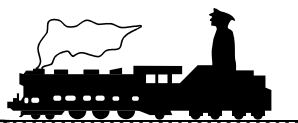


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES SIDA

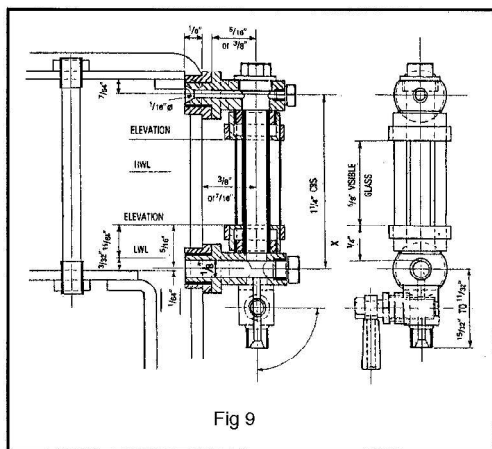
Sedan förra numriset av BMÅS-NYTT har det utförts en del arbete på banan. Staketet efter gamla Göteborgsvägen fick nya regler uppsatta till medlemmarnas dag. Arbetet utfördes av *Gunnar fra Norge* och vår egen *Lasse T.*

Arbetet med den nya slaggraven är i full gång och beräknas vara klart till Ångdagarna med tre påeldningsspår. En naturlig plats att utbyta råd och tips om skötsel och hantering av Livesteam-lok. Det är viktigt att veta hur allt fungerar och vad som är viktigt för säkerheten. Denna plats är en bra grund för den interna utbildningen.

Vattenglasat för kontroll av vattenståndet i ett lokomotiv, är ett viktigt hjälpmedel för att hantera en ångpanna säkert och för att förhindra torrkokning. Dess funktion bygger på fysikens lag om *kommunicerande kärl*. Vatten har ju en del egendomliga fenomen för sig, vilka möjliggör livet på jorden. Vattnet är tyngst vid +4°C och flyter i fruset tillstånd (inte som strömmande floder utan som göklar när det blir utsatt för tryck – *sätt anm*). Kapillärförmågan transporterar upp vattnet i trädets topp. När vatten värms upp så att det omvandlas till ånga under tryck kan det bildas ångblåsor som flyttar vattenytan i vattenståndsglasat. Detta motverka man genom att blåsa rent med dräneringskranen på vattenståndsarmaturen.

Ett problem man ställs inför när man skall bygga en fungerande modell av en ångpanna är att fysikens lagar inte kan tillämpas från full skala till vår mindre skala. Bygger man glasmonterm modeller kan allt göras skalenligt.

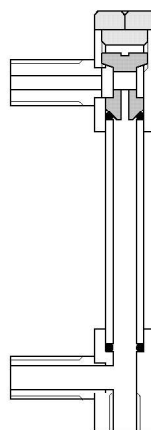
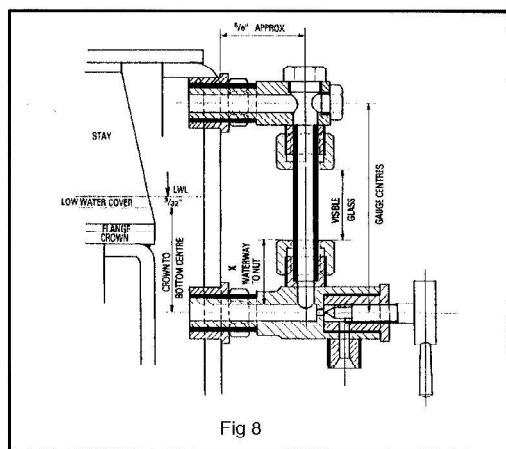
Jag har av Mike Dean, som är boiler tester i Sutton Model Engineering Club, fått 15 sidor kopierade från en artikel i *Engineering in Miniature*, februari 1992, *CROWNS, PLUGS & GAUGES* av Ray Stevens. I ett diagram över *kapillär-elevationen* kan man avläsa mer än 5 mm nivåskillnad i visningen av vattennivån hos ett vattenglas med $\varnothing 5$ mm glas och 75 psi arbetstryck hos pannan. Det är inte bara dimensioneringen som har betydelse, utan även hur vattenståndsarmaturen är monterad på pannan, som ger bidrag till felvisning, vilken kan vara rent av farlig om man inte känner till



fenomenet. Det förekommer till och med ritningar på pannor och färdigbyggda sådana som har dessa förrådiska felaktigheter.

