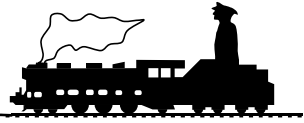


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ORD FRÅN DEN 21 APRIL 1999

Om cirka en månad skall vi vara i full gång med den egentliga verksamheten vid Sandlid — tågkörning till glädje för oss själva och för alla som under året förväntas komma till vår fina och unika anläggning.

Men vintern håller fortfarande greppet, även om det just i dag har kommit sol och värme som smält bort den sista snöomgången. Fortsätter bara detta med sol så borde vi kunna preparera banan och komma igång som planerat.

Du som känner med dig att Du har både tid och ork är välkommen till Sandlid för att hjälpa till att få bort skräp, justera spår och med allt annat arbete som erfordras. Som vanligt behövs allas hjälp och då framför allt så här års, då tiden ofta är knapp mellan vinter och körstart.

Våren är ju förväntans tid och det är lika spännande att varje år få se vad som ”snickrats” fram i källare och bodar under vintern. Vi vet ju att många drömmer om att fabricera något rullande och då helst med ånga och ibland ser vi att drömmarna slagit in. Vi har ju fortfarande behov av dragstarka maskiner och med den stora tillströmning av besökande som vi brukar ha, så vore det bra med mer dragkraft. Vi borde ha fler större lok att tillgå så att de vi utnyttjar nu, kunde få vila ibland. Dessutom är det ju så att fel kan uppstå och då är det ju inte dumt att ha tillgång till reserver.

Föreningen är inte främmande för att införskaffa något lämpligt lok och när Du i sommar besöker olika länder och tittar på Live-Steam så håll utkik efter lämpligt köpeobjekt. Meddela oss i styrelsen om Du ser något intressant.

Inför denna säsong prövar vi ett nytt grepp vid våra planerade körningar/träffar under veckosluten. För att om möjligt få mer arbete utfört och för att vi skall kunna få mer tid för egen provning av rullande och övrig materiel, kommer trafik med besökande att ske på söndagar istället för som tidigare om åren på lördagar. Detta kan ju föra det goda med sig att de som kommer på lördagen för att åka nu får arbeta lite istället. Vi får väl se i höst om vår nysatsning är bra.

Med hopp om att kommande sommar blir mindre blöt och kall än sistlidna, önskar jag att vi alla får glada och avkopplande dagar vid Sandlid.

Jan Ove

MEDLEMMARNAS DAG

Alla vördade medlemmar hälsas välkomna att besöka vår järnvägsanläggning **lördagen den 22 maj**, då vi försöker hålla loken igång hela dagen med möjligheter för alla att förlusta sig i kolrök och annat.

I år har vi alltså valt att hålla möte under pingsthelgen för att om möjligt bereda plats för så många medlemmar som möjligt att närvara och delta i förnöjsamhetens lekar.

Övernattning kan ske i klubbstugan och för att få bokad plats kan du ringa Kalle Ryberg på telefon 0303 – 583 94. Vi har ju inte så många sängplatser så det gäller att vara ute i god tid. Självhushåll gäller under helgen, men det vore trevligt om vi kunde samordna en enkel måltid om lördagskvällen eller något annat passande tillfälle.

Välkomna alltså att köra för allt vad tyglarna håller. Medlemmar äger företräde i alla lägen, men jag tror att det även kommer många andra besökare från bortomvärlden om vädret blir vackert.

ÖVRIGA MEDLEMSTRÄFFAR UNDER 1999

Förutom **22 maj, Medlemmarnas Dag** och **7–8 augusti, Ångdagarna**, har vi följande möten.

Enligt § 7 i protokoll från styrelsemötet den 3 november 1998 beslutades att under kommande år (1999) 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.

Lördagarna skall alltså kunna användas för att utföra allt det underhålls- och förbättringsarbete som annars skulle ha blivit ogjort efter en arbetsam trafiklördag.

För de medlemmar som önskar delta i helgens båda dagar och behöver övernatta finns det alltså möjligheter att göra detta i klubbstugan. Ring Kalle Ryberg på telefon 0303 – 583 94 och boka plats så att inte alla sängar är upptagna.

Vi ser alla fram emot ett idogt deltagande i våra medlemsträffar på det att vi må få mycket nödvändigt arbete utfört i en givande och vänskaplig gemenskap.

