

**BMÅS**



**NYTT**

**TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP**

---

## **SÄSONGSTART**

Våren har kommit på allvar och därmed har en ny järnvägssäsong börjat på vår klubbana ute vid Sandlid. Om man blickar tillbaka på vintern och all snö som föll ner, var det svårt att föreställa sig en tidig säsongstart, men redan i slutet av mars månad var snön borta och termometern visade plusgrader. Detta innebar att redan till påskhelgen samlades en liten grupp medlemmar ute vid Sandlid för att påbörja vårarbetena på anläggningen.

Påföljande två helger, då det var utlyst arbetsdagar vid anläggningen, slöt ett tiotal medlemmar upp vid varje arbetsdag och ett mycket gott resultat nåddes vid dessa dagar. Tänk vad det kan bli mycket gjort när man är några fler som hjälper till. Du som inte hade möjlighet att hjälpa till dessa dagar kanske undrar vad vi utförde för något, så här följer en sammanfattning på vad som blev utfört under dessa dagar.

Området hann nästan bli färdigröjt på alla nerfallna kvistar och löv. Några olämpligt växta träd fälldes. Renoveringen av järnvägsspåret mellan Sandlid C och Brittensbro färdigställdes. Reservvattenförrådet förbättrades och utrustades med ett vattenståndsglas. Ett stort parti kantsten transporterades upp till Brittensbro. Ett stort antal stenar avlägsnades ur gångstigarna plus att mycket annat blev uträttat.

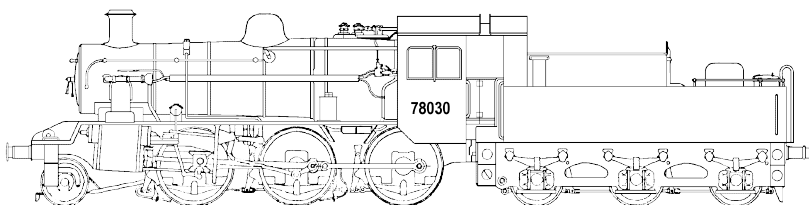
Jag vill rikta ett varmt tack till de medlemmar som har ställt upp på de två första arbetshelgerna och jag hoppas att de under säsongen kommande aktiviteterna skall locka många medlemmar.

*Bengt Jansson  
ordförande*

## BYGGRAPPORT NR 1

Som många säkert redan vet har jag under många år hållit på med att bygga ett lok av typen BR CLASS 2. Här följer nu en kort berättelse om hur bygget framskrider.

Jag började bygga loket sommaren 1978. Valet av modell kom från Rustan Lange, som först beställt ett sådant lok från England, men senare ändrade sig och istället frågade mig om jag var intresserad av att köpa gjutgodset och ritningarna, vilket jag gjorde.



### *British Rail lokomotiv Class 2.*

Ritningarna var skalade från 5" och visade sig innehålla många avvikelser från originalet, vilket gjorde att jag rätt snart övergick till att bara använda originalritningar från järnvägmuseet i York. Då en komplett uppsättning ritningar inte gick att tag på, innebär bygget många timmar går åt till att studera kort och att göra egna ritningar. Detta har medfört att mitt bygge tagit väldigt lång tid.

Jag har i dagsläget kommit så långt så att loket med maskinen är klart och loket tuffar fint på tryckluft. Ångpannan blev klar hösten -92 och tog 200 timmar att bygga. Tenders ramverk med hjul och fungerande bladfjädrar är klar. De flesta plåtarna till vattentank och koltag är färdiga. Nitning och lödning av plåtarna återstår. Jag håller nu på med att tillverka vattenbrunnarna till tendern och när dom är färdiga skall jag sätta ihop vattentanken. Så nu vet ni lite om hur mitt bygge framskrider, men när det blir färdigt får framtiden utvisa.

