

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ÅRETS SISTA SIDA FRÅN ORDFÖRANDEN

När jag skriver detta sitter jag i vårt klubbhus och har just gjort den sista vinterförberedelsen för huset. Den extra isoleringen är placerad i källarfönstret och elementet är inställt så att det inte bli frost i källaren. Kalendern visar 22 november och det har varit frost under natten. Det kan vara en förvarning att vintern är i antågande.

Uppre vid banan jobbas det vidare med beredningen av området för den nya bangården vid Rustansberg. De idoga herrarna som utgör kärntruppen i projektet ger sig inte i första taget. Vi har fått ett lass med bättre fyllnadsmassor som skall användas för finplanering och avsläntning av de massor som grävts bort och flyttats. Projektet är så långt framme att det har goda föresatser att hinna bli klart så att vår publika trafik inte äventyras.

Till våren kommer det att finnas uppgifter för fler medlemmar än den kärntrupp som vanligen ställer banan i ordning för trafik. Förutom städningen av banan kommer det att behövas rallare som lägger spår och växlar vid Rustansberg. Den som inte tycker sig ha nödiga färdigheter och kunskaper om bangårdsbyggnation behöver inte oroa sig. De kommer att få sakkunnig ledning av föreningens projektgrupp. Ju fler av oss som är medlemmar i Bmås och som deltar i det praktiska arbetet med banan, desto trevligare och smidigare kommer skötsel, förvaltning och trafiken att fungera för föreningen i fortsättningen.

Nästa händelse i vår verksamhet är vårt årsmöte. Innan det är dags för detta, kommer ett förslag på kalender att publiceras på hemsidan någon gång in på 2015. Samtidigt kommer även sedvanlig kallelse till årsmöte med förväntad dagordning samt uppmaning till motioner från medlemmar, att publiceras i Bmås-Nytt.

Ha det trevligt och jobba på i källare och verkstäder, så ses vi vid banan igen till våren. Passar också på att önska alla en **God Jul, gott slut på året samt Gott Nytt År.**



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

NILS GRAFSTRÖM

Vår gamle medlem, tillika hedersmedlem, Nils Grafström har nu har nu med ålderns rätt dragit sig tillbaka till ett äldreboende i Tidaholm. Han har under de senare åren plågats av allt sämre syn vilket nu slutat i total blindhet. Han är dock vid gott humör och har många klara stunder enligt Irene Svensson, hans stöttepelare sedan många år. Jag talade med henne per telefon härom dagen och fick reda på att han alltfört uppskattar att få reda på vad som händer inom Bmås. Ett besök på boendet av gamla vänner från Bmås skulle verkligen vara trevligt för Nils just för att skingra tankarna för en stund.

Nils har passerat 90-års strecket och vi visste tyvärr inget om detta, men hyllar honom, den gamle kämpen, när han nu inom snar framtid fyller 92 år. Skriv gärna ett gratulationskort vilket Irene läser för honom och som jag vet att han kommer att uppskatta.

Adressen är Solvik, Biblioteksvägen 1-8, 522 34 Tidaholm

Rustansbergs egentlige patron, född 1923, fyller 92 år den 2 januari 2015.

Göran Rosén

INFÖR DEN STUNDANDE STORHELGEN

**Sällskapet önskar alla medlemmar och andra närstående
en fröjdefull Jul och ett Gott Nytt År.**

**Må vi alla njuta av livets allvar och vara produktiva
i våra respektive verksamheter.**



GOD JUL och GOTT NYTT ÅR
TILLÖNSKAS SÄLLSKAPETS ALLA MEDLEMMAR



MEDLEMSSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2015

§ 12. (ur senaste årsmöte 2014)

Mötet beslutade att medlemsavgifterna för år **2015** skall vara oförändrade, d.v.s. för enskild medlem SEK **150:00**, och för familjemedlem SEK **75:00**.

OBS! Avgiften torde snarast insättas på bankgirokonto nr 129-5518.

**Glöm inte att ange namn och adress,
samt medlemsskap för år 2015 på inbetalningen.**

BEADING MACHINE

Trådutfyllnad av en plåtkant med en s.k. sick- eller falsmaskin.

Ron Covell heter mannen som kan visa dig verkliga proffsjobb på sin hemsida.

Se hans video på länken <http://www.covell.biz>

Göran Rosén

FYLLNADSMASSOR FÖR RUSTANSBERG

Strax innan det blöta vädret gjorde ängen oframkomlig för lastbilar fick vi utfört en transport av perfekt fyllnadsmassa, men den kom tyvärr inte längre fram än till Anders husvagn.