Telefonen ringer var och varannan dag med hugade spekulanter på åkturer med barn och föräldrar, gärna då i slutet av maj och början av juni månad när skolorna slutar. För att detta med körningar för barngrupper skall fungera i framtiden kommer vi troligen att behöva inrätta en tjänst som kontaktman och samordnare för verksamheten.

Finns här någon som frivilligt kunde åtaga sig att samordna denna verksamhet och några frivilliga lokförare som kan tänkas ställa upp med ång- eller ellok, vore det av värde att få diskutera detta i framtiden.

Göran

TUNNSVARYADE HJULFLÄNSAR.

Det kan vara svårt få ånglok att löpa genom kurvor utan att bryta, särskilt om skarvarna är något tvära.

Med anledning av det vill jag ge ett tips till Er miniaturångloksbyggare.

Ur rullningshänseende är det bäst om drivaxlar mellan andra kopplade axlar, vore förskjutbara i sidled. Detta låter sig ej göras utan stora svårigheter då excenterstångslager och vevstakslager då skulle behöva göras kulformade.

På fullstora ånglok är det ofta förekommande att drivhjul, som sitter mellan andra kopplade axlar, har tunnsvarvade hjulflänsar.

I Ånglokläran finns en bild på hur en tunnsvarvad hjulfläns ser ut. Texten i Ånglokläran lyder:

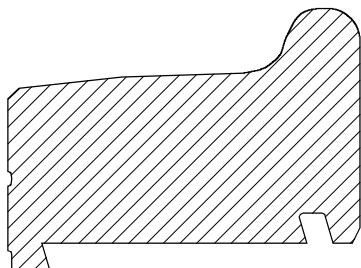
— För att underlätta lokets gång i kurvor bruka dock flänsarna på hjul till mittaxlar svarvas tunnare än på de övriga hjulen. De skulle t. o. m. kunna uteslutas, men då uppkommer svårighet att vid behov rulla hjulparet ensamt för sig på spåret.

Då hjul med tunnsvarvad fläns slitas på löpbanan, uppkommer en 'valk' av gods närmast flänsen, vilken förorsakar obehag vid gång kurvor och i växlar. På senare tid har man därför försökt svarva bort det överflödiga godset i form av en ränna 3 närmast hjulflänsen, varigenom nämnda 'valkbildning' motverkas, se bild 133.

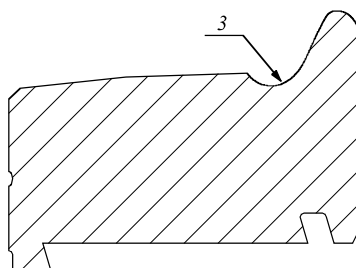
Observera att man blir inte helt av med brytningen i spåret, då ju framförlöpande axel måste tvångsstyra och övervinna de tunnflänssvarvade hjulens friktion mot rälsen.

Denna friktion kan något minskas, genom att omfördela axeltrycket från mittaxel till styrande axlar, då man på ett miniaturånglok vanligen inte behöver ta hänsyn till att största tillåtna axeltryck icke överskrides. Denna omfördelning kan ske genom klenare bärflädrar på mittaxel, eller osymmetriska fjäderbalanser.

Vänligen Kalle



132. Skärning av hjulring.



133. Skärning av hjulring med tunnsvarvad fläns.

Från Kommunstyrelsen har följande heta nyheter lyckats utläcka och BMÅS-NYTT är nu först i hela världen med att rapportera.

Med anledning av det starkt försenade hotellbygget vid Rustansberg, har kommunstyrelsen nu beslutat sammanträda med kraft, pondus och treenighet (endast tre närvarande ledamöter).

Dessa tre har nu efter en arbetsam nattmangling (hugnade av m-d-lfl-ck-r och nattmackor med pilsner) kommit fram till att man borde anlita den kända franska konsultfirman Jacques Ahnusôn & Sôn-sôn från den stora staden där ”den verkliga smartheten” tycktes finnas. På detta sätt tror man sig äntligen få till stånd det planerade hotellet, som tillsammans med övriga planerade attraktioner skall komma att befrämja regionens näringsliv, vilket efter lådfabrikens nedläggning tyvärr gått på haltande sparlåga.

