

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

HÖSTEN HAR ANLÄNT TILL BMÅS

Nu har de resande på Sandlidsbanan uppmanats för sista gången den här säsongen att sitta med armar och ben inne i vagnarna och tillse att låtsasdörrar och dito grindar blir ordentligt stängda innan tåget får avgångssignal från Sandlid Central. Vi har förberett anläggningen för vintern. Modellbyggnader är inplockade, vattnet är avstängt och vattentornet tömt samt biljettkuren har fått på sig sin ”vinterkjol”.



Vi har haft en välbesökt bana även denna säsong, tågen har under alla våra trafikdagar mestadels varit fullsatta och kön till biljettkuren har stundtals varit mycket lång. Våra trafikdagar är ett evenemang som är etablerat och vi får bra draghjälp genom de artiklar som Borås Tidning har haft om oss vid flera tillfällen under säsongen. Tillströmningen av resande har gjort att försäljningen i vårt korvpalats har varit god. Att vi skaffat oss möjlighet att ombesörja kortbetalning har gjort att våra besökande inte drabbats av kontantbrist. Inne i tidningen finns det statistiska uppgifter om trafiken.

forts. sid. 2...

...forts sid 1

För övrigt har det också skett en hel del saker på vår anläggning.

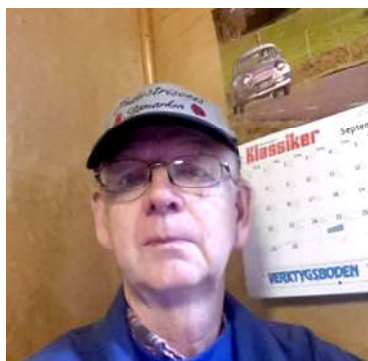
Containern som i våras stod på ängen, står nu uppfallad på sin rätta plats bredvid den gamla på container plaza. Tanken är att taket skall börja byggas till våren. All den björk som vi fick av Trafikverket i samband med trädsäkringen, är kapad, kluven, staplad samt täckt så att vi har ved ett bra tag framöver för att elda i klubbstugans öppna spis.

Bangårdens ombyggnad vid Rustansberg pågår och kommer att fortsätta under den tid som vädret tillåter och fram till trafikstarten till våren. Då beräknas arbetet kanske inte vara helt klart, men dock så pass färdigt att trafiken fungerar. När bangården är klar kommer den att ha tre spår som kan ta hand om tåg med full längd. Till våren är nog endast två av dessa spår med de växlar som är nödvändiga för att vår resandetrafik skall gå att genomföras, vara på plats. Efter hand kommer fler växlar och spår att läggas in. Så fort markberedningen för bangårdsområdet är klar kommer grundläggningen för personalkuren att sättas igång.

Ni som kryper in i era verkstäder under vintern och bygger på diverse 7 1/4"-fordon är hjärtligt välkomna med bilder och rapporter som kan komma oss andra medlemmar till del genom hemsida och BMÅS-NYTT.

Jag ser fram mot en ny säsong då vi fortsätter på den utstakade banan och har det trevligt tillsammans med sådant som har med en 7 1/4" järnväg att göra.

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



*Fem bistra gubbar under
avrustningsdagarna.
Nu är det nästan slut för året,
det är bara Rustansberg som
tynger axlar och samvete.*

Foto: Leif Utter

VARFÖR VILL MAN KÖRA ÅNGLOK?

Skorstensljudet är en bidragande orsak till glädjen med ett ånglok. Ett annat är det myckna arbete man lägger ner på att underhålla och fixa med loket före och efter en körning.

En av de stora skillnaderna mellan ånglok och andra lok är att hanteringen av de förra kan vara mycket mera kunskapsmässigt krävande.

Detta säger jag inte för att nedvärdera andra sorters lok. Men när man eldar med ett solitt bränsle (och i vissa fall olja) så är det inte så enkelt som att bara vrida på gashandtaget. Du måste hantera både vattnet och ångtrycket i pannan samt fyren i eldstaden för att behärska de olika delarna av banan.

