutning till vändskivan låg ett lokstall med plats för två lok. Lokstationen inhägnades av att Gunnebostaket i miniatyr. På banan åkte vuxna och barn efter ett grönt "riktigt" ånglok.

En sensommardag kom min far, som då tjänstgjorde på Ödsmåls station, och berättade att det stod en vagnslast på stationen som innehöll miniatyrjärnvägen. Den var adresserad till ingenjör Rustan Lange, Galtarö.

Under hösten letade jag upp var järnvägen byggdes, och så äntligen, en dag följande vår, var två personer och byggde på järnvägen. En av dem ropade till mig: "Har du lust att hjälpa till med bygget?" Så inleddes min bekantskap med Rustan Lange. Då pågick bygget ca 100 m från stationen, i början av den del som byggdes med den klenaste decauville-räls som gick att skaffa. Framme vid stationen fanns lokstall, vändskiva och vattenhäst, allt igenkänt från "TÅG 62".

I det här skedet pågick byggnationen på tre fronter. Från stationen, där aluminiumräls användes, mot järnrälsdelen, samt åt två håll på järnrälsdelen. Efter att ha varit med och byggt resten av dagen bestämdes att jag skulle komma åter nästa dag. Jag hade inlett mitt liv som "live steamer".

Nu började en period i mitt liv då jag lade så mycket tid som jag någonsin kunde på Galtarös järnväg. Efter någon månads byggande var det dags att förena aluminiumdelen, de dryga 50 meterna närmast stationen, med järnrälsdelens ca 75 meter. Det firades med hurrarop och glada vinkningar med näsduken av Erik Vest, en live steamvän till Rustan. Nu var det dags för provtur med ånglok. För första gången får jag sitta på ett 7 1/4" lok. *Hertiginnan*, som var ett smeknamn loket *Duchess of Buccleuchs*, var en grann och fantastisk upplevelse.

Följande söndag var det dags för åkpremiär för barnen på Första Majblomans barnkolloni. Bortåt 200 barn kom i ordning efter den avdelning där de bodde. Det var en hel dags körning för att så många skulle hinna åka. Att det just var kollonibarnen som fick åka kom sig av att banan byggdes på kollonins mark och att Rustan hade avtalat med Första Majbloman att mot ersättning köra barnen.

För att det skulle vara så roligt som möjligt användes ångloket så mycket det någonsin gick vid banbyggandet. Jag fick under den tiden lära mig att köra och sköta

Hertiginnan helt på egen hand. Jag fick även sköta trafiken på söndagarna. Under resten av året fortskred bygget och passerade en plats som döptes till Kallby. Att platsen uppkallades efter mig kom sig av att jag under hösten byggde klart banan förbi den platsen. Mitt första år som live steam-entusiast led mot sitt slut och jag väntade på att våren skulle komma och banbyggandet skulle komma igång igen.

Loket Duchess of Buccleuch.

Rustan hade länge planerat att anlägga en 7 1/4"-bana någonstans i landet när han 1957 övertog det påbörjade loket Duchess of Buccleuch. En engelsk modellbyggare startade i slutet av 40-talet lokbygget, men han fick sluta, av sjukdomsskäl, när endast cylindrar, ram samt tender var färdiga. En ångpanna konstruerades och firma Carl W. Andersson åtog sig att tillverka den. Arbetet avslutades av Metalock. Loket byggdes färdigt på lärlingsavdelningen vid Husqvarna Vapenfabriks Aktiebolag. En provbänk för de första proven tillverkades av bland annat en gammal säng. De avslutande testerna inför elldopet på utställningen "Tåg 62" gjordes på en 100 meter lång bana som anlades av lärlingarna som fritidsarbete. Under utställningens dagliga trafik, tillryggalade loket en sträcka som motsvarar avståndet från Göteborg till Stockholm utan några som helst problem.

