

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

INFÖR DET NYA ÅRET

Nu har 1996 gått till ända, ett bra år för vår verksamhet, med mycket folk som gästade vår bana och många resenärer.

Jag hoppas att det nya året blir lika välbesökt som det förra, med många rykande lok på vår fantastiska bana. På tal om rykande—som ni vet så slutade året med ett gnistrande vinterväder med sol och bitande kyla—så var jag ute vid Sandlid och tittade till vår bana och då ”skenade” fantasin iväg.

Tänk er att få elda på ett ånglok och köra på banan, jag såg i min fantasi hur det skulle se ut, med rykande ånga från skorsten, utblåsningsventiler och säkerhetsventil i det strålände solskenet. Det vore något för en sann ångloksälskare. Tänk om detta någon gång kunde förverkligas och inte bara vara en dröm som går upp i ”rök”.

Jag hoppas att ni under helgen har ätit gott och vilat så att ni har gått upp i vikt och fått en massa energi, som ni under våren kan arbeta bort vid vår bana.

Som ni kanske vet så är det mycket arbete som väntar oss för att vi skall få det trevligt på banan och inte minst för att våra gäster och resenärer skall trivas.

Så snart det blir så varmt att man kan hålla i en rälsspik utan att frysa fingrarna av sig, kommer Bengt och jag att arbeta med renovering av spår 1 och 2 från bron upp till vagnhallen. Här finns plats för flera frivilliga medhjälpare. För att kunna genomföra detta arbete måste de slipers som Gustav, Göran och jag sågade till behandlas med medel mot röta.

Jag önskar er alla ETT GOTT NYTT 1997.

Staffan

Har ni hört den förut vid biljettkuren:

Mannen: En tur & returbiljett

Johan: Får jag fråga mina Herre vart?

Mannen: Hit så klart.

TRYCKLUFTSBROMS

I nr 4 1996 av denna Eder favorittidning, står det att jag ”skall visa principen för ett pneumatiskt bromssystem” och att ”jag själv haft det i bruk sedan flera år”. Dessa påstående fordrar sina förklaringar.

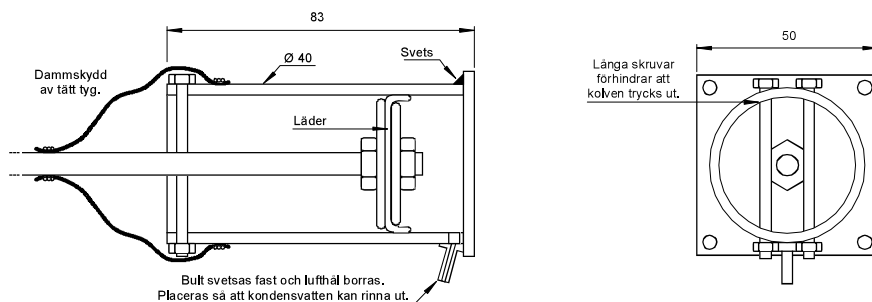
För att få rätt atmosfär kring miniatyrbanan så hör det också till att använda järnvägmässiga uttryck. Så låt oss glömma ”pneumatiskt” i det här sammanhanget och istället säga ”tryckluftsbroms”. Sedan jag skrev att jag haft bromssystemet i bruk sedan flera år, har jag hittat på ett system med ökad bromskraft efter ökad viktbelastning. Det är ännu ej provat utan jag har endast använt systemet utan lastväxel. På mina skisser har jag dragit isär konstruktionen för att göra det mer överskådligt. Jag har heller inte satt ut några mått då dessa ger sig självt eftersom konstruktionen byggs in i boggien.

Det kan också påpekas att jag själv av bekvämlighetsskäl (jobbigt att göra) endast har broms på ena boggien på varje vagn. Man kan även fundera på om man skall ha en bromsboggie med lastväxel eller få nästan samma effekt av att ha båda boggierna bromsade utan lastväxel.

Största effekten får man förstås om båda boggierna på vagnen bromsar med lastväxel.