Hotellrörelsen menar man sig på så sätt kunna återföra till Rustansberg från det mer och mer eftersökta natthärbärget i vattentornet vid Sandlid C. Här hava ju centralortens innevånare skänkt allt material, från såväl överskottsbrädor från lådfabriken till rumsutrustning och hygienartiklar.

Nu har emellertid även åthrk. ing. Petrus Riskcëll uppdragits, att för mångsidighetens skull inkomma med ett lokalt utformat men hemligt förslag. Detta förslag har inlämnats i vederbörlig ordning och ingenjörkontoret rekommenderas här ett hotellbygge enligt ”Just-In-Time-metoden”. Hän föreslås även att man från hotellet anlägger en bibana, eller åtminstone en rutschbana, till Vattenlösa sjön, där de badgäster som så vill, kunna beskåda nakenbadets alla tillkommande skönheter, från komfortabla åskådarplatser och väl utplacerade badhytter. Härpå kunna de församlade sedan återvända till hotellet för stärkande kostintag samt god nattsömn i såväl enkel-, dubbel- eller grupperum allt enligt individuella önskemål.

Efter alla tidigare förfärliga fadäser med hotellbygget, se tidigare publicerade artiklar i ämnet, där bl a tack vare änkefru Philkséns rådiga ingripande, man lyckats rädda centrala ortens gator från en beklistringskatastrof av utläckande MOOCCA-GITT, har nu hr juniorkonsulten Ahnusôn Jr i samarbete med Riskcëll, kommit fram till att upphandling i stor skala bör genomföras med hänsyn tagen till modul- och JIT-systemets stora fördelar. Här har man alltså möjligheten att införskaffa hotellsektion efter hotellsektion när tidpunkten så är lämplig samt låta nämnda sektioner per järnväg transporteras ända fram till byggeriplatsen, utan försvårande omlastningar. På dylikt sätt menar de båda Riskcëll — Ahnusôn att nu dj-kl-r skall det bli drag under galoscherna.

Tyvärr har det som vanligt senare visat sig att det förekommit viss men ändå otrolig sammanblandning hos de flesta av leverantörerna i denna gigantiska satsning. Ritningar har blivit insatta i sina hållare vid produktionscellerna och därvid då och då hamnat upp och ner eller bakochfram, vilket resulterat i en salig röra.

När den stora dagen nalkades och den första modulen anlände till den Rustansbergska byggsplatsen, voro där den församlade kommunstyrelsen med hustrur, den av pur belåtenhet ”brummande” Patron och övriga prominenta gäster, ja till och med ett antal ”Landstingsråd”, närvarande för att riktigt kunna ”skåla in” modulen. Det gick som sig plägar, den första skålen gick direkt i vrångstrupen, då det visade sig att skammen och förnedringen återigen lade sig tryggt vilande över hotellprojektet. Den anlända modulen visade sig vara en övervåning och skulle vid utplaceringen komma att hänga fritt i luften, vilken förresten bokstavligen gick ur flera stycken av deltagarna, som givetvis diskret drogo sig lite åt sidan för att begrunda det inträffade och det oerhörda ansvar vilket dem åvilade.

Förvirringen blev total bland de församlade, såväl herrar som medföljande fruar och stort tumult utbröt, verbala anklagelser korsade luften såsom ljungande blixtar. Oväsendet och upprördheten tilltog och de flesta hämningar och värderingar försvann in i dimman.

Då detta oväsen senare under dagen nådde fram till Fjärsmän, Natanael Pysong, iordningställdes raskt Nimbusraketen för uttryckning mot Rustansberg, där ordningsmaktens riddare snart, med stor pondus, virilitet och diplomati, kunde lugna de församlade bråkstackarna. Även hr prästen M. Khavet-Bocksén deltog i kalmerandet och med lugnande ord föreslog en avslutande stilla meditation i den numera nedlagda kyrkan, för att man å plats även skulle kunna beskåda konstutställningen ECCO HOMO.

Även i detta, förr så trygga kyrkorum, fanns fadäsernas fadäs till beskådande, då det visade sig att en slyngel varit framme och med stor konstnärlig begåvning, medelst krita och färg, omvänt vissa delar av verken till aktningsvärda omfång, vilket hos vissa besökare väckte stor munterhet och beundran.