Ett större ånglok med mera vatten i pannan och stor fyrbox kan göra att det är lite lättare än med ett mindre, men att hänga på ett tungt lastat vagnsätt efter loket och behärska detta i varierande lutningar och kurvor, kan vara svårt. Att komma uppför ett kraftigt motlut utan att slira och fortfarande ha en präktig fyr och ett gott ångtryck, det är en ganska skön upplevelse.

Olika människor får en kick av olika aspekter av vår hobby och för mig är det lön för mödan att få höra och känna ångloket arbeta med ett tungt tågsätt.

Tim Kirby, England

Översättning Göran Rosén

(som även delar Tims synpunkter)

**Time flies like an arrow,
fruit flies like a banana.**

**When your back is against the wall,
it's time to turn round and fight. / John Major**

GODA RÅD

Speciellt för den som inte har maskiner med CNC-utrustning.

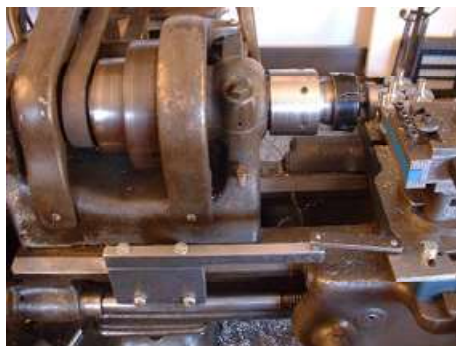
Det går att göra compound-arbeten i svarven utan CNC-styrning. Titta på webbsidan:

<http://billp.org/ProjectX/page1.html#buffers>

och scrolla ned till denna bild, för förklaring.

Här finns många bra och goda råd att fundera över.

Red.



NÅGRA BILDER FRÅN OLIKA TRAFIKDAGAR...



Under medlemmarnas dag i maj månad lyckades redaktören att spåra ur rejält under infarten till Rustansberg. Som tur var var med tomt tåg och utan större skador.



Lyckligtvis gick det bättre under trafiken på Ångdagarna, till de resandes förnöjsamhet. Då flöt allt på bra och helt utan incidenter.



Vårt ankare inom lokförarkåren Pär Ryberg är alltid redo att ta sig an ett nytt vagnset med förväntansfulla resande. Här bygger han upp en god fyr i eldstaden samtidigt som han tar vatten i tendern.



Vid Ångdagarna var Jan van Cranenburgh flitigt i elden under trafiken.



Under sista trafikdagen hade Rolle tagit med motorvagnens två vagnar med jacobsboggin i mitten. Motorenheten får vänta till nästa år med sin debut på Bmås.



Nyutbildade lokföraren Gunnar Utter fick sitt eldprov under sista trafikdagen 2014-09-14. Betyget blev Med Beröm Godkänd, enligt närvarande personal och till min stora glädje. / Göran

Foto: 1 – Björn Bergman. 2 & 3 – Anton Torstensson.

4 – Göran Rosén. 5 – Roland Birat-Pettersson. 6 – Leif Utter.

...UNDER VERKSAMHETSÅRET 2014



Artighet är en dygd oss lokförare emellan. Här överlämnas mässingsstaven ("token" eller "train staff", på det engelska språket) till det väntande loket på Rustansberg.



Utställningstältet hade mycket att visa upp. De små var speciellt fascinerade av Jörgen Klassons Meccanokonstruktioner, rullande bollar, pussande björnar och en massa andra kontraptioner.



Per Ljungberg fann för gott att spika fast styrråler av trä på det provisoriska arbetsspåret vid Rustansbergs station.



En fullt fungerande minimalistisk verkstad visades på lördagen under arbete i tältet.



Momentana ledighetskommittén är imponerad av ingenjörns arbete och Kalle "kopplar av" i bkgunden.

Foto: 1, 2 & 6 – Per Ljungberg.

3 & 4 – Göran Rosén.

5 – Lars Ljungberg.



En något fundersam Finn Drape undrar vad som hänt med ekipaget.