Verkningssättet på en broms av det här slaget är att en fjäder strävar efter att bromsa. Genom att blåsa in tryckluft i en cylinder, övervinns fjäderns dragning i bromsen och därmed blir bromsen lossad.

Jag har gjort försök med att ersätta bromsfjädern med tryckluft, men fjädersystemet är enklare.



Bromscylindern gör man av ett rör som finsvarvats invändigt så att ytan blir slät. Bakre ändan är täckt av en plåt som svetsas fast vid cylindern. Denna plåt används även som fästningsanordning och fäste för luftinloppet. Främre öppningen saknar lock, men två skruvar eller pinnar förhindrar att kolven trycks ut ur cylindern.

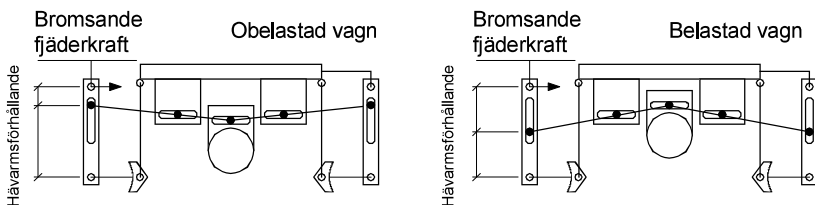
En vindtät tygstrut är träd över cylindern och kolvstången samt fästade till de båda och förhindrar att föroreningar kommer in i cylindern och skadar kolvpackningen.

Packningen i cylinderkolven är gjord av läder (från en gammal handske?). Lädret kokas i vatten och läggs över cylindermynningen varefter en avpassad träplugg träs in och låser fast lädret mot insidan av cylindern. Då lädret torkat på plats har det fått den rätta formen och kanten kan klippas ren från ojämnheter. Packningen fästes på kolvstången mellan två brickor med muttrar.

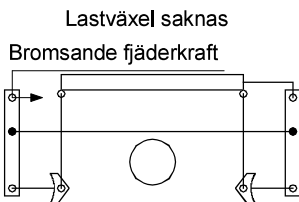
På fullstora vagnar finns det automatiska lastväxlar som vanligtvis bygger på en liknande princip. Ett lagom huvudledningstryck då bromsen är lossad är ca 1 kg/cm^2 . Bäst blir det om man kan anpassa fjäderkraften och hävarmsutväxlingen så att hjulen nått och jämt går runt vid fullbromsning (på olastad vagn). Cylinderdiametern anpassas så att bromsen blir fullständigt loss först när nära nog fullt huvudledningstryck uppnåtts.

Upplysningsvis kan nämnas att med bromsvikt menas det sammanlagda tryck som bromsblocken utövar på hjulen. Om bromsvikten är större än vagnens vikt kommer hjulen vid bromsning att kunna låsas och släpas med stillastående med risk för ”hjulplattor”.