Vid denna skrifts pressläggning meddelas per rykande telegrafiledning att den nedlagda lådfabriken nu i all hast kommer att flyttas upp till Rustansberg för att där ombyggas till nedervåning åt de moduler, som annars komma att sväva fritt i luften. Denna nedre räjong skall användas till café-, mat- & ölservering medan övre delar tilldelas hr PATRON som svit och rekreatjonsbostad. De tidigare så stora planerna på en penthouse-våning har måst krympas men hr P säger sig, detta till trots, vara helt benöjd med arrangemanget, enär pigan Anna, numera upphöjd till husfru, ävenledes erhåller tjänstebostad i komplexet. Övriga fria utrymmen skall i mån av plats användas till hotellverksamhet, såvitt nedre botten kan göras stor nog att härbärgera tillgängliga övermoduler.

Övriga tjänstehjon komma alltfört att framleva sina dagar i gamla herrgårdsbyggnaden så länge icke f-föreningen lägger sina hinder i vägen.

Estrid B Ashpan OBV^{MHAP}

STATARSTINA

av Nils Fritjov Spenaten

Till Er sentida läsare ska jag tala om att förr i tiden fanns ett slags folk som kallades statare.

En enkel beskrivning av statare är, att det var årsanställda pigor och drängar på bondgårdar, som i huvudsak fick sin lön i form av mat och husrum.

Stina hade fram till den här berättelsen börjar, varit statarunge och statare i Bortomvärlden

Medan hennes syskon flyttat till Stora världen och dess industrier, hade Stina blivit kvar i statarstugan för att ta hand om sin åldrige far, samtidigt som hon arbetade på den lantgård, som hennes far troget arbetat på under hela sitt arbetsverksamma liv, det vill säga så länge han orkat.

Bonden hade väl helst sett en arbetsför karl i stugan, men som Stinas far hade varit en trogen och duktig arbetare, nändes inte bonden köra ut gubben, när han inte orkade arbeta längre. Dessutom var det så att Stina var en mycket duktig piga, kunnig i alla lantgårdens göromål, såsom konservering av gårdens slaktprodukter, ladugårdsskötsel, skördearbete, matlagning och osttillverkning, för att nu nämna några exempel.

Stinas mor hade dött några år tidigare, och nu hade även Stinas far dött, 83 år gammal. Därmed var Stina fri att flytta när hennes årsanställning var till ända.

Hennes syskon hade skickat henne respengar, och skulle ta emot och ordna jobb åt henne i Stora världen.

Som Stina inte var så resvan och inte så noga kunde läsa tidtabellen, kom det sig att hon helt oplanerat hamnade sent en mörk oktoberkväll på Sandlids järnvägsstation, efter att kommit med sista kvällståget.

Då det ibland förekom att resande blev strandsatta samma sätt som Stina, hade man ordnat med enklare nattkvarter i lokstationens vattentorn. Efter att fått hjälp med att bära in sitt handbagage till nattförvaring i resgodsrummet, skulle resgodsbetjänten följa Stina till vattentornet och visa henne på dess faciliteter.

”Vad är ett vattentorn för något?” tänkte Stina. Kyrktorn hade hon hört talas om, men vattentorn? Skulle hon kanske dränkas så att de kunde stjäla hennes bagage? Resgodsbetjänten hade uniform som fjärsman. Där hemma i Bortomvärlden var fjärsman visserligen en barsk karl, men han var ju till för att hålla reda på att folk inte slogs eller stal från varann, så det var väl lika med den här unge uniformsprydda mannen, att han företrädde det goda.

Lugnad av denna tanke, följde Stina med neråt vattentornet, där man nu kunde se

fotogenlyktorna från loket som nyss backade förbi stationshuset väsande och med skramlande koppelstänger. Loket stod nu på vändskivan och svängde mot slaggspåret.

När Stina och resgodsbetjänten nått fram till vattentornet, hade loket backat av vändskivan, och man kunde höra mansröster och slammer från askrakor, när lokets asklåda rakades ur i nattmörkret.

Resgodsbetjänten öppnade den olåsta vattentornsdörren. Från det höga omålade, sotiga brådtaket hängde en fotogenlampa ned, och från dess svaga sken kunde man se att det åttakantigt rummet delvis var indelat i bås med enkla brädväggar och dörr in till varje bås.

