

**BMÅS**



**NYTT**

**AVISA OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP**

---

## ÅRSMÖTE 1999

**Härmed kallas alla medlemmar i Borås Miniaturånglokssällskap  
till årsmöte lördagen den 20 februari 1999 klockan 11:00.  
Platsen är som vanligt Vävarsalen i Borås kulturhus.**

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 8 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 att diskutera om behov föreligger.

### Verksamhetsberättelse

Årsmötet i Borås Kulturhus den 21 februari 1998, var tämligen välbesökt med strax under trettio medlemmar.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

|                    |                  |                  |                    |
|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| <i>ordförande</i>  | Jan Ove Carlsson | <i>vice ordf</i> | Karl-Gustav Ryberg |
| <i>sekreterare</i> | Göran Rosén      | <i>kassör</i>    | Gunnar Lindberg    |
| <i>suppleant</i>   | Bengt Andersson  | <i>suppleant</i> | Jan Bragée         |

Styrelsen har under verksamhetsåret hållit fyra protokollförda sammanträden.

Medlemsbladet BMÅS-NYTT har utkommit med fyra nummer.

Sällskapets arbetsdagar om våren var tyvärr som vanligt mycket klena besökta.

Medlemmarnas dag avhölls i vanlig ordning i slutet av maj månad och var välbesökt av både medlemmar och övriga. Våra trafikdagar har också blivit välbesökta och avslutar våra huvuddagar vad gäller besökande.

*forts. s. 2...*

Under sommaren gjorde ett antal BMÅS-entusiaster ett uppskattat besök på den danska banan vid Hedehusene, medförande loket Elförsten samt Sörbybanans lok och vagnar.

Ångdagarna förlöpte på sedvanligt sätt med tät tågtrafik samt den mycket uppskattade utställningen av tekniska modeller enligt tidigare år.

Årets trafikdagar och övriga körningar för dagbarn och skolor har förlöpt i god ordning.

Efter körsäsongen tog de gamla vanliga entusiasterna itu med höststädning. Ett krävande arbete vi även detta år gärna skulle ha velat dela med övriga medlemmar.

Under året har styrelsen beslutat invälja 2 nya medlemmar

Eftersom verksamheten nu är tillända och regnet, stormen, kylan eller 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 1999.

### **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 1999.
12. Medlemsavgift för år 2000.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 1999.
14. Val av två ordinarie ledamöter under 1999 — 2000.
15. Val av två suppleanter under 1999.
16. Val av två revisorer under 1999.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 1999.
18. Inkomna motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 1999
21. Ångdagar 1999
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

Förslag: 22 maj.

Förslag: 7 – 8 augusti.

# FRÅN SENASTE STYRELSEMÖTET

§ 3 Beslutades invälja som nya medlemmar:

Leif-Erik Johansson                      Stora Björn 75      415 16 GÖTE-  
BORG

Axel-Uno Nylander              Liljebergsgatan 59 506 39 BORÅS

§ 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.

§ 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.

§ 8 Diskuterades § 19 från årsmötet, angående en fond för inköp och underhåll av rullande materiel. Statuter för fonden är under bearbetning. Namnförslag föreligger. Styrelsen beslutade avsätta SEK 10 000:– som grundkapital.

§ 9 Beslutades inköpa en styck container för förvaring av rullande materiel. Diskuterades även placeringen. Flera goda förslag finns.

---

## MEDLEMSAVGIFTEN FÖR VERKSAMHETSÅRET 1999

Som vanligt gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övriga familjemedlemmar av SEK 50:–. Vårt postgironummer är 13 09 55 – 8.

Inbetalningskort skickades med förra BMÅS – NYTT och av vad som hörts från herr kassören har ett större flertal redan vänligtvis nog förnyat sitt medlemskap.

De som fram till 990123 har betalt medlemsavgiften får sina medlemskort med denna tidning och som vanligt står det då siffran 99 under strecket nere till höger på adresslappen.