Här nedan följer en beskrivning av loket i tabellform:

Klass	"Princess Coronation"
Hjulställning	4-6-2
Längd över buffertar	2900 mm
Vikt i tjänst (exkl. förare)	400 kg
Antal cylindrar	2 st
Cylinderdiameter/slaglängd	58 mm/90 mm
Slidrörelse	Walschaert (planslider)
Drivhjulsdiameter	254 mm
Ångpannematerial	Koppar
Arbetstryck 100 p.s.i.	
Antal tuber (Ø 20 mm)	20 st
Antal tuber (Ø 30 mm)	4 st
Rostyta	580 cm ²
Vattenföråd	30 liter
Loket är försett med:	Överhettare Ångbroms verkande på kopplade hjul samt tenderhjul Skruvbroms verkande på tenderhjul Dubbel Wakefield smörjapparat Axeldriven matarvattenpump Dubbla injektorer

forts nästa sida...

Personvagnarna tillverkades även de vid Vapenfabrikens lärlingsavdelning. Vid konstruktionen utgick Rustan från följande principer :

1. Vagnarna skulle vara tillräckligt stabila och oömma för att bära både vuxna och barn.
2. Tyngdpunkten måste vara den lägsta tänkbara för att ge maximal säkerhet.
3. Snabb i och urlastning skulle vara möjlig.
4. Vissa sittplatser skulle kunna användas för en vuxen, alternativt två barn utan ändringar.
5. Vagnarna borde hängas upp parvis på gemensam mittboggie så att den ena kunde förhindra att den andra stjälppte.
6. Tillverkningsmetoderna måste ingå i lärlingarnas undervisning.

Sådana premisser uteslöt skalenliga vagnar, men det spelar inte så stor roll för det är locket som får störst uppmärksamhet. Boggierna är av enkel och effektiv SJ-konstruktion, upphängda på Trelleborgs vibrationselement. I de av SKF specialtillverkade lagerboxarna sitter ett tvåradigt sfäriskt lager.

Två sådana personvagnar fanns tillverkade. Det fanns även två öppna godsvagnar av skalenlig typ. De fick verkligen göra rätt för sig under byggtiden. På dom fraktades allt från stora stenbummlingar på åtskilliga hundratals kilo, makadam, jordfylla till fika åt livsteam-rallarna.

Karl-Gustaf Ryberg



Det ryktas på böggda...

...att patron på Rustansberg har fått en son — modern okänd.

...att x2000 gungar så mycket i kurvorna att man blir illamående bara av att höra vad biljetten kostar.

VAGNARNAS MÄRKNING

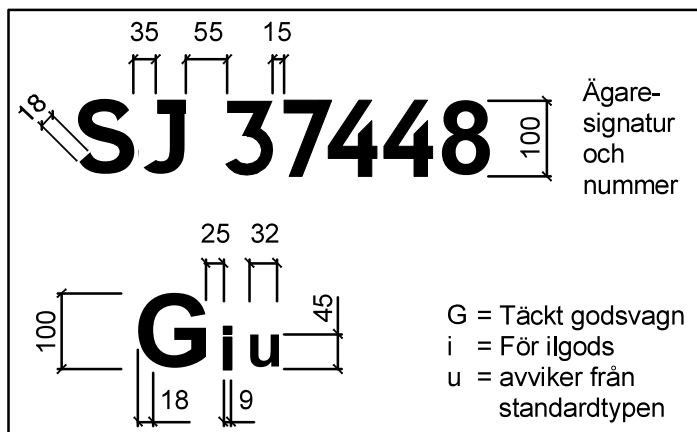
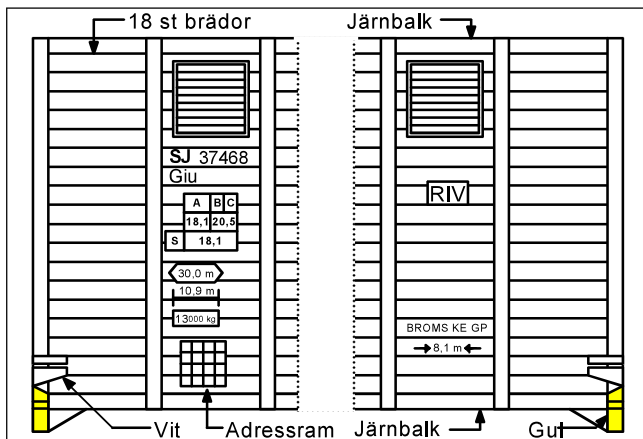
Kalle Karlsson fortsätter här sin intressanta serie om järnvägsmateriel.