Vad som mest fängade Stinas uppmärksamhet var den stora ”järnspinnrock” som till synes trampades runt av någon osynlig. Resgodsbetjänten förklarade lugnt att det var en vattenpump, medan han visade in Stina i ett av båsena. Som båsena saknade egna tak, fungerade fotogenlampan även som belysning för dessa. I det svaga skenet strilade in från överkanten av brädväggen kunde Stina se två träslafar med halmmadrasser. På en bänk låg en del hopvikta sängkläder. Oroad över den ovana miljön, lämnades Stina av resgodsbetjänten.

Stina kunde inte lägga sig till ro. Hon var normalt en trygg person, men järnspinnrocken där ute, som något spöke måste trampa oroad. Ja någon annan förklaring kunde hon inte finna.

I nattens dunkel med den främmande miljön och ensamheten, kom skrällen.

Efter en stund hörde hon någon komma in och syssla med något. Det lät som om någon höll på med järnspinnrocken.

Tyst smög Stina fram och gläntade på dörren. I dörrspringan såg hon skenet från glöden i järnspinnrocken, vars lucka var öppen, det sotiga ansiktet från en ung man, som öste in kol. Ansiktet såg allvarligt men vänligt ut, varför Stina tog mod till sig och gick ut till den unge mannen.

(Den olidligt spännande fortsättningen följer i kommande numris av BMAS-NYTT)

EFTERLYSNING

Jag efterlyser forfarande ytterligare tekniska artiklar eller byggrapporter för kommande numris av BMAS-NYTT.

Om någon läsare skulle ha uppgifter om övriga klubbar eller järnvägsbanor i världen skulle jag gärna se en liten artikel om detta, så dela gärna med dig av dina erfarenheter från besök runt om i världen.

red.

**Protokoll fört vid årsmöte i BORÅS MINIATYRÅNGLOKSÄLLSKAP
den 20 februari 1999.**

- § 1. Ordföranden Jan Ove Carlsson förklarade årsmötet öppnat.

En parentation och tyst minut hölls för vår hedersmedlem Gösta Carlsson som förliden höst så tragiskt lämnade oss.

- § 2. Den föreslagna dagordningen godkändes.

- § 3. Börje Hedberg valdes att som ordförande leda årsmötet.

- § 4. Göran Rosén valdes att sitta som sekreterare för årsmötet.

- § 5. Johan Kresser och Gunnar Lindberg valdes såsom rösträknare för årsmötet.

- § 6. Årsmötet befanns vara behörigen utlyst.

- § 7. Styrelsens årsberättelse för det gångna verksamhetsåret har publicerats i BMÅS-NYTT NR 1 1999 (utkom 1999-01-29) och uppläsning påfordrades ej av årsmötet.

- § 8. Kassören Gunnar Lindberg föredrog sedvanligt balansräkningen för år 1998. Frågor å densamma förelåg ej, varför den godkändes och lades till handlingarna.

- § 9. Revisorernas berättelse lästes upp av Gunnar Lindberg.

- § 10. Beslutades enhälligt att med revisionsberättelsen som grund giva styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna årets verksamhet.

- § 11. Mötets ordförande Börje Hedberg läste upp styrelsens förslag till budget för kommande verksamhetsår. Mötet godkände den föreslagna budgeten.

- § 12. Mötet beslutade i enlighet med styrelsen förslag att bibehålla oförändrad medlemsavgift för år 2000. Således gäller som sig plägar att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övrigt familjemedlemskap, i de fall dylikt önskas, av SEK 50:–.

- § 13. Omvaldes på valberedningens förslag Jan Ove Carlsson till ordförande för verksamhetsåret 1999.

- § 14. I enlighet med valberedningens förslag omvaldes Gunnar Lindberg och nyvaldes Bengt Andersson enhälligt till ordinarie styrelseledamöter för två år.

- § 15. I enlighet med valberedningens förslag omvaldes Jan Bragée och nyvaldes Pär Ryberg enhälligt såsom suppleanter i styrelsen på ett år.

- § 16. Efter diverse diskussioner valdes enhälligt Bo Arabäck och Bengt Pettersson till revisorer för år 1999.