Figuren 9 visar en lösning som ger små avvikelser i visning, medan fig 8 en lösning som ger stora felvisningar.

Den tredje bilden visar en konstruktion som tillåter ett längre och tjockare glas än konventionella konstruktioner, O-ringar tätar i glasets ändar. Denna konstruktion, med färre och enklare delar att tillverka, har testats i mer än 25 år av Nevil Evans.



Plats för
dräneringskran

som skrev om den i Model Engineer. För den som är intresserad kan jag ordna med mer materiel att läsa i ämnet och även mer detaljerade ritningar/skisser.

Tågledare för BMÅS, Tkl Sandlid Central, Karl-Gustav Ryberg.

TRAIN MOUNTAIN RAILROAD MUSEUM



Två glada nunor under körning på Train Mountain Tiennial Meet 2003.

Björn Bergman och undertecknad var på besök på världens största Livesteam järnväg i USA under nästan 14 dagar i juni månad. Fantastiskt! Jag skall försöka göra ett litet sammandrag i kommande tidningar och visa ett antal bilder som vi tagit.

Göran

KALLE KÖR SÅ DET RYKER I GRAVEN!

Som ni ser är ett stort arbete gjort men det finns minst lika mycket kvar innan det blir färdigt. Ett STORT TACK till alla och envar som har hjälpt till med slaggraven!



FRÅN RUSTANS IDÉ TILL DAGENS BMÅS

40-års 7¼"-historia och dess rullande materiel.

Del 5 — Banan är färdig och invigs.

Under våren 1986 görs viadukten med spår klar och provas med ånglok. Staketet vid stationen sätts på plats av Bengt och Nils Jansson. Den sista maj slår Gösta Carlsson och Bengt Jansson var sin guldspik i syllen mitt på viadukten och Sandlidsbanan går nu att trafikera i sin fulla längd, närmare en kilometer.

Sågen vid Rustansbergs station etableras som en tillfällig anläggning, driven av en lokomobil. Ägare till sågen är en patron "Aschaniusson".

Under juni månad kommer Kalle Karlssons tåg till banan. Ett tåg med *riktiga* personvagnar dragna av ett motorlok. Motorloket har Kalle både konstruerat och byggt själv. Han har utgått från sådana delar som är lätta att få tag på, lager, kedjor och drev från cyklar, remmar och remhjul som t ex har suttit på bilar och liknande och som går att finna på en skrotfirma. Enkla och billiga prylar. Loket har något av öststatskaraktär över sig med sitt lite kantiga och rustika utseende. Funktionen är mycket effektiv och finurlig. Genom att sträcka olika remmar som manövreras med ett sinnrikt system av stänger, armar och hjul, får man loket att gå i båda riktningarna. Motorn har centrifugalkoppling så starten av loket sker mycket mjukt. Det körs från förarplatsen i främre delen av loket, i färdriktning räknat, med reglage som både ser ut och verkar på rätt sätt. Bromsen t ex är en fungerande tryckluftsbröms som bromsar hela tåget. Loket driver på två axlar i båda boggierna.

Innan Ångdagarna i augusti har viadukträcket satts på plats och gångbron över skärningen gjorts klar. BMÅS gästas nu av vänner både från England och från Danmark. Cherry Vaughan har med sig sitt magnifika lok *Duke of Gloucester*. Ett ovanligt lok som har ett ventilarrangemang i stället för slider, vilket liknar det som förbränningsmotorer har, med roterande kammar som trycker på ventilerna. Endast två lok med denna konstruktion lär vara tillverkade, förebilden och den här modellen.

De danska vännerna från *Brandhøjbanen* har även med sig lok och vagnar. Bland annat en modell av ett amerikanskt *Union Pacific 4479*-lok med tillhörande vagnar som Erik Kammaeyr hade med sig. Curt Pedersen hade med en modell av en elektrisk spårvagn från Köpenhamns spårväg och Jesper Bering kom med sitt precis färdigställda, bensindrivna, entreprenadlok – en modell av ett 700 mm tippvagnslok.

Klubbflaggan, som Liselott Mitlöhner sytt, hissas för första gången och det blågula bandet klipps av Kristina Pedersen, dotter till en av de danska gästerna. Banan är nu officiellt invigd. Innan trafiken startade hölls en parad med alla fordon från den minsta dressinen till det största ångloket. På kvällen trakterades gäster och personal i partytältet med sill och potatis. Efter detta så pratades det om lok och järnväg så klart. Under de båda dagarna besöktes banan av ca 700 personer varav de flesta åkte med

tågen. Under säsongens trafik 1986 åkte 2 500 resenärer med tågen.