*Jan Bragée*

*Redaktören hoppas att övriga byggare skall få inspiration och skicka in fler byggrapporter. En enkel sidovy från ritning eller annan källa kan vara trevligt.*

### **”Det ryktas på bygden”**

att stinsen å Rustansberg, på grund av obändig energi och i avsaknad av ordinarie stinseri, har måst ta värvning i härvarande målericorps och som bäst är i färd med att kamouflera kolabingarna nere å gröna parkeringen. Det gäller nu för samtliga vägfärande att se upp å skillnaden mellan hård och mjuk klorofyll.

# FÖRÄNDRINGAR

Förslag till ändringar av spårplanen vid Sandlid, Rustansberg och Brittensbro.

Ändringar av spårplaner kommer nästan alltid upp till diskussion när modellrallare träffas. Detta gäller även inom BMÅS och speciellt nu när vårkänslorna har kommit upp ur snötäcket.

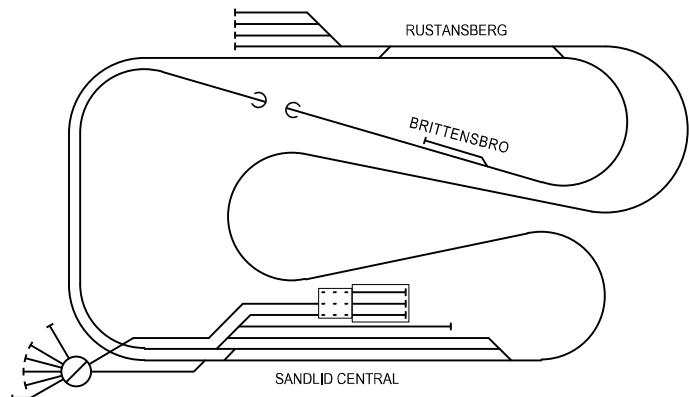
Följande har diskuterats helt löst och utan att något beslut om förändringar fattats.

1. Ett nytt spår skall läggas mellan lokstallet (containern) och ut till vändskivan, så att man inte skall behöva gå in på stationsområdet. Det gamla spåret flyttas till position 3 på traversen, vilket gör att kurvan får en lämpligare radie. Det nya spåret går från position 2 på traversen och parallellt med det omlagda gamla, men korsar parallellspåren genom två spårkors och går in till ny plats på vändskivan. Det bör finnas en blockering för utfart dels från lokstallet och dels från vändskivan.
2. De två västra växlarna vid Rustansberg skall placeras om så att infart kan ske på båda spåren utan konflikt. Detta betyder även att endast infartsväveln på vagnstallsidan behöver läggas om, eftersom man då där kan bestämma om trafiken skall gå genom tunneln eller ut på stora varvet.
3. Brittensbro hållplats flyttas cirka sex meter närmare tunneln. En lastkaj byggs vid upplaget. Eventuellt kan ett stickspår även läggas in där om någon skulle vilja bygga en växel, som separat vinterjobb.

Vi nämner dessa idéer eftersom vi gärna vill ha synpunkter på hur vi skall kunna förbättra vår anläggning.

Det är ju inte meningen att vi skall förtä oss genom att göra alla stora ombyggnader på en gång, utan dessa förändringar måste få komma när tiden är mogen. Det är emellertid nyttigt att få drömma och resonera lite om "livet och magnetismen".

*Principskiss över Sandlidsbanan efter ovanstående ombyggnader.*



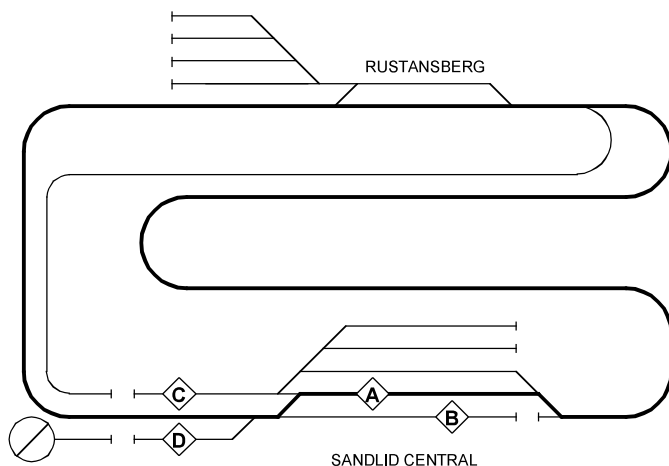
## "MEDLEMMARNAS DAGAR" 21 — 22 MAJ 1994

