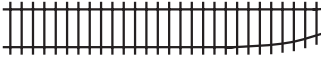
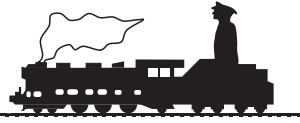


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BÄSTE BMÅS-ARE

Ännu ett år har passerat. Det första i ett nytt årtusende. Det är nästan som man glömt bort all hysteri kring förra årsskiftet och nu står vi snart inför ett nytt skifte.

Detta året har bara rusat iväg för att inte tala om de 20 senaste. Det är faktiskt hela 20 år se´n föreningen bildades. Vid våra Ångdagar i augusti så tog vi tillfället i akt och firade lite extra.

Ann-Christine och Lars hade som vanligt ordnat till en helafton för oss andra med fantastiskt god mat m m. Mattillskottet denna kväll var dessutom extra välbehövligt! Jag tror inte att vi vid något körtillfälle haft så många betalande resande som just vid årets Ångdagar.

Tyvärr var det flera som efter lördagens totala utmattning av lok-körande och växlande inte orkade närvara vid kvällsövningen.

När jag se´n på söndagen lyckades med en ”vacker” urspärning på 2:an in mot Sandlid, trodde jag att alla köande skulle få avsluta helgen utan tågåka. Men! Dubbla lok i fören, pålok i aktern och däremellan en förfärlig massa vagnar så löste sig transportfrågan galant. Över 800 betalande åkare tror jag vi klarade på söndagen.

Det har hänt en hel del på anläggningen även detta år. Vår nya förvaringscontainer är på plats, målad och fin, och med elektriskt ljus. Detta om än lite provisoriskt invändigt. Nu återstår att fixa tak och spår in så kommer den att fungera som ett välbehövligt tillskott för den stora ström av rullande material, lok och vagnar, som vi förväntar oss till banan vid kommande körningar.

Det känns som att vi behöver tillskott med dragfordon om åkandetillströmningen skall fortsätta att öka framledes.

forts sista sidan...

HJÄLPSAMMA MEDLEMMAR!!!

Styrelsen vill rikta ett stort tack till **Lars Andreasson** som på ett mycket fint sätt bidragit med både mycket arbete och stor hjälp för att vi skulle få vår nya container på plats.

Utan ditt engagemang Lars, hade säkert containern fortfarande stått kvar på ängen.

Stort TACK Lars!

Koph en Khrap Makk

1.96

848!

Så långa köer av tålmodigt väntande tågpassagerare har vi aldrig tidigare haft på Sandlid C, som under årets Ångdagar!

Redan lördagens tillströmning av 670 stycken åksugna varslade om nytt rekord på söndagen. Borås Tidnings fina artikel i söndagsnumret, med stor bild från banan, höjde förutsättningarna ytterligare. Visserligen konsttrade Britannia med avåkning på Centralen, men hon lyftes oskadad upp på spåret och kunde fortsätta.

Efter trafikens slut på söndagen konstaterade vi, att det nya rekordet är 848 tågpassagerare! På en trafikdag! Oslagbart? Vad säger Britannia, William Shakespeare, Pigge och Gnidde eller Elförsten?

Bästa Hälsningar från

Johan och biljetterna

RESANDE DEN 10 SEPTEMBER

Totalt 417 resenärer fördelade på lok förare och avgångar sålunda.

Lok	Lokförare	Avgångar
Britannia	Pär	4
	Göran	3
W. Shakespeare	Bengt	5
Elförsten	Gunnar L	3
	Staffan	2
Pigge & Gnidde	Gunnar L	6
Summa avgångar		23

KOMMANDE ÅRSMÖTE

**Årsmötet år 2001 är planerat till den 17 februari 2001.
Motioner skall, för att kunna behandlas vid årsmötet,
vara sekreteraren tillhanda senast den 3 februari 2001.**

Det sägs på bögda...

(mycket kopierat, mycket stulet)

Vatten

Pga den senaste tidens nederbörd har nu även vattenlösa sjön svämmat över sina bräddar och underminerar på ett nog så lömskt sätt båda västra järnvägsspåren in till Rustansbergs station.

