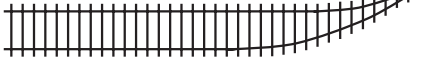


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FÖRSTASIDA

Nu sitter jag vid tangentbordet och skall skriva om den gångna säsongen.

Sedan senast har vi haft Ångdagarna. Årets stora ångfest för oss BMÅS-are. Men innan det går att ha fest är det oftast en del jobb som skall utföras. Så var det även för oss i år. Bangården på Sandlid C skulle rustas upp med slipersbyte på all fyra spåren. Arbetet startade som planerat den 22/7 och var klart efter något mer än en veckas hårt arbete. Alla perrong-plattor togs bort och alla spårlängder mellan växlarna lyftes upp och transporterades undan för att senare få nya syllar fastspikade. Den gamla makadammen skrapades ihop med hjälp av dumpern och rätt nivå för de spårländerna med nya syllar vägdes av med hjälp av avvägningsinstrument. Den sysslan stod Staffan för det mesta för. När underlaget var klart för spårläggning vidtogs spikning av syllar och jobbet med att placera tillbaks spårländerna på sina "gamla" ställen. När spåren var på plats igen fylldes ny makadam på och spåren justerades in i rätt nivå och sidojusterades. Och så tillbaks med alla perrongplattorna. Nu har vi åter igen en bangård med horisontalt spårläge. Innan Ångdagarna hanns det även med att klä tunnelns insida med panel för att få slätare sidor som inte går att fastna i för små barnfingrar bland annat. Under Ångdagarna kördes det mycket ånglok både under lördagen och under söndagen.

Årets höjdpunkt var nog ändå säsongsavslutningen i september då vi hade Holländskt besök. Redan på fredag vid tretiden var ångan uppe hos våra gästande ånglok. Under lördagen slutade inte våra gäster att köra förrän klockan elva på kvällen. Att få köra ånglok i en mörk skog är mycket exklusivt. Mer om deras besök kan läsas på annan plats.

Vi deltog på Nostalgimässan den 1 oktober med en presentation av vår förening. Temat var denna gång *En järnväg med 7 1/4"-spårvidd*. En bildutställning med bilder från byggandet av banan och ett bildspel från sommarens arbete på Sandlid C.

forts sidan 2...

...forts från sidan 1

På spårstumpen som tillhör vår monter visades den hydrauliska stoppmaskin som Gunnar och Bengt byggt. De besökare som var insatta i spårunderhåll förvånades över att det fanns den sortens maskiner för så smal spårvidd. En riktig järnväg behöver självklart ha bra maskiner för ett rationellt banunderhåll.

Tack alla som gjort en insats, liten som stor, det är det som vi gör tillsammans som blir resultatet. Säsongens resultat innehåller flera pluss-tecken och stjärnor.

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

KLIPPT FRÅN FÖREGÅENDE NUMMER NU FÖR FÖRSTA GÅNGEN PÅ BILD I DENNA TIDSKRIFT

För att det skall vara fint vid trafikdagarna behöver gräset på ängen klippas emellanåt. Söndagen den 2/7 var jag och klippte ängen. Efter att det var gjort tog jag mig en promenad runt banan för att se så allt var i sin ordning. När jag var vid Brittensbro såg jag att det blänkte i något som såg ut som en bilruta. Efter ytterligare några steg såg jag att det stod en Chrysler Voyager på järnvägsbanken efter Rustansberg. Hur i hela... har den hamnat där?

K-G R



Foto: Gustav Mitlöhner

MEDLEMSSKAP FÖR ÅR 2007

- § 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att bibehålla medlemsavgiften för år 2007. Således gäller att enskild medlem betalar SEK 120:– med ett tillägg för övrigt familjemedlemskap, i de fall dylikt önskas, av SEK 60:–.

Avgiften torde snarast insättas på plusgirokonto nr 13 09 55 – 8.