I förhoppning att kunna hjälpa till med att undvika de grövsta misstagen vid märkningen av vagnar och bringa klarhet i vad märkningen betyder, tänker jag här berätta litet om detta.

Vagnarnas märkning har ändrats genom åren, men jag tror att märkningen mellan omkring 1940 — 1970 är mest aktuell för vår del.

När man ser på en vagn från sidan är ägare-signatur, vagnsnummer, littera, lastförmåga, rymd, golvyta, lastytans längd, vagnens längd, vagnens vikt, adresskorthållare placerade på vagnsidans vänstra del. RIV-information om broms, axelavstånd och revisionsdata på vagnsidans högra del.

Märkningen är vanligen gjord med vit färg, men kylvagnar brukar ha svart märkning, förutom hörnmärkningarna. De förekommer på alla fyra hörnen och vad gäller broms är märkningen alltid vit. Detta betyder att t ex en vit kylvagn har svarta fält i hörnen på vilka den vita bromsmärkningen är målad.



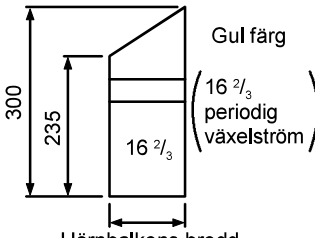
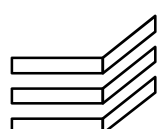
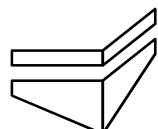
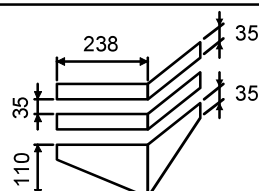
Den hörnmärkning som talar om att vagnen har elektrisk genomgångsledning för värme är alltid utförd med gul färg.

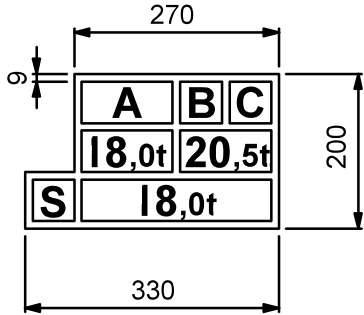
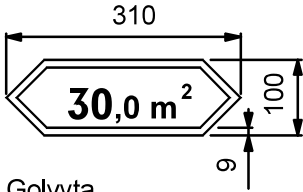
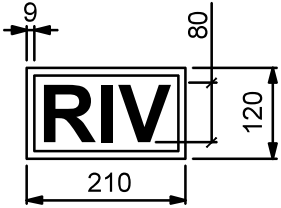
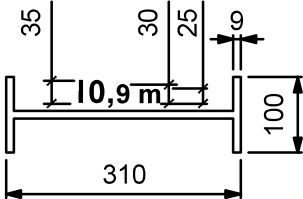
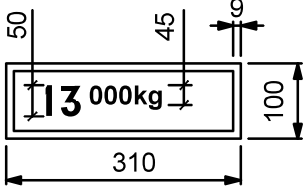
En O-vagn har ingen märkning på plåtlämnarna utan ägare-signatur och vagnsnummer placeras

på golvramstyckena samt övrig märkning på långbalkarna. Ett exempel på hur märkningen kan vara placerad på en godsfinke visas i översta bilden på föregående sida.

För att ge en uppfattning om storleken på märkningen har jag satt ut fullskalemått. Angivna mått delas alltså med åtta (8) för att erhålla våra skalamått.