Princip för lastväxel

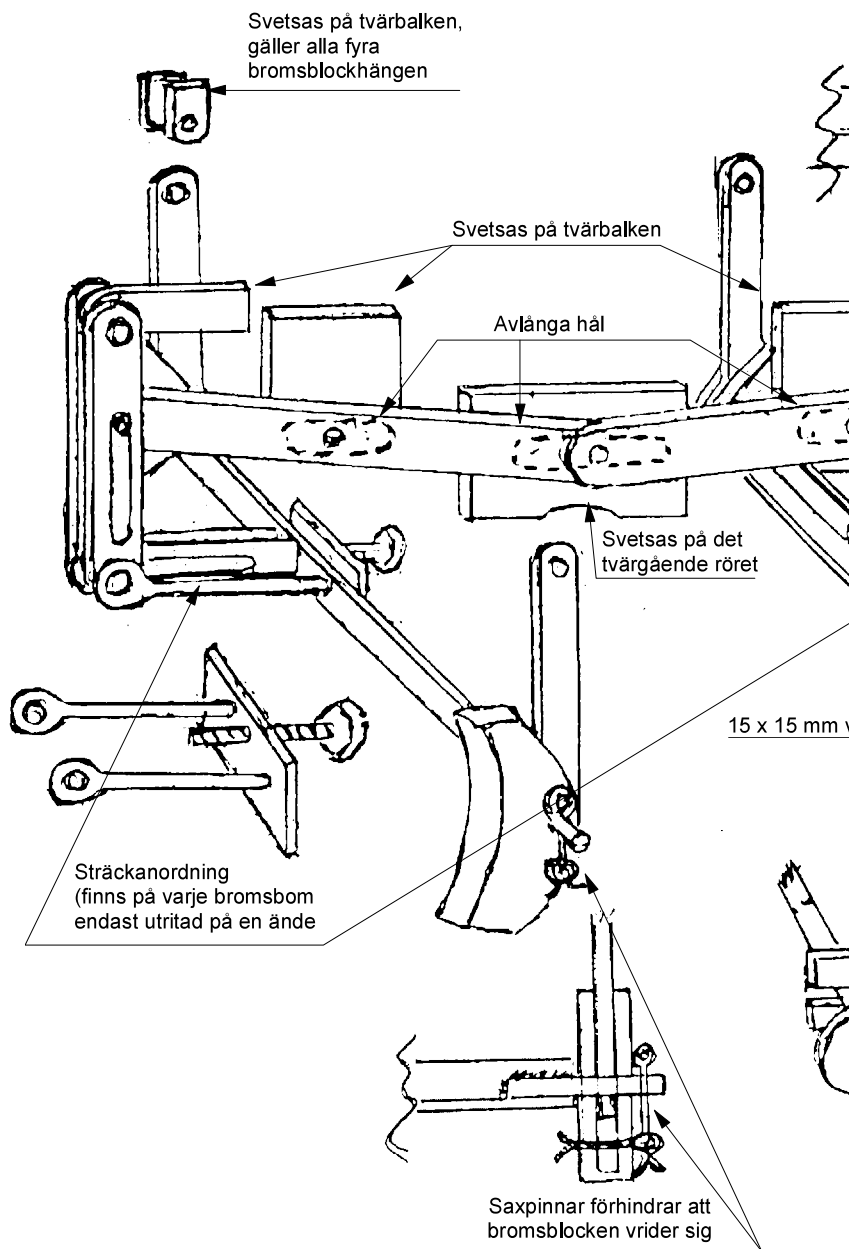


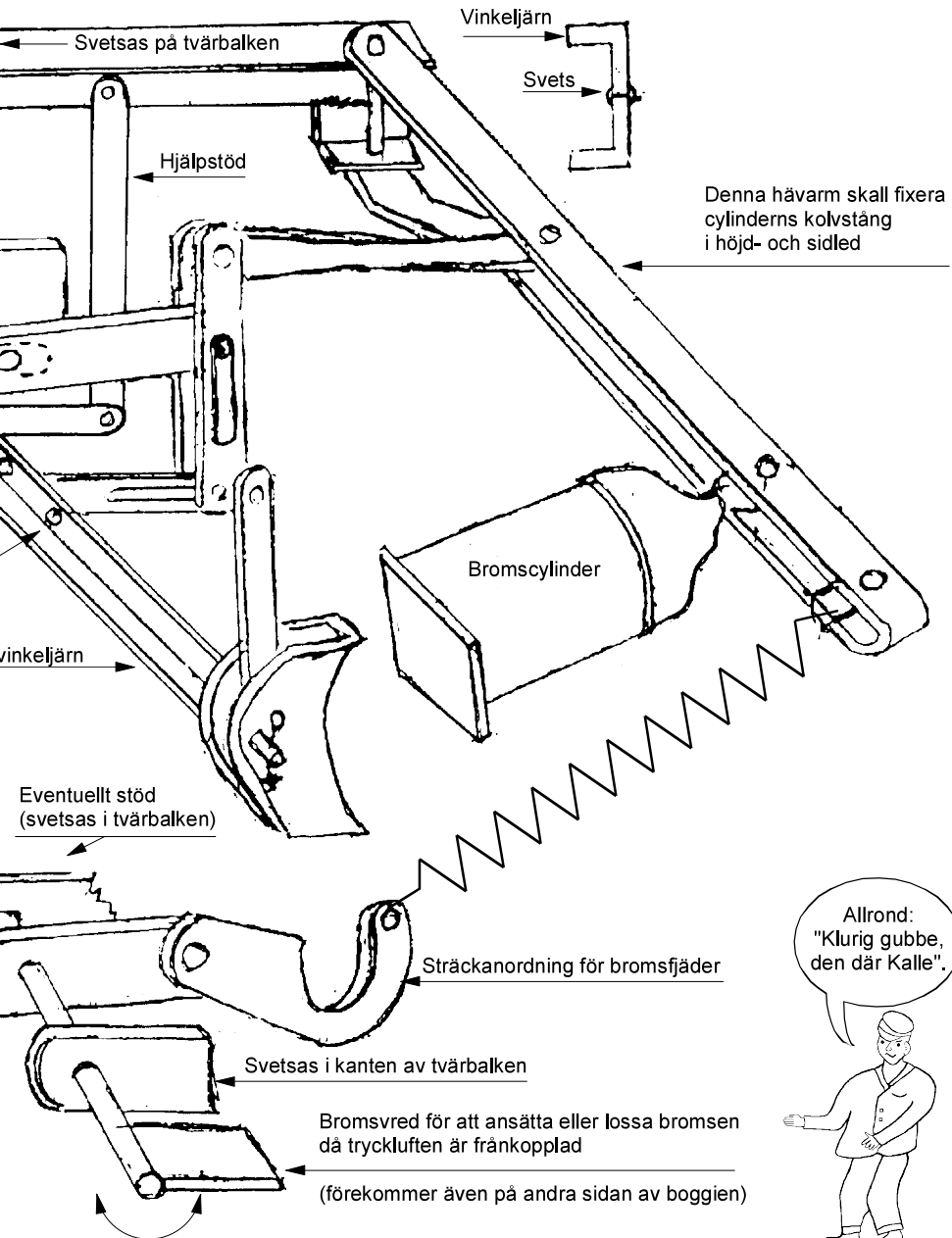
I fullskala används begreppet ”bromstal”, vilket är bromsvikten i procent av tågvikten. På varje tåg, som sammanväxlas eller omväxlas, räknar man ut den sammanlagda vikten av vagnar och lok och likaledes den sammanlagda bromsvikten och får på så sätt fram ett bromstal. Detta skall vara minst det bromstal som gäller beroende på tågets hastighet och den aktuella järnvägssträckans lutningsförhållande.



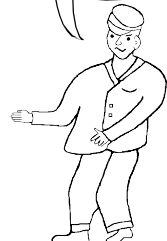
På nästkommande två sidor visar jag hur ovanstående princip för en lastväxel kan konstrueras till den boggie jag visade i föregående nummer.

Vänligen Kalle





Allrond:
"Klurig gubbe,
den där Kalle".



KALLELSE TILL ÅRSMÖTE INOM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

Lördagen den 22 februari 1997 klockan 11:00 håller Borås Miniaturångloksällskap årsmöte i Vävarsalen, Kulturhuset på Sturegatan i Borås.

Årsmötesförhandlingar i enlighet med bifogade förslag till dagordning.

I de fall medlem önskar ställa motion till årsmötet vore styrelsen tacksam om vederbörande torde inlämna densamma senast söndagen den 9 februari, så att vi har någon möjlighet att förbereda frågan om så skulle behövas.

Efter förhandlingarna tar vi en kaffepaus i Röda Rummet och fortsätter sedan diskutera.