REPORTAGE FRÅN RUSTANBERG

Den välkände och aktade och långsamt åldrande patronen från Rustansberg, som sedan flera år lagt ner verksamheten vid Rustansbergs Ångsåg för att s.m.s. ta det lite lugnare, har nu inköpt en större herrgård mellan Borås och Göteborg, där han och hans hustru Anna njuter sitt otium efter ett långt och slitsamt arbetsliv. De båda sitter framför den magnifika brasan, patron iklädd rökrock av bästa kvalitet och tjocka ljuvliga morgontofflor. Patron sitter i sin utsökta engelska skinnfåtölj med fotpall och på barbordet intill har han alltid en rejäl grogg att smutta på. Han söker efter gamla kära minnen från utlandsresor med annat sköj. Detta är patrons vardagsliv sen nedläggningen av sågverket.

Dagar och år går och patron har som så många andra fått känna av en del ålderskrämpor, mest till omfånget och därmed även besvär med minskad rörlighet. För övrigt är han pigg till sinnet även om visst intresse samt viriliteten avtar alltmer.

Men så om morgonen den 27 januari 2006 när morgonkaffet avnjöts och smakade som bäst, meddelas över radionyheter att Skånska och Piab skall börja samarbeta för att kunna sänka byggkostnaden med HELA 30 %, allt enligt bilindustriernas metod.

Det goda morgonkaffet gick direkt i vrångstrupen och patron i taket, så att kaffe sprutade över hela bordet (berättaren förtäljer icke hurusom ytterligare vätskor eventuellt även lämnade patron).

Som den minnesgode läsaren kanske minns har patron sedan 1999 (se Bmås-Nytt Nr 3 1999) erhållit patent på modulhus – en satsning som tyvärr på ett fiaskoartat sätt gick käpprätt åt skogen. Emellertid kastar sig patron på telefonen till byggherrarna Anuzon o Son samt till sina tidigare advokater, som hals över huvud kallas till rikets andra stad Gbg där ett sammanträffande skall ske på hemligt ställe.

Patron ringer även sin numera pensionerade polis Nathanael Pysong för att be honom att möta upp på flygplatsen för att freda delegationen från närgångna frågor från den allmänna pressen m fl.

Då polisman N. Pysong i hastigheten glömmer att han numera är pensionerad tar han sig i all hast till polishuset och lägger beslag på sin gamla stålspringare Nimbusraketen och beger sig ut på vägarna för s k pensionerad tjänsteutövning.

Tjänstgörande del av ordningsmakten noterar att Nimbusraketen försvinner i ett kombinerat damm- och oljeröksmoln. Han skriver genast en anmälan om stöld, men när gamla änkefru Pilkséns dotter tämligen snart kunde meddela vem tjuven var kunde anmälan genast ta den rätta vägen till papperskorgen.

Joo, nu kan veta, var det slut med friden för patron. Rökrock, tofflor och annat njutbart för all världens väg och medelst taxi för patron till Gbg för ett sammanträffande på patrons gamla stamhotell, där i skrivande stund hemliga överläggningar med Skånska och Piab sätter P för ytterligare information.

INFO FRÅN JOHAN KRESSER

Söndagen den 28 maj.

Årets första trafikdag, tillika Mors Dag, var kylig och utan sol, men också lämpligt nog utan regn.

316 påbyltade resande fyllde vagnarna på premiärdagen. Sandared och Norge var representerade.

20 tågvängingar enligt följande:

Orenstein&Koppel	7 avgångar varav	Roland 6	Gunnar 1	
Britannia	5	Göran 2	Gunnar 2	Henrik 1
W Shakespeare	5	Bengt 5		
K 14	3	Thomas 2	Henrik 1	

Söndagen den 11 juni.