Kalle

Märke	Märkets placering	Märkets innebörd
	På vagnshörnen	Genomgångsledning för elektrisk värme
	På vagnshörnen	Ledning för tryckluftsbroms
	På vagnshörnen	Internationellt godkänd godstågsbroms
	På vagnshörnen	Internationellt icke godkänd godstågsbroms
	På vagnshörnen	Internationellt godkänd godstågsbroms som kan omställas för persontåg
	På vagnshörnen	Internationellt icke godkänd godstågsbroms som kan omställas för persontåg
	Omedelbart efter vagnsnumret	Privat ägare

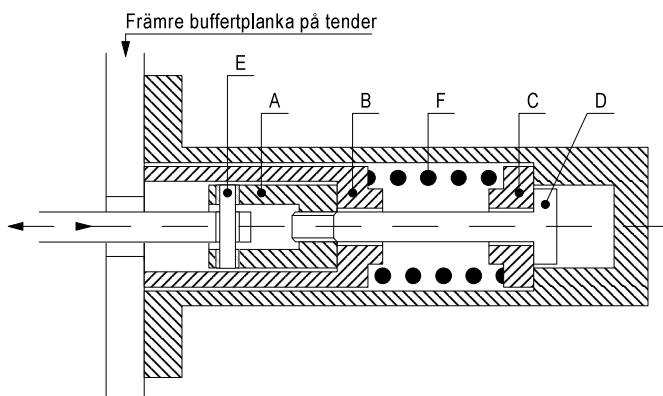
 Diagram showing a locomotive boiler layout with dimensions: 270 (width), 200 (height), 330 (total width), and 9 (thickness). The layout includes boxes for axle loads: A (18,0t), B (20,5t), C (18,0t), and S (18,0t).	A = På bana med 16 tons axeltryck B = —" — 18 tons —" — C = —" — 20 tons —" — S = 100 Km/t Siffror = Största tillåtna vikt av lasten vid olika förhållanden
 Diagram showing a hexagonal floor plate with dimensions: 310 (width), 100 (height), and 9 (thickness). The area is labeled 30,0 m². Golvytta	 Diagram showing a rectangular floor plate with dimensions: 210 (width), 120 (height), and 80 (thickness). The area is labeled RIV. Uppfyller kraven på att gå i internationell trafik
 Diagram showing a rectangular floor plate with dimensions: 310 (width), 100 (height), and 9 (thickness). The area is labeled 10,9 m². Golvytans längd	→ 8,1 m ← Axelavstånd
 Diagram showing a rectangular floor plate with dimensions: 310 (width), 100 (height), and 9 (thickness). The area is labeled 13 000kg. Vagnens vikt	BROMS KE GP KE = Kunze enkammarbroms GP = Godstågsbroms som kan ställas om till persontågsbroms Reaktionstiderna skiljer G och P. Godstågsbromsen tillsattes vanligtvis långsammare för att undvika hårda ryck i koppel, eftersom bromstalet på varje enskild vagn var så olika. (bromstal = bromsvikt i % av bruttovagnvikten)

DUBBELFJÄDRANDE DRAGANORDNING

Förre lokeldaren vid NÖJ, 187 Kalle Kindgren, har skickat mig en ritning på en dubbel fjädrande draganordning för kopplingen mellan lok och tender. Denna princip kan även användas för genomgående dragstång på vagnar.

Mått ej i skala utan måttsättningen bör göras efter befintlig plats. Placering är lämpligast på tendern eftersom det förmodligen finns bäst med plats där.

Allt material bör vara av rostfritt material, eftersom det är placerat i en korrosiv miljö. Inre delarna är roterbara i förhållande till yttre hylsan och på så sätt orsakas ingen stelhet i kopplingen mellan lok och tender.



E är en ”flytande kolvbult” av rostfritt, ligger säkert placerad i hylsan *A*.

Vid dragbelastning: *A*, *C* och *D* följer med dragstången och avfjädras med *F* mot *B*.

Vid tryckbelastning: *A*, *B*, och *D* följer med dragstången och avfjädras med *F* mot *C*.