RUSTANSBERG &...

Efter stängningsdags pågår arbete vid Rustansberg för kommande utbyggnad. Gunnar Hultings efterträdare Bengt AT Johansson tar sig an urberget som måste bort för att skapa plats för nya djärva spår. Ett *stenhårt* arbete med borr och kilar! Snart skall vår grävare lägga grunden för den nya bangården.

Text o foto: Göran Rosén



...RAILMOTOR

I lokverkstaden hos Gunnar Lindberg pågår ombyggnaden av hans gamla ånglok Railmotor som inte varit igång på 20 år. Ramen förlängs för att skapa mer plats för den nya större pannan i stål, samtidigt som loket får en löpaxel framför cylindrarna för att fördela vikten, likväl som för att förbättra spårhållningen. Gunnar lägger ner stort arbete på att få loket på banan igen, vilket vi alla ser fram emot.

Det sker stora saker inom Sällskapet.



ANVÄND SALT OCH VINÄGER FÖR ATT TA BORT ROST

Köp den billigaste vinägern du kan hitta (detta är inte ett gourmetrecept) och vanligt bordssalt. Lös upp så mycket salt i vinägern det går, alltså till en mättad lösning. Blanda tillräckligt mycket lösning för att helt och hållet täcka de delar som skall avrostas.

Lägg ner delarna i ett plast- eller glaskärl och täck dem HELT med lösningen. Använd INTE skålar av koppar eller galvaniserat material etc.. Om inte delarna är helt täckta får man en korrosionslinje vid linjen mellan luft och lösning. Allt detta arbete bör ske avskilt från verkstadslokalen, eftersom gaserna påverkar metaller skadligt.

En varm omgivning påskyndar reaktionen, men är annars inte nödvändig. Lite olöst salt på kärlets botten visar på en mättad lösning och är OK. Låt absolut inte delarna i lösningen komma i direkt kontakt med saltet på botten. Använd ett plastnät för att undvika detta, att alltså höja upp delarna från botten.

Kontrollera processen var eller varannan timme. Kemin är komplex och mycket beroende på vilka ingredienser som används liksom på delarnas tillstånd. Tiden är inte över sig kritisk. Lösningen reagerar endast med rosten (järnoxid) och i avsaknad av luft påverkas inte själva basmetallen. Tag delen ur lösningen, gnugga med lite stålull och inspektera processen, kanske behövs det längre tid i badet.

När delen är tillräckligt avrostad tvättar man GENAST i varmt såpvatten. Torka noggrant bort all fuktighet och olja in med en bra rostskyddande olja såsom vapolja eller annat. Använd *aldrig* WD40!! Om detta inte sker börjar delen genast rosta igen och detta mycket snabbt.

Salt i vinäger ger en blandning av svag saltsyra och natriumacetat. Saltsyran bryter ner rosten natriumacetatet binder det hela till en kelat eller kelatkomplex som binder järnoxiden. En kunnig kemist (vilket jag inte är) kan säkert visa på en bättre och mer ackurat beskrivning av processen.

Myrsyra bryter också ner rost, men är för stark och kan förorsaka ytterligare rostangrepp på andra järndelar. Säkraste sättet att lyckas bra är att använda vinäger och salt.

Översättning / Göran Rosén

MJÖLK I VERKSTADEN

Koppar är ett av de svåraste ämnen som finns att bearbeta eller skära gängor i.

Använd "fetmjölk" när du behöver skärvätska för att bearbeta koppar, men inte den urvattnade mjölken, som hälsomupparna vill att du dricker.

En del äldre mekaniker påstår att kondenserad mjölk är perfekt som skärvätska. Kanske är den lättare att förvara i verkstaden och man behöver i båda fallen tvätta rent, så att inget surnar med tiden.

Red

ÅNGPANNETUBER, LÄNGD – DIAMETER

Det finns en gammal väl beprövad formel gällande tubens inre diameter i förhållande till dess längd. Denna formel gäller lika väl för lok i skala 1:1 som för skala 1:16.

