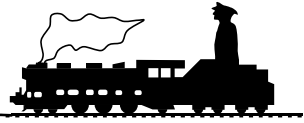
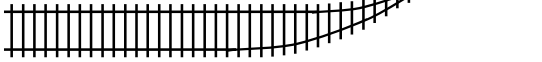


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Nu är vi inne i semestertiden och därmed sol, bad och lata dagar för många. Men här på Sandlidsbanan är förberedelsearbetena i full gång inför Ångdagarna i början av augusti. Bland mycket annat skall infartsväxlarna på Sandlid C renoveras och spårläget justeras, så varför inte tillbringa några semesterdagar med att hjälpa till med detta intressanta jobb.

Under vårens och sommarens körningar har det visat sig att varken loken eller lokförarna mår bra av den kolkvalitet som vi nu använder. Många kanske undrar varför vi använder så olämpligt kol med all den rök och sot det åstadkommer och svaret blir då att i Sverige går det inte att få tag på kol av så god kvalitet att det inte blir några driftproblem med loken. Men som väl är går de flesta problem att lösa. Då jag vid ett besök på en livesteamträff i Holland under våren, där ett hundratal koleldade ånglok deltog och ganska omgående observerade jag att rökutvecklingen från loken var obefintlig och för att stilla min nyfikenhet frågade jag en av deltagarna vad det var för kol som användes till loken och jag fick till svar att de använde en kolsort som heter antracit som ger en hög värme och obefintligt med rökutveckling, föddes tanken att det här kolet vore nog lösningen på våra rök- och sotproblem. Väl hemma och med mera körningar i röken och sotet tog jag kontakt med livesteamklubben i Holland med frågan om de kunde hjälpa oss med att förmedla ett inköp av sådant kol som de använder och då svaret blev positivt, vidtog kontakter med speditör och tullverk och vid ett styrelsemöte beslöts om inköp av en mindre kvantitet kol och om allt går vägen skall kolet hinna hit till Ångdagarna.

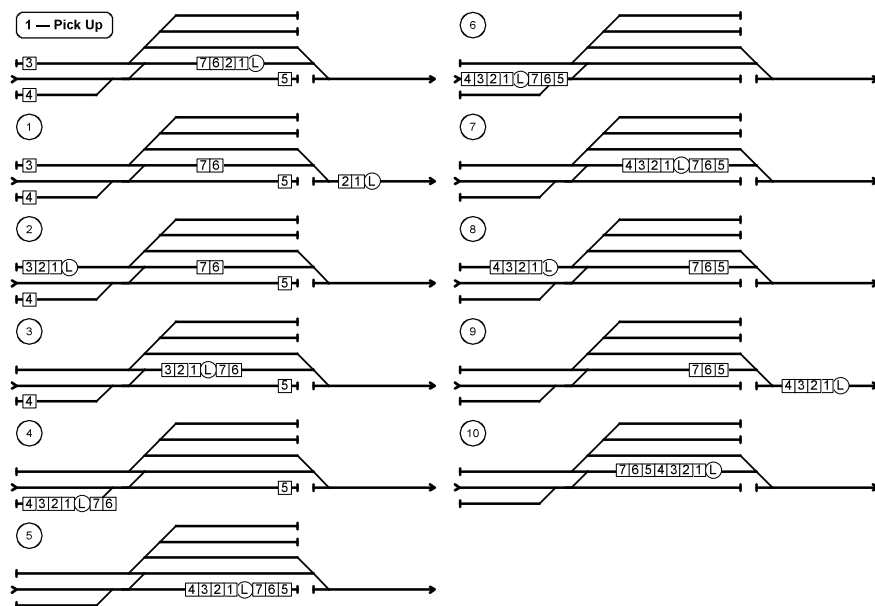
forts sid 8...

RANGERINGSTÄVLINGEN

Den utannonserade rangeringstävlingen skapade ”visst huvudbry” hos medlemmarna, kanske var mina ord i förra numret inte så kristallklara (sic!) som man bör kunna fordra. Emellertid anmälde sig tämligen snart ett första lag, med tre tävlande från området kring kungliga huvudstaden. Laget som man döpt till ”Nollåttorna” utgjordes av växlingsledaren Birgitta Hässler, med lokförande maken Anders och växlaren Björn Bergman, som till omväxling även fick tjänstgöra som kopplare. Dragfordon var familjens Tich ett tvåkopplat litet vidunder med god dragkraft.

