

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES TJÖTSIDA

Nu är hösten till och med över och vi har fått känna på vinterns vedermödor, bl.a. att skrapa rutorna på bilen innan man kan åka till jobbet på morgonen.

Vår bana är vinterstängd, vattnet är avstängt och uttappat upp till banan och byggnader är inställda i containern. Vi var några få som mötte upp och gjorde jobbet.

Det kommer dock inte att vara helt utan aktiviteter vid banan under vintern. Gunnar kommer tillsammans med några flera, att förbättra uppallningen av lokcontainern och ändra på traversen framför.

Nästa begivenhet i föreningen blir årsmötet under tidig vår året 2011. Datum och plats är inte slutgiltigt bestämt ännu. Vävarsalen i kulturhuset blir inte färdigrenoverad förrän efter sommaren 2011. Sist provade vi ett nytt ställe för årsmötet, nämligen Borås Idrottshistoriska Förening. Det blir förmodligen samma ställe i år också om det finns plats för oss någon gång i början av april. Den 24 april tyckte några var en aning sent, så det finns önskemål om att ha årsmötet tidigare nästa gång. I nästa nummer av BMÅS-NYTT kommer den formella kallelsen, men redan nu kan ni tänka på att motioner till föreningen skall vara styrelsen till handa i god tid innan, så att de kan behandlas och styrelsen ta ställning och ge sitt yttrande på årsmötet. Om eventuella motioner är styrelsen till handa den 18 mars 2011, så har styrelsen tid att förbereda ett yttrande.

Fram till årsmötet fortsätter vi att tänka tillbaka på en mycket bra säsong och allt vad vi har åstadkommit. Tack ni alla som var med och gjorde det.

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



GOD JUL och GOTT NYTT ÅR
Tillönskas Sällskapets alla medlemmar.



PÅ BESÖK HOS "ROLLE"

Lördagen den 16 oktober 2010 hade Rolle en träff hemma hos sig en bit utanför Frövi. Anders Lööf hade erbjudit mig att följa med honom och Chistina på resan. Det är ju ca 25 mil från Jönköping så redan strax efter kl 7 tog jag bussen till Jönköpings Resecenter för att sedan med tåg åka till Mullsjö där Christina väntade med bilen. I Jönköping var det några minusgrader och det hade haglat på natten så det var delvis mycket halt på gångvägen. Men det var "Vättersnö" så vägen till Falköping var inte hal. Hos Anders tog vi en rejäl fika innan det bar av mot Frövi. Vädret var soligt och fint och det blev mildare.



Vi var framme hos Rolle vid 13-tiden. Många bilar stod parkerade på hans tomt och på gatan utanför och vilken syn som mötte mig när vi gick upp mot huset. Spår överallt. Och vilka spår!! Inte som på BMÅS utan spår av plattjärn och med möjlighet att köra fordon med 5 tum och $7\frac{1}{4}$ tum och även $3\frac{1}{2}$ tum spårvidd på vissa delar. Och tågkörningen var i full gång. Rolles lok "Lessebo" och "Svalan" var påeldade och körde runt med några vagnar och passagerare. Även Rolles bror Lennart hade sitt 5 tums lok "Hunslet" under ånga. Först tyckte jag det var ett helt virrvarr av spår. Men efter att ha åkt några varv som passagerare visade det sig att det var logik i spårbyggnaden. Det var i princip två vändlingar som man körde genom och spår runt huset mellan dem. Han hade 4,5 m minimiradie d.v.s. betydligt mindre än på BMÅS och en stigning/lutning på upptill 50 promille. Efter ett tag blev jag erbjuden att köra "Lessebo" vilket var första gången. Loket gick mycket bra på den lite "knixiga" banan. De kraftiga lutningarna gjorde att jag fick ta det försiktigt för att kunna bromsa i tid om något hinder skulle dyka upp. Det kunde förekomma mötande trafik på vissa avsnitt och även möjlighet att köra in i bakändan av framförvarande tåg om man inte såg upp.

