

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES TJÖTSIDA EN BIT IN I SÄSONGEN

Oj, vad tiden går fort. När det är trevligt och roligt rusar den till och med.

Nu är Medlemmarnas Dag och två publika trafikdagar samt ”dagiskörningarna” avklarade och vi börjar planera vad som skall göras inför och under Ångdagarna i augusti.



Vår Högt värderade ordförande ses här i fullt arbete med att slå i den sista gyllene spiken efter ombyggnaden av bron. Erik Kammaier väntar på premiärturen över bron. Fjärde augusti 2001.

Tiden flyger fort när man har trevligt.

*Sade romarna möjligen någonsin:
”Tempus fugit”???*

Resandetillströmningen har hitintills varit så bra att det är kö framför biljettluckan från trafikstart till en timma innan vi slutar för dagen. De flesta av våra resande är barnfamiljer och det är ganska många som åker mer än en gång. Jag som är på Sandlid C, känner ofta igen flera av resenärerna, då de återkommer flera gånger under trafiksäsongen. När det dessutom kommer e-post som ger oss beröm för hur vi ”hanterar” våra viktigaste resenärer, känns det riktigt bra att vara delaktigt i det vi tillsammans åstadkommer i BMÅS.

”Igår hade jag det stora nöjet att återigen göra ett besök vid er bana. Blev positivt överraskad av priset för att åka med. Heder åt er att ni inte försöker sko er på alla barnfamiljer som i stort sett alla andra aktörer gör!”

Detta är ett gott bevis på att vi är i rätt linje och att vi skall fortsätta på den inslagna banan.

Vi som förening hjälper till att göra världen trevlig i det lilla formatet — 7¼” brett.

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

RAPPORT FRÅN MEDLEMMARNAS DAG OCH PÅFÖLJANDE TRAFIKDAG I MAJ MÅNAD 2013

På lördagen skedde diverse trafik med tjänstetåg inför första trafikdagen. Ved, som senare skall klyvas och värma oss i klubbstugan, kördes upp till stora containern. Vattenhinkar med svabb för eventuell framtida brandbekämpning kördes ut och placerades på lämpliga ställen utmed banan.



Last med väl överskriden lastprofil drogs, försiktigtvis för hand, till avlastningsplatsen. Det var en av de två nya bord-sittplats-kombinationerna, som ställdes upp nära borgen. Signaler fick tas bort och lasten lyftas över visa banskyltar för att den skulle ta sig förbi.



På söndagen kom solen att ställa till problem i en växel i Rustans-berg. I och med solvärmens, förlängde sig rälsen i växeln, så att tungan inte slöt ordentligt. Detta gjorde att ett av de första tågen från Sandlid C spårade ur i växeln. Tendern på Rolles *Lessebo* fick bromsen skadad. Gunnar Lindberg kom med fil och rättade till växeltungan. Under tiden fick passerande tåg stoppas vid infarten och efter muntligt besked med största försiktighet passera växeln. Vi hade sedan växeln under noggrann uppsikt resten av trafikdagen. Gunnar fick rycka ut ytterligare en gång och fila lite mera eftersom felet återkom. Förr fanns det ju gott om träd som skuggade växeln, men nu är de nedtagna i samband med Trafikverkets trädsäkring utmed Borås-Göteborgs-banan.



På söndagen kom också BMÅS:s grävmaskin till användning för att bland stenar och rötter gräva ned en vattenledning till korvkiosken. Det är Anders Lööf som spakar maskinen

Hälsningar Per

INBJUDAN TILL ÅNGDAGEN

**Medlemmarnas inbjudan till Ångdagen den 3 augusti
och arbetsveckan 29 juli – 2 augusti.**

Utställning i tältet på lördagen fram till 16.00, Staffan Persson sköter detta.

Sedvanlig trafikdag för allmänheten under söndagen.

Spår och Tåg i Väst anländer om söndagen med sin utställning.

Inbjudan till supé på lördagskvällen. Absolut deadline för anmälan 30 juli.