Värre var det med övriga anmälningar. Dock må sägas att herr kassören, Gunnar Lindberg, i vanlig optimistisk anda, så småningom anmälde ett eget lag för att kunna få köra med sin Rail Motor. Han visste emellertid då ännu inte riktigt vilka de övriga lagmedlemmarna voro. Det visade sig under den sista veckan att de båda vakanserna i lag två skulle uppfyllas av ankare som växlaren Kalle Ryberg och SJ-veteranen Kalle Karlsson i beslutande position.

Den ordinarie ”Britanniaföraren” hade efter vissa betänkligheter inför växlingsfrossa (jfr bj-rndito) överlämnat skruv och pådrag till Jan Bragée, som med hjälp av Per Ryberg, växlare liksom fadern och stationsinspektoren tillika växlingsledaren Börje Hedberg, kom att utgöra lag nummer tre. Detta lag tävlade under namnet ”Rektorns Pöjka”.



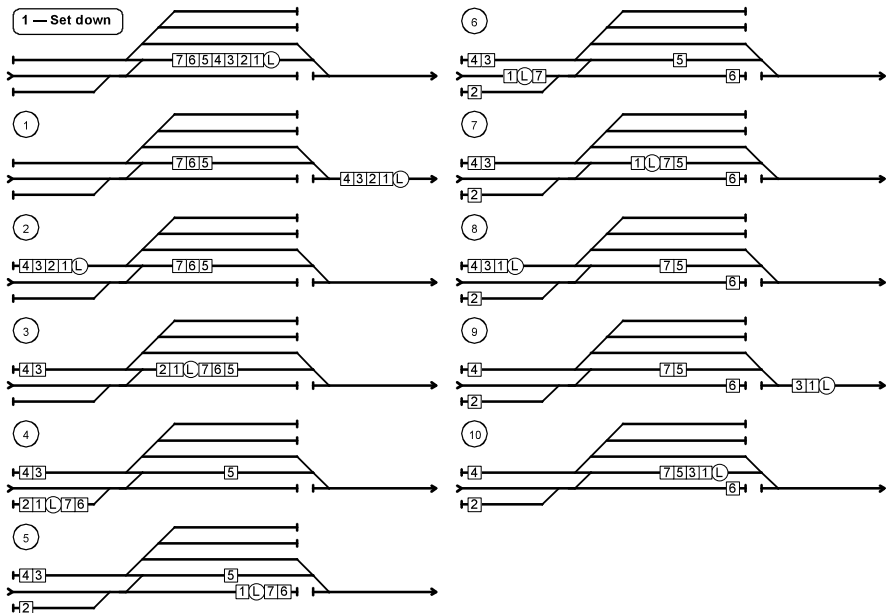
Detta schemavisar minimum antal lokrörelser vid första avdelningen i en körning.

Till slut kom även allas vår ordförare att försiktigtvis anmäla ett fjärde lag, med fader Nisse som överhuvud och Staffan Persson som växlande kopplare. På grund av de dominerande efternamnen kom detta lag att få arbeta under namnet ”Janssonligan”.

Nu över till själva tävlingen.

En kort sms ”briefing” avhölls i arla morgonstund för de tävlande som voro närvarande och första rangeringsuppgiften delades ut till premiärlaget de tre ”Nollåttorna” (ej att förväxla med .308). Efter något huvudbry med strategiska funderingar, vilka alla andra tävlande, såväl som domare och åskådare gärna ville ta del av, påbörjade Anders den första lokrörelsen. Den kom att följas av ett större antal dito innan tågsättet var färdigt för avgång. Under den obligatoriska resan runt banslingan tog man en välförtjänt kaffepaus i det gröna uppe vid Rustansberg, för att i lugn och ro kunna diskutera kommande vagnplaceringar utan spionerande öron. Avslutningen skedde helt efter uppgjorda planer (dvs mina) och alla vagnar stodo på rätt plats efter minimalt antal rörelser. Det må här ges en eloge till personalen för ett föredömligt lagarbete. Klara tydliga tecken, lugn och fin körning med ty vidhängande kopplingar utan ryck och stötar. Perfekt! Tyvärr blev det lite för många lokrörelser i första delen, närmare bestämt 17 stycken, vilket saboterade ett erhållande av maximala poäng.