Efter ett antal varv med "Lessebo" och sedan med "Svalan" var det dags att avnjuta Rolles lunch med köttbullar, sås och potatis. Ett trevligt fotoalbum gav en bra historik över banans tillblivelse. Det är inte lite som Rolle har åstadkommit på den korta tid han hållit på.



När lunch och kaffe med kakor var klart visade Rolle sin verkstad med pågående projekt. Ett stort amerikanskt diesellok höll på att byggas åt en kund och ett amerikanskt "westernlok" stod på byggbordet. Det var så långt kommet att maskineriet kunde köras med tryckluft.

Mycket intressant verkstad med olika maskiner.

Dieselloket "Deutz" drogs ut ur stallet och startades. Rolle nämnde något om att ta med det till BMÅS nästa år. Det vore trevligt i så fall. Ett annat roligt fordon var den eldrivna "lådan". Tyvärr var batterierna lite dåligt laddade, men ett varv runt lyckades jag göra i alla fall. Jag kan tänka mig att det är så här det är att köra spårvagn.

Klockan gick snabbt den här eftermiddagen, och efter lite fika så rullade vi åter hemåt i skymningen. Jag måste tacka Rolle för en oförglömlig dag och stor gästfrihet. Så hade jag en gång i min ungdom önskat ha det i mitt föräldrahem. Men därav blev intet. Men nu fick jag känna på hur det skulle ha kunnat vara.

*Många järmbitar blir det med tre olika spårvidder.
Växlarna blir speciellt komplicerade.*

Foto: Per Ljungberg



Per Ljungberg

RESANDESTATISTIK FÖR VERKSAMHETSÅRET 2010

Trafikdag 2010-05-30	# Tåg: 21	# Resande: 277	# Lok: 5
Medlemmarnas Dag 2010	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Svalan		PL 83	83
70000	6	GR 16, GTL 21, BB 22	59
70004	3	AL 37, BJ 13	50
78037	5	RBP 71	71
78037 & 84028	1	RBP & HÅ 14	14

Trafikdag 2010-06-13	# Tåg: 23	# Resande: 324	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Svalan	8	RBP 119, PL 20, AL	139
70000	7	GR 53, PR 65, PL 9	127
70004	6	PL 16, BJ 40	56
Bridget	1	PR 2	2

Trafikdag 2010-07-11	# Tåg: 17	# Resande: 263	# Lok: 2
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
BR 70000	9	GR 69, PR 70	139
BR 70004	8	AL 64, BJ 60	124

Trafikdag 2010-08-08	# Tåg: 25	# Resande: 310	# Lok: 5
Ångdagen 2010	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
99 633 (Ralf Peter Stolle)	5	RAPS 79	79
Lessebo (RBP)	6	RBP 82	82
99 633 & Lessebo (DK)	1	RAPS & RBP 5	5
BR 70000	4	GR 19, GTL 20, BB 7, PR 21	67
ÖBB 52.3316	4	GD 51	51
NS 4014	5	GvR 86	86

Trafikdag 2010-08-29	# Tåg: 25	# Resande: 421	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Svalan (RBP)	9	RBP 136	36
BR 70000	3	GR 42	42
BR 70000 & 78037	5	GR & HÅ 97	97
BR 70004	8	PL 146	146

Trafikdag 2010-09-19	# Tåg: 23	# Resande: 462	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Svalan (RBP)	8	RBP 156	156
BR 70000	8	GR 65, PR 56	121
BR 70000 & 78037	2	PR & HÅ 41	41
BR 70004	7	PL 87, BJ 57	144

Totalt antal resande under årets trafikdagar: 2057 stycken.

Notater:

AL	Anders Lööf	S
BB	Björn Bergman	S
BJ	Bengt Jansson	S
GD	Graham Dutton	GB
GR	Göran Rosén	S
GvR	George van Rooijen	NL
HÅ	Hans Åsgren	S
PL	Per Ljungberg	S
PR	Pär Ryberg	S
Raps	Ralf Peter Stolle	BRD
RBP	Roland Birath-Pettersson	S
RG	Richard Gomersall	GB

(brädstapel eller hashmark) betyder i samtliga fall **antal** i detta sammanhang.

