

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FJÄRDE FÖRSTASIDA FÖR I ÅR

Så är sommaren över utan att den riktigt blev av. Enligt almanackan har det varit en sommar, men inte med sådant väder som vi önskar oss. Statistikerna säger att det inte har varit ovanligt många regndagar, men att det i alla fall har regnat extremt stora mängder. Nog talat om vädret.

Hösten har varit en intensiv tid med många järnvägsarrangemang där jag deltagit som BMÅS representant.

Söndagen den 19 augusti firades *Södra Bohusbanans 100-årsjubileum* med intensiv tågtrafik med ”gammeltåg”. *Bergslagens Järnvägssällskap* körde 5 enkelturer, 2 st Göteborg–Uddevalla och 3 st Uddevalla–Göteborg. Fyra av dessa drogs av ånglok och en tur Uddevalla–Göteborg drogs av ett Du-lok. Vid så gott som alla stationer längs banan hade ortens hembygdsförening något arrangemang. Eftersom jag bor i Ytterby stationshus tillfrågades jag om BMÅS ville ordna något i samband med firandet. Jag ordnade en 7¼” spårstump som barnen kunde provåka med en dressin som jag har byggt. Att låta barnen få prova att åka på dressinen var en klar succé. Det var kö så gott som hela dagen. Jag visade även den film som Björn Bergman har gjort om BMÅS.

Helgen efter vår sista trafikdag för säsongen deltog vi i ett *Juniortåg-arrangemang* i samband med *Fredrikhamns Skans Dagar* i Hisings Backa. *BJs* körde tåg de dagarna på industrispåret och *Spår och Tåg i Väst* höll till i konferensvagnen som stod kvar vid tillfarten till skansen. *Fredrikhamns Skans* är en befästningsanläggning, som ligger vid Göta Älvstranden på ca fem minuters gångavstånd från mitt jobb. Skansen härrör från 1600-talet, när gränsen mellan Danmark och Sverige låg där. Dessa två dagar var ett genrep inför helgen 29–30 september då *Halmstad-Nässjö Järnväg* skulle fira sitt 125-årsjubileum.

Deltagandet i *HNJs* 125-års jubileum började för min del redan på fredagen den 28 september strax efter lunchtid. Då befann jag mig på *BJs* tjänstetåg från Göteborg/Lärje

v.g.v.

mot Landeryd via Halmstad. Det var ett gigantiskt tåg med 23 vagnar dragna av två ånglok (E2 och B3) och med ett ellok (Du) närmast vagnarna, på så sätt fick vi både ljus och värme. Två multipplekopplade T21 sköt på längst bak. Ett tåg, som på några meter när var 600 m långt. I ca 70 km/t gick nu färden mot Halmstad medan alla ombord satte sig i restaurangvagnen för att äta lunch. Vi fick göra flera smörjstopp för ångloken innan vi var framme i Halmstad där Jonas Amoson anslöt till gänget. Efter att elloket växlat undan och vändning av ångloken var avklarad fylldes dessa på med bortåt 20 m³ vatten. Sedan startade den sista etappen genom Hallands mörka skogar strax efter sju på kvällen. Medan vårt tåg stretade på i motluten åt vi middag.

Under de ca 6 milen till Landeryd stiger landskapet bortåt 120 m. Med de två T21-loken längst fram och de båda ångloken som påskjut hade man ett tufft jobb i lövhalkan. När det gick som långsammast var farten inte mer än 10 km/t. I Landeryd diskuterade mottagningskommittén vilket tåg som skulle komma först, Krösatåget från Värnamo eller vi från Halmstad. De flesta trodde nog att Krösatåget skulle behöva invänta oss, men dessa gissningar kom på skam när vi stod vid infarten en god stund innan mötande tåg och kunde växla in på ett av bangårdens långa spår. Under de två regniga dagarna kom många besökare till vårt Juniortåg-arrangemang.