”Karlssonligan”, dvs lag två, var härnäst på spåret. På grund av diverse, för dåvarande nustund, okontrollerbara orsaker kom inte de visuella rangeringsmeddelandesignalerna att fungera utan Kalle K. fick ta den något mer moderna radiokommunikationen till hjälp



Detta schemavisar minimum antal lokrörelser vid andra avdelningen i en köring.

för att styra Gunnar längs alla spåren. Hans, alltså Kalles, välartikulerade ordergivning per trådlös länk kompenserade frånvaron av radiovågsantenn å den mobila radioapparaturen. Detta fenomen gjorde emellertid helt klart för oss alla övriga vad som stod i begrepp att utföras å bangården vid Sandlid C. Man gick ut hårt, med körning helt efter uppgjorda planer (fortfarande en variant av mina egna) och lyckades koppla samman vagnarna samt likaså placera ut desamma i korrekt ordning med minsta minimum antal lokrörelser. Detta gav full pott. Emellertid och emedan gav hög hastighet samt hård växling 2 poängs avdrag vardera, liksom omedvetna förflyttningar av vagnar medelst handkraft 4 poäng, således tillsammans 8 straffpoäng. Den föredömliga snabbheten (25 minuter totalt) i utförandet straffade sig med att ge ett något ryckigt och jäktigt intryck av den i övrigt fina insatsen.

Så kom då den mäktiga Britannian ut på spåret och kopplades till de fyra vagnarna. Tävlingsuppgiften diskuterades och rektorn bestämde tågordningen. Det blev från början en viss oro bland vagnarna, men man lyckades efter 14 lokrörelser att få ihop ett godkänt tåg för körning runt banslingan. Tyvärr hade hushållningen med lokrörelser såväl som med ångtryck resulterat i ett överflöd av de förra och ett underskott av det senare. Här fanns inte mö å dra mä. Det blev till att gå in på lokstationen för att hetsa på. Under denna paus passade tävlingsledningen på att släppa ut lag fyra för att genomföra sin körning. Den andra halvan av Rektorns körning fick genomföras efter det att "Janssonligan" sms "gjort sin tid i ekluten". Väl ute igen och med tillkopplad Britannia, hade denna incident (upphetsningen) tyvärr kostat laget 8 lokrörelser extra.

Utplaceringen av de tre vagnarna på sina respektive spår under andra avdelningen skedde under viss oreda och efter avslut fann man att den vagn, som bort stå å spår C icke fanns tillstädes. Denna upptäcktes vid senare kollationering stående, helt regelvidrigt insmugen, bland de fyra vagnar, vilka skulle utgöra avslutande tågsätt.

Black Five och "Janssonligan" blandade sig nu i leken med stor iver från vissa i laget. Strategier lades upp för att i nästa sekund läggas ner. Bengt fyrade på så att röken påminde om lützendimma. Laget arbetade frenetiskt med sammankoppling och efter 14 lokrörelser, 2 anmärkningar för hög hastighet och 2 dito för hårda växlingar kom man ut på banslingan och in på Sandlid C igen efter ett varv. "De va sköj de här pöjka" sa lokförarn innan allvaret i den andra avdelningen gjorde sig påmint. Utplaceringen var kanske inte så välplanerad som man från början tänkt och ett antal hårda växlingar, vagnar stående innanför frigångsmarkeringar, några vagnförflyttningar medelst handpåläggningar av suspekt art samt höga hastigheter kombinerat med 27 lokrörelser, resulterade i ett totalt poängavdrag med hart när 40 poäng.

Alla var nöjda att och när tävlingen var över och de tålmodigt väntande passagerarna kunde glädja sig åt att få börja åka runt banan i sedvanlig persontågstrafik.