Anmälan genom inbetalning av 140:– per vuxen och 70:– per barn, till föreningens konto.

Glöm nu inte heller att meddela namn på de personer som avser delta i supén.

Jonas Amoson ansvarar för deltagarlista.

**Vi serverar ICA:s fantastiska brickor med kallskuret,
grönsaker och potatissallad samt måltidsdricka.**

Mingel (rangering) klockan 18.00 utanför tältet och till bords 18.30 – 18.45.

Husvagnar och husbilar parkeras på anvisade platser.

SP:s bommar kan vara stängda för dem som kommer sent om kvällen.

Telefonkontakt med Karl-Gustav Ryberg för insläpp på nummer: 0703 – 58 84 52.

På fredagskvällen serveras Rolleburgare som brukligt är till självkostnadspris.

Allmänt medlemsmöte vid vändskivan under lördagen 3 augusti klockan 14.00.

PROTOKOLL FÖRT VID ALLMÄNT MÖTE I BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP DEN 25 MAJ 2013 VID VÄNDSKIVAN.

19 medlemmar var närvarande

- § 1. Ordföranden Karl-Gustav Ryberg (KGR) öppnade mötet.
- § 2. KGR informerade om att den ackrediterade besiktningsmannen hade påtalat att tunneln är för liten. Dock må den användas vid allmän trafik om tågvak medföljer tågen.
- § 3. KGR informerade om det pågående renoveringsarbetet på klubbstugan. BMÅS skall utföra målningsarbetena, dock ej vindsnivåerna som entreprenören skall måla.
- § 4. KGR informerade om barngruppskörningen 29 juni.
- § 5. Ritningarna på den nya personalkuren är klara. Läget är bestämt. Med hänsyn till ett framtida tredje spår kommer kuren att ligga alldeles invid slänten mot motorvägen, vilket medför en mer komplicerad grundläggning.
- § 6. KGR avslutade mötet.

Vid pennan, Staffan Engström

Justerat, K-G Ryberg

STENKOL OCH DESS FÖRBRÄNNING

Hur kolet brinner i ditt lok har att göra med hur loket är konstruerat.

I ett lok kan en viss sorts kol brinna utan smutsig rök, med annat kol kan samma sak ske, medan i andra lokkonstruktioner dessa kolsorter kan ge en mycket kontaminerad rök ur skorstenen. Detta kanske kan få brandkåren att kalla in försvaret för att ”vattenbomba” eldhärden.

Gul rök ur skorstenen visar att förbränningen i eldstaden är otillräcklig på grund av för dålig lufttillförsel. Öka trycket till sotaren när du stannar på stationen till dess att röken är ren, men inte mer. Annars slösar du med kol, säkerhetsventilerna lyfter och värdefullt ångtryck går till spillo. Om detta inte låter sig göras kanske en modifiering av sotaren kan vara nödvändig.

Slagg bildas vid förbränning av alla sorters kol. Emellertid har metoden att röra om i fyren samt hur du tillför nytt kol en stor betydelse för hur stora dina slagkakor kan bli. Om du tillför en större mängd kol samtidigt kommer det att bildas slagkakor. Att lämna eldstadsluckan öppen en längre tid får samma effekt.

Du kan röra om i glöden för att bryta sönder slagkakorna i mindre bitar men då bör man låta glöden brinna ner till en mindre tjocklek för att den intensiva värmen skall bränna sönder slagen.

Hur svårt detta kan vara beror lite på vilken kolsort man använder. En viss sort kan lättare tända nyinlagt kol medan andra kräver att man endast tillför en mindre mängd väl utspridd kol då och då.

Ett kort svar på ovanstående är kol är bara kol — det är eldarens sak att se till att det kol som serveras brinner på bästa sätt! ☺

Från nätet, översatt av Göran Rosén

Echtdampf-Hallentreffe Karlsruhe del 1 — 2013

http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=JOeZrRmWScs

Echtdampf-Hallentreffe Karlsruhe del 2 — 2013

http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=SNMvyXN88UY

Amerikanska järnvägar

För den som är intresserad av amerikanska järnvägar finns här flera produkter att tillgå.