**Har du inte betalt är vi tacksamma för snarast möjliga inbetalning.**

# VATTENTORNET

Sandlidbanans enda lokstation har sedan banans begynnelse funnits å Sandlid. Därför var det naturligt att dagens sista tåg från Bortomvärlden hade sin slutstation där. Inte sällan kom resande mot Stora världen med detta tåg, men då blev de strandsatta i Sandlid utan natthärbärge, i väntan på att morgontåget skulle föra dem vidare.

Av den anledning att det fanns långt framskridna planer på att bygga en bana mellan Rustansberg och Vesternedan och därmed göra Rustansberg till järnvägsknutpunkt, lät traktens hotellföretagare, det vill säga Patron på Rustansberg, bygga Turist & Järnvägshotellet där. På så sätt blev Sandlid utan hotell därför att det inte ansågs finnas marknad för mer än ett hotell i regionen.

Eftersom järnvägspersonalen tyckte det var genant inhumant, att lämna de resande ute i höst- eller vinterkyla, kom man på att härbärgera dem i vattentornet. Att övernatta i väntsalen eller i någon järnvägsvagn var ej till fyllest, då Bestyrelsen för Sandlidsbanan av besparingsskäl ej tillät uppvärmning av dessa nattetid. Vattentornet däremot värmdes upp dygnet runt, året om, av den varmluftmaskin som fanns där.

En varmluftmaskin kan enkelt beskrivas som en kolkamin som på sin överdel har ett stort svänghjul med vev. Med denna vev förenas en arbetskolv och en displacementkolv genom varsina länkrörelser och hävstänger. I kaminen är en cylinder nerstucken, med ”cylindertoppen” nedåt i eldstaden. Displacementkolven som är underst, består av en lufttät plåtburk vars diameter är något mindre än cylinderns, varför luft kan passera mellan displacementkolven och cylindern. Arbetskolvens kolvstång består av ett rör, i vilket displacementkolvens kolvstång löper.

Arbetssättet är att då arbetskolven är i sitt nedersta läge, är displacementkolven i övre läge, varvid luft trängts ner i cylinderns nedersta del där den upphetas och därmed utvidgar sig och trycker upp arbetskolven. När arbetskolven nått sitt översta läge, har displacementkolven gått ner och trängt upp luften i cylindern, där vatten omger cylindern och kyler luften, som drar ihop sig, varvid arbetskolven ”sugs”, ner. Likt en ångmaskin finns ett visst försprång på displacementkolven men rotationsriktningen går ej att ändra.

Varför fanns då denna maskin i vattentornet?

Jo! På svänghjulsaxeln fanns en excenter, vars stång var kopplad till en vattenpump. Det var denna pump som pumpade upp vattnet till vattentornets vattencistern. Pumpkapaciteten var inte så stor, men detta komparerades av att den pumpade dygnet runt.

På lokmästarns order hade stallvakterna spikat upp enkla brädväggar för att i någon mån skydda de övernattande resenärernas privatliv. Delvis för att reta den snåla patron

i Rustansberg, men mest av medkänsla till de resande, skänkte Sandlids befolkning begagnade möbler och sängkläder till vattentornets härbärgesrum, som därmed blev en föregångare till dagens Vandrarhem.

Patron utövade påtryckningar på Bestyrelsen för Sandlidsbanan, för att få sista tåget för dagen att hänga av vagnarna i Rustansberg, så att de resande skulle ta in på hans hotell. Trots att patron var stor aktieägare Sandlidsbanan, lyckades han inte övertala Bestyrelsen att hänga av vagnarna i Rustansberg och låta loket gå ensamt till Sandlid, för att om morgonen åter gå upp till Rustansberg för att hämta dem. Detta förfarande var alltför oekonomiskt, tyckte Bestyrelsen.

