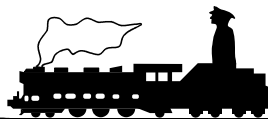


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BMÅS ÅNGDAGAR 7 – 8 AUGUSTI 1993

BMÅS hälsar alla medlemmar och andra intresserade besökare välkomna till ÅNGDAGARNA på Sandlid.

Fredagen den 6 augusti är det fri körning på banan för den som vill köra runt med eller utan passagerare. Banan står emellertid till gästande lokförarens förfogande (för nöjesprov- och testkörningar) från solens uppgång på lördagens morgon och fram till klockan 11.00. Härefter kommer passagerarkörningar att genomföras där alla lok och lokförare, om de så vill, får deltaga i trafiken. Detta är dock inget tvång, men vi måste även tänka på att våra besökare, genom vår passagerartrafik, skall trivas runt vår bana. Söndagen kommer att, i stort sett, gå i samma spår (*sic*).

Frivillig anmälan om deltagande i trafikarbetet under ångdagarna kan ske till vår klubbmästare Gustav Mitlöhner för att underlätta vår planering. Det finns en mängd olika arbetsuppgifter och vi ser gärna att alla som vill, får möjligheter att deltaga, även på flera ställen i organisationen. Omväxling förnöjer och då inte bara på rangerbangården.

Deltagande i lördagskvällens fest kommer att kosta cirka 50:- kronor (smör ost sill och potatis — alternativt för ett fåtal icke fiskätande medlemmar kommer att finnas). Plats finns i tältet för cirka 35 stycken och förhandsbokningar om deltagande kan ske till klubbmästaren.

De som ämnar ockupera några av de tillgängliga logimöjligheterna vid BMÅS torde även anmäla sitt intresse härav till Gustav.

Vid senaste styrelsemötet, den 1 juli, beslutades att instifta tre ordinarie ”trafikdagar” under sommarmånaderna. Den andra lördagen i juni, juli och augusti från klockan 11.00, dock endast vid tjänlig väderlek, kommer körningar att äga rum. Detta förutsätter emellertid att tillgång till lok och lokförare gives. Force majeure-klausulen kan alltid anropas och körningarna får inte betraktas som något måste, men är dock viktiga för sällskapets kontakter med allmänheten.

Styrelsen

SLIDSTYRNINGEN

Slidstyrningen i allmänhet. Med en ångmaskins slidstyrning förstår man hela den anordning, genom vilken ångan på tjänligt sätt ledes in i cylindern och åter ut ur densamma. Man skiljer mellan: 1. slidstyrningar med planslides, 2. slidstyrningar med kolvslides, 3. styrningar med ventiler och 4. styrningar, vid vilka ångfördelningen sker genom kranar. Av dessa ha de tre första kommit till användning på lok, styrning med ventiler dock mera sällan.

Själva slidstyrningen utgöres vanligen av vevar eller excenterskivor, tappar, länk-stänger o. d.

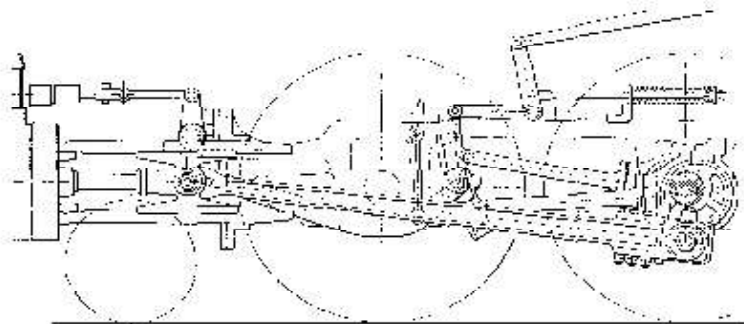
Ångfördelningen. Genom slidstyrningen inledes ångan växelvis på kolvens båda sidor i cylindern och bortledes efter uträttat arbete. Genom slidstyrningen bestämmas även de olika skedena under ångans arbete. Dessa skeden benämnas med ett gemensamt namn, ångfördelningen, och utgöres av: 1. förinströmnings- eller mottrycksskedet, 2. inströmnings- eller fulltrycksskedet, 3. utvidgnings- eller expansions-skedet, 4. förutströmningsskedet, 5. utströmningsskedet och 6. sammantrycknings- eller kompressionsskedet.