Vid återkomsten till Göteborg en stund efter midnatt mot måndagen fick vi uppleva effekten av ett inte så ovanligt tilltag. Koppartjuvar hade klippt av och stulit ledningar längs järnvägen. Vi kunde inte gå direkt till Lärje utan fick träckla oss via Bohusbanan mot Sävenäs och därefter till Lärje. Detta tog en god stund och först klockan fyra om morgonen var jag hemma och kunde sova i egen säng.

Helgen innan var jag i England och besökte då tillsammans med Britta och hennes barnbarn, *Kent & East Sussex Railway* och deras *Day out with Thomas*. Alla barn i England har läst om *Thomas och hans vänner*, så ett sådant arrangemang lockar massor av barnfamiljer. **Tåg är trevligt.**

En PDF-fil med bilder från ovanstående tågutflykter finns tillgänglig på vår hemsida bland övriga Bmås-Nytt tidningar.

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



På lördag kväll kördes ett tjänstetåg med B3 130.
Lärje - Öxnared - Uddevalla.
Foto: Peter Berggren



E2 133 får vatten i Stenungsund.
Foto: Affe Rosén

Med benäget bistånd från BJs gm KGR.

BILDER FRÅN K-G RYBERGS INLEDNING



Spårstumpen med barn och dressin.



Fredrikhamns Skans.



*Tore Koren i konferensvagnen
vid Spår och Tåg i Väst.*



*På väg ut mot Landeryd med
två ånglok och en Du i
dragposition av tåget.*



E2 133 på vändskivan i Landeryd.



*Dagen med Thomas
och hans vänner.*

Foto: K-G Ryberg

EPISODER MED JÄRNVÄGSANKNYTNING

En kille skulle prova att hoppa fallskärm från riktigt hög höjd.

Cessnan flög så högt den kunde, då hoppar killen ut, han faller nedåt men får inte fallskärmen att veckla ut sig, han kämpar med olika tåtar men störtar allt fortare mot marken och han ser då en annan kille komma flygande uppåt??!?

Fallskärmshopparen skriker desperat åt honom, VETDUNÅGOTOMFALLSKÄRMAR?

NÄÄ! skriker killen som är på väg uppåt, VETDUNÅGOTOMLIVESTEAM-PANNOR?

Två par besökte en museibana i England. De var där för att just denna dag skulle en 10-kopplad Evening Star 9F vara dragkraft, de lokkunniga männen diskuterade lokets olika utföranden bl a annat så nämndes att loket hade två *Blind Drivers*, dvs att mittenaxelns hjul var flänslösa för att klara att gå i snäva kurvor. Kvinnosällskapet stod på avstånd och noterade förstrött sina upphetsade entusiastiska män.

Paren tog plats i en kupé och väntade på avgång, kvinnorna kom fram med en fundering om hur många personer det är i lokhytten under körning.

Två stycken så klart, visste männen!

Kvinnorna kom ihåg männens påpekande om något med två *Blind Drivers*, så de frågade oroligt om det är lämpligt att åka med det här tåget om det framförs av bara två blinda förare i hytten, även om tåget ändå följer rälsen?

Stationen med ett mötesspår och ett lastspår ligger i sommarhettan ute på slättlandet.

Ett åskväder närmar sig och åskmolnen har samma färg som brospannet över ån.

Stinsen hör åskmuller i fjärran, det ska bli skönt med ett förlösande regn, som kan ge lite svalka till natten.

Stinsen väntar att ge det ankommande blandade tåget från andra hållet, *passera signal*, då inga på- eller avstigande skall finnas.

Så hörs lokvisslan långt bort, nu syns loket, ingen ånga skönjes från skorstenen pga hettan, stinsen höjer sin grönvita spade, noterar en vit tuss från ångvisslan på lokets tak, sedan hörs kvitteringssignalen. Nu kommer en helvetes åksmäll från bron, tryckvågen blåser till i byxbenen, stinsen vänder sig om och ser en enorm klotblixtn komma fräsande och blixtrande på rälsen mot det annalkande tåget. Han kastar spaden, rusar

mot växelstället, lägger om växeln framför klotblixten så den far in på mötesspåret och sedan in på lastspåret. Turligt nog hade han glömt att lägga om den växeln efter dagens vagnhämtning. Klotblixten rusar emot stoppbocken där den följer de böjda skenorna upp i luften och exploderar med en fräsande smäll. Tåget är nu inne vid stationshuset, stinsen slänger tillbaks växeln så tåget kan passera, utan missöde.