<http://www.discoverlifesteam.com/discoverforsale/rollingstock.html>

Dåligt spåräge — Finns det sämre?

<http://www.youtube.com/watch?feature=fwp&NR=1&v=MUCU2GhG8zE>

ÅNGLOK FRÅN NEDERLÄNDERNA

Jag åkte till Nederländerna helgen efter att jag varit i Borås. Hade talat med kvinnan Hendrix, som är holländare, och bor utanför Vimmerby, redan när jag åkte hem från Borås. Hon sa att det var lite större än 7 ¼" och det var det—eller närmare 450 mm i spårvidd. Loket är byggt mellan 1962–1967 av *K.E. Neve* i Holland. Han byggde 3 st med spårvidd 210 och 450 mm. Loket heter *ROLLECATE* och har gått i parken Linnaeushof i Amsterdam. I köpet ingick en tender och två vagnar samt 700 meter spår för ca 300 000:–. Loket säger hon ska vara med godkänd panna och papper på det är utfärdat av Lloyd's. Loket är ganska medfaret tycker jag, men alla reglage löper fritt. Finns med på YouTube.

Loket som väger 2800 kg finns nu utanför Vimmerby där man skall bygga en bana för det.

Foto: Hans Åhsgren

Hans Åhsgren

http://www.youtube.com/watch?v=_OV8LBprNLE&feature=player_embedded

http://www.youtube.com/watch?v=nwQwvxGtXus&feature=player_embedded



Det här loket nedan heter Pluto och är byggt av samma person mellan 1948–58. Ursprungligen 210 mm spårvidd men är visst senare konverterad till 7 ¼".

http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=Wmf3p2wysr8

I tried to catch some fog. I mist.

Broken pencils are pointless.

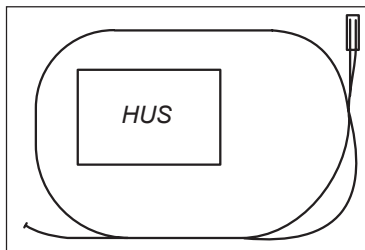
I am reading a book about anti-gravity. I can't put it down.

I didn't like my beard at first. Then it grew on me.

**I know a guy who is addicted to brake fluid,
he says he can stop anytime.**

MSJ – EN LITEN TRÄDGÅRDSJÄRNVÄG

Året var 1997. Bygget av mitt lok Prins August pågick som bäst. Efter att ha bott i Vaxholm i många år, började vi, Anita och jag, att söka en villa för ett eget boende. Tomten skulle vara lämplig för att anlägga en trädgårdsjärnväg med spårvidd 7 1/4" så att den gamla drömmen från 1962 kunde gå i uppfyllelse att ha en egen bana. (Se min artikel i BMÅS-NYTT nr 5/2010). Efter en tid fann vi vad vi sökte utanför Drottningholm, med en relativt plan tomt och ett hus i gott skick och som låg så, att man kunde köra runt. Anita ägnade sig åt att inspektera huset (kök, badrum o.s.v.) medan jag var mest intresserad av trädgården. En sanning med modifikation. Den tidigare ägaren hade mest huset som sitt intresse, vilket innebar att trädgården inte



Spårplan för MSJ.