Lobbying

För att undvika att förknippas med lobbying o.dyl. har patron behagat omdöpa järnvägshotellets entréhall till *entréhallen*, meddelas det från gratistidskriften Rustansbergs Allehanda.

OS på Sandlid

OS kommer att inträffa vid Sandlid C under maj månad år 2001, och få vi bara fyr under pannorna, lova vi att osa till alla medlemmars belåtenhet.

Flygfän

Och det, sade flugan, skall Ni ha klart för Er, att av alla mina små sk-t-r, kan en mycket väl vara som pricken över i.

Lönnbränning

Lönnbränneriet i Brittensbro utvidgar nästa år sitt sortiment till att omfatta även björk och gran.



En bonde avläser inskriptionen på Rustansbergs järnvägsstation.

541 kilometer från Sandlid. 89 meter över havet.

”Dä va faen va dä ä möcke ginare sjövägen.”

SLIDSTYRNINGAR PÅ DATORN

Det finns ett datorprogram för beräkning av olika sorters slidstyrningar.

En man, vid namn Charlie Dockstader, har utarbetat detta under ett antal år och nu finns även den senaste versionen att tillgå på nätet.

Charlie har en egen hemsida under adressen www.tcsn.net/charlied och här kan du fritt hämta hem programmet i en version lämpad för Windows och en annan version för DOS. I denna version kan du titta på, modifiera och kontrollera prestanda för över 20 olika slidstyrningar för lokomotiv, stationära ångmaskiner och marina ångmaskiner.

Windows-versionen har ännu inte alla typer utan endast Stephensons samt Walschaerts in och utvändiga tillämpningar.

I simuleringen kan man förändra alla parametrarna för att anpassa allt till ett eventuellt bygge.

Här följer några adresser till Live Steam-hemsidor, som kan vara värda att titta på.

<http://www.cable-lynx.net/~rwenig/index.html>

<http://members.surfeu.fi/animato/3003.html> (En sida från Finland)

<http://www.livesteamclubs.com> (Här finns många länkar till andra sidor)

<http://trainweb.org/mls> (Här finns många bilder och länkar till andra sidor)

LINJEBLOCKERING

Av Kalle Karlsson

Gunnar Lindberg var på besök hos mig för några veckor sedan (manus datum 000714). Då talade han om behovet av linjeblockering Sandlid – Rustansberg, den sträcka tågen planenligt går i båda riktningarna.

Som det regnar ute, har jag fördrivit tiden med att hitta på ett linjeblockeringssystem, som jag här presenterar.

Jag kallar mitt system för ”manuell” linjeblockering. Med detta menas att man själv får trycka på en knapp för att bestämma åt vilket håll vill ha signalen kör åt. Detta för att göra konstruktionen enklare.

Min första tanke var att man på varje station har en tryckströmbrytare för att påverka ett riktningssignäl, som ger utfartssignal i önskad riktning om linjen är fri.

Sedan inföll sig tanken att båda knapparna skulle kunna finnas på Sandlid, så att man slipper lång ledningsdragnings till brytaren i Rustansberg.

Efter denna avancerade tankeanstängning kom jag på att om man skall ha båda tryckströmbrytarna i Sandlid för att styra riktningsskiften, kan man ju ersätta detta med en vippströmställare, då ju riktningsskiftet är till för att från skilda platser kunna styra till vilket håll man vill ha KÖR.

Den version jag här presenterar har en vippströmställare, men jag ville nämna varianten med riktningsskiftet som en möjlighet.

Svagheterna med min konstruktion är främst risken för krypström vid fuktig väderlek, då blöta slipers leder över tillräckligt med ström så att blockskiften drar, även om blocksträckan är fri. Kan kanske lösas med ett seriekopplat motstånd, som bromsar strömmen till skiftet.

Kabelbrott, trasig magnetspole, glappkontakt i de ledningar och rälsskarvar, som ingår i blockskiftesystemet, kan göra att det visas KÖR trots att blocksträckan är upptagen.

Detta kan motverkas med dubbla ledningar och el-förbindningar mellan rälsskarvarna och övriga risker kan elimineras genom att stationspersonal eller konduktörer rutinemässigt kontrollerar att blocksignalen går över till STOPP när tåg passerar. Om inte tas linjeblockeringen ur bruk till dess att felet kan avhjälpas.