Lokpersonalen såg händelseförloppet, som gick så snabbt att lokföraren inte ens kom sig för att börja bromsa, de förstod varför stinsen var likblek i ansiktet trots värmen. och hälsningshonnören var nästintill obefintlig!

Skrönor från eder ordförande

BENGAN JANSSONS VISDOMSORD

Här är några tips om hur du får ditt modellånglok att maskinellt fungera perfekt genom att göra en reglering av maskineriet. Denna noggranna reglering skall alltid utföras vid nybygge eller om man är missbelåten med gången på sitt redan färdiga lok (t.ex. om loket haltar i gången vid fram eller backgång).

Utförs maskinregleringen enligt nedanstående beskrivning, så kommer du att få ett lok som går perfekt. Ställ kulissbågarna i mittenläge, utan att excenterstängerna är kopplade. (Mittenläge på kulissbågarna är när man kan föra slidstängerna upp och ner utan att slidstängerna rör sig i längdled). Ställ slidstängerna på mitten och rulla loket och kontrollera att sliderna rör sig lika åt båda håll, om så ej är fallet, justera sliden på slidstången till rätt läge. Sliden rör sig med hjälp av försprångsstången. Montera de provisoriska excenterstängerna, tillverkade som vantskruvar så att man kan justera längden. Observera att man aldrig skall tillverka excenterstänger innan man har provat ut längden, därför att det smyger in måttfel vid tillverkningen av loket. Justera längden efter ritningen och lägg ut full fyllning och kontrollera att sliden rör sig lika långt åt båda håll. Om så ej är fallet, justera längden på den provisoriska excentersången till rätt längd. Tillverka de riktiga excenterstängerna efter de erhållna måtten. Nu får du ett lok som går perfekt.

Bengt Jansson



Challengerbygge i USA.

*Hjulsällningen är
4-6-6-4 för loket och
tendem i förgrunden har
fem fasta axlar och en
boggie med två axlar.*

PROTOKOLL FÖRT VID FÖRENINGSMÖTE I BMÅS ÅNGDAGEN DEN 4:E AUGUSTI 2007

Mötesplats: Vändskivan vid Sandlid Centralstation.

Närvarande: 29 medlemmar.

- § 1. Ordföranden Karl-Gustav Ryberg (KGR) öppnade mötet.
- § 2. KGR hade nöjet att överrätta sällskapets hedersnål till Sören Lundvall och Olle Walseth. Ej med på mötet, men förtjänt av en hedersnål var Staffan Nordström.
- §3. KGR redogjorde för under sommaren utförda arbeten:
- a) Begagnat taktegel har lyfts ner från en tvåvåningsvilla i Göteborg och transporterats till vår klubbstuga.
 - b) Utefter sträckan Rustansberg – Brittensbro har syllarna bytts.
 - c) Gångstigarna har förbättrats med grus.
 - d) Signalsystemet skall byggas ut och förbättras. Schaktning för kablage samt montering av isolerskarvar har påbörjats.
- §4. Göran Rosén informerade om ångdagskvällens begivenheter.
- §5. Övriga frågor. KGR hade noterat att vid högtrafik utgör Rustansberg en flaskhals och föreslog därför byggandet av ett tredje spår. Mötet gillade förslaget.
- §6. KGR tackade för visat intresse och avslutade mötet.

Vid pennan,

Staffan Engström, sekreterare

Justerat,

Karl-Gustav Ryberg, ordförande



*Vacker bild från vårt klubbhus — snart är vi där igen och sen blir det vår.
Foto: Gustav Mithlöhner.*

UNDERHÅLLSARBETE VID BMÅS

Här kommer några spridda bilder från vår bana under säsongen 2007.