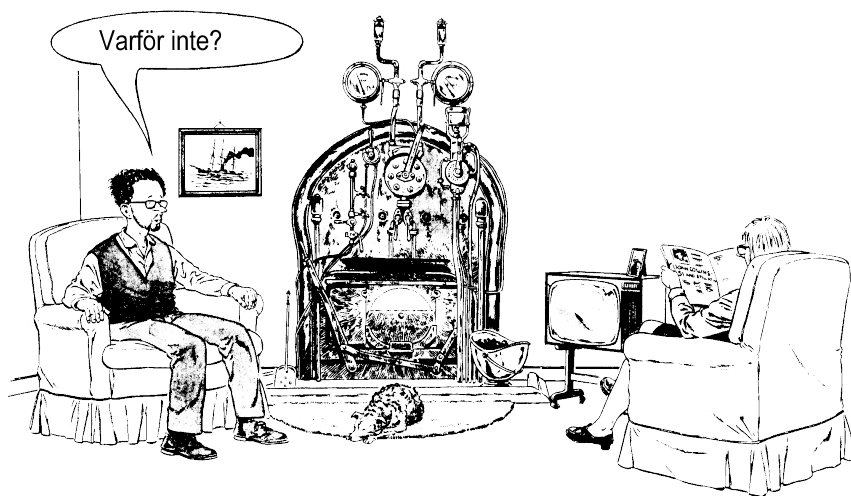
De båda en- och tvåväldiga domarna, Sir Snake OBV. samt undertecknad, började med sammanräkning av resultat och kunde så småningom kungöra desamma.

Första placering hade "Nollåttorna" välförtjänt knipit åt sig med hela 77,7 poäng. Tätt efter i spåren följde så lag två "Karlssonligan" med sina 72 poäng samt lag tre "Rektorns Pöjka" med 69,4. Viss okoncentration och tvehågsenhet i beslutsprocessen gjorde att fjärde laget "Janssonligan" kom på plats med 44,1 poäng.

Priset för bästa placering, en ny liten kaffekopp med fat från BMÅS, delades så ut till Birgitta, Anders och Björn.

Ett stort tack till alla berörda parter för trevlig och livlig medverkan i denna vår första rangeringstävling med live-steam och jag hoppas på viss grad av absolution för begångna felbedömningar.

Sir George MoID



"Det ryktas på bygden"...

Då vid den nyligen avhållna växlingstävlingen, lagen placerade sig enligt startordningen önskar stationsinspektoren vid Rustansberg, vilken var växlingsledare för laget numro tre och följaktligen blev trea i tävlingen, att han vid nästkommande tävling kan få startnummer ett.

HEJ IGEN!

Här fortsätter min berättelse om vagndetljer.

Turen är kommen till lagergafflar, men först några idéer till långbalkar, så man har något att sätta lagergafflarna på. Långbalkarna består av U-profiler. Dimensionerna kan variera något mellan olika vagnar, men på normalspårsvagnar i skala 1:8 ligger 12×30 mm nära skalariktigheten. Den närmaste U-profil man kan köpa är 20×30 mm med en godstjocklek på 2 mm. Profilerna kan också göras av två vinkeljärn 15×15 mm, som svetsas ihop med punktsvetsar på baksidan. Trots att man får en längsgående skarv och inte riktigt rätta måtten, blir det ändå ganska realistiska långbalkar.

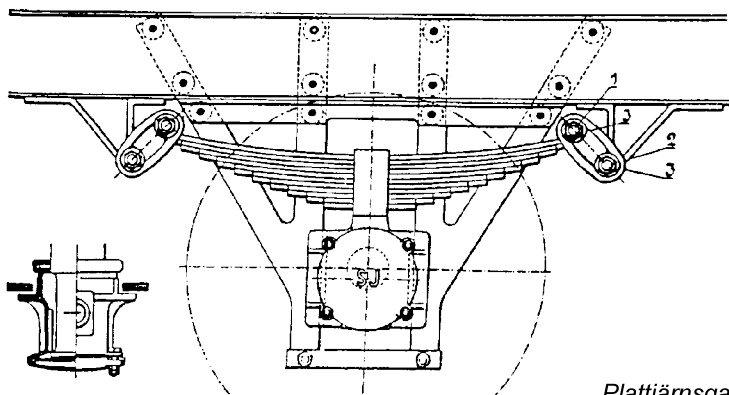
En annan metod är att i en bandsåg klyva ett fyrkantrör 30×30 mm så att man sågar bort svetsfogen. Efter sågningen, fräser man lämpligen ner kanterna till rätta måtten. *(Balkarna har emellertid lätt för att bli krokiga och måste riktas. Redaktören har själv använt denna metod.)* Långbalkarna kan även göras i en plåtbockningsmaskin.