Är det glappkontakt i en rälsskarv kan denna lätt lokaliseras genom att se på signalen och samtidigt iaktta var någonstans på sträckan fordon befinner sig när signalen ändrar färg.

Ett exempel på praktisk användning är att man på Sandlid ställer om vippströmställaren för utfart mot Rustansberg. Man kontrollerar att blocksignalen visar KÖR innan man släpper iväg tåget på blocksträckan. Efter att ha kontrollerat att blocksignalen gått över till STOPP när avgående tåg gått in på blocksträckan, ställer man om vippströmställaren till KÖR från motsatt håll.

Då går blocksignalen i Rustansberg automatiskt över till KÖR när tåget som avgått från Sandlid lämnar blocksträckan vid framkomsten till Rustansberg.

I Rustansberg kontrollerar man att blocksignalen visar KÖR innan man släpper iväg tåg på blocksträckan mot Sandlid och kontrollerar att blocksignalen går över till STOPP, när fordon kommit in på blocksträckan.

Lämpligt skift (blockskift) kan man finna hos Claes Ohlson om inte annat.

Vet ej om det är nödvändigt att påpeka att den symbol för jordning jag använder, inte betyder att man skall gräva ner någon tråd i marken och låta jorden leda strömmen, utan det menas att det kopplas till en gemensam 0-ledning, eller minus ledning (-) om man talar om likström. Jag är ju inte el-kunnig, så mina begrepp eller symboler är ganska så amatörmässiga.

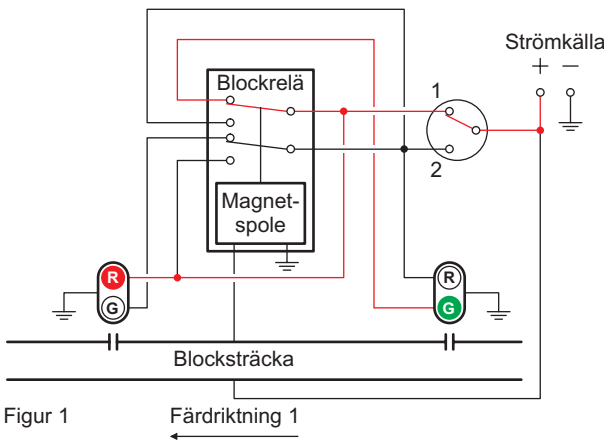
forts sidan 6...

Blocksignalerna placeras naturligtvis ut på samma platser som infartssignalerna, strax före en isoleringskarv i färdriktningen. Det vill säga, man skall hinna passera blocksignalen innan den slår om till rött. Blocksignalerna skall vara riktade så att man kan se vad de visar för sken från utfartstågvägen. (Där loket står före avgång.)

Strömställaren placeras lämpligen på samma panel som de övriga strömställarna till infartssignalerna. Reläet kan sitta i en låda, kanske på en hylla i containern eller så.

