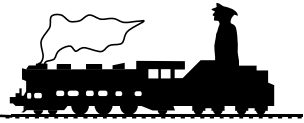


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BÄSTE BMÅS-ARE

Vintern börjar göra sig påmind, de första vita flingorna föll över Sandlid igår. Med lokförarmössan i hand och nedböjt huvud kan jag meddela att vår avhållne medlem och vän, Gösta Carlsson, har gått ur tiden.

Gösta har varit med sedan föreningsstarten och var av en grundarna. Med stor inlevelse bidrog han till att föreningens ekonomi redan från början inte redovisade röda siffror. Han var helt enkelt fenomenal till att, med sina utbredda kontakter, se till att vi fick både likvida medel som material till banan. Trots dubbel bosättning och trädgårdar ställde han upp med lövkattning och annat när behov fanns.

Gösta kom att betyda mycket för vår förening och vi tackar honom för hans insatser samtidigt som vi till hans familj framför vårt deltagande i sorgen.

Som sagt, vintern kommer allt närmare och jag kan konstatera att ännu en lyckad säsong gått till ända för vår förening. Många besökande på våra annonserade körningar har dessutom bättrat på ekonomin.

Körningarna har, vad jag förstått, fungerat mycket bra och detta tack vare de som på ett mycket osjälviskt sätt ställt upp för föreningen.

Kalles, i Gävle, lok som lånades ut under en tid kom väl till pass. Sedan gör ju förstås de båda Britannialoken en heroisk insats. De bara går. Ja nästan i alla fall, utom där spåren "ligger åt fel håll".

Några incidenter med allvarlig utgång har vi som tur är även sluppit i år. Korv- och läskförsäljningen har haft fullt upp och även här görs stora insatser för att allt skall fungera.

forts på sid 12...

ISOLERING AV ÅNGPANNOR

Från internätet har följande idéer influerat angående isolering av ångpannor.

En byggare har använt sig av kork andra av balsaträ. Nackdelen med dessa material är att de lätt tar upp fuktighet vilket ju inte är bra i längden.

Bruce Mowbray föreslår användning av omväxlande aluminiumfolie (heavy duty) och glasfiberväv. Klipp till väl passande mönsterbitar av kartong, så blir det lättare att klippa ut isoleringen. Så där en fem eller sex lager av vardera aluminiumfolie och glasfiberväv kan vara lämpligt. Häfta samman lagren med moneltråd, lägg dem runt ångpannan och fäst med aluminiumtråd (det går utmärkt att använda migsvetstråd).

Denna isolering tar inte upp fuktighet som kork och blir heller inte skör efter upprepade uppvärmningar, den håller formen och är därför lätt att arbeta med.

ENKEL MOTOR TILL LOKOMOTIV

Jag har provat att använda fläktmotorer som vanligtvis driver kylfläkten i moderna bilar som lokmotor. Det är tveksamt om sådana kan användas.

Med en tågvtikt på ca 300 kg blev motorn varm efter ca 450 meters körning. Skalafarten var ungefär 50 km/t. Det är tänkt att det ska vara två motorer i loket, men jag tvivlar på att det ändå räcker för kommersiell drift. Det är dessutom bara glidlager i motorerna.

Fördelen med dessa motorer är annars att det är lätt att få tag på dem och att de är relativt billiga. Jag skulle kunna tänka mig att motorerna skulle räcka till rälsbuss, industrilok eller dylikt där dragkraften inte behöver vara så stor.

Att konstruera ett enkelt och användbart lok har hittills stupat på att hitta en motor som är lätt att få tag på och ej för dyr. Effektivast är ju kolvmotorer, men då kompliceras det hela av att det krävs en riktningssväxel.

Vänligen Kalle

Insändaren...

Häng upp lampa i 1:a klass vagnen

Av överdirektören för Sandlidsbanan kräver jag att Ni säger till konduktören att han hänger upp en lampa i förstaklassvagnen, så att jag slipper alla överförfriskade och från vattenlösa sjön upphetsade karlslokar som tafsar på mig både här och där, i mörkret när tåget far i tunneln. Handväskan blir förstörd när jag måste använda den för att freda mig!