Lördagen den 21 maj i år inbjuder BMÅS till en rangeringstävling under Medlemmar-  
nas Dagar.

Deltagande lag består av rangeringsmästare, växlare/kopplare samt lokförare med lok.  
Dessa tre bestämmer hur arbetet skall läggas upp med rangeringsmästaren som  
lagledare och den som i slutändan bestämmer. Laget får inte ta råd av någon  
utomstående under "resans gång". Utgångsläget för de tävlande lagen kommer att  
offentliggöras vid en briefing på tävlingsdagens morgon och träningskörning tillåts  
därefter ej.

Två eller flera lag kan samsas om ett lok, men en och samma person får inte delta  
i olika lag på samma position.

Tävlingen går ut på att till ett tågset om fyra vagnar på spår A, koppla ytterligare tre  
som står uppställda på var sitt stickspår B, C och D. Det färdiga tåget skall ha vagnarna  
i en given nummerordning. Efter sammankoppling skall tåget framföras runt en  
banslinga med hela personalen ombord. Vid återkomst till stationen rangeras tre  
förutbestämda vagnar till var sin plats på stickspåren och loket skall ställas på  
uppställningsspåret med de fyra kvarvarande vagnarna tillkopplade. Alla lokrörelser  
räknas och den som gjort minst antal har i stort sett vunnit. Vagnkombinationerna  
kommer att vara olika för varje tävlande lag men minsta antal lokrörelser är lika för  
varje omgång. Tidtagning kommer ej att förekomma, det kanske kommer att bli svårt  
nog ändå.



*Den använda banslingan med stickspår vid Sandlid C.*

Poängavdrag ges för osäker hantering, dvs vagnar innanför frigångsmarkeringar, kollision mellan dessa eller andra vagnar, urspårning genom felaktig växelhantering eller hög hastighet, alltför hög hastighet på bangård, hård växling, förflyttning av vagnar medelst handkraft. Skönsmässig stilpoäng utdelas av varje domare och detta kan avgöra placering om poängtalet i övrigt skulle bli lika.

Det gäller att hushålla med kol, vatten och ånga så att förråden räcker. Nummerskyltar kommer att finnas på alla använda vagnar så att publiken kan se hur arbetet fortskrider. Eventuellt kan vi tänka oss en god "speaker" med högtalarsystem som förklarar det hela för publiken från början samt ger kommentarer efter avslutad omgång.

Detta är ett sätt att ge vårt sällskap en ny verksamhet, där flertalet kan beskåda realistiska järnvägssituationer och många andra kan vara inblandade i funktionerna utan att bli sittande på någon obekväm plats i sin ensamhet. Vi hoppas att detta skall kunna leda till en ökad gemenskap i vårt sällskap och till trevlig samvaro runt Sandlid central.

Tävlingen beräknas ta cirka 30 — 45 minuter för varje lag och kan således vara avklarad under lördagen. Persontrafik kan därför genomföras tillsammans med godstågstrafik och egen körning under resten av lördagen och söndagen.

Sammankomsten heter ju ursprungligen Medlemmarnas Dag och det är meningen att alla medlemmar skall få sitt lystmäte av ånga, kol och tågåka. Vi måste dock även se till att utomstående besökare kan få se vad vi sysslar med och åka med i mån av plats.

Anmälning kan göras till mig på telefon, fax eller genom brev.