Lagergafflar visar jag här i tre olika utföranden.

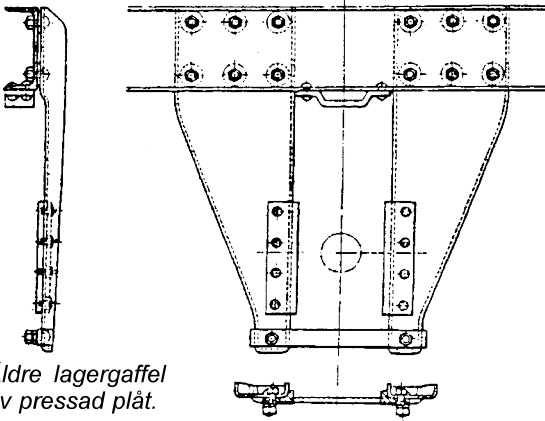
Plattjärnsgafflarna som visas här nedan med lagerbox och bärfjädrar, förekommer på äldre vagnar.

Lagergafflarna av pressad plåt har numer två hål i nederkant för bindjärnet, istället för ett som visas på bilden.

Eftersom jag hämtat bilden på den pressade plåtlagergaffeln ur 1912 års vagnlära, fanns den uppenbarligen redan på den tiden och de har monterats på vagnar åtminstone fram till början av 1960-talet. De finns i en del olika variationer, men i huvudsak är det bredden i nedre kanten där bindjärnet sitter som varierar mellan omkring 80 — 130 mm.



Plattjärnsgaffel.



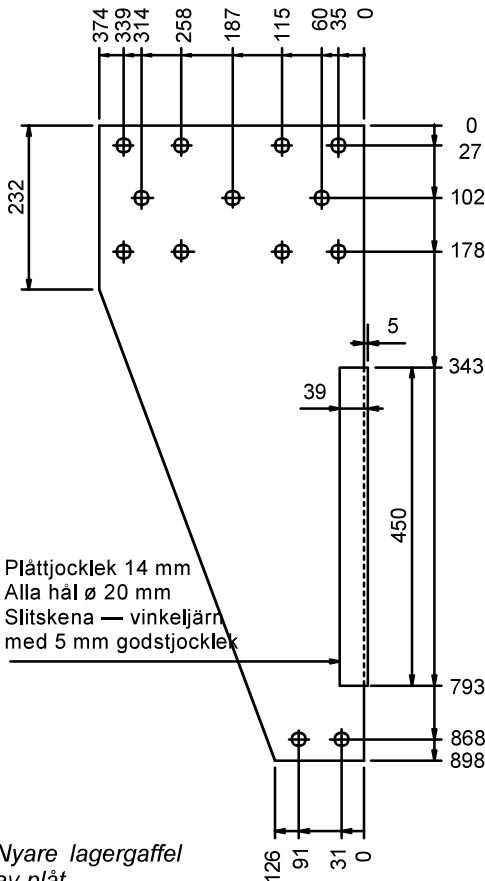
Äldre lagergaffel
av pressad plåt.

Jag föreställer mig att tillverkningen av pressade plåtlagergafflar görs över ett verktyg gjord av en c:a 20 mm tjock stålplåt som skärs ut efter innermåten på lagergafflarnas kanter.

Plåten som skall formas spännes fast på verktyget med tvingar och tjocka plåtar på översidan. Därefter hamrar man ned kanterna.



Verktyg för tillverkning av
pressade plåtlagergafflar.