**BMÅS STYRELSE VILL HÄRMED TACKA ALLA DELTAGANDE
MEDLEMMAR FÖR GOTT ARBETE UNDER ÅRET.**

MEDLEMSSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2011

§ 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att medlemsavgiften för år 2011, skall för enskild medlem vara SEK 120:– och om så önskas, tilläggsavgift för familjemedlemsskap SEK 60:–. Alltså ingen förändring jämfört med 2010.

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

Ange år 2011 för medlemskap.

Glöm inte att ange namn och adress på inbetalningen.

ETT LITET "LIVE-STEAM" PROJEKT

Det hela började egentligen 1962. SJ firade då 100-årsjubileet med bl.a. en stor utställning i Bergslagsparken i Göteborg. (Skulle egentligen firats 1956, men några incidenter med tåg inblandade i Dalarna gjorde, att man sköt upp firandet). Jag var då djupt engagerad i arbetet i Göteborgs Modelljärnvägssällskaps anläggning som var en del i utställningen. Vår ordförande, Rustan Lange, vän och hobbykompis, deltog i utställningen även med en 7 1/4"-anläggning i parken, säkert den första i landet så vitt jag vet i den storleken. Man transporterade uppskattande mässbesökare runt den ovala slingan, ca 250 m lång.

En kväll, sugen som jag var, frågade jag Rustan om jag kunde få köra loket efter stängningsdags. Hur skall du kunna det, undrade Rustan. Inga problem sade jag, ung och kaxig som man var. OK, upp på loket och iväg. Då stod det klart för mig – hur gör man? Jo, in med kol, på med injektorn, allt på en gång. Resultat: Trycket föll katastrofalt snabbt och var helt noll efter halva varvet. Gissa Rustans reaktion! På kvällen väl hemma beslöt jag mig för att en gång försöka ha ett eget lok, där ingen hade med att göra hur det gick när jag körde.

Åren gick, med familj, barn, jobb o.s.v. Så i slutet av 80-talet började bitarna falla på plats för att kunna planera för ett lokbygge. Med projektet i bakhuvudet hade jag samlat på mig maskiner, verktyg och plats för att sätta igång.

Nu gällde det, vad skulle vara det mest lämpliga loket att bygga? Jo, det skulle vara med spårvidd 7 1/4" för att bekvämt kunna åkas på. Det skulle vara lätt som ett 5"-lok för viktens skull, och helst utan hyttak, så att man slapp ta bort någonting när man körde. Ett sådant lok fanns – PRINS AUGUST! Dessutom fanns ju förebilden att tillgå på Järnvägmuseet i Gävle.



Foto: Bengt Holmer

Valet var klart. Men hur gör man då när man konstruerar i en teknik man inte arbetat i tidigare? Här kom vänner och massor av litteratur väl till pass.

År 1992 togs den första kontakten med museet. Jag frågade om de hade ritningar jag kunde få kopior av. Jodå, jag var välkommen till dem. Väl där fann jag att det material jag erbjöds var en enkel plansch, knappast användbar att jobba efter, även om jag bestämt mig för att det skulle bli ett ”quick and dirty projekt” med så mycket standardkomponenter i form av armatur, kopplingar o.s.v. Jag frågade om vi, Anita och jag, fick mäta och klättra på originalet. Inga problem, var så god. Med måttstock, penna och papper gav vi oss projektet an.

Det blev ganska många skisser som underlag för konstruktionsritningar. Fem fulla Agrippapärmar blev det. Då ritningarna till ramverk, hjulinfästningar, cylindrar och panna var klara, tillverkade jag en modell av plastskivor med rätt tjocklek och papp, för att se om jag var på rätt väg. Det såg bra ut så att jag kunde gå vidare.