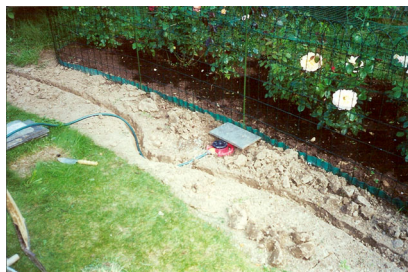


Här skall spåret gå.

var den mest välodlade, lindrigt sagt. Det passade mig perfekt då liten hänsyn behövde tas till några befintliga odlingar, träd och större buskar undantagna. Gräsmattan var grön och fin – MOSSA! Garagenedfarten till källarplanet sågs som en utmaning. Vid entrén ligger en liten damm av sten. Banans namn var givet: *Mossängen – Sten-dammens Järnväg (MSJ)*. Våren 1998 påbörjades arbetet. Tomten triangelmättes och höjdprofilen i den tilltänkta sträckningen mättes upp. Banan skulle ha en minsta kurvradie på 8 meter, max lutning rakspår 20 promille och kurva 10 promille. En del av banan skulle ha dubbelspår för möten etc., en dubbel korsningsväxel för nöjet att bygga en, samt ett lokstall. I anslutning till gatan lades ett stickspår för på och avlastning av rullande materiel.



Grästuften skalas av.



Så började själva arbetet. Grästuften grävdes bort ned till ca 1 dm. Tomtunderlaget består av hård lera, så jag la en vägmatta direkt på. Mattan fick jag från ett avslutat vägbygge i närheten. Bädden grusades upp med grus, kornstorlek 0–8 mm. Överst lades ett tunt lager med gånggrus för utseendets skull. Under banvallen grävde jag ner vatten och elledningar till uttag för bevattning och el utmed banan.



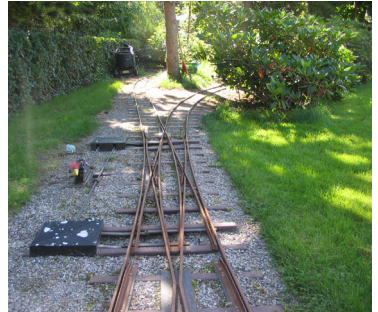
Vägmattan läggs ut.

Nu skulle rälsen produceras. Jag ville ha stålräler och tog in offerter från bl.a. England.

Kostade ”skjortan och femtio”! Alternativet var rektangulära rör, 10 x 20 mm, som skulle stå på högkant. Dom passade dessutom utmärkt att fästa mot syllarna. Dessa gjordes av plåtremсор som bockades. Räler och slipers fogades samman med rostfria popnitar, 4 mm. Två stycken i varje fog. (fyra st per sliper, totalt ca 3000 nitar). En fördel med detta är att man slipper svetsspänningar.

Rören, som levererades i sexmeterslängder delades på mitten. Detta passade bra ihop med att jag ville ha rälsen i tremeterslängder, lätt att lägga ut på banvallen. I ändarna på rälererna monterades skarvjärn av rektangulär stålprofil, inskjutna och förankrade i rälsprofilen. Systemet liknar rälsen till gamla urverkståg!

Ett arbetsbord sattes upp i garaget, 4 meter långt och som kläddes med tjockt papper. Rälslängderna ritades upp, raka resp. krökta, så även växlarna. Sedan spikade jag styrspikar i bordet för att fixera rälererna. Ovanpå placeras sliprarna upp och ned och popnitades ihop.



Dubbel korsningsväxel.



Inga träd behöver fällas.

Banan omfattar totalt 135 m spår med en linjesträckning på 100 m, varav 35 m är dubbelspår, 3 st växlar och en dubbel korsningsväxel. Kurvradien i dessa är 9 meter, motsvarande växel nr 7. Växeln vid lokstallet har dock en radie på 7 meter. De tillverkades på samma sätt, som den övriga rälsen på arbetsbordet.

Nu var det bara att lägga ut i trädgården. Försynen hade givit att inga träd behövde fällas. Den del av spåret som ligger på entrén till huset vilken är stensatt, består av 6 st. längder som snabbt och lätt monteras alt. demonteras och flyttas undan när så önskas (lågtrafik). Ros- och rhododendronhäckar planterades som inramning till banan. Då den ligger i ytterkant av trädgården runt om, ger kurvorna trädgården en omfammande känsla. Dessutom är de inte speciellt iögonenfallande.