Rekorderlia Kysksén Ryttmästarinna

STATISTIK 1998

Lördagen 13 juni 1998 **Blåsig 13° C**

Antal resande:	546	Antal tågavgångar	28
70000	10½	GR6	GL4½
70004	6½	BJ 5½	LT 1 (Sen start)
08 Elförsten	11	JL 11	

(Bengt spårade ur och Britannia fick hjälpa till, därav ½ avgång.)

Lördagen 11 juli 1998 **Mulet väder 16° C**

Antal resande:	526	Antal tågavgångar	28
70000	13	PR 10	GR 3
70004	7	BJ 7	(Startade först 11:45)
08 Elförsten	11	LT 6	LEA 2

(Tack vare Elförsten klarades båda förmiddagarnas anstormning av resande under trafikdagarna)

Lördagen 8 augusti 1998 **Första avgång 10:32** **Sista avgång 15:55**

Antal resande:	686	Antal tågavgångar	45
70000	17	PR 17	
Gävle Express	13	GL 11	JL 2
08 Elförsten	15	JL 8	LEA 5 LT 2

Genom att genast använda alla tillgängliga lokomotiv flöt trafiken bra och endast korta köer uppstod. Lördagens antal, 686 resenärer, är räknade, inte uppskattat antal (700), som under invigningsdagen 1986.

Lördagen 15 september 1998 **Väder — Gott**

Antal resande:	522	Antal tågavgångar	31
70000	10	PR 3	GR 2 ÅG (lt) 3 Leif Skoglöf 2
Gävle Express	7	GL 6	Leif Skoglöf 1
08 Elförsten	4	LEA 3	GL 1
70004	10	BJ 8	LT 2

**Totalt under året har 4 493 resenärer befraktats,
enligt vår allvetande Johan, som önskar alla en skön vinter.**

UTVÄXLING PÅ LOK

Vanligt på lok med bensin- eller elektrisk motor är att de får för hög utväxling. Olägenheten med detta är att man inte kan utnyttja motorstyrkan riktigt.

Anledningen till den för höga utväxlingen tror jag, beror på att motorloken vanligen är det första bygget för miniatyrjärnvägshobbyisten, och man tager vad man haver, och hoppas det ska fungera. I försök att hjälpa nybörjaren till rätt utväxling, vill jag här ge några råd. För att få en lagom utväxling kan man utgå från tre fakta.

1. Drivhjulens diameter.
 2. Motorns varvtal.
 3. Vilken hastighet loket ska ha.
- Hjulens diameter är ju ganska given.

Osäkrare är det med motorns varvtal. Är det en elektrisk motor kan varvtalet stå angivet på en skylt, men det kan då vara tomgångsvarvtalet som anges varför man får räkna med lägre varvtal då motorn belastas. På en bensinmotor brukar varvtalet stå i den tekniska beskrivningen, men det är inte toppvarvet man ska utgå ifrån, utan marschvarvtalet. På en liten fyrtaktsmotor brukar toppvarvtalet ligga på runt 3600 v/min och då kan 2800 v/min vara lagom varvtal vid lokets marschfart.

Lokets hastighet är heller inte så alldeles given.

På ett lok som har en verklig förebild, kan förebildens största tillåtna hastighet (*st*h), delat med skalan vara ett mått, men med ett modernt diesellok i skala 1:8 kan man behöva komma upp i bortåt 20 km/tim för att efterlikna förebilden. Detta gör att med bensinmotor behöver loket vara minst tvåväxlat, för att även orka i backarna och det kan bli rent vådligt att åka efter.

Tvåaxliga lok brukar ha 70 km/tim som största tillåtna hastighet.

För att räkna ut lämplig utväxling, kan det vara lämpligt att först räkna ut drivhjulens varvtal per min vid viss hastighet.

Detta varvtal får man ur räkneformeln:

$$\frac{V}{D \times 3,14 \times 60} = H$$

Ex: Låt säga nu att vi ska göra ett lok som kan gå i 70 km/tim.
Då blir det 70 delat med skalan 8 = runt 9 km/tim (9000 m/tim).

Drivhjulsdiametern är 125 mm = 0,125 m.

Då kan man använda räkneformeln:

$$\frac{9000}{0,125 \times 3,14 \times 60} = \text{runt } 382 \text{ varv/min}$$

Låt säga att motorn vid den hastigheten ska gå med 3000 v/min.