Välkommen till årsmötet för 1997 års verksamhet! — STYRELSEN

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 1997.
12. Medlemsavgift för 1998.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 1997.
14. Val av två ordinarie ledamöter under 1997 — 1998.
15. Val av två suppleanter under 1997.
16. Val av två revisorer under 1997.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 1997.
18. Inkomna motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 1997
21. Ångdagar 1997
22. Nyamedlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

Förslag: 24 maj.

Förslag: 2 — 3 augusti.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Årsmötet i Borås Kulturhus den 17 februari 1996, var tämligen välbesökt med strax under trettio medlemmar.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

ordförande	Staffan Persson
vice ordförande	Karl-Gustaf Ryberg
kassör	Gunnar Lindberg
sekreterare	Göran Rosén
klubbmästare	Ann-Christine Tropp
suppleanter	Hans Andrén
	Jan Bragée

Styrelsen har under verksamhetsåret hållit fem protokollförda sammanträden.

Medlemsbladet BMÅS-NYTT har utkommit med fyra nummer. Matrikeln har uppdaterats.

Sällskapets arbetsdagar om våren var tyvärr något klen besökta.

Under våren diskuterades det vidare om planerat inköp av ett motorlok till föreningen. En offert inkom och vid styrelsemötet 30 mars beslutades om inköp. Leverans skedde i mitten av maj.

Medlemmarnas dag avhölls i vanlig ordning i slutet av maj månad och var välbesökt av både medlemmar och övriga. Ett allmänt möte avhölls om morgonen den 26 maj drog tyvärr inte mer än nio besökare varav fem styrelsemedlemmar. Kanske man skall tyda detta så att allt är väl och intet behöver diskutas.

Våra trafikdagar har också blivit välbesökta och avlastar våra huvuddagar vad gäller besökande.

Det nya spåret från lokstallet till vändskivan har fungerat mycket bra och rangeringen vid Sandlid C har avsevärt underlättats.

Vändskivan har fått en översyn av spårläget och fungerar nu bättre. Dock skall även sargen senare renoveras i avvaktan på ett eventuellt nybygge.

Ångdagarna förlöpte på sedvanligt sätt med tät tågtrafik samt den mycket uppskattade utställningen av tekniska modeller enligt tidigare år. Dessutom fanns i år en bassäng för ångbåtar. Som vanligt serverades mat till alla medarbetare under dagarna.

Efter körsäsongen tog de gamla vanliga entusiasterna itu med höststädning. Ett krävande arbete vi gärna delar med övriga medlemmar.

B FÖRENINGSS- BREV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

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

...forts fr sid 7

Under året har styrelsen beslutat invälja elva nya medlemmar samt återuppliva tre förfallna medlemskap.

Eftersom verksamheten nu är tillända och kylan och snön förhindrar all verksamhet, förutom i den egna verkstaden, ber styrelsen att få tacka alla medlemmar för det gångna året och hoppas på ett Gott Nytt arbetsår 1997.

Styrelsen

ARBETSDAGAR UNDER VÅREN

Iordningställande av bana och rullande materiel inför verksamhetsåret 1997 fordrar att alla medlemmar som har möjlighet, ställer upp och hjälper till med diverse sysslor. Arbetsdagar är ännu inte fastlagda på grund av svårigheter att sja om vårens ankomst och med den tjänlig väderlek. Arbetet är så roligt att vi egentligen inte vill dela med oss, men du som ändå vill vara med och arbeta, hör av dig till någon i styrelsen eller banansvarige Bengt Jansson, så får du reda på när det kan vara lämpligt att mötas på Sandlid.

MEDLEMSAVGIFT – 1997

Du som har siffrorna 97 underst till höger på adresslappen har betalt medlemsavgift för år 1997 och får därför medlemskortet med detta nummer.

Ni övrige ombedes betala medlemsavgiften snarast helst före årsmötet. Det är så lätt att inbetalningskortet försvinner och att medlemsskapet därmed efter nästa utskick förfaller.

Använd postgironummer 13 09 55 – 8

***Enskild medlemsavgift som vanligt SEK 70:-
Familjeavgift dessutom SEK 50:-***