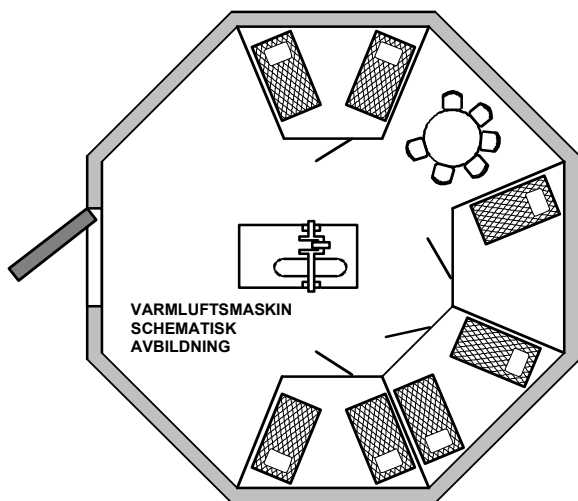
Dessutom skulle ju eventuella Sandlidsbor som reste med tåget gå miste om sin möjlighet att komma hem för natten. Man kunde ju inte lämpligen ha en massa resande inne i ånglokshytten.

Den stackars snåle patron rasade — han såg i vattentornets härbärke en svår konkurrent till sitt hotell. Särskilt som övernattnings i härbärgets var gratis.

Givetvis såg Bestyrelsen helst att de resande betalade för övernattnings, men då skulle de resande börja ställa krav på viss komfort och dessutom var det ju ortsbefolkningen, som höll med både möbler och sängkläder, så det kostade inte järnvägen något, bortsett de gamla brädlappar man spikat upp som innerväggar.

Gratislogi i all sin splendida enkelhet var gratis och detta kompenserade besvikelsen de resande kände över att tvingas få sin resa avbruten och skänkte järnvägsföretaget god PR.

*Nils Fritjov Spenaten*



# BRUKSLOK

Då vi några stycken körde på Djurgården i Stockholm under fem dagar den gångna sommaren med våra miniatyrtåg, visades vikten av att ha driftsäkra lok, lämpliga för kommersiell trafik. Eftersom det inte finns många sådana miniatyrlök i Sverige, väcktes idén om att konstruera ett billigt, lättillverkat, driftsäkert lok, lämpligt även för kommersiell trafik.

Då steget från idé till handling ibland inte är långt, ritade jag boggier och transmission till ett sådant lok. Thore Lilja och Håkan Pettersson, båda medlemmar i BMÄS, bygger nu tillsammans var sina lok med ledning av dessa ritningar.

Kaross är det meningen att tillverkaren själv får utforma efter eget tycke, men jag har svårt för att låta bli att lägga min näsa i blöt i det också.

Byggena har kommit så långt att det finns hopp om att få se dem bruk redan till sommaren.

Loken blir fyraxliga freelance boggielok. Får Briggs & Stratton motor på 5 hk och blir tvåväxlade. De ska även ha kompressor för tryckluftsbrömsar.

Loken byggs i två versioner. Den ena är att man har manöverspakar på karossens gavlar och föraren åker på en vagn efter loket. Den andra versionen är att man sitter i loket och kör.



*Vänligen Kalle*

## Y2K

Hur har vi det med säkerheten inför det enorma skifte som antingen vi vill eller ej kommer att infinna sig om dryga 430 000 minuter, vid pass klockan tolv om natten den sista december innevarande anus. För egen del bekymrar jag mig inte så mycket, efter som jag har en pålitlig klocka från cirka 1850 gjord i Stora Britannien av Thomas Estwick, vilken (the clock) går alldeles utomförordentligt om man bara ägnar viss tid åt uppdragning.

Låt oss få ta del i Edra förväntningar och synpunkter på BMÄS inför det kommande årtusendet, trots att de flesta av oss med ålderns rätt inte behöver se mycket längre än ett antal tiotal år framöver.

*Göran*

Med förväntan om ytterligare ett fragågsrikt år för vårt eminenta sällskap.

# KILREMSSKIVOR

Thore Lilja har kommit på ett ganska enkelt sätt att masstillverka kilremsskivor. Då sådana är ganska dyra att köpa, kan det vara idé all göra dem själv, om man ska ha många av samma storlek. Thore lämnar välvilligt sitt byggtips vidare till BMÄS-NYTTS läsare.

