

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BÄSTE MEDLEM

En höst med strålande väder har tagit vid efter den i mannaminne sämsta sommaren. Men som alltid har vi haft tur med vädret när vi har våra stora tillställningar i maj och augusti. Även i år kunde vi alltså få njuta av fina dagar.

Publiktillströmningen har varit stor denna säsong, vilket kanske till stor del berott på att folk stannat inrikes nu när kronan flyter eller skall man kanske säga sjunker, eftersom man bara ser mindre och mindre av den.

Något nytt på lokfronten dök inte upp denna säsong, men jag vet att det är en del byggen på gång, så den som väntar skall få sin belöning så småningom. På vagnfronten hände det desto mer. Sven-Åke Grönvald kom även i år och överraskade med en ny vagn, en tvåaxlig täckt godsvagn. Anders Hässler kom med en ny lådvagn av engelsk modell och slutligen vår nye medlem Rolf Martinsson hade med en O-vagn lastad med massaved.

För att öka trafiksäkerheten på banan hade Lars Tropp tillverkat och monterat nya signaler till Rustansberg samt försignaler till vägkorsningen vid Nolkrokens mekaniska. Kalle Ryberg med sonen Per har tillbringat en stor del av sommaren med att installera en hel del nyttiga saker vid klubbbanan, bl a ett nytt telefonsystem mellan Sandlid och Rustansberg.

Under sommaren har förberedelsearbeten utförts för den första etappen av spårrenoveringen och när väl sista tåget gått för säsongen, bröts spåret upp (30 sekunder efter passage, enligt lokföraren). Men var är alla medlemmar när det behövs en insats i föreningen. I senaste numret av BMÅS-NYTT fanns en artikel om detta banarbete med en efterlysning om arbetskraft till detta nog så viktiga projekt. Hör och häpna, det kom in en (1 st) anmälning om deltagande i arbetet, så det kommer att ta tid att få spåret i ordning.

forts sid 2...

JÄRNVÄGEN GENOM HUNDRA ÅR

Ur ovanstående publikation från Allers Familj-Journals 28:de handbok från år 1927 har vi saxat följande underbara rader.

Världens historia är full av revolutioner, vilka dock äro av högst olika slag. Några av dem fullbordades under kanonernas dån och svärdens blixtrande, dessa äro våldsamma, men kortvariga som vulkanutbrott: några år, några månader, kanske blott dagar eller timmar, så äro de förbi, om än följderna kunna räcka genom århundraden. Men det finns andra revolutioner, som fullbordas mycket långsamt, vilkas begynnelse man kanske inte alls lägger märke till eller i varje fall endast skänker den uppmärksamhet, som tillkommer kuriositeten. Efter hand börja dock resultaten visa sig. Långsamt uppnås de, det ena efter det andra, men en dag, årtal efter den första begynnelsen, ha de omskapat världen.

En sådan revolution har järnvägen åstadkommit. Den började under små, i många avseenden komiska, förhållanden, men dess betydelse växte år från år, till den förmådde omskapa världen. Den gjorde slut på de betänkligt framskramlande diligensernas tid, på den långsamma takten i forna tider, då samfärdseln mellan folken var nästan oöverkomlig — och endast förbehållen åt ett fåtal. den skapade betingelserna för nutidens oerhörda varuutväxling och samfärdsel, och den sträckte efterhand sina blanka stålskenor över hela jorden bort till de avlägsna sagoländer, som en gång befunno sig till hälften överkliga i mänsklighetens horisont.

Mycket av sagans poesi har järnvägen förvandlat till prosa, men den är egentligen själv en stor saga. Oaktat vi nutidsmänniskor ju ha järnvägen till daglig ”umgängesvän”, kunna vi dock icke helt och hållet frigöra oss från detta intryck. Står man en afton vid en järnvägsövergång och ser expresståget rusa förbi, måste det starka ljuset från de många fönsterrutorna, det väldiga lokomotivet, omgivet av vita ångskyar, farten, kraften, hela den samlade bilden tillochmed på ett nutida sinne efterlämna ett intryck av något sagolikt.

Tänk vilket arv vi har att förvalta och förevisa, om än i miniatyr.

E. B. Ashpan MoID

forts Bäste...