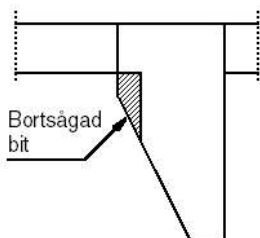
Nyare lagergaffel
av plåt.

Vill man göra det lite lättare för sig kan man nöja sig med den lagergaffeltyp som förekommer på nytillverkade vagnar. Det är en stålplåt, i verkligheten 14 mm tjock, vilket blir 1,75 mm i modell. För att få en stryktålig vagn bör plåttjockleken knappast vara mindre än 3 mm.

Alla de här visade lagergafflarna är för länkaxlar. Vad detta är berättas om i 1912 års vagnlära: "Vid axlarnas boxar finns jämförelsevis stora spelrum mellan boxar och lagergafflar i vagnens såväl längd- som tvärriktning, hvarigenom axeln ej blott kan röra sig fram och tillbaka samt åt båda sidor, utan äfven intaga ett snedt läge i förhållande till vagnen. Den senare omständigheten möjliggör axelns radiella inställning uti kurvor".

Det finns en räkneformel som säger att spelrummet på båda sidor mellan lagerbox och lagergafflar skall i millimeter vara lika med två gånger axelavståndet i meter. Så om axelavståndet är 8 meter skall spelrummet mellan lagergafflar och axelbox vara 16 mm åt båda hållen. På moderna vagnar har jag sett att spelrummen är större än vad formeln anger.

Länkaxlar ger en mjuk gång på vagnarna och jag återkommer med länkaxeltekniken när jag berättar om bärfjädrar.



Innan jag lämnar lagergafflarna jag uppmärksamma en olägenhet man kan stöta på. För att få plats med lager och vid förenkling av tillverkning av lagerboxar, kan dessa bli något förstorade i förhållande till skalamåtten. Detta får till följd att lagergafflarna måste glesas isär lite. Detta innebär att lagergafflarna kommer i vägen för huvudena på fjäderbultarna. Själv brukar jag lösa denna olägenhet med att såga bort en bit ut lagergafflarna. Man kan även förlänga bärfjädrarna något eller göra innerlänkarna och fjäderbultshuvudena tunna.

Plattjärns- de pressade plåtlagergafflarna är hämtade ur 1912 års vagnlära och den flata moderna lagergaffeln har jag själv mätt upp på järnvägs-muséum.

Kalle Karlsson

...forts från sidan 1

Ångdagarna är som bekant den 6 — 7 augusti och vad jag vet kommer det inte några nya lok, men ryktet säger att det kan dyka upp en del nya vagnar, så de som kommer till Ångdagarna får säkert se något intressant.

I lokväg blir det, om allt går som det skall, de tre hemmaloken Britannia, Black Five och Rail Motor och från när och fjärran kommer Anders med Tichen, Sven-Åke med S13 och Arthur med Jessie.

I övrigt skall vi försöka att ordna med en utställning med tekniska saker.

Väl mött till trevliga dagar i ångans tecken.

Bengt Jansson ordförande

KOL

Diskussionerna har under året gått varma angående det kol som föreningen har i sitt förråd. Det går att elda med kolet men det ryker fruktansvärt och det blir mycket sot i tuber och sotskåp. Efter en tids långsam körning eller stillastående har tuberna fulla med sot och släpper knappt igenom rökgaserna. Med stora svårigheter kan man få igenom borstviskan och ibland kan man behöva öppna tuben med läskstängen utan borste på. Vid flera tillfällen har ångtrycket sjunkit ner under arbetsnivå och man har tvingats in på lokstationen för att dra tuberna och hetsa på med hjälp av tryckluften. Detta innebär störningar i trafiken och köande passagerare har ibland svårt att förstå att det inte går som på räls. Efter en dags körning har även de mänskliga tuberna blivit tämligen igensatta och det fungerar ju inte lika bra med borstviskan i bronkerna.