Den viktiga och kluriga komponenten – pannan hade jag bestämt mig för att låta tillverkas av en professionell modellångpannstillverkare. Valet blev Swindon Copper Boilers i England. Jag skickade över en ritning på ytterdimensionerna och placering av armaturanslutningar, men överlämnade resten av konstruktionen till dem. Vi gjorde upp om pris, (£ 563, hyfsat på den tiden, 1994) samt leveranstid. Eftersom den sammanföll med att jag skulle till England i andra ärenden, gjorde vi upp om att jag skulle hämta pannan hos dem en viss dag.

Som avtalat åkte jag dit och letade mig fram till verkstaden. I dörren möttes jag av en klart chockad innehavare utbristande: Oh, Mr Holmer, don't say you are already here! Jo, visst var jag!!! Han trodde nog inte att jag menade allvar med att komma personligen. Man hade inte påbörjat tillverkningen. En resa från London till Swindon helt i onödan. Den blev ändå givande. Dels visade Mr Tremblen mig mycket frikostigt runt i sin verkstad, dels fick jag ratta genom världens mest komplicerade rondell i infarten till Swindon. Jag vill minnas att det är fem st. sammanbyggda till en stor rondell. Klart spännande körövning.

Genom Anitas jobb fick jag kontakt med en laserskärare i Småland där jag fick ramar och vissa andra plåtdetaljer skurna, vilket besparade mig många timmars gnetande med bågfilen.

Ämnena till hjulen hämtade jag hos Reeves i Birmingham. Lyckades hitta passande i deras sortiment. Ni skulle sett minen hos damen i incheckningsdisken på flygplatsen när jag prånglade ut dem som handbagage. Antagligen var jag ganska röd i nyttet, nedtyngd av övervikt. (Hjulens alltså).

Efter något år var ramverket, med hjulen monterade. Tog kontakt med museet för att höra om det var OK att åter klättra och mäta på originalet. Va! Har du börjat! Klart att jag har börjat, replikerade jag. Antagligen vana vid att få många förfrågningar som inte mynnar ut i någonting, så jag förstår deras reaktion. När vi kom upp till dem hade man lagt ut en ritning på ett bord. De ville visa oss en originalritning från tillverkaren Bayer and Peacock i Manchester, daterad 1856, ritad på väv med tusch, färglagd! Otroligt men sant. Vi hade en trevlig pratstund med kaffe och mycket tågsnack. Döm om min förvåning då det den påföljande veckan dök upp ett tjockt A3-konvolut i brevlådan, innehållande kopior av originalritningen. Mycket generöst.

Åren gick och jag jobbade till och från med August. Slutligen blev loket färdigt och provkördes den 17 september 2005. Fungerade direkt så när som på att det läckte som ett såll! Jag hade

underskattat tätningsproblemet. OK, ompackning och täthetskontroll och loket gick som det skulle. Känslan av tillfredsställelse är svår att beskriva. Det hade ju varit en del av mitt liv under många år. (Att fadäsen i Bergslagsparken 1962 upprepades på första varvet i trädgården är något man helst håller tyst om!)

Andra projekt som genomfördes under byggtiden var bl.a. Hilding Carlsson-rälsbussen, banan runt huset i trädgården och lokomotorn med två åkvagnar. Tänker återkomma till dessa lite längre fram. Då också med lite bilder. (Att jag även byggde några skalamodellflygplan är väl något man inte talar högt om här!)

Prins August finns även beskrivet i AoH:s årsbok *Allt om modelltåg nr 6*.

Bengt Holmer



HEJ!

Skickar er lite sommarbilder från Dresdner Parkeisenbahn.

En 15" tums anläggning i fantastiskt skick. Tåg varje kvart. Turen tar ca 30 min.

Loket "Lisa" väger 8 ton.

Ha en skön vinter!

Hans Åhsgren



Foto: Hans Åhsgren

<http://www.parkeisenbahn-dresden.de/>