Bäste Medlem, gör slag i saken nu och gör en insats i föreningen om du har möjligheter, Din hjälp behövs verkligen.

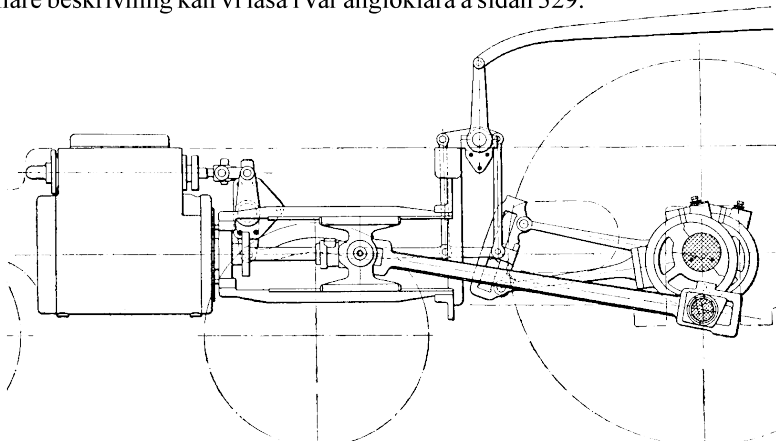
Anslutningsvis vill jag tacka alla de medlemmar som på sitt sätt bidragit till att vi har kunnat genomföra ännu en trevlig järnvägssäsong.

Bengt Jansson / ordförande

ALLANS SLIDSTYRNING

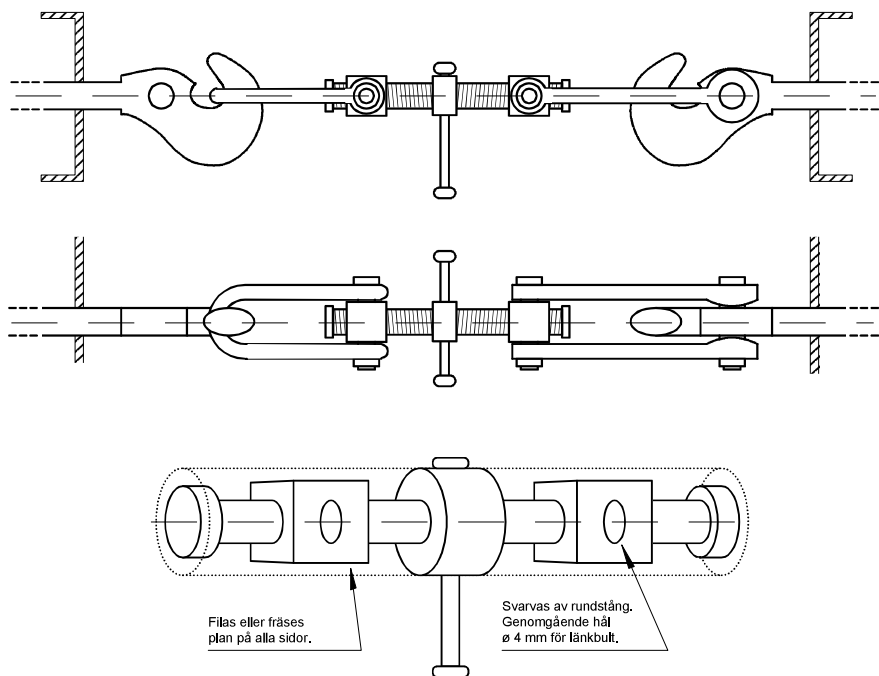
I följd av bristen på lämpliga verktygsmaskiner var det i början svårt och dyrt att för hand på ett noggrant sätt utföra bågformade kulisser. Detta föranledde skotten Allan i början av 1840-talet och ungefär samtidigt och oberoende av honom Trick i Tyskland att uttänka en styrning, vars kuliss hade ett rakt spår. Vanligen bär styrningen Allans namn, men man får även se benämningen Allan-Tricks styrning.

Närmare beskrivning kan vi läsa i vår ångloklära å sidan 329.



Allans slidstyrning anordnad å lok.