*Ballastopning efter
sommarens solkurvor.*



*Utan betald rälskatt blir man lyft från
banan av Anderssons kran.*



*Tre gubbar under
ensild kontemplation.*



*Bekymrade och allvarliga miner vid
vändskivmötet under*



Omväxlande arbete för två av dem.

Foto: Göran Rosén



Pratglada gynnare vid lokstallet.

SVETSA HJUL TILL LOK OCH VAGNAR

Kan man bygga hjulen av ståldelar som svetsas samman till ett hjul – tanken slog mig när jag undersökte var jag kunde hitta hjul till mitt Lessebo-projekt.

Loket har två olika hjul typer, främre boggin har innanliggande ramar och bakre ramen har hjulen på insidan och enbart vevtapparna på utsidan av ramen. Första kollen blev ganska dyrt p.g.a. frakterna och besvärligt att hitta bland tillverkarna i England och Tyskland.

Om man skulle tillverka gjutformar och få hjulen gjutna i Sverige, så kollade jag lite hur det var med gjuterier. Prismässigt kom jag då fram till att det var samma peng som att köpa från England eller Tyskland inklusive frakter.

Jag tänkte även krympa på lösa hjulringar eftersom jag kör ganska flitigt med mina grejor och det är ju faktiskt stålräls på dom övriga banorna jag trafikerar. Jag har kontrollmätt O&K loket efter ca 2 års körning med gjutna hjul innan bytet till stålhjul inför säsongen 2007.

Slitaget var mycket litet, men jag väljer ändå att ha stålring om jag använder gjutna hjulämnena.



Bild 1

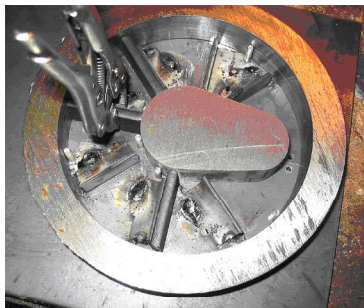


Bild 2

Tillverkningen startade med att svetsa samman vevtappscentrum, som jag fräste till önskad form och sedan kapade upp i lagom breda bitar. *Bild 1*.

Det går säkert att fräsa fram ur en massiv bit eller liknande.

Nästa steg blev till att tillverka en svetsmall med hållare för ytterbanan, vilken jag enbart svarvade ur på insidan. *Bild 2*.

Kapa även till ekrarna i dess olika längder. Där kan man om man vill fräsa dom lite koniska som dom är på de gjutna hjulen.



Bild 3

Efter svetsning (Elsvetsning är att föredra – använd ej migsvets) se *Bild 3*. Hetta även upp hjulet med gassvets eller liknande, så att materialet blir avspänt och inga spänningar kvarstår efter svetsningen.

Sen är det bara att böja slipa, fräsa, svarva och blåstra till önskad finish.



Detta är hjulen och vevtapparna till Lessebo.

Hjulen till O&K-loket har använts under hela säsongen 2007 och fungerat väldigt bra. Detta är inget nytt, men det skadar inte att visa hur man kan tillverka hjul till lok och vagnar på ett enkelt sätt och inte så dyrt heller, bara "lite" arbete, lycka till.

Roland B. Pettersson / ROLLE

Alla foton © Roland Birath. Pettersson



O&K-loket med sina svetsade hjul.

GASOLBRÄNNARE TILL BRIDGET

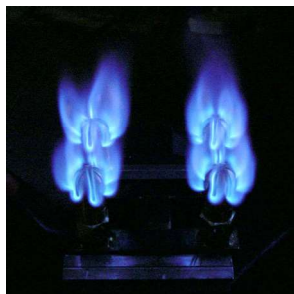
Första försöket med gasolbrännaren från Loco Parts med förgreningsrör från Härna. Snart skall det provköras i jigg med vatten i pannan.



Gasbrännaren på full effekt – "ganska varmt".



Låg effekt.



Full effekt i nattens mörker.