Då blir utväxlingen: $3000 : 382 = 7,85:1$. Det största drev det rimligen går att ha på drivhjulsaxeln, utan att det släpar i spåret är 120 mm och då ska drevet på motorn vara $120 : 7,85 = 15,29$ mm i diameter, vilket inte låter sig göras, utifall man använder sig av kedjedrev, eller kilremsskiva. Därför måste nedväxlingen ske i minst två steg.

Låt oss då säga, att för att inte kedjorna ska gå så lågt, har dreven på hjulaxlarna diametern 100 mm och drevet på mellanaxeln har diametern 60 mm.

Då blir utväxlingen $100 : 60 = 1,67$.

På mellanaxeln sitter en remskiva med 120 mm diameter. Vilken diameter ska det då vara på motorns remskiva, om utväxlingen ska vara 7,85?

Jo ! Det blir följande räknasätt:

$$X = 1,67 \times 120 : 7,85 = 25,5$$

Svaret är att motorns remskiva ska i det här fallet vara 25,5 mm.

Så liten kilremsskiva går det inte att ha, möjligen en tandremsskiva.

På mina egna lok har jag gjort nedväxlingen i tre steg. På bensinmotordrivna lok tillkommer också fram- och backväxel (riktningsväxel heter det på fackspråk). Denna fungerar i sig som reduktionsväxel. Vid ihopräkning av utväxlingar ska man ta dem gånger varann (multiplicera).

Jag hoppas att med denna enkla avhandling och räkneexempel i någon mån bidra till att självbyggaren ska finna sin utväxling.

Vänligen Kalle

Från en smalspårsbana i Småland kommer troligen följande notis:

En odalman var på hemväg med tåget som inte gick med så hög hastighet. Han frågade om det var möjligt att gå av tåget för att plocka några blommor till hustrun och konduktören svarade att då kunde han väl loka gärna gå till fots hela vägen hem.

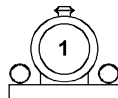
— Nej, sade gubben, jag lovade gumman att inte komma förrän med femtåget.

HEADLIGHT CODES FOR BRITISH RAILWAYS, 1960

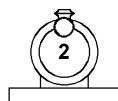
Denna artikel publiceras som en engelsk läsövning på grund av redaktörens brist på tid för översättning. Tidigare artikel om LMS lampsignaler publicerades i Bmås-Nytt Nr 2 1994.

For the disbelieving: yes, the British used to run almost all freight trains with NO brakes, except on the engine and brake van (caboose). Including express trains. (Shudder)

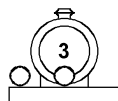
1. Express Passenger, newspaper or breakdown train or snowplough going to clear the line, light engine going to assist a disabled train, officer's special train not required to stop in section.



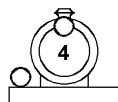
2. Ordinary passenger, mixed train or breakdown train not going to clear the line, or loaded rail motor train, branch passenger, diesel rail bus.



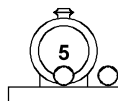
3. Parcels, fish, fruit, horse, livestock, meat, milk, pigeon or perishable train composed entirely of vehicles conforming to coaching stock requirements; express goods, livestock, perishable or ballast train with automatic brake operative on more than half the vehicles; empty coaching stock.



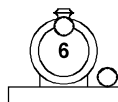
4. Express goods, livestock, perishable or ballast train partially fitted with automatic brake on not less than one third of the vehicles.



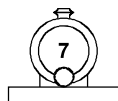
5. Express goods, livestock, perishable or ballast train partially fitted with not less than four braked vehicles next to the engine, weed killing train when spraying, Matisa track recording car when not recording.



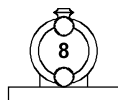
6. Express goods, livestock, perishable or ballast train not fitted with automatic brakes.



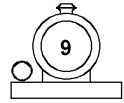
7. Light engine or engines, engine with not more than two brake vans.



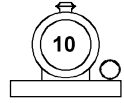
8. Through freight or ballast train, earth auger machines, Matisa or Plasser equipment, trolley requiring to pass through tunnel, out of gauge train



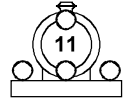
9. Mineral or empty wagons.



10. Goods, mineral or ballast train stopping at intermediate stations.



11. Royal train with royalty aboard.



Charlie Lear
Wellington, New Zealand

clear@ibm.net

MEDLEMSAVGIFT FÖR 1999

Angående medlemsavgift för verksamhetsåret 1999 togs beslut på årsmötet 1998 som följer:

§ 12. Mötet beslutade i enlighet med styrelsen förslag att bibehålla medlemsavgiften för år 1999. Således gäller som vanligt att enskild medlem betalar SEK 70:–, med ett tillägg för familjemedlemskap av SEK 50:–.