Två 20 mm tjocka runda plåtar svarvas så de får formen av pressmatriser (se skisserna). Mellan dessa pressas 2 mm tjocka plåtar, som sedan sätts ihop två och två, antingen med punktsvetsning eller med skruv och mutter.

Thore gick till en mekanisk verkstad och fick låna en hydraulisk press, som han pressade sina kilremshjul i. Huruvida man orkar pressa dem ett kraftigt skruvstycke låter jag vara osagt.

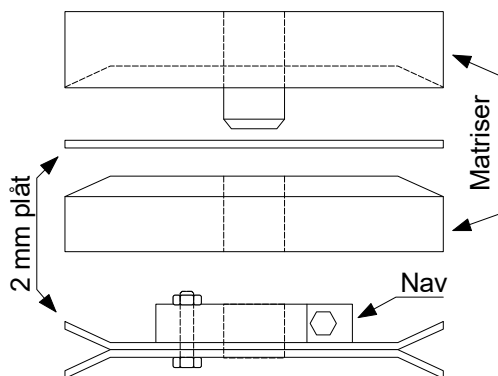
Några mått har jag ej satt ut, eftersom olika kilremsprofiler har olika vinklar. Enligt Thore fjädrar plåtarna tillbaka något efter pressningen, så det kan vara idé att öka på

vinkeln någon grad mot den slutgiltiga vinkeln. Ytterdiameterarna på matriserna kan vara densamma som kilremshjulen ska ha. Det är fördelaktigt att redan vid pressningen ha samma mått på hålen och centreringsbulten, som kilremshjulets axel har.

Det behövs förstås särskilda matri-  
ser för varje kilremshjulsdiameter.

Efter ihopsättningen, sätts kilrems-  
hjulen upp i svarven, där ytterkan-  
terna justeras och rundas av.

*Vänligen Kalle*



**Eder humble redaktör  
efterlyser flera tekniska  
artiklar för våra  
kommande nummer av  
denna publikation.**

**Utdrag ur styrelseprotokoll från Sandlidsbanans  
bestyrelsemöte fredagen den 13 december 1898.**

§ 6

Med anledning att en ryttmästarinna, Rekordelia Kysksén, har ställt krav på belysning i vagnarna vid färd genom tunneln vid Brittensbro, diskuterades frågan ingående.

Styrelsens beslut blev att inte tillmötesgå kravet, dels önskar styrelsen inte frånta de resande herrarna tillfälle till en stunds diskret tjuvande med damerna vid tunnelpassagen och dels för att eftersom det inte gives något elektriskt system i vagnarna är det inte praktiskt möjligt att tända någon belysning strax före inpassering i tunneln. Detta skulle i så fall behöva göras långt tidigare kanske till och med före avgång och det förefaller inte ekonomiskt försvarbart att ha belysningen tänd långa tider under dagsljus. Dessutom synes det bestyrelsen som om de flesta damer av naturen uppskattar manlig uppvaktning, särskilt som det nu sker diskret i tunnelns mörker.

Ett vidare förslag av styrelseledamoten och tillika överkonduktören herr Augustus Pihlskman, om att tågen skulle kunna göra uppehåll en stund i tunneln för att öka på tiden för det välgörande mörkret, avsågs. Förslaget tycktes enbart ha propagerats för att på något sätt försöka tillfredsställa förslagsställarens egna obskyra intressen.

---

## **ADRESSÄNDRINGAR**

Inte skall det väl vara så svårt att skicka ett adressändringsmeddelande på postens gratisblanketter till oss på BMÅS, så att vi slipper betala dubbelt porto för att detta enkla lilla blad med "viktiga" meddelanden skall nå ut till **alla** våra medlemmar.

Ett flertal blad kom i retur därför att ni inte anmält adressförändring.

Det är många gånger svårt att hitta de nya adresserna och det tar mycken arbetstid från lokrenoveringar eller annat oviktigt arbete.

I de fall ingen kontakt med avflyttade medlemmar uppnås kommer avregistrering att ske.