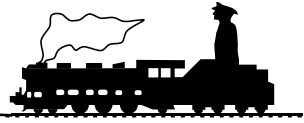
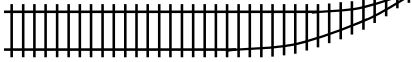


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FÖRSTA SIDA ÅR 2006.

När nu jul- och nyårsfirande är över önskas alla en god fortsättning.

Nu i vintermörkret passar det bra att ägna sig åt lite fåtöljrallarverksamhet. Så har även jag gjort och resultatet kan läsas på annan plats i tidningen. Det är viktigt att vår verksamhet kan hållas på en lämplig hobbynivå. Men det vi sysslar med behöver ändå ske i ordnade och säkra former. Jag har tittat på det som skrivs i det diskussions forum som Rolle har på sin hemsida. Främst tänker jag då på det där med pannsäkerheten. Har en del tankar om hur vi kan komma fram till något användbart för oss. Men för att ta tag en så stor fråga behövs det någon eldsjäl som kan lägga mycket tid på det hela. Ta gärna kontakt med mig så kan vi utbyta lite tankar.

Nästa BMÅS-aktivitet kommer att vara årsmötet. Hoppas det blir välbesökt.

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

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR ÅR 2006

Observera att medlemsavgiften nu är höjd till SEK 120:– för enskilt medlemskap och därtill ytterligare SEK 60:– för hustru/sambo och övriga hemmaboende familjemedlemmar under aderton års ålder.

Sätt gärna in Eder kontingent för år 2006 snarast möjligt.

Postgironumret är det gamla vanliga, nämligen 13 09 55 – 8.

*Inbetalningsavi för postgiro är närslutet detta nummer av medlemsbladet.
I de fall tidskriften skickas ut medelst e-post ombedes var sådan mottagare att skaffa egen inbetalningsavi från närmaste postala kontor.*

Adressförändringar och andra viktiga ändringar i matrikeln **kan och bör** även snarast meddelas till sekreteraren, gärna då på postens adressändringsblankett, eftersom den för den eskilde medlemmen är gratis och franko.

ÅNGLOKET ARTESIA

Sällan eller aldrig har jag varit så imponerad som när jag såg Rustan Langes Duchess of Buccleuh på jubileumsutställningen TÅG 62. Det var första gången jag såg ett riktigt miniatyrånglok och naturligtvis väckte det ett habegär, men det skulle dröja 39 år innan jag själv blev ångloksägare.

Efter tips från Göran Rosén kontaktade jag Barry Miller, som var innehavare av firman Compass House Tools, M.E. Sale & Exchange. Firman huserade i den lilla idylliska byn Rotherfield i Sussex i England och sysslade med "engineering tools, small machines, live steam and electric locomotives".



Barry Miller hade år 2001 tvenne ånglok, med 7 1/4" spårvidd, till salu. Det ena var ett 0-6-0 sadeltanklok och det andra var ett 0-4-0 tanklok, båda begagnade. Efter att ha korresponderat under våren, bestämde jag mig för det senare loket, som jag hämtade hem under sommaren. Samtidigt köpte jag en nytilverkad "braked driving truck". Compass House, kompasshuset efter ett kompassmotiv på fasaden, ligger utefter byns huvudgata. Om jag inte minns fel hade Barry tagit över firman från sin far. Hursomhelst var det trevligt att göra affär med Barry och jag kan därför rekommendera denna firma.

Ångloket, som hette Hercules, var byggt av en Mr. D. Underhill. Det var byggt för att trafikera klubbjärnvägar och därmed kraftigt konstruerat. Ångpannan av koppar är

försedd med överhettare och byggd av Stuart Models, som utfärdade 1989 ett testprotokoll, som visar att ångpannan provtrycktes till 90 psi. Loket blev klart 1990 och såldes, troligtvis år 1991, till Richard Smithers i Southampton. Det kördes på en mängd olika banor till 1996, då det lämnades in till M.E. Sale & Exchange för försäljning. Sedan såldes det till "A railway in a garden centre", där man så småningom ändrade spårvidden på banan till 10 ¼". Därför kom loket att återvända till Compass House, gissningsvis år 1999. År 2000 lät man göra en provtryckning.

Så när jag köpte loket 2001 hade det inte gått på två år. Den första juli 2001 provtryckte kamraterna på Bmås ångpannan och sedan kunde jag företaga premiärturen. År 2002 tog jag bort vattentankarna och byggde om "åkvagnen" till en tendervagn.