Tubens längd (i tum) delad med tubens innerdiameter (i tum) i kvadrat bör hamna på ett värde av 60 och 70.

Således: $\frac{\text{Tubens längd}}{\text{Tubens } \varnothing_i^2} = 60 \text{ — } 70.$

Denna formel kommer från *Martin Evans* bok *The Model Steam Locomotive*.

De tre sidorna 30 och 33 behandlar även förhållandena mellan rosteryta, antalet tuber och deras totala genomströmningsyta samt cylindrarnas arbetsvolym. (Detta gäller endast för lokomotiv i skalan ½" – 1" per fot.)

Boken kan varmt rekommenderas, här finns mycket att inhämta.

Red

KLOCKA MED EN GÅNGTID AV 10 000 ÅR



<http://longnow.org/clock/prototype1/>

Läs allt om denna märkliga konstruktion och häpna över innovativa idéer.

Red

VIDARE RAPPORT FRÅN MOTORVAGNEN



Vagnkorgarna är här helt färdiga för grundmålning.



Den vita färgen är färdigmålad, och den orangea målas efter maskering.



Axel med monterade hjul. Tvåradiga sfäriska kullager monterade på axeln och låsta med låsring på utsidan. Låsringen för kullagret i axelboxen syns framför rågummitätningen.



Färdig omålade boggi provmonterad på en vagnkorg innan ommålningen. Här kan man se gummikutsen för fjädringen.



Två stycken boggier till vänster, för montering under vagnkorgarna.



Boggin till höger kan monteras som en jacobsboggi mellan de båda vagnarna om man vill ta bort drivenheten. Man får då två vagnar som tillsammans kan användas i ett vanligt tågset.

RESANDESTATISTIK 2014

Trafikdag 2014-05-25	# Tåg: 26	# Resande: 462	# Lok: 3
Medlemmarnas Dag	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	9	RBP 149	149
70000	8	BB 69, GTL 82	151
Deutz	9	LLj 138, PLj 24	162

Trafikdag 2014-06-15	# Tåg: 33	# Resande: 659	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	11	RBP 199	199
Deutz	11	LLj 188, PLj 44	232
70000	11	GR 64, PR 80, LU 84	228

Trafikdag 2014-07-13	# Tåg: 28	# Resande: 427	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
70000	9	LU 49, PR 90	139
KTsJ 14	10	KO 101, RBP 55	156
Deutz	9	LLj 91, PLj 41	132

Ångdagen 2014-08-02	# Tåg: 30	# Resande: 575	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KtsJ 14	9	RBP 82, KO 87	169
70000	4	BB 29, LU 37	66
NS 4014	9	GvR 186	186
Stafford	8	JvC 154	154

Trafikdag 2014-08-30	# Tåg: 9	# Resande: 179	# Lok: 1
Best. trafik Odd Fellow	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
70000	9	LU 56, GR 107	163
Class 08 Elförsten	1	JO 16	16

Trafikdag 2014-08-31	# Tåg: 36	# Resande: 710	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KtsJ 14	12	RBP 114, KO 121	235
70000	12	GR 80, PR 142, KO 18	240
Deutz	12	Llj 235	235

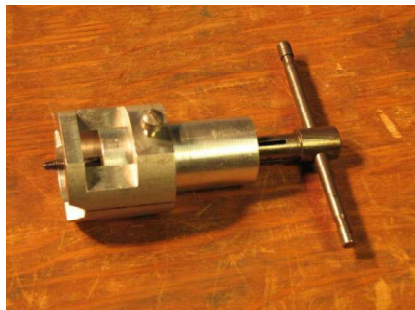
Trafikdag 2014-09-14	# Tåg: 31	# Resande: 527	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KtsJ 14	11	RBP 78, KO 103	181
70000	10	PR 92, GU 79	171
Deutz	10	Llj 175	175

Totalt antal resande vid trafikdagar under år 2014: 3539.