Var det kyligt på premiärdagen, så var det desto varmare andra trafikdagen. I skuggan var det +25° och i solen verkligen hett! Resande kom från t ex Fristad, Gislaved, Laholm. Till och med berlinare föredrog det betydligt lugnare Borås före VM-fotbollens hetluft. Rolles OK-lok rörde dem nästan till tårar av glädje!

325 resande åkte i våra luftkonditionerade vagnar.

18 tågvängingar enligt följande:

Britannia	8 avgångar varav	Pär 6	Göran 2	
Orenstein&Koppel	7	Roland 5	Gunnar 2	
Pigge & G	3	Simon, Kristoffer och Martin	1 gång var	

Söndagen den 9 juli.

Juli månads trafikdag fick tack vare Borås Tidnings artikel den 3 juli om den stulna parkerade bilen extra intresse från allmänhetens sida. Frågorna haglade om den var kvar, hur den hade körts osv. Jag besvarade frågorna så gott jag kunde och beskrev vägen till "Chryslers kurva" där bilen redan var bärgad. Endast spår efter den fanns kvar i terrängen.

I det goda sommarvädret uppstod efterhand en lång kö av åksugna Boråsare, Svenljungabor, Ulricehamnare och andra. Grannlandet Norge var representerat av bergensare.

En far och son var utrustade med fina skärmmössor, broderade med Pappa respektive Lillebror av den händiga mamman – en trevlig grej (?).

487 resande åkte denna dag, den 9 juli, med de tre ångloken.

28 tågavgångar enligt följande:

Orenstein&Koppel	11 avgångar varav	Roland 8	Gunnar 3
Britannia	9	Pär 6	Göran 3
W. Shakespeare	8	Bengt 8	

Ångdagen den 6 augusti.

Våra öppna personvagnar blev mycket uppskattade av passagerarna denna heta sommar dag med 27,5° C i skuggan. Jag hade upplyst dem vid biljettköpet att vi använde luftkonditionerade vagnar och att vi inte tog extra betalt härför, vilket hörbart glädde de resande. Fartvinden fläktar så skönt...!

Hela 472 personer avstod från svankande bad, antingen de kom från t ex Borås, Kiel, Tidaholm, Kroatien eller Frankrike.

28 tågavgångar fördelade på fyra ånglok enligt följande:

Britannia	9 avgångar varav	Pär 6	Björn 2	Roland 1
Orenstein&Koppel	8	Roland 4	Göran 2	Gunnar 2
W Shakespeare	7	Bengt 4	Anders 3	
K 14	4	Thomas 3	Henrik 1	

Söndagen den 3 september

Årets sista trafikdag, drabbades vi av ett regnoväder. Trots detta kom inte mindre än 369 åksugna, iförda praktiska regnkläder. De fick bekanta sig med gästande holländare och deras lok, Klorus och H3s. Detta lok finns att beskåda i Borås Tidnings artikel ”Loket fick folk att trotsa regn” av Pelle Boersma, måndagen den 4 september å sidan 4.

Vi hade långväga besökare från t ex Göteborg, Stenungsund, Hallstahammar (*en gång med allsvenskt fotbollslag?!), Fristad och Tuve.*

24 tågavgångar enligt följande:

Britannia	7 avgångar varav	Pär 6	Göran 1
Orenstein&Koppel	6	Roland 6 (4 dubbelkopplat med Klorus)	
W Shakespeare	6	Bengt 4	Anders 1
H3s	5	Holländare 5	Holländare 1

För året 2006 var det 2 423 resande mot blygsamma 1 900 föregående år.

Stort Tack till årets alla medverkande i trafiken från

*Johan Kresser,
med 23 säsonger som biljettförsäljare*

MÄSSAN I SINSHEIM 2006

De senaste 10 åren har i Sinsheim i Tyskland en mäs­sa och träff arrangerats för oss entusiaster och älskare av allt i modell inom ånga och motorer. Mässan är alltid i mitten på januari. Den beskrivs som ”Världens största träff inomhus för ånga i modell”. På tyska heter mässan *Echtdampf Hallentreffen*. Förutom modeller av stationära ångmaskiner och motorer så visas lokomobiler, ångbåtar och järnvägsfordon i en massa olika skalor. För mig var det femte gången men det var första gången vi var nästan 20 personer som reste ner med flyg/hyrbil i tre olika grupper som sedan sammanstrålade på hotell Paladin i Wiesloch som ligger ca 15 minuter från mässan med bil.