Patron Aschaniusson finner att år 1987 är ångsågen en bra affär och förvärvar mark så att sågen kan bli permanent. Det börjar snart att växa fram ett litet samhälle kring den.

Stoppskyltar sätts upp vid stationsgränserna som ett led i arbetet med att öka säkerheten vid trafik med flera tågrörelser samtidigt. Skyltar med *Varning för tåg* kommer på plats vid vägövergångarna under våren. Vid Medlemmarnas Dag är det premiär med riktiga tågbiljetter. En biljettstämpel byggs om så att den får rätt årtal. Det är inte helt vanligt i dag då sådana stämplat slutade att användas någon gång på 60-talet. De var inte heller försedda med typer för alla årtal. I juli kommer Bosse Örnvinge med sitt inköpta lok, ett *Great Northern Atlantic*. Vattentornet på Rustansberg sätts på plats i början av augusti. Det är byggt av Hans Andrén efter originalet i Billingsfors. Idén väcks att bygga en ny sträckning mellan Brittensbro och Rustansberg. På sensommaren kommer grävandet igång, bygget ska göras med handkraft. Kent Andersson överlämnar en ställverksmodell till Rustansbergs station.

Antalet resenärer under 1987 års trafik var 2 270.

Eftersom sågen behöver mera virke från lite längre håll anläggs en skogsbana under 1988 för virkestransporterna.

Ett av de första jobben under våren 1988 är att lägga tillbaks vändskivan som renoverats under vintern.

Under våren, innan Medlemmarnas Dag, har det lagts perrongplattor av betong på Sandlid Central. Sommarens arbete är i huvudsak att bygga den nya bansträckningen mellan Brittensbro och Rustansberg. För att fylla ut banken har man fraktat dit 83 lass med grus och sten med klubbens dumper. Första lördagen i september är växeln från Brittensbro på sin nya plats i Rustansberg och den utbyggda banan premiäråks av 93 resenärer. Banans längd är nu över kilometern.

Under säsongens trafik åkte 2 200 resenärer med tågen.

Samhället vid Rustansberg växer, 1989 byggs kvarnen och patron Aschaniusson flyttar in i den nybyggda herrgården. Sågen upplever sin storhetstid. Under de olika arrangemang som förekommer befolkas samhället av personer i miniformat. En viss Nils Grafström ska visst vara "far" till samtliga av dem och det är han som är byggmästare också.

Tidigt på säsongen kommer den första *blå* passagerarvagnen, byggda efter Rustans ritningar, till banan. Den provas och befinnes vara till belåtenhet. Jan Carlsson tillverkade alla metalledar och monterade samman dem och Gustav Mitlöhner tillverkade sitsarna av trä. Förberedande arbete för vagnstallet vid Rustansberg kommer igång.

Under säsongens trafik 1988 med både Medlemmarnas Dag och Ångdagarna åkte 2 480 resenärer med tågen.

LEGENDER OCH SKRÖNOR OM SANDLIDSBANAN ... INTE ALLA VILL ÅKA TÅG ...

Vilken härlig sommar! Solen skiner, inga moln på himlen denna varma dag i slutet på åttiotalet. Folk strömmar till hav och sjö för bad och svalka.

Ett glest besatt tåg väntar på Sandlid Central, loket släpper då och då ut rök och överskottsånga, några passagerare till och tåget kan avgå.

Ett äldre par kommer fram till mig där jag sitter under solparasollen och säljer tågbiljetter. Mannen frågar:

– Vad kostar det?

– Fem kronor per person.

– Det var dyrt!

– Det är i alla fall billigare här än att åka med stadsbussarna, svarade jag.

– Vi åker aldrig buss, vi har råd med egen bil, får vi två biljetter.

Biljetter och pengar byter ägare.

– Tåget står därframme, klart för avgång. Trevlig resa!

– Vi har inte tänkt åka tåg!

– I fall att ni ändrar er så gäller biljetten för en resa när som helst idag.

– Jag sa ju att vi inte tänkt åka tåg, vi vill bara se oss omkring. Är det billigare om vi inte åker?

– Ja, då kostar det inget.

– Va, varför sa ni inte det med en gång? Här är biljetterna, vi vill ha pengarna tillbaka.

Biljetter och pengar byter återigen ägare.

– Jag önskar er en skön promenad runt vår anläggning, se bara upp för tågen på övergångsställena.