Sista ansträngningarna innan vinterns antågande. Gunnar Lindberg i projektgruppen G.AT.A. har redan påbörjat lättare förflyttning av gruset upp till Rustansberg. Inte illamed små redskap.



Foto: Bengt AT Johansson och G.

RIMBO — REPARATION

Jag hade lite otur när jag rensade några tuber så att viskan skulle gå lättare igenom. Det blev ett läckage i en tub och jag måste demontera hytt och panna. Detta gjorde att jag kunde åtgärda ett och annat nödvändigt, bl.a. nämligen ett läckage (tjuvluft) mellan sotskåp och panna, ett problem som gjorde, att pannan snabbt tappade i tryck efter en kort körning.



Demonterad hytt och panna, spännande!

Bladfjädern har hoppat ur sitt läge och gjorde att loket lutade.



Bladfjädern åter på plats med en krok som håller den kvar.



Pannans ena tub är nu lödd.



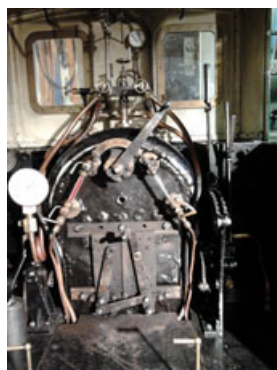
Pannan var inte målad från början, men har blivit det nu.



Pannan påklädd och på plats.

Rimbo är åter monterad och proveldad.

Det var stor skillnad.



Får prova loket 2015 på BMÅS, hoppas på tryckökning!

Hälsningar Janne

ETT ALTERNATIV TILL DRAGBROTSCH

Jag ställdes inför problemet att brotscha ett 5 mm brett kilspår i ett hjul av gjutjärn, vars centrumhål hade diametern 19 mm och spårets längd skulle vara 10 mm. Efter att ha undersökt ett antal möjligheter, kom jag på en egen lösning på problemet. Det gav mig ett kilspår exakt i bredd såväl som djup. Fotot visar mitt verktyg, som är avsett att fästas i svarvens dubbdocka och med hjulet fastpännt i chucken, vilken måste vara helt låst för att inte rotera är allt färdigt för bearbetning.



Den arbetande delen av verktyget (till vänster) har ett fräst spår som kan rymma en HSS skärstålsbit 5 mm bred vilken hålls på plats med låsringen. Yttersta delen av spindeln är något konad för att lättare kunna införas i hjulets axelhål. På undersidan av den finns ett försänkt, borrarat och gängat hål för en insex stoppskruv av lämplig storlek, med vilken skärstålet kan höjas ur sitt spår för att skära ett spår i hjulet vid passagen. På så sätt kan man exakt kontrollera kilspårets djup i hjulet.

Eftersom verktygets spindel bör vara 0,02 – 0,03 mm mindre än hjulets brotschade hål kommer kontaktytan mot materialet bli nästan linjär. På så sätt minskas friktionen när skärstålet arbetar och med några droppar olja blir den hanterbar.

Detta fungerar alldeles utmärkt i gjutjärn, men är ännu inte provat på stål av något slag.

Länk till metriska standardmått på kilar för olika diametrar:

https://ec.kamandirect.com/content/resources/2010/downloads/falk_metric_key_keyway.pdf

Här listas de engelska varianterna (inches):

http://www.jrcweb.com/Standard_Keyway_Dimensions_s/98.htm

Jämför gärna med atrikeln angående kilspår i Bmås-Nytt Nr 2 2014.

ADRESSER

Om någon förändring i adresser eller annat skulle redaktören vara mycket intresserad att få veta detta inför den kommande utformningen av matrikeln. Se därför till att få riktiga adress, telefonnummer och e-post-uppgifter till den nya matrikeln.

Red.

BIG BOY ÄR INGET MALLET-LOK

En del vill gärna kalla Big Boy för en malletmaskin, men det är *inte* riktigt. Loket har fyra stora cylindrar alla med samma mått. Diametern är 23¾” (603 mm) och slaglängden 32” (813 mm). Det byggdes endast 25 stycken av denna typ med axelföljden 4-8-8-4. På nedanstående adress kan man se vackra bilder från den stora maskinens framfart på den amerikanska kontinenten.



https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=x8f9VFInyDQ

Istället var det så att en man vid namn *Anatole Mallet* konstruerade den första användbara ångloksversion med compoundsystem. Han ville sedan tillverka ett mycket kraftigt lok som skulle kunna ta sig an snäva kurvor. Detta lyckades han med genom att använda *två stycken mindre lok*, länkade samman med en vertikal axel under en ångpanna. De främre cylindrarna var mycket större än de bakre och ångan användes två gånger, först i de bakre mindre med högt tryck, för att sedan med reducerat tryck driva de större främre cylindrarna innan den gick ut genom skorstenen. Denna typ av ledade lok kallades för *mallet*.