Dessa rader står att läsa i den utomfördentliga boken ÅNGLOKLÄRA, utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen — fjärde upplagan 1949.

Jag har här och i mån av utrymme i kommande numris, tänkt delge några av de visa ord som skrivits om de nog så viktiga slidstyrningarna å våra kära klenoder.

I en första och något raskt hopkommen summering (dock ej här uppställd i rätt tidsföljd), finner vi till att börja med följande i bruk tagna slidstyrningar:

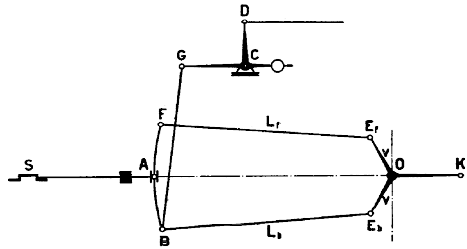
- | | | | |
|----------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| 1. <i>Stephenson</i> | 4. <i>Helmholtz</i> | 7. <i>Southern</i> | 10. <i>Allfree-</i> |
| 2. <i>Allan</i> | 5. <i>Deeley</i> | 8. <i>Gooch</i> | <i>Hubbell</i> |
| 3. <i>Walschaert</i> | 6. <i>Baker</i> | 9. <i>Joy</i> | |



Stephensons slidstyrning anordnad å lok.

Enkel slidstyrning

Med enkel slidstyrning förstås att maskinens rotationsriktning ej kan vändas. Detta vore tämligen ödesdigert för trafikkapaciteten å järnbanorna och förekommer alltså ej å ånglokomotiv i trafik, varför vi här förbigår fenomenet i tysthet utan att fördjupa oss i det elaborata och nog så intressanta ”Müllers sliddiagram”.



Slidstyrning för förändring av rörelseriktningen — sammansatt slidstyrning.

Den vanliga enkla slidstyrningen, bestående av en excenterskiva, en excenterstång och slidstång, kan (som ovan nämnts) ej användas för andra fall än då en ångmaskin alltid arbetar i samma rotationsriktning. För att kunna få maskinen att rotera i båda riktningarna kommer alltså istället två excentrar in i bilden. Engländaren Howe, som var filare i Stephensons lokverkstäder, kom nu på tanken att förena de båda excenterstångarna med en båge eller kuliss. Krökningsradien för denna båge var lika med excenterstångens längd. Kulisstyrningen var härmed uppfunnen och vann snabbt användning inom lokbyggandet.

Den av Howe uppfunna kulisstyrningen togs genast i bruk av Stephenson, varför den kommit att bära hans namn.

Stephensons slidstyrning är den äldsta av de nu använda och tillika den första, som medgav icke blott rörelsens omkastning, utan även en förändring av cylinderfyllningen.

Bilden på sidan 2 visar Stephensons slidstyrning anordnad å lok.

Bilden på denna sida visar en förenklad bild av Stephensons slidstyrning vid öppna stänger. Korsade stänger förekommer ävenledes.

I övrigt talar bilderna för sig och vi undviker en utökning av BMÅS-NYTT med fyra eller fem sidor genom att förbigå den närgånget beskrivna funktionen, vilken dock finns beskriven med början å sida 325 i allas vår kära ångloklära.