Eftersom detta numris är det sista för i år passar vi på att som vanligt närsluta ett inbetalningskort gällande medlemsavgift 1999 och ser vi tacksamast fram emot att få se samtliga nuvarande medlemmar, som vördade dito även under kommande år. Medlemskort skickas ut med årets första BMAS-NYTT till de medlemmar som då betalt. För enkelhetens skull hoppas vi att alla redan då har gjort sig oskyldiga vad beträffar medlemsavgiften.

Det blir mycket merarbete för kassör och sekreterare om processen drar ut på tiden.

Tack på förhand!

Ordinarie kallelse till årsmötet kommer under månadsskiftet januari – februari 1998 och om allt går som planerat håller vi årsmöte klockan 11.00 den 20 februari 1999 på sedvanlig plats, nämligen Vävarsalen i Kulturhuset i Borås.

FRÅN INTERNÄTET

har undertecknad erhållit ett demonstrationsprogram gällande en ånglokomotiv-simulator. Programmet går att köra på de flesta moderna datorer. Skärmen visar dels en naturlig del av förarhytten och dels grafiska bilder av eldstaden, luckan ångtryck, bromstryck m m, det vill säga allt som lokföraren och eldaren måste använda för att framföra sitt ånglok.

Här blir man tilldelad en uppgift, t ex att med ett BR Std 4MT 2-6-0, ta ett tågset från Waterloo till Exeter enligt tidtabell. Signaler längs stäckan dyker upp i lokförarens fönster och gradienter påverkar körningen. Vatten och kol måste på längre sträckor hämtas upp vid stationsuppehåll, eldningen skötas liksom vattenstånd och framför allt ångtryck. Allt påverkar körningen på ett mycket realistiskt sätt.

Under mina försök har jag hunnit bli avskedad från ett antal järnvägar, bl a för att ha avgått utan tillstånd från station, kört förbi röd signal, spårar ur med dubbelt tillåten hastighet (kommentar: You crazy man — driving at double permitted speed), med mera. Ganska roligt som tidsfördriv.

En kopia av demodisketten kan du få om du skickar mig en tom (adressen står på sista sidan). Man uppmuntrar naturligtvis distributionen av demodisketten med tanke på framtida inköp av hela programmet. Jag kan även skicka demon över den elektriska posten. Skriv till mig på *gr@hacad.se* så gör vi ett försök. Naturligtvis kan du beställa en egen gratis diskett från tillverkaren direkt.

Web site: <http://freespace.virgin.net/shark.software/>

E-mail: shark.software@virgin.net

Version 3.0 bör vara ute nu och man lovade att skicka den till mig, men jag har inte fått något svar ännu.

BESÖK FRÅN HABO

En gång för inte så länge sedan hade vi på Sandlidsbanan besök av Anders Östlund från Habo här i Västergötland. Han har tillsammans med en kamrat byggt en tippvagn som han provåkte på banan. Jag har nu sett den på bild och den ser mycket fin ut.

Hoppas de kommer till våren så flera får se den nu när den är färdig. De båda planerar att bygga ett lokomotiv när tiden räcker och allt har mognat.

Anders har en trevlig hemsida med goda bilder och länkar, väl värt ett besök för de som har tillgång till nätet. Här finns även en hel del ritningar som man kanske kan få tillgång till.

Besök sidan med adressen — <http://hem.passagen.se/kasoe>

Anders liksom jag själv är ansluten till den världsomspännande diskussionslistan LiveSteamers.

Göran

FRÅN SENASTE STYRELSEMÖTET

- § 3 Beslutades invälja som ny medlem:
Leif-Erik Johansson, Stora Björn 75, 415 16 GÖTEBORG.
- § 5 Beslutades hålla årsmöte lördagen den 20 februari 1999. Ordinarie kallelse till årsmötet skickas med årets första BMÅS – NYTT efter styrelsemötet i slutet av januari 1999.
Motioner bör vara styrelsen tillhanda före styrelsemötet, d v s i mitten av januari, för att vederbörligen kunna behandlas.
- § 6 Beslutades förelägga årsmötet följande datum för:
Medlemmarnas dag 22 maj samt
Ångdagarna 7 – 8 augusti.
- § 7 Beslutades att under kommande år hålla medlemsträffar på lördagar samt använda den följande söndagen till trafikdag. Således träffas vi på följande datum:
12 – 13 juni
10 – 11 juli
11 – 12 september
Observera inget möte i augusti.
-

HETTNINGSPLAN

För den händelse vi behöver införskaffa en ny kaffebryggare har Grönköpings veckoblad hittat en underbar bruksanvisning som vi skulle kunna få användning för.