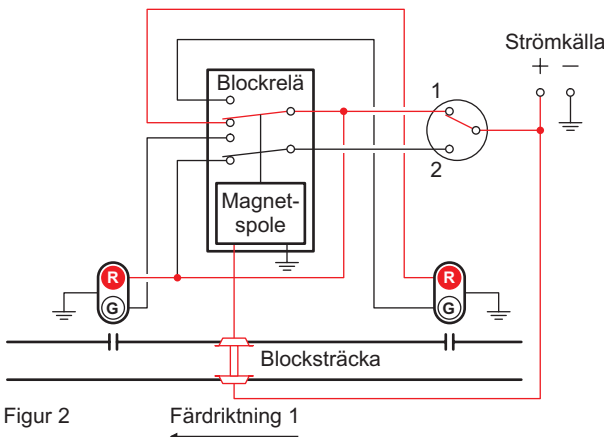
Vänligen Kalle

KOPPLINGSSCHEMA FÖR MANUELL LINJBLOCKERING



Figur 1

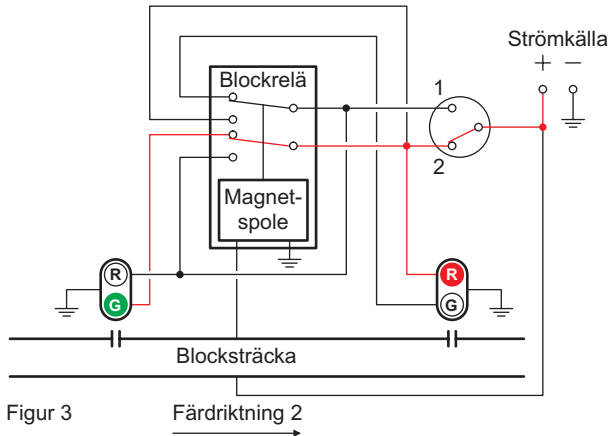
Vipströmbrytaren ligger i läge 1 (för färdriktning 1). Blocksträcken är fri och därmed är relät i viloläge. Tåget kan köra in på blocksträcken i färdriktning 1, eftersom högra blocksignalen visar KÖR.



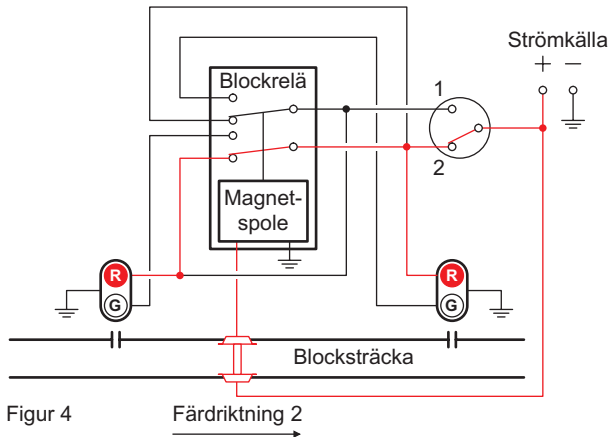
Figur 2

Vipströmbrytaren ligger i läge 1 (för färdriktning 1). Blocksträcken är upptagen och därmed är relät i arbetsläge. Båda blocksignalerna visar STOPP. När blocksträcken blir fri och relät återgår till viloläge, ändras högra blocksignalen till att åter visa KÖR.

KOPPLINGSSCHEMA FÖR MANUELL LINJEBLOCKERING



Vippströmbrytaren ligger i läge 2 (för färdriktning 2.)
 Blocksträckan är fri och därmed är relät i viloläge.
 Tåget kan köra in på blocksträckan i färdriktning 2,
 eftersom vänstra blocksignalen visar KÖR.



Vippströmbrytaren ligger i läge 2 (för färdriktning 2).
 Blocksträckan är upptagen och därmed är relät i arbetsläge.
 Båda blocksignalerna visar STOPP.
 När blocksträckan blir fri och relät återgår till viloläge,
 ändras vänstra blocksignalen till att åter visa KÖR.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

...forts från sid 1

Vi tror naturligtvis på fortsatta år för vår anläggning och planer föreligger till olika spårförändringar, i första hand vid Rustansberg, för att få ett enklare och mer praktiskt växlande och dito genomfart. Se'n behöver en hel del av spåren ses över med nya syllar och spik.

Arbete kommer att finnas även framöver för de som känner sig hågade.

Även ohågade må komma och hjälpa till. Det är ju tyvärr så att vi börjar "gubba" till oss och inte har samma schvung i steg och arm, vi/de som jobbar med järnvägen.

Lars T, som är en av de som synes tillbringa all fritid vid banan, har i alla fall visat stor tacksamhet för den införskaffade trädgårdstraktorn med vagn. Enligt hans expertutlåtande: Ett perfekt fordon för allehanda transporter och hjälpmedel vid banan.

Jag vill passa på att TACKA alla som under dessa 20 år på ett osjälviskt sätt ställt upp för vår förening. Utan Er hade vi inte funnits!

Jag önskar Er GOD JUL och GOTT NYTT ÅR.

Jan Ove

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR ÅR 2001

Medlemsavgiften är oförtrutet den samma som tidigare år dvs SEK 70:– för enskilt medlemskap och ytterligare därtill SEK 50:– för hustru/sambo och övriga hemmaboende familjemedlemmar under aderton års ålder.

Sätt gärna in Eder kontingent för år 2001 snarast möjligt.

Postgironummer är det gamla vanliga nämligen 13 09 55 – 8.