Nu måste jag erkänna att jag hade ett annat långtidsprojekt på gång, som jag ville avsluta innan jag helhjärtat gav mig i kast med ångloket. Det är en trehjulig Morgan Super Sports från 1933, som jag har gjort en totalrenovering på. Jag kunde starta upp den för första gången hösten 2005.

Så nu under vintern 2005 – 2006 håller jag på att färdigställa ombyggnaden av ånglokomotivet. Även kulören ändras, från grönt till mattsvart med en blank gråblå ångpanna. Hercules har nu blivit Artesia.

Staffan Engström

JUL OCH NYÅRSHÄLSNING FRÅN MILES PONSONBY

Kära vänner!

Jag håller nu på med ett 5" loksom heter "Marie E" och det är färdigt till 80%. Jag hoppas att detta blir mitt sista lok vilket blir mitt åttonde vid mina nu 80 år.

Vår klubb här fungerar bra men vi får inte in några yngre nya medlemmar. Detta är vad jag förstår det vanliga här i Australien.

Jag undrar ofta hur det går för Staffan P. och hans lokbygge (magnifik yrkesskicklighet).

Min son Neil med familj kommer på besök över jul men jobbar kvar på Hotell Hilton i Stockholm.

Vädret här är för närvarande oförutsägbart, eftersom det ena dagen är underbart sommarväder och den andra mycket regn och åska.

Jag betvivlar att jag vid min ålder har möjligheter att åter besöka Sverige, men jag har många underbara minnen från mitt förra besök år 2004.

Bästa Hälsning till alla i BMÅS!

Milles & Margaret Ponsonby

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE I BMÅS ÅR 2006

Härmed kallas alla medlemmar i Borås MiniaturÅngloksSällskap
till årsmöte lördagen den 25 februari år 2006 klockan 11:00.

Plats: Åhaga lokverkstad.

Adress: Lillåvägen 4, 504 33 BORÅS.

Sällskapet bjuder på lättare förtäring efter mötet.

FÖRSLAG TILL DAGORDNING VID ÅRSMÖTET 2006

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 verksamhetsberättelse.
8. Balansräkning.
9. Revisorernas berättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Budget för år 2006.
12. Medlemsavgift för år 2007.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 2006.
14. Val av två ordinarie styrelseledamöter för åren 2006 – 2007.
15. Val av två suppleanter för år 2006.
16. Val av två revisorer för år 2006.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 2006.
18. Medlemmarnas motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 2006. Förslag: 20 eller 27 maj.
21. Ångdagen 2006. Förslag: 5 augusti.
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande. Årsmötesförhandlingar i enlighet med bifogade förslag till dagordning.

Önskar medlem ställa motion till årsmötet, vore styrelsen tacksam om vederbörande, torde inlämna densamma till sekreteraren, senast tisdagen den 31 januari, så att styrelsen får möjlighet att förbereda frågan, i de fall detta erfordras.

SÅ HÄR HITTAR DU TILL ÅHAGA.

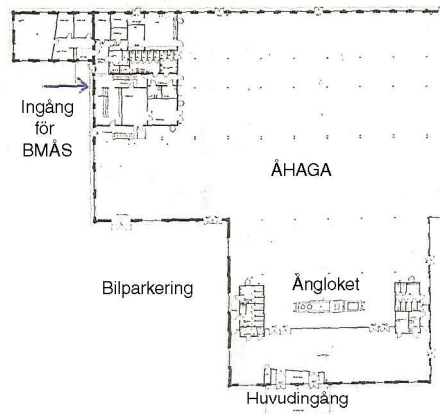
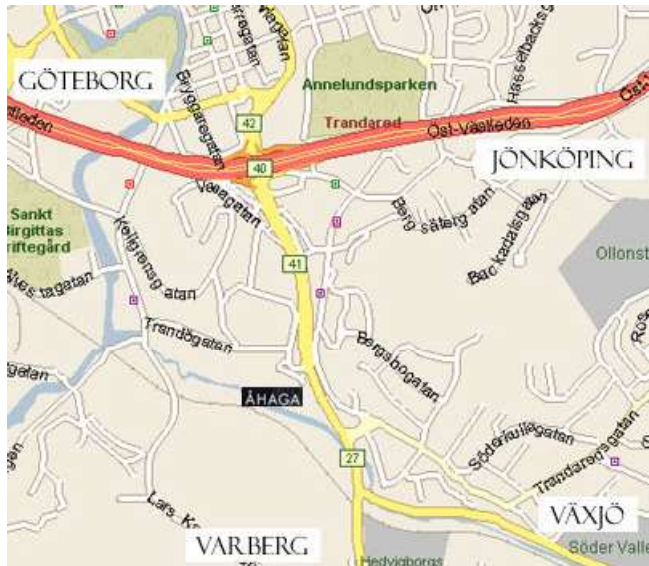
Från
Göteborg
eller
Jönköping:

Kör riksväg väg R 40 in i Borås, sväng av vid Annelundsmotet, mot Varberg och Växjö, väg 41 och 27, kör ca 1 km, sväng höger vid vita hänvisningsskyltar (Djursjukhus, Textilmuseum).