Eventuellt kan smörjhål eller smörjnippel behövas.

187 Kindgren.

MEDLEMSAVGIFTEN 1996

Enskild medlemsavgift är SEK 70:-, familjeavgift därutöver är SEK 50:-.

Har du siffran 96 längst ner i högra hörnet på adresslappen på sista sidan har du betalt för år 1996 — har du ingen siffra där, var så vänlig och betala in avgiften snarast.

Glöm ej fylla i namn och adress, speciellt om du flyttat! Postgiro 13 09 55 - 8

"RÄLIGA" TABELLER

Tabell för omvandling av kurvmotstånd till stigningsmotstånd. (från SJ handböcker).

Tabellen ger direkt den stigning i som utövar samma motstånd, som en kurva med motsvarande radie.

Kurvradie i meter	150	200	250	300	350	400
Stigning i promille med samma motstånd som resp. kurvradie	3,9	3,4	3,0	2,6	2,3	2,1

Ex: om den aktuella stigningen är 6 och kurvradien är 250 m (3) motsvarar totala motståndet ett stigningsmotstånd av 9 (6+3).

Tabell för utspikning i kurva.

Ökningen i spårvidd sker alltid åt kurvans medelpunkt.

Kurvradie i meter	800	700	600	500	450	400	350	300	270
Ökning i mm	5	5	6	7	8	9	11	13	15

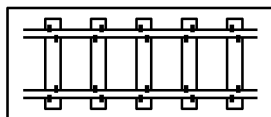
I rakspår tillåts en minskning med 3 mm och en ökning upp till 10 mm (Banlära 1915).

Svävande skarv är när skenskarven ligger mellan två slipers. Understödd skarv är när slipers ligger mitt under skenskarven.

Vid svävande skarv, med vinklade skarvjärn med spikhål, så ligger rälen så stadigt som möjligt.

Vid svävande skarv med plana skarvjärn vill det ofta bli "utslag" på ytterrälen.

Är skarven understödd så följer innerrälen också med på grund av spikningen i underliggande slipers.



Genom att placera rälsspiken på sätt som visas i vidstående figur förhindrar man rälsglidning och rörelse i både längd- och sidled.

187 Kindgren

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

...forts fr sid 1

På styrelsemötet efter Medlemmarnas Dag förklarar Bengt Jansson att han på egen begäran och med omedelbar verkan avsäger sig sin plats som ordförande i BMÅS. Styrelsen accepterade hans beslut och vice ordföranden kom således att resten av året leda föreningen samt styrelsens arbete.

Under sommaren inköptes en grästrimmer för att underlätta trädgårdsarbetet. Markisväv införskaffades och sattes upp runt stolparna vid försäljningstaket som snygg och väl fungerande avskärmning.

Vi beslutade att inköpa nytt kol från Holland och med hjälp av familjen Andrén fick vi kolet hem till BMÅS på ett för sällskapet smidigt sätt.

Ångdagarna förlöpte på vanligt sätt med tågtrafik samt en mycket uppskattad utställning av motorer, bilar och mycket annat. En för oss alla, hobbyfolk och övriga besökare mycket intressant utställning.

De fyra årliga trafikdagar som infördes härom året har varit väl besökta och har betytt att trycket på passagerartrafik under Medlemmarnas Dag och Ångdagarna lättat något.

Under året har diskuterats en nybyggnad av ett spår in till vändskivan och Gunnar Lindberg med hjälp av flera medlemmar bygger nu en Y-växel och ett spårkors, vilka skall vara färdiga för inbyggnad till våren.

Efter körsäsongen tog de vanliga entusiasterna itu med visst höstarbete såsom krattnig av järnvägsområdet och insamling av hus och annan materiel.

Styrelsen har under året beslutat invälja sju nya medlemmar.

Verksamhetsåret är nu tillända och styrelsen ber att få tacka alla medlemmarna för det gångna året och hoppas på ett gott nytt arbetsår 1996.

1996-01-27

Styrelsen