*U-C Möllevinge provar
under stor
koncentration bärigheten.*



Nu återstod ett problem att lösa – passagen över garageinfarten. Höjden från rälsens övre kant till mark är 1,5 meter. Låter inte mycket, men jag lovar – det är högt när man sitter och åker över!

Brons namn blev givetvis *Bron över Bråddjupet.*,

Från början var bron inte försedd med gångbord och räcke, men sådana monterades ganska snart för att få passagerare att våga åka med, vilket gav en viss säkerhetskänsla.



Bron över bråddjupet med säkerhetsanordningar.

Konstruktionen byggdes av aluminiumprofiler jag hade kvar från tiden när jag arbetade med mässmonterssystem. Nu kom de bra till pass. Bron består av två halvor med pivottappar vid brofästena. Bron kan vikas tillbaka över anslutande spår från

var sitt håll. Ett brostöd av kraftigt impregnerat trä bär upp bron i nedfällt läge låsreglar fixerar. Brohalvorna lyftes lätt för hand vid öppning respektive stängning. Hade enkelt kunnat manövreras hydrauliskt, en teknik jag jobbat med i mer än 35 år, men ”bagarens barn”... – tiden har inte räckt till.

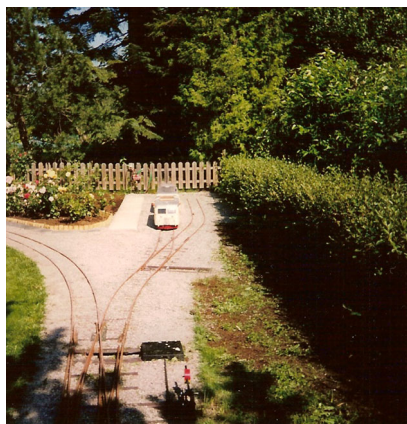
Med en halva uppfälld och ersatt med en räslängd har man en prima slaggrupp.

För att hårbärgera lok och åkvagnar byggdes ett lokstall. Förebilden till detta är smalspårstallet i Limmared, där det fortfarande står kvar, nu dock som mekanisk verkstad. Finns även beskrivet som ritning (efter utbyggnad) i Leif Elghs bok *Falkenbergs Järnväg*, Stenvalls Förlag.



Björn och jag provrullar vårt gemensamma åkvagnsprojekt.

Vid Stendammen står en liten anhalt, *Stendammens hållplats*. Som framgår av fotot är den skyltad *Granåsen*. Orsaken till att kuren bär originalnamnet är att jag tillsammans med vår familj som barn tillbringade sommarloven här under 40 och 50- talen. Huset låg bara ca 50 meter från anhalten. Förebilden låg mellan stationerna Gråbo och Sjövik på Västgötabanan, omkring 3 mil norr om Göteborg. Banan trafikerades på den tiden enbart av ånglok. Snacka om drömläge!!! Jag hade inte hjärta att döpa om den. Flera anhalter av samma typ fanns utmed banan. Vi hade huset kvar in på 80-talet. Ångloken hade då sedan länge försvunnit. Tragiskt (lite privat nostalgi).



Här skall lokstallet byggas.



Granåsens hållplats.

Vår bana stod klar för trafik 2002 och har sedan dess transporterat många både unga och gamla. Alltid lika kul. Angenämmt nog har jag sluppit tjälsättningar och markrörelser under åren, peppar, peppar.



Lokstallet från Limmared med Prins August.



Åktur bakom "Tivoliloket", en lokomotorrapsodi.

LEEK I NEDERLÄNDERNA – 40-ÅRS JUBILEUM

Årets upplaga av Leek Stoomdag är den 40:de i ordningen. Som vanligt är den välbesökt med diverse lokomotiv, traktorer och bilar som drivs med ånga, det är en blandning av skalabyggen och gamla maskiner i skala 1:1.