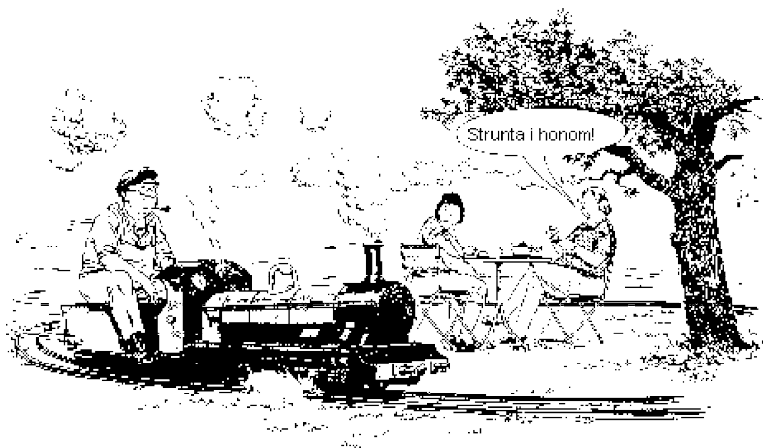
Estrid B Ashpan OBV, MoID

EN TRÄDGÅRDSJÄRNVÄGSHISTORIK

Impulsen till en egen järnväg kom från de nöjesbanor jag kom i kontakt med i Furuviksparken och folkparken i Eskilstuna, i samband med att jag spelade där, 1959 (Furuvik) och 1962 — 1966 (Eskilstuna). På dessa båda ställen fanns järnvägar i skala 1:5 med 285 mm spårvidd. Så när Birgitta (hustrun) och jag köpte ett hus med trädgård år 1964 fanns redan tanken på en trädgårdsjärnväg. Jag lyckades emellertid vänta ett år innan jag började anlägga en bana.

Den första etappen blev klar 1965 och var ett ca 17 meter långt rakspår med spårvidden 200 mm. Då viste jag inte att det fanns etablerade spårvidder, t ex 7 1/4" (184 mm), utan jag tyckte att 200 mm verkade vara en jämn och bra siffra.

Tanken var att trafikera banan med en modell av Stockholms Spårvägars motorvagn litt A 10, som jag byggt några år tidigare i en gummihjulsversion. Det visade sig svårt att få vagnen att gå för egen maskin i spåret p g a problem med strömupptagningen från en mittskena. Gnistbildning gjorde att det hela mest liknade ett ambulerande fyrverkeri. Transformatorn på 12 volt gav för övrigt inte någon nämnvärd effekt åt motorn. Det gick bättre när jag istället byggde ett elektriskt lok, vars motor fick ström med hjälp av en eftersläpande kabel, men det såg inte särskilt roligt ut.



Man borde alltså bygga ett ånglok. Någon svarv ägde jag inte och mina åtta hjul hade jag köpt samtidigt som jag köpte rälsen. En arbetskamrat till Birgitta svarvade fyra skivhjul åt mig på arbetsplatsens verkstad. Jag köpte en maskinbearbetad byggsats till en Stuart Turner D10 tvåcylindrig ångmaskin samt en blåslampselad flamrörspanna med vattentuber. Med dessa grundläggande ingredienser började jag bygga ett ånglok, "PER" år 1968. Loket var byggt av plywood och hade inget backslag och

måste alltså vändas med vändskiva i var ända av banan. Blåslampan väsnades och jag fick ont i ögonen av de stickande fotogenångorna, men loket gick och jag kunde åka med! Triumf! — ”PER” drog sitt sista tåg år 1977 och skrotades 1983.

När jag våren 1971 var klar med mina studier, skaffade jag den svarv som jag länge insett var nödvändig för hobbyn. Med egen tillgång till svarv blev det mera fart på byggandet av nästa lok, det koleldade ångloket ”FRISTEDT”, som jag börjat lite försiktigt på i juli 1970. Det funktionella var huvudsaken när jag konstruerade ”FRISTEDT”, det skulle vara lättbyggt och duga för tjänstgöring på min trädgårdsjärnväg, som vid det här laget vuxit till kanske 30 meters spårlängd och hade en del snäva kurvor med tre meters radie samt drygt 30 promilles stigning. Spårvidden var fortfarande 200 mm och min koppelstandard med 60 mm bufferhöjd hängde också med från den misslyckade spårvagnens tid. ”FRISTEDT” som blev klart år 1976, har än i dag den gamla koppelhöjden, fast det nu är ompårat till 7 1/4”.

Fordonsparken utökades med en passagerarvagn (boggie), som jag byggde 1970 och skrotade 1980. År 1971 tillkom en tvåaxlig grusvagn och en tralla. Grusvagnen är slopad sedan september 1985, eftersom den inte gick att ändra till 7 1/4” spårvidd när jag spårade om min järnväg. Vagnen står avställd i min friggebod, där den sakta faller sönder. Trallan gick däremot att bygga om och jag använder den ibland vid banarbeten.

Våren 1975 byggde jag ett nytt ellok med bilbatteri och en 12-voltsmotor på 40W, som var avsedd för en värmefläkt till en buss. Loket gick visserligen långsamt, men det fungerade bra. Jag var tvungen att slopa det 1985, eftersom loket inte gick att bygga om när järnvägen spårades om. Underredet finns emellertid kvar ännu.