*Göran Rosén*

*Östergården Härna  
520 15 HÖKERUM*

*Tel: 033 - 27 40 49*

*Fax: 033 - 27 40 12*

---

## **SPÅRRENOVERINGEN**

Den i höstas påbörjade spårrenoveringen är nu klar från Sandlid till Brittensbro. Det har varit ett stort arbete, som nu tack vare Bengt Janssons insats som drivande kraft kunnat genomföras.

Rälsbockningsmaskinen, som Gunnar Lindberg och Bengt byggt, har varit ovärderlig och spåret löper nu lagom jämnt och fint upp genom skärningen in mellan granarna och ut på den långa raksträckan.

Det skall bli intressant att se om någon kan slå SJ:s rekordhastighet från Halland.

*Estrid B Ashpan OBV.*

# WALSCHAERTS SLIDSTYRNING

Denna styrning benämnes även Heusinger von Waldeggs styrning. Den uttänktes redan år 1844 av belgiern Egide Walschaert (uttalas Vallskart) född 1820 och utfördes första gången 1848. Först år 1849 framträdde tysken Heusinger von Waldegg med en liknande styrning, ovetande om Walschaerts uppfinning. Heusingers styrning kom till utförande år 1850 på ett litet lok, men har, som det tyckes, ej kommit till användning. Walschaerts styrning började först få större användning efter år 1860. De båda styrningarna överensstämmer icke fullständigt. Den numera använda motsvarar Walschaerts uppfinning, varför det är riktigas att uppkalla styrningen efter honom. Slidstyrningen, sådan den är utförd på lok, återgives här nedan i fig 1.

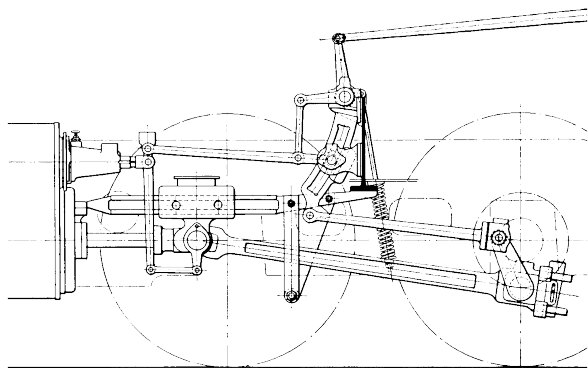


Fig 1.  
Walschaerts  
slidstyrning  
anordnad på  
lok, skala 1:30.

Styrningen är enklare framställd i fig 2. Den äger endast en excenterskiva eller excentervev. Rörelsen från en andra excenterskiva har ersatts med en hävstångsrörelse, som utgår från någon av de fram- och återgående maskindelarna, härvidlag tvärstycket. Som längden av tvärstyckets slag fram och tillbaka är beroende av kolvvevens längd, kan man även säga, att kolvveven ersätter den andra excenterskivan. Kulissen är i sin mitt lagrad i det fasta lagret *G*, och dess nedre ände *F* är excenterstängens *EF* fäst. Tärningen *H*, som löper i kulissens spår, är ej omedelbart förenad med slidstången *RS*, utan genom en tärningsstång *HI* och försprängsstången *DR*, vars övre ände *R* är fäst i slidstången. Vid slider med inre inströmning byta punkterna *R* och *I* plats, och tärningsstången *HI* angriper ovanför *R* på förlängningen av stängens *DR*. Försprängsstångens nedre ände *D* erhåller sin rörelse från tvärstycket *B*. För detta ändamål är vid tvärstycket fäst en arm *BC*, vars ände *C* följaktligen har samma rörelse som tvärstycket. Genom länken *CD* är armen *BC* förenad med försprängsstången *DR*. Förändringen av ångfördelningen erhålles genom att ändra tärningens läge i kulissen, vilket sker genom vridning av omkastningsaxeln *P*, vars vev *NP* genom lyftlänken *LN*