Konstruktion och foto: Sir George OBV

NÅGRA BILDER FRÅN MUNKTORPSBANAN



Björn och semaforen.
Foto Rolle.



Rökfylld tunnelpassage.
Foto Rolle.

ÅNGDAGARNA

Rapport från förberedelser inför Ångdagarna och bespisningen under lördagskvällen.

Eftersom tidigare bokningsarrangemang vid ett flertal tillfällen totalt fallerade på grund av brist på telefonkontakter föreslog jag att man kunde ringa mig eftersom jag å mina båda telefonnummer nästintill alltid var kontaktbar.

Styrelsen beslutade sålunda sent omsider att låta undertecknad vara kontaktman eftersom ingen har svarat på tidigare angivet telefonnummer.

Resultatet av detta blev att förutvarande ansvariga totalt avsåg sig allt framtida deltagande i sällskapets verksamhet enligt muntligt meddelande till K-G Ryberg.

Efter flera diskussioner med min hustru under våren kom ett förslag fram om att låta ett cateringföretag providera ett antal brickor med kallskuret kött, frukt, ost samt bröd. Hustrun med min blygsamma hjälp bakade ett antal s.k. ”kladdkakor” som serverades med ”grispad vädde” tillsammans med kaffet.



Foto: Sören Lundvall.

Tack vare alla hjälpsamma krafter från närvarande medlemmar ordnades allt till det bästa och vi fick en god kväll tillsammans där alla hjälptes åt med allt vad som behövde göras.

Detta visar att en god ångdagsmiddag går att genomföra om man bara lägger manken till. Vilket jag gärna skulle vilja visa eftersom jag plötsligt blev satt i ansvarssituation.

Jag vill mycket gärna tacka alla deltagande medlemmar för visat arbete när det gäller tältarbete, bordsplacering för utställning samt för middag. Alla vänner som ställde upp och städade upp efter maten och nattkörningen senare på natten.

När jag i husbilen vaknade på söndagens ”morgon ~07.00” och efter frukost, kom ut på plan 09.00, var allt städad och fint och sällskapets deltagare var ånyo redo för en arbetsam dag i bangården för att transportera presumtiva resenärer runt vår bana.

Ännu en fantastisk dag i vårt sällskaps historia!

Tack alla Ni som deltog för att göra detta möjligt!

Göran Rosén

UNGDOMSREKORD PÅ SANDLIDSBANAN

Lille Gustav Sandgren var endast 6 dagar gammal då han för första gången åkte specialtåg på vår bana. Detta hände sig om lördagen den 4 augusti innevarande år.

Loket var naturligtvis Britannia 70000 och stolt lokförare var undertecknad, tillika morfar. Den lille fick inga men av den vådliga färden, utan kommer snarast att ansöka om medlemskap i Sällskapet samt utbildning till lokförare.



Sir George OBV

MARGARETAS KLADDKAKA

serverad vid Ångdagens kvällsliga begivenheter

På *allmän* begäran från flertalet medlemmar, publicerar vi här receptet till kakan som serverades till kaffet efter maten på ångdagen den 4 augusti.

Följande ingredienser ger 5 st kakor att hållas i 5 aluminiumformar om 14 dl vardera.

1 kg smör – 1,5 liter strösocker – 10 ägg – 1,5 tsk vaniljsocker – 0,5 tsk salt – 3 dl kakaopulver – 7,5 dl vetemjöl.

Smöra och mjöla formarna. Smält smöret i en **stor** kastrull. Vispa i sockret tills det är löst i smöret. Vispa i ett ägg i sänder. Blanda i de torra ingredienserna. Håll smeten jämnt fördelad i de fem formarna. Grädda i ugnen i 175° C under 30–40 minuter.

Det går utmärkt att frysa kakorna. De lossas lättast från formarna i fryst tillstånd genom att man doppar formen snabbt i hett vatten. Sikta över rikligt med kakaopulver. Servera med vispad gräddes och kiwi- eller annan frukt.

Margareta Rosén