Hösten 1976 byggde jag en ny förarvagn (boggie) med broms, 1978 en flakvagn (boggie) och 1980 en ny passagerarvagn (boggie). Dessa tre vagnar är numera ompårade till 7 1/4”, men har kvar sin ursprungliga koppelhöjd.

År 1981 blev jag medlem i Borås Miniaturånglokssällskap — en vändpunkt för min järnvägshobby. Det året firade Statens Järnvägar sitt 125-årsjubileum med att ha en miniatyrjärnväg utanför Järnvägmuseum i Gävle. BMÅS svarade för banbyggnad och trafik och jag inbjöds att köra där med ”FRISTEDT”. Loket måste alltså byggas om och jag tillverkade en alternativ hjulsats och en ny bromsrörelse för ändamålet. Sedan tog det fyra och en halv timme att spåra om loket åt endera hållet. Speciellt för jubileet byggde jag också en tvåaxlig förarvagn, vars underrede numera (1993) används på en trädgårdsjärnväg i Nacka. De nyaste av mina övriga vagnar fick också alternativa hjulsatser att byta till, så att jag kunde ta med dem till Gävle och till Sandlidsbanan i Borås, vilken jag besökte med ”FRISTEDT” och vagnar för första gången i juni 1984.

Det kändes emellertid lite dumt att behöva bygga om lok och vagnar två gånger om året för att kunna köra både hemma och på Sandlidsbanan. Därför började jag år 1985 att spåra om järnvägen till 7 1/4”.

forts sid 8...

OM MEDLEMMARNAS DAG

Den gamla väckelsesången ”De komma från öst och väst” har en titel som passar perfekt in på en av årets höjdpunkter — evenemanget Medlemmarnas Dag. I år inträffade det på pingstaften den 29 maj och lockade entusiaster även från syd och nord.

Från Malmö i syd kom Ralf Martinsson medförande en nybyggd stilig timmervagn med last och Norr representerades av Sörbybanans Kalle Karlsson, som tjänstgjorde som tågklarare och lokförare. Från öst kom en nybyggd förarvagn till enskedelocket Tich, utförd som en modell av en gammal engelsk ballastvagn och från väst presenterade årjängsmedlemmen Sven-Åke Grönvald en mycket vacker modell av en klassisk godsinka typ Gs. Originalet har varit bangårdsvagn på Arvika station och Sven-Åke har byggt den efter en generalritning och egna uppmätningar. Tillsammans med Sven-Åkes ånglok, passagerarvagn och övriga svenska godsvagnar ingick finkan i ett mycket dekorativt blandat tåg, som framkallade nostalgi och beundran hos åskådarna.

Boråstraktens fordonsnyheter lät vänta på sig i år, men flera intressanta byggen närmar sig sin fullbordan och 1994 kan nog bli ett mycket spännande år. Nu drogs passagerarna huvudsakligen av de välkända boråsloken Britannia, Rail Motor och Black Five.

Även denna gång kunde man njuta av Nils Grafströms ständigt växande allkonstverk Rustansbergs ångsåg, som är en fängslande miljöskildring med sina karaktärsfyllda byggnader och figurer. Kanske i klass med Anders Åbergs husporträtt och Döderhultarns gubbar.

Det hotande regnet uteblev och temperaturen höll sig behagligt sval, åtminstone för ånglokförarna. Ungefär 400 passagerare strömmade till i en omfattning som något så när motsvarade banans trafikkapacitet. Några fick väl vänta ibland, men gör en stunds väntan egentligen så mycket? Det finns så mycket för besökarna att se och uppleva runt banan och såvitt jag förstår är ju föreningen inte i första hand något kommersiellt trafikföretag med krav att stå allmänheten till tjänst.

Tack alla BMÅS:are för en trevlig helg!

Anders Hässler

TV-REKLAM FÖR BMÅS SANDLIDBANA

BMÅS-NYTT har uppmärksammat att Sveriges television under försommaren sändt ett nyhetsinslag om vår bana i Västnytt samt vid tre andra programtillfällen. Idogt filmande under en och en halv dag resulterade i ett program på cirka fyra minuter. Det vore roligt om vi finge se de övriga minuterna, kanske vid en intern BMÅS-visning.