- Rör inte hettningsplanet när bryggaren är påkopplad. Elledningen kan skadas vid kontakt med planet.
- Aldrig använd skarpa rengöringsmedeln som kan skada apparatens ytor.
- Apparaten bör förvaras oåterkomligt för barn.
- Före bryggning av det första koppe kaffe, fyll vattenbehållaren med kallt vatten, se att munstycket är välfastnad i vattenrören och stäng locket. Sätt pannan på upphettningsplanet och koppla bryggaren på. När vatten har runnit och behållaren är tom, koppla bryggaren av. Låt den kyla av för åtminstone 5 minuter. Efter det bryggaren är färdig för användning.
- Aldrig doppa bryggaren i vatten.

(Bruksanvisning för Widab kaffebryggare)

SERVERINGSPIGAN ANNA ÖKAR FÖRTJÄNSTEN

Pottsvvarvarn var järnvägstjänsteman på Sandlid C innan han fick namnet "Pottsvvarvarn".

En dag hade trafikchefen för Sandlidsbanan besökt Sandlid och sagt till stinsen att: "Den som kan komma på ett sätt att öka resandefrekvensen med minst 15% skall få 10% an intäkterna i provision." När Pottsvvarvarn fick höra detta, föddes idén med nakenbadresorna. Inte så att det gick att arrangera badresor varje dag, men åtminstone på söndagar, när folk var något så när lediga och hade tid för en tågutflykt.

"Om jag kan få provision begränsad till söndagar, skall det nog gå att öka på biljettintäkterna, åtminstone de dagarna", tänkte Pottsvvarvarn. Som han var bekant med både prästens och patrons piga i Rustansberg, berättade han om sin idé för dem. Då dessa båda voro lediga å söndagarna, egentligen för att gå i kyrkan, och inte tjänade mycket varken hos den snåle patron eller hos prästen, syntes idén lockande.

Pottsvvarvarn var inte den som ville sko sig på fattigt folk. Nej då, de skulle dela upp förtjänsten mellan sig så att Pottsvvarvarn skulle sköta administrationen och reklamen och pigorna skötte nakenbadandet.

Eftersom vissa gör allt för pengar, tog det ej lång tid för pigorna att bestämma sig, så Pottsvvarvarn ombads att närmare höra sig för hos stinsen på Sandlid.

Pottsvvarvarn ville inte mötas av några moraliska betänkligheter från stinsen, utan frågade endast om han kunde få den utlovade provisionen gällande endast söndagar.

Då trafikchefen tog emot varje litet bidrag till att höja banans intäkter, svarade han ja då stinsen vidarebefordrade frågan till honom.

Genom konduktörens försorg spred det sig vida omkring att det var nakenbad i Vattenlösa sjön vid Rustansberg på söndagar och som jag tidigare berättat om i BMÅS-NYTT, reste folk dit med tåg i stora skaror. I Rustansbergs kyrka var det så korta gudstjänster under den här tiden att man knappt hann dit förrän de var slut. Detta på grund av att även prästen måste skynda iväg till Vattenlösa sjön och smyga i buskarna (moralen tillät honom ju ej att synas på platsen).

Serveringspigan Anna på Turist- o Järnvägshotellet i Rustansberg kände sig missgynnad av allt detta. Medan andra av traktens unga damer tjänade extra pengar på nakenbaden i Vattenlösa sjön, var Anna fullt upptagen med att servera alla besökare som kom till Rustansberg och tog in på T-&Jvg-hotellet för att titta på nakenbadarna.

På tisdagar var det vanligen lågkonjunktur på hotellet, då brukade Anna få ledigt och fira söndag — om jag nu får uttrycka mig så.