För personer med intresse för järnvägar inom Live Steam så är det väl tillgodosett på mässan. Inom vårt intresseområde så har man i hall 3 anlagt en ca 1,5 km lång bana med både 7 ¼” och 5” spårvidd. Till banan finns även stallplatser för ca 70-talet fordon som servas av en spårtravers. Det är ett företag som heter *Malu-Bahn* som äger spåret samt de lok och vagnar som betjänar de betalande resenärerna. De har 3–4 ånglok ständigt i tjänst och varje tåg har plats för 40–50 resenärer. I denna hall hade även föreningen *The 7 ¼” Gauge Society* sin monter. Förutom en massa info och bilder visade de även några vagnar, boggier, betongslipers och tre ånglok. Pampigast var 2–10–0 *Evening Star*. Loket var byggt av en känd byggare i England (som jag inte kommer ihåg namnet på...sic?) men ägs numera av Mario Henzi i Schweiz.

I hall 1 och 2 så har man anlagt en 5”-bana som har totalt ca 4,5 km spår varav ca 2,3 km ligger i huvudspår. Banan slingrar sig fram och tillbaka genom hall 1 för att sedan gå in i hall 2 och gå runt den enorma lokstationen med plats för närmare 300 lok. De flesta lok drivs av ånga och resten är batterilok. Inga lok får av förståeliga skäl ha förbränningsmotorer inomhus. Variationen på litteror och förebilder är enorm. Man kan bara häpna över hur väl många detaljerar sina maskiner och vagnar, något som väl tillgodoses via några tyska leverantörer. En udda och rolig grej var att en hade byggt ett modernt tyskt ellok i modell av Lego! Loket var fullt fungerande och var igång under hela mässan.

I hallarna 4 och 5 fanns det banor i spår 1 och 0. Men dessutom var det packat med leverantörer till vår hobby, av alla de slag. Från kompletta lok via byggsatser, komponenter och material till svarvar och fräsar samt elektroniska fartreglage. I hall 4 fanns det dessutom en bassäng på ca 20 meter i diameter där ångbåtar i modell visades i drift.

En av de viktigaste bitarna med en träff och mäs­sa av detta slag är ändå den sociala biten — att resa i grupp med kompisar och möta likasinnade från andra länder. Vi var rätt många som passade på att möta gamla bekanta och stifta nya kontakter. På lördagskvällen samlades vi på vårt hotell för att äta middag tillsammans för att därefter



likt ”storfiskarn” ljuga om dagens intryck över en (eller flera) öl i baren.

Trots framgången med mässan som besöktes av mer än 30 000 personer under tre dagar, så är dess framtid osäker. Detta på grund av att oenigheter mellan arrangören och mässlokalernas ägare föreligger. Det är emellertid klart att mässan är tryggad även nästa år. Då arrangeras den för 11:e gången den 12—14 januari. Mitt råd är att alla ni, som ännu inte har förstått hur stort detta är, skall passa på och besöka mässan innan den kanske läggs ner!

Torbjörn Gustafsson

DET KOM EN GÅNG ETT MAJL TILL REDAKTÖRN

Jo, tyvärr är det så att man ibland blir tvungen att fylla ut tomrummen.

Godafton unge man!

Ur DN i torsdag apropå Gåsblendarens travestering på Karlfeldts dikt:

”Nu är den stolta vår utsprungen, den vår de svage kalla höst”.

”Nu är den stolta gås utsprungen, den gås de svage Kalle Anka”.