GÄNGTAPPSSTYRNING

Vanligtvis gör ett metallstycke med ett antal olika hål ett acceptabelt stöd för att kunna styra en gängtapp rakt in i det hål som skall bearbetas.

Den här modellen har dock ett antal fördelar som jag gillar. Styrningen för själva gängtappen kan flyttas upp och ned för att passa olika långa tappar. Visserligen får man tillverka ett antal styrningar för olika tappar med olika skaftdiametrar.



Öppningarna i sidorna av stödets bottendel gör att det blir lätt att rensa bort spånorna och att tillföra ny skärvätska utan att flytta på styrningen.

V-spåret i anläggningsytan gör att styrningen blir lätt att använda även på cylindriska ytor.

Göran Rosén

TRAFIK FÖR EVANGELISKA FOSTERLANDSSTIFTELSEN 11 JULI 2014

Hej!

Jag vill bara säga ett enkelt tack till er alla som gjorde att vårt besök hos er blev så bra. Det var mycket uppskattat. Tyvärr kunde jag inte vara med själv denna gång.

Det är roligt att möta engagerade människor som brinner för det dom gör.

Vi återkommer gärna till er fantastiska anläggning med vårt läger.

Hoppas ni får en god sommar på spåret.

Med vänlig hälsning Håkan Lindvert

Förkortningar i statistiktabellen:

(Lokförare)

BB Björn Bergman
JvC Jan van Cranenburgh
LLj Lars Ljungberg
KO Kanthi Ovling
GR Göran Rosén
GTL Gunnar Thane Lange
LU Leif Utter

RBP Roland Birat-Pettersson
PLj Per Ljungberg
JO Jan Ovling
Gvr George van Rooijen
PR Pär Ryberg
GU Gunnar Utter

TREVLIGA LÄNKAR

Ffestiniog & WHR, Welsh Highland Railway 2011, inspelat i HD, del 1. Speltid 13.59.
<https://www.youtube.com/watch?v=5pT4XCzNOis>

Sök på Youtube efter alla de övriga delarna. Intressanta filmer!

Building Steam Locomotives — 1930's Trains & Railways Educational — LMS 6207. A study in steel. Spellängd 16.58
http://www.youtube.com/watch?v=hRsYliUxZeQ&feature=player_detailpage

How to coal fire a steam locomotive. Spellängd 11.37.
http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=NH0860Q66Gw

A Footplate Ride on 70013 Oliver Cromwell – Great Central Railway. Spellängd 10.00.
http://www.youtube.com/watch?list=PLFL0BYrYUjRlBxYEKZxRfMbP1rC_bOB0N&v=FbBp19wgcRA&feature=player_detailpage

Fahrt eines Sonderzuges für die DGEG mit FS 741.120 von Firenze Campo di Marte nach Marradi-Paluzzuolo sul Senio und zurück.
Specialtåg, tur och retur, för DGEG, (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte – Tyska Sällskapet för Järnvägshistoria) med lokomotivet FS 741.120 från Florens Campo di Marte till Marradi-Paluzzuolo sul Senio.
En mycket speciell loktyp, allt filmat i HD. *Spellängd 12.45.*
https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=PghVeJw4xHw

Hur man tillverkar växlar och spårkorsningar förr i tiden. En film från Storbritannien. Kanske något för vår växelmästare Gunnar Lindberg? Spellängd 13.23.
https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=CjraY7L9Jig

Ett dubbelkopplat tåg, 6024 King Edward I och Collet Mogul 7325, filmat i november 1996 från Plymouth till Bristol. Stigningen upp till Hemerdon var svår.
Mer upplysningar på den engelska filmsidan. *Spellängd 6.10.*
https://www.youtube.com/watch?v=KOTQUHA8hgE&feature=player_detailpage

Sir Nigel Gresley, from the footplate, dashes up to 75mph on the Cathedral's Express into King's Cross. Spellängd 4.45.
https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=DJQfbeVGzFA

Hur man tillverkar räler för järnvägsspår. Spellängd 5.34.
https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=TXRaXHEKW5E