Som det nu inte ens fanns ett enda syföreningsmöte om tisdagarna uppe i Rustansberg och Anna inte var den som hade ro att sitta med armarna i kors, hittade hon på sitt eget sätt att underhålla sig med.

En söndag hände det sig att en konstkritiker skulle stiga av tåget vid Vattenlösa sjön där järnvägsbolaget byggt en provisorisk träplattform. Denne konstkritiker stirrade så ögonen höll på att trilla ur skallen när han fick se de sköna damerna. Han blev så betagen att han inte såg sig för hur han klev, utan snubblade och föll ner på träplattformen. Åtskilligt mörbultad och med ett antal skrubbsår hjälptes han upp på tåget igen och fick åka med till Rustansberg för omplåstring av Anna på turist- o Järnvägshotellet.

Då ju konstkritikern endast tänkt besöka Vattenlösa sjön under dagen och därför inte hade rum på det fullbokade hotellet, fick han en fristad i Annas pigkammare.

Vad som tilldrager sig i en pigkammare brukar hållas i det fördolda. Så även denna gång. Vad som kan förtäljas är att efter denna händelse fick serveringspigan Anna mycket jobb — och hon tjänade pengar — året om! Fint folk som hade råd, reste till Turist- o Järnvägshotellet i massor för att ta serveringspigan Annas tjänster i anspråk. De både åt och drack och för det mesta övernattade de även på hotellet.

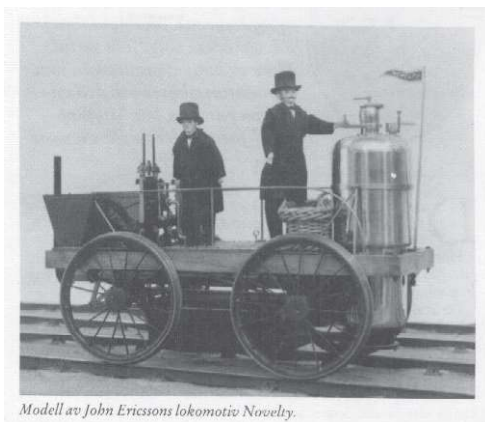
Hotellägaren, det vill säga patron, insåg att Anna skulle hinna med många fler gäster, som hotellet skulle kunna tjäna pengar på, om hon ägnade sig åt dem på heltid, istället för att mestadels var upptagen med hotell- o restaurangöromål. Ja det skulle i längden bli en betydligt bättre affär än när han anordnade kungabesöket. Därför anställdes en ny piga och Anna fick sparken men fick behålla pigkammaren.

Konstkritikern hade nämligen upptäckt att Anna var en naturbegåvning, även som porträttmålare och han gjorde reklam för henne i "Bortomvärldens Allehanda" samt alla andra tidningar han skrev i.

Anna själv tyckte att det var mycket trevligare att måla porträtt och tjänade betydligt mer på det än hon gjorde som serveringspiga.

Nils Fritjov Spenaten

Kanske vore detta en passande modell för hågade byggare med smak för det lite udda inom Livesteam-hobbyn.



Modell av John Ericssons lokomotiv Novelty.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

...forts fr sid 1

En lyckad kväll under tältet vid Ångdagarna kändes fint och som en liten belöning till dem som kommer med utställningsmaterial samt andra vid banan.

Vi fortsätter vårt idoga arbete med förbättringar och standardhöjningar av vår mycket fina anläggning och jag vill tacka alla, som på olika sätt drar sitt "löv till högen". Med hopp om att vi ses till kommande årsmöte, som brukar avhållas i februari månad, önskar jag Er alla

God Hjul och Gott Nytt Tågår.

Er ordförande Jan Ove.

Två fel smög sig in, genom Nisses (han med tyrkfelen) försorg, i matrikeln för 1998.

Den gode och gottstående medlemmen Lars-Erik Andersson föll, genom ett beklagligt missförstånd, ut ur matrikeltexten tillsammans med bokstaven P i ordningsföljden, vilket gjorde att alla P-efternamn hamnade i O-gruppen vilket ju inte kan vara roligt för de förra såväl som för de senare. Eja det vore O-gjort!

Här kommer i alla fall en svag ursäkt med en antydan om hjälp med korrigering.

Klipp således ur eller kopiera, klipp ur och klistra in!

Andersson Lars-Erik
Vindelgatan 39 B / 3 v

504 65 BORÅS

033 - 12 99 30

P