VAGNSDETALJER

Många vagnsdetaljer är lika eller snarlika på olika typer av vagnar och det kan vara på sin plats att här återge några detaljer i naturlig storlek (i skalan 1:8) för intresserade vagnbyggare. Här börjar jag med ett vagnskoppel och återkommer senare med buffertar, lagergafflar och bärfjädrar om intresse finns för den här sortens artiklar.

Till dragkroken är en 7 mm tjock stålplåt närmast i måttriktighet. Man limmar på ett papper som har kroken inritad. Med en bågfil sågar man ur kroken grovt efter den uppritade profilen. Innan man börjar såga, borras lämpligen hålet för länkbulten (5 mm) samt hålet i krokboten (6 mm). I länkbultshålet sätter man med skruv och mutter ihop två plåtar och kan så såga ur två krokar samtidigt.

När detta är gjort filar eller smärglar man krokarna till sin rätta form. Krokskaften skall förstås vara längre än vad som visas på ritningen. Vanligtvis är krokarna i vagnens båda ändar hoplänkade med en dragstång.

Själv brukar jag använda 8 mm plåt till krokarna därför att jag har ett 4 mm hål lodrätt i änden på krokskaftet. Jag tycker att det blir för tunt med gods vid hålet med 7 mm plåt. Hålet i krokskaftet bildar en led till dragstången som är fjädrande fäst till vagnschassiet.

Koppellänkarna och ögellänken brukar jag göra av 3 mm plåt samt, för hållfasthetens skull, göra dem något bredare än vad ritningen visar.

Det är arbetskrävande att göra fungerande skruvkoppel och de blir knappast tåliga. Därför kan man bara för syns skull göra skruvspindlarna och tärningarna i ett enda stycke. Spindeln (c:a 7 mm) och tärningar något överdimensionerade för att hålla bättre.

Bilden av kopplet från sidan är hämtad ur SJ:s Vagnlära medan vyn från ovan är framtagen efter egna mätningar på ett riktigt koppel.

Kalle Karlsson

NYA KÖRNINGAR PÅ BMÅS

Under 1994 års körsäsong skall vi försöka oss på de i England så populära rangerings-tävlingarna. Jag har tillskrivit tidningen Model Engineer som skickat mitt brev vidare till Dennis Monk för att vi skall få alla regler och övriga uppgifter om hur deras tävlingar fungerat.

Tävlingen kommer i stort att gå till på följande sätt. Ett antal vagnar står uppställda på olika spår på Sandlid C och skall rangeras till ett i förväg bestämt tågset med minsta möjliga lokrörelser. Loket drar vagnarna ett varv runt banan och därefter växlas vagnarna ut till nya platser på spåren. Ett lag består av lokförare, rangermästare och ”kopplare”.

Närmare regler och förutsättningar kommer att meddelas i kommande nummer av BMÅS-NYTT.

Diskussioner om dessa idéer kommer även att tas upp på årsmötet.

Göran Rosén

BREVIKENS MINIATYRJÄRNVÄG

Den lilla skogsbanan

I mitten av sextiotalet blev jag ägare till ett sommarställe med en ganska stor tomt till. Det skulle snart visa sig värdefullt för att kunna förverkliga de idéer jag gick och ruvade på. Det enda jag visste om järnvägars skalor var O och HO, allt annat var helt okänt vid den tiden.

Ett besök på Järnvägsmuseum i Gävle i början av 70-talet gav mig en verklig impuls när jag såg dessa fantastiskt fina modeller i skala 1:10. Kanske man skulle kunna använda den skalan? Kanske man till och med skulle kunna sitta på loket och köra, eller på en vagn? Jag bestämde snabbt att sätta igång och skala 1:10 med 144 mm spårvidd borde väl bli ganska lagom. DVVJ skulle så långt det var möjligt stå som förebild. Att det skulle ta tjugo år att förverkliga mina drömmar hade jag som tur var ingen uppfattning om då.

Tomten, som ligger vid sjön Västra Silen, är mycket kuperad, så en rundbana var inte att tänka på, utan jag stakade ut en sträcka på cirka 200 meter längs sjön. Ändå måste jag bygga tre broar för att överbrygga några sänkor i terrängen. Med hjälp av vattenpass och en medhjälpare kunde vi staka ut banan så att det dels inte skulle bli för stora stigningar och dels lägga spåret så att man slapp avverka så många träd eller spränga bort stora stenbumlingar, som det finns gott om på tomten. De brantaste stigningarna är 13 — 14 promille.