- § 17. Efter diskussion valdes enhälligt Gunnar Lindberg och Gustav Mitlöhner att utgöra valberedning för år 1999.
- § 18. Inga motioner förelåg från någon medlem.
- § 19. Beslutades enhälligt och utan vidare diskussion antaga de stadgar styrelsen föreslagit för DONATORERNAS FOND, enligt styrelsens proposition från 1999-02-13.
- § 20. Mötet beslutade att den 22 maj 1999 hålla MEDLEMMARNAS DAG.
- § 21. Mötet beslutade att den 7 – 8 augusti 1999 hålla SÄLLSKAPETS ÅNGDAGAR.
- § 22. Styrelsen har under det gångna året, efter vederbörlig ansökan, beslutat invälja två nya medlemmar.
- | | | |
|---------------------|--------------------|-----------------|
| Leif-Erik Johansson | Stora Björn 75 | 415 16 GÖTEBORG |
| Axel-Uno Nylander | Liljebergsgatan 59 | 506 39 BORÅS |
- § 23. Under punkten övriga frågor förekom följande:
- a) På Bengt Petterssons fråga meddelades att uppgifter om trafikbegivenheter kommer att lämnas till turistbyrån i Borås samt SP, dock med uppmaningen att icke låta publicera uppgifterna i press, radio och television.
Turistbyrån äger dock tillstånd att på enträgen påfordran uppgiva nämnda uppgifter till energiskt efterfrågande turister eller övriga.
 - b) Diskuterades skadegörelse som förekommit å vår anläggning och vad som kan göras för att förhindra densamma. Flera medlemmar har möjligheter att dagligen eller eljest besöka vår anläggning och sällskapet är synnerligen tacksamt för all övervakning som kan förekomma i syfte att stävja okynnig skadegörelse.
 - c) Ställdes fråga om närliggande industriers framtida utbyggnad och konstaterades att BMAS styrelse för närvarande inte har någon indikation om kommande skeenden och att arbetsmarknaden för närvarande är så otillräckelig att sådana prognoser inte går att fastlägga.
 - d) Nisse Jansson uttryckte, trots tidigare synpunkter, en förhoppning om att placeringen av den nya containern ej skulle komma att störa naturen in absurdum.
- § 24. Eftersom ytterligare ej förelåg förklarade mötesordföranden mötet för avslutat och tackade de närvarande medlemmarna för visat intresse.

Börje Hedberg / mötes ordförande

Göran Rosén / mötets sekreterare

Det sägs angående...

Åldern ...att fler och fler blir äldre med tiden. (*Annat var det förr i tiden kan man tänka – då var det väl vanligare att folk fortsatte att vara unga.*)

Tiden ...att tiden tillhör sådant som lär bli bättre för varje dag. Ända fram till år 1879 hade varje större ort i Sverige sin egen lokaltid, som ytterst baserades på solens läge. När solen stod som högst var klockan tolv.

Alltså föll det sig så, att när klockan var 09.00 i Göteborg, så var den 09.11 i Laxå, 09.17 i Katrineholm och inte mindre än 09.23 i Stockholm.

Detta tidssystem kommer nu att på allvar införas i vår lilla värld här vid Sandlidsbanan och får då till följd att när klockan är 12.00 å Sandlid C är den 12.14 vid Sorkebo hållplats, 12.17 vid Brittensbro, 12.19 vid Ångared samt 12.23 å Rustansbergs station.

Därför komma nu tågen att göra längre uppehåll å varje plats för att de ärade resanden skola ha tillfälle att kasta sig av tåget, läsa av ortens stationsklocka och åter kasta sig ombord.

Nåja kasta och kasta – så förtvivlat bråttom har vi väl egentligen inte, lastning av gods skall ju hinnas med så ett uppehåll torde kunna utsträckas till minst fyrtiofem minuter och på den tiden borde man kunna kliva av tåget med värdigheten i behåll för att intaga nygrillad oxfilé med rödvinsås i järnvägsrestauranten.

Medge att detta blir bättre än i bortomvärldens snabbtåg där man ståendes kan få förtära inplastade smörgåsar. I en nära framtid kanske man även har upfunnit en maskin som gör det möjligt att få upp plastförpackningen.

I en vacker och påkostad broschyr som på sin tid gavs ut av SJ kunde man läsa det fagra löftet: "Vi lämnar ingen möda obesparad", så man får väl se hur det går.