Du ser nu Åhaga, en brun tegelbyggnad, med hög skorsten och högt torn.

Från
Varberg
eller
Växjö:

Kör R 41/27 in i Borås. Sväng vänster vid vita hänvisningsskyltar (Djursjukhus, Textilmuseum).



ATT BYGGA SIN EGEN ÅNGPANNA ELLER KÖPA FÄRDIGT.

Allmänt.

Att bygga sig ett eget ånglok är drömmen för många. Själva maskineriet kan vara nog så komplicerat att få till. Men det allra svåraste är nog ändå ångpannan, den enskilt viktigaste delen på en livsteam-modell. Innan man startar ett sådant projekt kan det vara klokt och förnuftigt att sätta sig in i vad som måste uppfyllas för att få lov att använda den.

Hade vi bott i England hade det varit väldigt klart vilka regler som gäller när man utövar en hobby där man använder ångpannor. Där finns ett antal "paraplyorganisationer" som bevakar och påverkar myndigheter så att regelverket anpassas så det går att använda för hobbyutövare. Exempel på sådana är, Southern Federation of Model Engineering Societies, Society of Model and Experimental Engineers, 7¼" Gauge Society etc. Vi har inga sådana organisationer och följaktligen inga anpassningar i ångpannereglererna för hobbyutövning. Det svenska regelverket är anpassat för ångpannor som används t ex i kraftverk för elproduktion.

Om vi i Sverige följer de regler som finns i EU-landet England, så kommer ju våra livsteam-modeller att vara lika säkra som de som byggs i England. Säkerhetsregler är ju till för att så långt, praktiskt möjligt, minska olycksrisker och följder av tillbud. Kunskapen om det man sysslar med och färdigheten i att sköta sin modell är många gånger helt avgörande om det blir farligt eller inte.

Med utgångspunkt från detta gör jag en kort sammanställning på vad som skall uppfyllas i England för att få en nytillverkad panna godkänd.

Pannans utrustning:

- Minst två, av varandra oberoende, anordningar för vatteninmatning som tillsammans fungerar över hela pannans tryckområde.
- Minst två fungerande vattenståndsglas, som är rätt konstruerade och monterade.
- Säkerhetsventil (ventiler) som har kapacitet att blåsa av ånga så att trycket inte överskrider 110 % av högsta tillåtna arbetstryck, hur hårt än pannan eldas.
- Rättvisande manometer med röd markering för högsta tillåtna arbetstryck.
- Anordning för att snabbt släcka eller avlägsna fyren om så fodras, t ex fallrost för koleldning eller huvudkran vid gaseldning.
- Vid eldning med fast bränsle skall asklåda, som inte släpper från sig något som kan förorsaka eldsvåda, finnas.
- Skorstenen skall ha effektiv gnistfångare.

De två sista punkterna gäller även gamla livsteam-modeller.

Att tänka på vid köp av panna.

Om man väljer att inte bygga själv, utan köper en färdig, skall man se till att all nödvändig dokumentation levereras med pannan. Vid köp av panna gäller ångpannereglererna utan

undantag. I England finns det några företag som åtar sig att tillverka ångpannor för hobbybruk och uppfyller dokumentationskraven. Det finns säkert även företag i andra länder som gör pannor för hobbybruk, men jag känner inte till det.

Vilket material skall pannan byggas av?

Om man väljer att bygga själv, finns det två material att välja mellan. Koppar eller stål. Oavsett man väljer koppar eller stål, måste man använda kvalitéer som är lämpliga för ångpannor. Rostfritt får endast användas av professionella tillverkare.