RUSTANSBERG FÅR ETT NYTT ANSIKTE UNDER HÖSTEN -92 OCH VÅREN -93

Tusen tack för de fina komplimanger som skrevs om mig och min renovering av Rustansbergs stationsbyggnad.

I likhet med Göran Rosén som skrev i BMÅS-NYTT Nr 2 har också jag varit medlem endast ett år och blivit såld på det här med "live steam".

På grund av en slump fick jag höra talas om sällskapet och eftersom min bror Dave Smith, som har ett stort intresse för ånglok, skulle besöka mig under sommaren -92, visste jag att BMÅS skulle vara en höjdpunkt på hans besök i Sverige.

Det visade sig sedan att BMÅS blev ett sällskap som jag själv blev mycket begeistrad i. Visserligen vet jag inte mera om lok än det som jag lärde mig under min barndom i England i kunnigt sällskap av min bror. Att kunna bidra med någon insats till sällskapet låg nära mitt hjärta från första början.

Efter sommarens flertaliga besök vid BMÅS-banan, tyckte jag att det var synd att stationshuset vid Rustansberg skulle stå och förfalla mitt framför ögonen på passagerarna. Efter samtal med Bengt Jansson fick jag lov att ta hem byggnaden under hösten -92 för att renovera den på det sätt jag tyckte passade bäst.

Under ett halvt år bodde jag nästan nere i min verkstad, till min familjs förtvivlan eller kanske glädje. Det var mycket mer arbete med stationen än jag trodde från början, men efter många timmars funderingar och en hel del praktiskt arbete blev den "Nya Rustansberg" färdig att placeras ut lagom till säsongens början. Förhoppningsvis beskådad av många under åren framöver.

Geoff Smith

BANARBETE

Vår spåranläggning börjar få några år på nacken och en hel del räler och slipers behöver läggas om respektive bytas ut.

Vi hade tänkt oss att till sensommaren (troligen mitten september) börja byta slipers från Sandlid västerut på en sträcka av cirka 140 meter. I samband med bytet kommer vi att valsa kurvälarna till rätt radie för kurvan för att på så sätt få ett bättre och mera bestående spårläge.

Du som är intresserad av att delta med frivilligt arbete i detta viktiga projekt var vänlig och kontakta Bengt Jansson.

Styrelsen

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS-
BREV

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

JÄRNVÄGSANEKDOTER

Konduktören ber den resande om biljetten, varvid han får till svar:

”Nej den får ni visst inte, vill ni ha en kan ni köpa en själv, det har jag fått göra”.

På trådrullebanan (Ulricehamn – Vartofta Jvg) reste en gång en finare dam, men som det var trångt fick även hon stå upp. Vagnen krängde till och damen råkade trampa en nära stående odalman på tårna och ursäktade sig omgående. Mannen som naturligtvis var lika försynt som odalmän plägar vara, svarade damen:

”Dä va la möe mett fel å, ja kunne ju tatt e aent tåg”.

...forts från sid 5. En trädgårds...

Min bana hade då vuxit till ca 60 meter spår och hade sju växlar. Spårviddsbytet tog en hel sommarsäsong. Den rullande materiel jag byggt sedan dess har jag försökt hålla så praktiskt skalenlig som möjligt. Min hemmabanas snäva kurvradier (fortfarande tre meter) gör den särskilt lämplig för modeller av gamla engelska korta godsvagnar. Detta är en vagnstyp som jag är mycket intresserad av och då inte bara ur trädgårdsjärnvägs-synpunkt.

Järnvägens fordonspark kan följaktligen delas upp i två kategorier, dels den gamla som är ombyggd från tiden med 200 mm spårvidd och dels den nyare tillkommen efter 1981. Den äldre delen, med den gamla koppelstandarden, består av ångloket ”FRISTEDT” och tre boggiévagnar. De går knappast att bygga om till etablerad koppelstandard, eftersom alla i sig är mycket låga. Den nyare fordonsparken består av ångloket ”MIMMI”, som är en gammal och rätt sliten 7 1/4" Tich jag köpte för tre år sedan och som jag renoverar etappvis. Hon drar ett antal — för närvarande fyra — modeller av brittiska godsvagnar som jag byggt. Dessa vagnar har så kort hjulbas att de fungerar både på min bana här hemma och på övriga järnvägar med 7 1/4" spårvidd.

Anders Hässler