Ljuset i tunneln ...att på grund av de gällande ekonomiska restriktionerna kommer ljuset i slutet av tunneln att tills vidare hållas släckt.

"Med Mitt Mått Mått" *

Det sägs att måttsättning skall vara enkelt och därför kan det vara bra att komma ihåg följande sammanhang från "Engelska bortomvärlden":

3 feet = 1 yard

22 yards = 1 chain

10 chains = 1 furlong

8 furlongs = 1 mile

(* knyckt från Olle Carle – Cello)

Från internätet hämtar vi följande information. Kommentarer eller längre utläggningar från våra medlemmar är välkomna.

KOPPAR, BRONS ELLER MÄSSING

När det gäller bussningar till en ångpanna bör inte mässing användas. I mässing ingår nämligen en ganska stor mängd zink, som under upphettning kommer att frigöras genom en elektrolytisk process och därmed så småningom göra bussningen mer eller mindre porös och sålunda svagare i materialet. Ett mindre problem är att mässingens smältpunkt ligger avsevärt lägre än koppar eller fosforbrons och inte så förfärligt långt ifrån silverlodets. Det är inte ovanligt att mässingsbussningen kan skadas av för hög värme vid silverlödningen om man är det minsta oförsiktig. Med koppar eller brons undviker man dessa problem.

Detta gäller inte bussningar som kan monteras bort från ångpannan trots att fosforbrons är att föredra även här. En rörkoppling förväntas ju ha en begränsad livslängd och kommer att bytas med tiden. Naturligtvis blir det en elektrolytisk process även längre ner i systemet men den blir inte så utpräglad som längre upp och skulle problem uppstå kan man alltid enkelt byta ut delar som är skadade.

Fosforbrons är ett relativt starkt och svårbearbetat material men ger en förskruvning som är slitstark som stål och därför tål att monteras och demonteras mycket bättre än en förskruvning av koppar.

ÅNGBROMS

Frågan ställdes om det var nödvändigt att dränera bromscylindern efter att man applicerat bromstryck och sedan lossat bromsen. Vattnet som stannar kvar i cylindern skulle göra att bromsverkan kom snabbare och att värmen i systemet inte skulle bli så hög.

Om vattnet tillåts stanna kvar kan det tyvärr vid applicering av ångtryck förångas och ett kraftigt tillslag (steam hammer) uppträda. Därför bör en ventil alltid finnas för att dränera kondensvatten ur cylindern.

Man kan emellertid använda sig av vatten taget direkt från ångpannans nedre del (bottenringen?) och leda detta till bromscylindern. Bromsansättning blir på så sätt bättre och effektivare samt effektivare att modulera – bättre ”känsla”. Enda nackdelen är att lossning av bromsen går något långsammare eftersom vattnet övergår till ånga när trycket blir lägre.

Huruvida detta är något för våra lok återstår att se. Det kunde vara intressant att prova hur det fungerar.

Har någon synpunkter, vänligen hör av er.

Redaktörn

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

MEDLEMSAVGIFTEN

Medlemsavgiften är oförändrat SEK 70:– för enskilt medlemskap samt därutöver 50:– för familjemedlemskap. Postgirokonto 13 09 55 – 8 gäller fortfarande.

Om inget krånglar i datoriet kommer **alla som har betalt** att ha siffran **99** nere till höger på adresslappen (**99 – HM** för hedersmedlemmar), för er andra som inte har betalt före **99-06-01** kommer detta att bli det sista numret som skickas ut.

Vid dagens räkning fann jag att 25 medlemmar ännu inte betalt medlemsavgiften.

Tre stycken medlemsavgifter har kommit in utan avsändare och kan återfås mot beskrivning, eljest lottas de ut till behövande medlemmar som ej betalt sin kontingent.

CARL PURINTON

Carl Purinton avled den 24 februari 1999.

Carl Purinton grundade år 1932 den ideella och internationella sammanslutningen **The Brotherhood Of Live Steamers** och har sedan 1920-talet varit mycket verksam inom Live Steam i USA.

Han har skrivit ett flertal intressanta böcker i ämnet och har betytt oerhört mycket för utvecklingen av Live Steam-hobbyn i USA.