En läsare påminner om den gång Gåsblendaren inte kunde utges förrän till Lucia och redaktionen konstaterade att det inte är så stor skillnad på en gås och en lucia — bortsett från det förhållandet att om man håller vatten på dem slocknar lucian.

Bättre att gå på hal is och ha det glatt, än att gå i lera och sörja.

Yours / Sir Snake TF 3947

KÄRA VÄNNER I BMÅS

Det har nu gått mer än en månad sedan vi var på besök hos er i BMÅS och vi drömmer oss fortfarande tillbaka till vårt besök. Vi hittar inga ord (speciellt inte på svenska — tyvärr) för att kunna uttrycka vår uppskattning av er gästfrihet och alla de ansträngningar ni gjort för att arrangera den bästa veckan vi någonsin haft. Vi har ju sedan ganska länge haft kontakt med både Jan (Söderlund) och Rolle (Birath-Pettersson) och har hört att de vid tillfälle har visat en del DVD-filmer från *Dutch steam model engineering*. Trots detta var vi ju bara främlingar för de flesta av er. Men vid ankomsten till er bana fann vi oss bemötta som gamla goda vänner.

Som sagt ovan finns det inga ord i något som helst språk för att beskriva våra underbara upplevelser under vår vistelse på BMÅS. Hur som helst vill vi från botten av våra hjärtan tacka er alla för varje minut vi fick vara hos er.

Banan på BMÅS var den första som trafikerades av *NS 4014 (Dutch BJH3s)* på svensk mark. Det kändes himmelskt för både lok och byggare! Icke desto mindre har vi sex *Dutch model engineers* enats om att BMÅS är den vackraste banan i 7¼" som vi sett och alla medlemmar vi någonsin mött de mest vänliga.

Sandlidsbanan var den första där loket *NS 4014* slutligen fick låta sina ångstötar från de tre cylindrarna rulla ut över stigningen efter Sandlid C. Inte bara *NS 4014* befann sig i sitt rätta element utan även O&K (speciellt när den framfördes av Karl-Gustav!) tycktes trivas på banan. Alex ånglokomobil kom tyvärr inte riktigt till sin fördel på de något ojämna grusgångarna runt skogen. Vi uppskattade mycket söndagens trafik där vi fick köra i båda riktningarna samt byta och vända lok vid lokstationen. Detta är närmast som att på riktigt driva tågtrafik i verkligheten.



George med sitt lok *NS 4014 (H3s)* vid infarten till Rustansberg med ett blött och tungt tågset under söndagen.



Edgar Smallegange kommer in på Sandlid C med H3s.

John och Rolle med sina O&K-lokomotiv (Orenstein&Koppel), dubbelkopplade framför ett pråktigt vagnsset med resande under söndagen.



Det var emellertid inte endast banan som överraskade oss utan även vistelsen i ert fina klubbhus.

Vi hoppas att få kunna komma på besök snart igen och kanske kan vi även få se er hos oss i Holland. Ni är varmt välkomna!

Tack för allt!

George van Rooijen och Edgar Smallegange för:

Alexander Heijnsdijk

Tom Wagtho

Henk Stittelaar

John Phielix.

Foto från Holland / Översättning G. Rosén

ASYMMETRISKA KUGGPROFILER

De båda profilerna (sidorna) hos en kugge i ett kugghjul skiljer sig funktionellt åt i de flesta kugghjulsöverföringar. Belastningen på ena sidan av kuggen är signifikant högre eller utsatt för längre slitagetid än den andra sidan. Konstruktionen hos en asymmetrisk kuggprofil reflekterar denna funktionella olikhet.

Fördelar:

Avsikten med konstruktionen av en asymmetrisk kuggprofil är att förbättra funktionen hos den primära kuggsidan genom att försämrast funktionen av den sekundära sidan. Denna sida är normalt obelastad eller endast lätt belastad under relativt korta arbetsperioder.