– Vi är väl inga barnungar heller!

– Se i alla fall upp för älgarna som springer omkring, förmanar jag.

– Vi har sett älgar förr, har ni inga stängsel?

– Nej men vi har rådjur också.

– Är det här en djurpark?

– Det kan man gott säga, djur i natur. Vi har ormar också, huggormar, en sådan här varm och solig dag är det bäst att ni ser upp.

Nu ingriper hustrun i samtalet:

– Fy ett sånt otrevligt ställe, dom har ingen ordning på älgarna och så har dom huggormar också! Usch! Å så försökte dom lura oss på tie kronor! Kom Alfons, så går vi härifrån.

Hon blänger på mig och fortsätter:

– Hit kommer vi aldrig mer!

Så försvinner de mot utgången. Jag har aldrig sett dem sen dess.

... inte alla vill åka tåg ... på Sandlidsbanan ...

INBJUDAN TILL ÅNGDAGARNA 2003

**Borås miniaturånglokssällskap inbjuder alla till sedvanliga
Ångdagar på Sandlidsbanan under veckoslutet 9 – 10 augusti.**

Under lördagen den 9 augusti kommer banan att vara öppen för alla medlemmar så att ni kan trafikera spåren i godan ro och utan stress och irritationer.

Under söndagen den 10 augusti pågår trafikdag för allmänheten.

Alla medlemmar som har något pågående bygge är välkomna att visa upp sina alster under lördagen.

Besökare som önskar trafikera banan med egna spårfordon bör ta kontakt med Karl-Gustav Ryberg på telefon 0303 – 583 94, för att på så sätt underlätta i KG:s trafikplanering. Alla möjligheter finns för att köra sådan trafik runt banan under pågående trafik.

Övernattningsmöjligheter finns som vanligt i vårt klubbhus. Ann-Christine och Lasse står för bokningar av sängplatser. Ring 033 – 12 83 57 eller 0704 – 55 13 48 om du vill ha plats. Tyvärr är antalet sängplatser något begränsat så det kan löna sig att vara ute i god tid.

Först till kvarn gäller som vanligt. Övernattning kan **endast** tillåtas i *klubbstugans övervåning* eller *annexet* efter vederbörlig anmälan. Detta för att storstugan skall kunna användas till frukostmatsal för övernattande gäster, eftersom köket är för litet för denna funktion.

Det finns ju alltid möjligheter att övernatta på Saltemads Camping för de som inte får plats i klubbstugan. För husvagnar och husbilar finns det gott om plats uppe vid Sandlid C.

Vi skall naturligtvis ha ett gott sillbord om lördagskvällen och detta kostar cirka SEK 50:– per person (självkostnadspris). För att förberedelserna skall fungera vill Ann-Christine och Lasse ha en förhandsanmälan absolut senast söndagen den 3 augusti. Ring och meddela på telefon 033 – 12 83 57.

Vi förväntar oss att arbetande personal medtager egen matlåda för dagarnas behov.

I övrigt hoppas vi på gott väder, många besökande och mycket tågåka.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

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

EN UPPMANING TILL ALLA MEDLEMMAR

Om ni nu ”nödvändigtvis” skall byta adress, så kan ni väl vara vänliga och meddela mig direkt och inte låta det vara tills ni betalar in medlemsavgiften till herr kassören. Det är ju så enkelt att använda postens adressändringskort och det sparar tid och besvär för oss båda. Vi slipper ju dessutom att betala extra porto för den tidning som kommer i retur med stämpels adressaten okänd.

Sedan är det en annan sak att be om – skriv tydligt på postgiroblanketten så att vi kan läsa vad det står utan att behöva gå till apoteket för att få hjälp. Det viktigaste är dock att ni skriver vem som skickat in pengarna. Flera gånger kommer det tomma blanketter och så får man sitta och gissa och lägga pussel.

Efter att halva året nu har gått är det fortfarande över 10 tidigare medlemmar som trots tre utskick med postgiroblanketter inte har betalat sin årsavgift. Det kostar nästan 5 kronor per utskick för utom tryckkostnaden och arbetsinsatsen. Dessa personer har nu blivit avförda från medlemslistan.

Göran Rosén

PS: Vi har artikelbrist på redaktionen så kom gärna med bidrag till kommande nummer.

Bilder från Train Mountain finns att se på:

<http://www.livesteaming.com>

Fina lokbilder på Jan-Eric Nyströms hemsida:

<http://members.surfeu.fi/animato/steamloco.html>