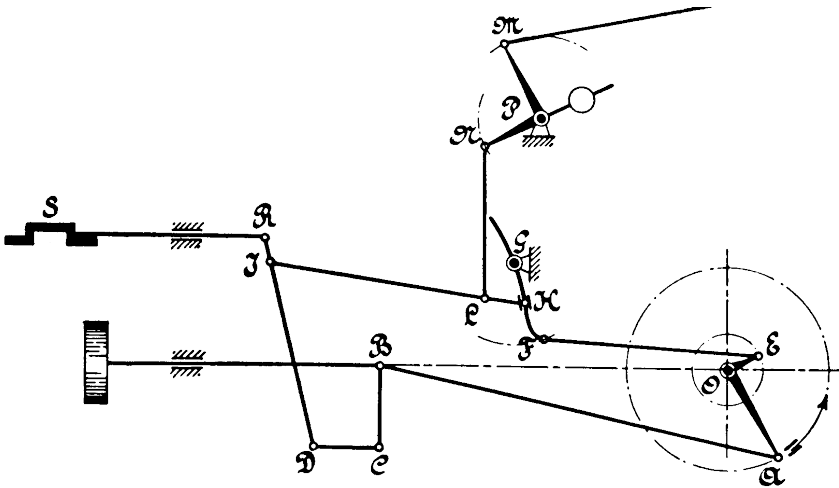


Fig 2. Förenklad bild av Walschaerts slidstyrning inställd för framåtgång.

är förenad med tärningsstången *HI*. Ofta ligger punkten *L* utanför *H* på förlängningen av stängens *IH*. Tyngden av lyftlänken, tärningen och halva stängens *IH* uppväges medelst en vikt å omkastningsaxeln eller genom spänningen hos en fjäder.

*E. B. Ashpan MoID.*

## FÖRSÄKRING

Föreningen har tecknat en försäkring med Skandia och har nu försäkrat såväl medlemmar som utomstående för olycksfall som inträffar på grund av försumlighet från föreningens sida under vår normala verksamhet vid anläggningen. Dessutom har vi en sakförsäkring som täcker vagnar, spår och maskiner.

Dock förutsätter vi att varje lokägare har sitt ägandes lokomotiv försäkrat på egen bekostnad.

Personskada förorsakad av passagerares egen dumhet eller oförstånd täcks inte av föreningens försäkring, utan var och en förutsätts ha en egen olycksfallsförsäkring för de fall då han eller hon skulle bära sig dumt till.

*Styrelsen*

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

## **B** FÖRENINGSS- BREV

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

### **ADRESSÄNDRINGAR**

Vissa adressändringar har ej kommit med i matrikeln av olika orsaker.

Glöm ej att meddela sekreteraren din nya adress när du flyttar. Använd gärna postens portofria flyttkort, det blir lättast och billigast så.

Här noterar vi de nya uppgifterna så att var och en kan göra nödvändiga handändringar i sin egen matrikel.

**Bengt Andersson, Vintergatan 21 B, 502 60 BORÅS, 033 - 13 05 18**

**Bror Carlsson, Arlagatan 12 A 6, 502 33 BORÅS, 033 - 12 23 40**

**Karl Karlsson, Flemminggatan 31 B, 802 21 GÄVLE, 026 - 68 47 96**

**Benny Wejemark, Furulundsgatan 22, 502 60 BORÅS, 033 - 13 90 82**

**Arne Vestergren, Nyelundsväg. 12, 302 53 HALMSTAD**

### **NYA MEDLEMMAR**

Vid styrelsemötet 20 mars i år, invaldes två nya medlemmar, som vi hälsar välkomna i vårt rykande ånglokssällskap.

**Jim B. Ellegren, Tjäderstigen 1 E, 284 36 PERSTORP, 0435 - 317 77**

**Fredrik Arvidsson, Kalkstensv. 38, 437 32 LINDOME, 031 - 99 24 01**

”Felet med världen är att de dumma är så tvärsäkra på allting  
och de kloka så fulla av tvivel.”

*Bertrand Russel*