Den förbättrade funktionen hos den primära kuggprofilen betyder:

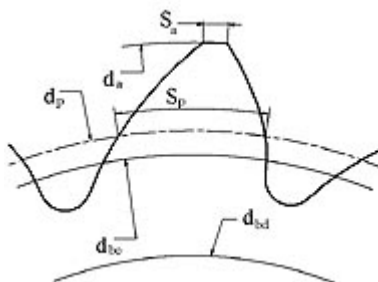
- Ökad lastkapacitet
- Reducerad vikt och storlek
- Reducerad ljudnivå
- Reducerade vibrationer

Graden av asymmetri och val av kuggprofiler för dessa kugghjul beror på den användning och det arbete som kugghjulen skall utföra. Asymmetriska profiler gör det möjligt att bemästra kuggarnas styvhet och belastning, genom att hålla en önskvärd tryckvinkel och kontaktförhållande på profilerna.

Tillämpningar:

Kugghjul med asymmetriska kuggprofiler skall övervägas för utväxlingar som fordrar extremt god funktion såsom t ex tillämpningar för rymden. De kan även användas vid massproduktion av utväxlingar där verktygskostnaden delas upp på flera enheter. Den mest lovande tillämpningen gäller kugghjul gjutna eller tillverkade i pulvermetall. Gjutna kugghjul fordrar speciella gjutformar och här ökas inte produktions- eller verktygskostnaderna nämnvärt vid övergång till asymmetriska profiler.

Att använda och konstruera asymmetriska kugghjul är lättare än med konventionella kugghjul. Asymmetriska kugghjul är inte begränsade av standardiserade verktyg med den konstruktion som detta därför medför.



BILDER FRÅN GÄVLE-JUBILÉET 2006



Tre pysande skönheter vid lokstallet.



Rolle med tre andra skönheter.



Old Smokey gör sitt bästa.



Björn med Rolles Orenstein&Koppel.



Vackra träskulpturer! Bättre blir det inte.



August i 1/8-dels skala med sin skapare Bengt Holmer.



Även redaktörn fick framföra O&K på banan i Gävle.

Samtliga bilder från Björn Bergman ©

VEM VAR LBSC ELLER LILLIAN LAWRENCE?

En rättfram, men talangfull, modellkonstruktör och modellbyggare.

LBSC var pseudonymen för Lillian ”Curly” Lawrence, som arbetade för London, Brighton and South Coast railway (**LBSC**).

Han sägs ha startat intresset att bygga små ånglokomotiv eftersom det, innan han skrev sin första artikel i *Model Engineer* i september 1924, inte fanns så många konstruktioner eller banor för sådana lokomotiv. Sedan han visat att många människor kunde bygga lok i dessa skalor ökade populariteten påtagligt och resten är som man säger historia.

Han avled vid mogen ålder år 1967 och han fortsatte att skriva artiklar för *ME* intill sin död.

Jag anser att Lillian Lawrence vittnesbörd till eftervärlden är att de flesta live steamers känner till honom även 39 år efter hans död och de flesta har även sett lokomotiv som är byggda efter hans konstruktioner.

Detta är verkligen något non plus ultra.

GR

GÄVLE-JUBILÉET 2006

Om någon vänlig själ skulle vilja skriva en rapport om händelserna i Gävle kommer jag gärna att publicera den i nästa nummer av BMÅS-NYTT:

Här hittar du intressanta tips på diverse tekniska lösningar:

<http://www.frets.com/FRETSPages/Machining/index.html>

<http://www.garvintools.com/mactool/mt103.htm>

<http://catalog.starrett.com/catalog/catalog/groups.asp?GroupID=144>

<http://www.saunalahti.fi/~animato/steam/>



EN RIKTIGT GOD JUL

och

ETT GOTT NYTT ÅR

tillönskas alla medlemmar!