Ett malletlok är alltså ett ledat compoundlok, dvs med både hög- och lågtryckscylindrar. Jämför med Rolles Lessebo.

Big Boy är inget malletlok, det är vad man kallar ett ledat lokomotiv med fyra stycken lika stora högtryckscylindrar. Efter att ångan gjort sitt arbete i respektive cylinder släpps den direkt ut i skorstenen.

Loket har axelföljden 4–8–8–4 och är ett ledat lokomotiv med enkel expansion. Det tillverkades av American Locomotive Company i Schenectady, New York för Union Pacific Railroad mellan 1941 och 1944. Totala längden av lok och tender är 132' 9-7/8". Tendern har en vattenkapacitet av 24 000 gallons och 28 ton kol. Fullt lastad har loket en maximal vikt på över en miljon pund (lb). Namnet Big Boy härstammar från en arbetare som en gång skrev dessa ord med krita på sotskåpet.

Göran Rosén

SORKEBO

Tidigt i maj månad i år iakttog man att en ny bosättning var under utbyggnad. Det är helt tydligt att järnvägen kommer att kunna betjäna denna nya bosättning eftersom den nya anhalten Sorkebo nu är i funktion och öppen för framtida industrialisering.

Sorkebo anhalt är tämligen ny, men på senare tid har allt fler investerare fått upp ögonen för det centrala läget strax utanför omvärldens centrum, nämligen Sandlid. Om man får tyda de ekonomiska rapporterna gällande området Sorkebo är de lysande och befolkningen i byn växer snabbt.

Som det plägar vara med ett samhälle i snabb utveckling, hamnar man snart nog i en konflikt. De hårt arbetande tjänstemännen fordrar att man öppnar ett så kallat vattenhål för rekreation efter dagens arbete.

Däremot kämpar måttlighetsivrarna för att kunna instifta sin egen loge för att hålla allt på en synnerligen måttlig nivå, vilket kanske inte blir så lätt, med tanke på nedärvda seder.

I det närliggande samhället R-st-nsb-rg har det nyligen öppnats ett litet trevligt ställe vid namn "Moulin Coleure" med tydlig fransk anknytning, så spänningen stiger ytterligare.

De så typiska kvarnvingarna roterar förnöjsamt med sina färger och blinkar förföriskt ner mot den hårt trafikerade motorvägen. Tag tåget istället och kom direkt till en rekreativ anläggning.

Bmås-Bulletinen kommer snarast att skicka en reporter till platsen för att hålla våra läsare informerade om det uppkomna dramat.

Eder egen Estrid B Ashpan

LÄNKAR

Mechant Navy Class. Fint trecylindrigt lok och fina Pullmanvagnar.

https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=Fvmcr5XBxes

Femhundrasju mekaniska rörelser. Finns att beundra på följande pdf-fil.

<http://507movements.com>

Tyska lok 52 och 03

http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=g_QAC0FkAYg

1/3 scale Darjeeling Himalayan Railway B-Class Steam Locomotive in 7.25" gauge.

https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=ZBTa6z5Ma94

Underbar och vacker film från Storbritannien om ånglok.

https://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=9S1xz265GR0

Observera!

Plusgirot är nu avvecklat och det är bankgiro som gäller vid inbetalningar av medlemsavgiften.

Bankgirots nummer är 129-5518.



RUSTANSBERGS STATION

Några bilder från höstens arbete med utbyggnaden av bangården. Man gräver schaktar och fyller ut så länge vädret tillåter utomhusarbete av detta slag.

Den 26 november satte man ut referenspunkter och några fasta mätpunkter för framtida markarbeten och spårläggning.

Fortfarande pågår nyproduktion av spår för nya Rustansberg. Arbetet sker i den nya containern på Container Plaza och under ledning av Bengt AT Johansson. Om du har tid kan du kontakta Bengt för att höra om du kan hjälpa till.

Red.



Foto: Bengt AT Johansson, Per Ljungberg, Göran Rosén