Det första loket jag byggde var ett litet enkelt ackumulatorlok. Samtidigt började jag tillverka de första 50 meterna av rälsen, som svetsades samman av plattjärn. En växellåda tillverkades med endast fram och back. Den kopplades samman med en gammal startmotor från en bil via en cykelkedja. Startmotorn reglerades med en reostat. Efter några turer på det korta spåret slets cykelkedjan plötsligt av och åstadkom en viss förödelse i motorrummet. Biten av kylfläkten, som var av tunn aluminiumplåt, låg utspridda som snöflingor på banvallen, så väck med startmotorn! En generator från en Fordbil inhandlades på skroten och monterades som motor i loket. Den visade sig gå tyst och fint, en klar förbättring och den var åtskilligt mer strömsnål än den förra.

De följande åren jobbade jag med räls- och banbygge och så ångloket. Jag hade helt klart för mig att jag ville bygga ett ånglok med svensk förebild, så jag kom över en ritning till Sa-loket. Tyvärr fanns inget gjutgods till ett sådant lok. Det problemet löste jag på två sätt. Gjutgodset till drivhjul och cylindrar köpte jag från England eftersom dessa delar till 5"-loket "Springbok" passade precis. Resten av gjutgodset tillverkade jag själv sedan byggt en liten smältugn av ett halvt oljefat, några eldfasta tegelstenar och en dammsugare. Ångpannan var en kopia av pannan på det engelska miniatyrlöket "Reeves". Loket rullade för egen maskin några gånger, men var att betrakta som ett experiment med åtskilliga barnsjukdomar, nackdelen med att försöka bygga ett

svenskt lok istället för en beprövad engelsk konstruktion. Loket är avställt sedan några år tillbaka. Nästa lok blev ett lite fyrkopplat tanklok, som inte hade några större fel än att det på grund av sina små dimensioner inte klarar dra fler än föraren och en person. Det är fortfarande körbart. Sommaren 1986 reste jag till Borås och den nyanlagda banan i Sandlidsparken och imponerades och förstummades samt insöp med alla sinnen vad dessa fantastiska entusiaster åstadkommit. Det gav mig inspiration i massor att jobba vidare med min egen bana. Sjuochenkvarttum var nog modellen i alla fall, så jag beslöt genast att bygga till en tredje skena på min bana till denna spårvidd. Jag inköpte också en del material och tillverkade gjutgoods till ett litet fyrkopplat 7 1/4" lok, men ångrade mig och sålde alltihop till en god vän och började bygga ett S13-lok istället.

Banan är idag 205 meter lång med en vändskiva och rundgångsspår vid banans bortre ändpunkt. En liten bangård med lokstall, vattentorn, vagnbod, stationshus och en vändskiva där banan börjar. Cirka 300 meter spår sammanlagt är utlagt och fem växlar, varav fyra är ombyggda för båda spårvidderna. Kurvradierna på huvudspåret varierar mellan 15 och 18 meter. En tredje vändskiva finns för att kunna rangera lok och vagnar mellan de olika spåren. Endast mindre lok kan trafikera banan då vändskivorna är för korta för stora lok.

År 1992 var BMJ färdigbyggd. Den har gett många år av inspirerande fritidssysselsättning. Många gånger har jag nog saknat det stöd med goda råd som erfarna medlemmar i en klubb kan ge då problemen hopar sig. Jag är dock övertygad om att utan en förstående, överseende och tröstande hustru, då saker gått snett, skulle min bana aldrig blivit färdig.

Sven-Åke Grönvald

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR

Bmås styrelse ber att få önska alla medlemmar en riktigt
GOD JUL och ett utomfördientligt **GOTT NYTT ÅR**.

Välkomna till ett nytt fint år ute på Sandlidsbanan.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

BMÅS c/o Göran Rosén Östergården 162 Härna 523 99 HÖKERUM



NOTISANGÅENDE KOMMANDE ÅRSMÖTE

Årsmöte kommer att avhållas lördagen den 26 februari klockan 11:00.

Plats: Vävarsalen i Kulturhuset, Borås.

Kallelse kommer att publiceras i nästa BMÅS-NYTT som utkommer i början av februari månad 1994.