Att bygga av koppar var länge det enda material som användes i hobbyssammanhang. Koppar är ett material som är lätt att forma i dubbelkrökta ytor. Koppar påverkas mycket lite av korrosion över tiden. Det som "sliter" på en kopparpanna är användningen och den tid som den är utsatt för tryck. En vältillverkad kopparpanna beräknas ha en livslängd upp till 10 000 timmar. Om man använder sin modell i 25 timmar/år håller pannan i 400 år. Detta är endast i teorin som en sådan livslängd kan uppnås. Största påkänningen är vid fyrboxens stagning och där kan man förvänta sig att de första tecknen på materialutmattning visar sig. De sammanfogningsmetoder som en hobbybyggare kan använda är nitning och silverlödning. De lodsorter som används inom VVS får under inga omständigheter användas vid ett pannbygge. Svetsning får anses som en proffsmetod då både materialcertifikat och intyg på svetsarens kompetens skall följa en sådan panna. En kopparpanna blir ganska dyr p g a priset på ingående material, men med en välbyggd sådan behöver man knappast oroa sig för att den inte skall vara duglig för användning.

Att välja stål för pannbygget medför att kostnaderna för pannan blir lägre än för motsvarande kopparpanna. En nackdel som stål har, är att det rostar. Därför får man räkna med en kortare livslängd på en stålpanna. Denna rostar även när den inte används och är tömd på vatten. Genom att förvara pannan varmt och torrt, eventuellt även ha den ventilerad med torr luft eller ha en el-patron i fyrboxen som håller fukten borta, kan man förlänga livslängden. Tyvärr går det inte att förhindra rostning, endast påverka hur snabbt det rostar. Svetsfogarna är de ställen där rostningen förmodligen kommer att vara störst. Svetsfogarnas kvalitet är nog det som påverkar pannas livslängd mest.

Oavsett vilket materialval som görs, måste pannan var hållfasthetsberäknad. Enklaste sättet är att skaffa sig ritningar på någon panna som redan är hållfasthetsberäknad. Skall man bygga sin egen konstruktion får man även göra alla erforderliga beräkningar.

Kontroll och provning.

Det skiljer sig något i rutinerna mellan koppar- och stålpanna.

Vid första provningen provtrycks både koppar- och stålpannan till dubbla arbetstrycket och vid den efterföljande provningen med 1,5 ggr arbetstrycket (1,25 ggr gäller i flera stater i Amerika och Australien. (redaktörens anmärkning)). ➔

Stålpannan skall en gång per år inspekteras invändigt. Alla stagbultar, rundpanna, gavlar etc. skall synas för att se så att ingen rostning som äventyrar hållfastheten har uppkommit. För att utföra sådan noggrann inspektion fodras det fiberoptik för att kunna se alla skrymslen. Ärligen skall även provtryckning ske.

Kopparpannan behöver endast provtryckas vartannat år. Alltså ingen invändig inspektion är nödvändig. Det pågår diskussion i England om att förlänga provningsintervallet för kopparpannor under förutsättning att drifttiden journalförs.

Med minst samma intervaller som provtryckningen skall funktionsprov göras. Jag anser att det är klokt att starta varje säsong med ett funktionsprov. Vid detta prov kontrolleras att all utrustning som finns på pannan är riktig och fungerar som den skall.

All kontroll och provning skall journalföras.

Karl-Gustav Ryberg.

TRYCKPROVNINGAR AV ÅNGPANNOR

Angående ångpanntester (tryckprovningar) har jag läst följande intressanta kommentarer på LiveSteamers diskussionslista på internätet.

Varför skall vi som förening ge oss på att prova ångpannor inom vårt verksamhetsområde?

Jo för att om en olycka inträffar har vi ju i alla fall visat vårt ansvarstagande.

Förmodligen är det så att om föreningen inte genomfört en godkänd provtryckningsskontroll och en olycka skulle inträffa kommer advokaterna att påvisa att föreningen inte har visat sitt ansvarstagande.

Däremot är det bättre om vi låter vederbörande lokägare genomföra kontrollen inför föreningens "besiktningsmän" dvs exempelvis betrodda medlemmar eller någon i styrelsen. Då ligger det på lokägarens ansvar att bevisa att adekvat provning genomförts.

I ärlighetens namn ligger i detta att ingen vid sina sinnens fulla bruk skall behöva certifiera någon annans ångpanna eftersom det skulle rendera certifieraren det fulla ansvaret för ångpannans säkerhet och därmed även ett juridiskt ansvar för uppkomna skador.

Att bevittna att en vederbörlig provning har genomförts, stärker den provande medlemmen (lokägaren) men lägger inte ansvaret på den bevittnande (eventuellt speciellt utsedde) föreningsmedlemmen. Se det här som ett förslag att diskutera i framtiden

Göran Rosén

Här säljer man amerikanska loktillbehör samt hela byggsatser.

<http://www.livesteam.com/>

<http://www.locoparts.net>