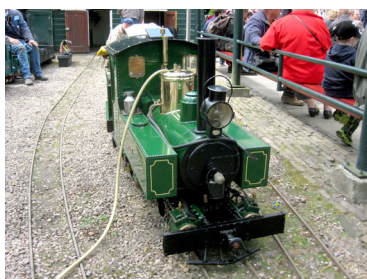
Vädrets makter försvårade det lite under hela helgen med svalt och lite periodvis regn. Det var inte så många deltagare och därför fanns det gott om körtider. Efter kl 18.00 så kör man om man vill fram till sent på natten och som vanligt får man ett mycket fint bemötande av de som sköter hela trafiksystemet, man bara viftar lite med handen, så blir man utsläppt på banan. Sedan frågar dom om man vill ha några vagnar och om man vill köra resande, samma procedur när man vill sluta att köra.

Lokalradion var närvarande och gjorde ett direktsänt reportage under helgen. De hade också tryckt upp en minnesskrift, som en bilaga till en tidning, där man berättade om de gångna åren. Detta fanns även i programmet, som man fick när man anmälde sig vid ankomsten, där fanns bland annat några bilder från förr.

Det fanns mycket att titta på under hela helgen och det var även trevligt att gå runt och surra med alla deltagare för att få dem att berätta om sin grej. Det är roligt att träffa våra holländska vänner på deras hemmaplan. Det är mycket trevligt med det utbyte man kan ha med dem, det är alltid lika roligt att träffa alla under dessa förhållanden.

Några bilder återskapar litet av vad som fanns att se — låt bilderna tala för sig själva.

Roland B. Pettersson (ROLLE)



Kronan på verket – Lessebo vid lokstationen i Leek.



Edgar och George, två av våra holländska medlemmar.



Allmänt knäfall vid lokomotiven.



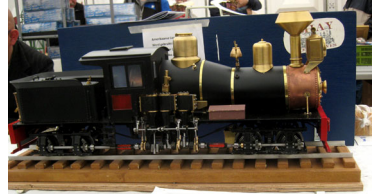
En vacker Black Five.



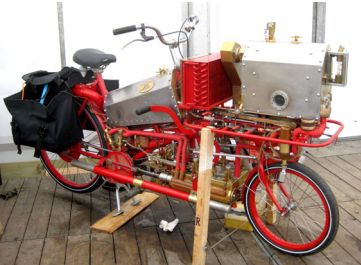
*Här fanns det stora och små,
samt lite av varje för alla
intresseinriktningar.*



Ett prydligt bygge av ett tyskt lok.



*En modell av ett amerikanskt lok.
Trecylindrig Shay som oftast
användes på små slingriga
skogsbanor, eftersom de vridbara
boggierna gav suverän dragkraft.*



Ångdriven motorcykel.



*Snyggt lok!
Vilket ser ut att vara engelskt?*



*Detta är en av Ken Swans freelance-
modeller, Bridget, i blå tappning.*



Artikulerat lok i 5" spårvidd.

RESANDESTATISTIK

Trafikdag 2013-05-26	# Tåg: 27	# Resande: 465	# Lok: 3
Medlemmarnas Dag	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	9	RBP 165	165
70000	9	BB 97, GR 45, PR 20	162
Deutz	9	LLj 138, PLj 6	144

Trafikdag för förskolor 2013-05-28 — 29

Knalle-Pilen och Elförsten	# Resande: 489	SP, BatJ, LU
----------------------------	----------------	--------------

Trafikdag 2013-06-09	# Tåg: 28	# Resande: 475	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	10	RBP 159	159
70000	9	PR 116, GR 35, LU 11	162
Deutz	9	LLj 154	154

SPECIALTRAFIK FÖR IOGT

IOGT hade frågat om vi kunde ställa upp med en visning av banan lördagen den 29:de juni och helst också köra dem runt med ånglok. Naturligtvis kunde vi det!

De hade ju en stor konferens i Borås och de unga kunde behöva lite speciell sysselsättning .

Här är en bild som Leif Utter tagit. Pär Ryberg är lokförare och kommer ut från skogen och går mot Rustansbergs station.



GR