Jag har provat alla olika sorters kol, kolet i de två behållarna, Gustavs kol, kol i diverse olika säckar samt en laddning jag hämtat hem från Anten-Gräfsnäs. Utan att göra anspråk på någon vetenskaplig undersökning måste jag emellertid konstatera att det kol som Gustav skakade fram var det i särklass bästa. Det brinner med en hög temperatur vilket ger en nästan fullständig förbränning som inte lämnar något sot utan bara lite torr stybb i sotskåpet. Glödbädden avger på så sätt mycket värme till pannan och det är lätt att hålla "steamen på toppen". Även om man skulle råka gå ner i tryck av någon anledning är det lätt att höja det igen med hjälp av lite blås i hjälpblästern. Under gång behövs ingen hjälpbläster alls och gödbädden kan hållas tunnare än med de andra sorterna, man får ändå ut den energi som behövs. Röken syns nästan inte alls och den sticker inte i ögon eller hals vilket för en gammal astmatiker är en underbar lättnad. Tyvärr kan man emellertid inte se de pampiga rökpelare från skorstenen som vissa av de andra kolsorterna gav, men dessa rökmoln uppskattas nog mer av åskådarna än av lokförarna som ju sitter lite avigt till.

Bengt Jansson var nere i Holland och fann att man där använde en sorts kol, som liknar det som Gustav levererade. Styrelsen har därför beslutat inköpa 500 kg från leverantör i Holland. Bengt Jansson har redogjort för priset samt de avgifter som staten tar ut vid importen (energiskatt, koloxidskatt, svavelskatt och så naturligtvis moms på alla skatterna — är det inte fantastiskt att kunna få bidra till statens försörjning på detta sätt?). Om nu priserna håller sig vid vad Bengt har sagt, har han fått i uppdrag att genomföra affären så att vi skulle kunna ha kolet hemma till ångdagarna i augusti.

Göran Rosén

ÅNGDAGARNA 1994

Vi kommer att ha två stycken tält även i år men båda kommer att vara placerade på gräsmattan uppe vid Sandlid. I det ena skall vi försöka ordna en liten utställning liksom förra året och det behöver inte bara vara ångdrivna maskiner. Alla som har något tekniskt intressant att visa är mycket välkomna att ställa ut. Kanske ett samtal med mig eller någon annan i styrelsen kan vara lämpligt så att tältet inte blir helt fullt.

Det kommer att finnas många möjligheter till körning på banan för alla som har något att köra med. Naturligtvis hoppas vi att det kommer många besökare från när och fjärran och att vi även får många passagerare. Därför måste vi försöka samsas i spåret med alla sorters körning under dagarna och med lite god vilja och gott humör skall väl det kunna gå — eller hur?. Vi har ju flera goda stationsinspektorer och de kommer att styra alla ”goda viljor” till det bästa, ”Hä ä bar te åk”.

Ingen tidsödande växlingstävling är planerad, men en liten tanke har flutit fram om en körning över viss angiven sträcka utan att stanna, på längsta tid — alltså så sakta som möjligt. Detta kan göras utan att störa allt för mycket, vi kan diskutera på fredag eller lördag. Kanske finns det någon frivillig medlem som har goda idéer och som skulle vilja organisera verksamheten?

Mat kommer att serveras på lördagens kväll. Anki och Lasse samt Annicka kommer att sköta om denna detalj och de tror inte att vi skall behöva ha någon föranmälan, men om ni vill kan ni ju ändå slå en signal på telefon 033 – 12 83 57.

Gustav bestämmer tågorordningen vid förläggningen i klubbhusen och sedvanlig anmälan kan ske på telefon 033 – 12 98 29. Först till kvarn får först kvarta.

Liselott med flera ordnar som vanligt god lunchförplägnad för arbetande medlemmar under både lördag som söndag.

Plats över i spalterna. — Har du nått att säga? — Säg det här!

Om du vill ha något framfört till gagn för vårt sällskap eller vår verksamhet — *kritik eller beröm*, det finns många gånger plats över i spalterna. De kan fyllas med annat än rundsnack som det här.

Diskussioner, byggrapporter, standard för vår skala, nya grepp på tillvaron vid BMÅS, allt måste vi öppet kunna diskutera för att kunna driva sällskapet framåt i en god och trevlig anda. Verksamheten vid Sandlidsbanan är ju trots allt så oerhört givande, när alla lok och alla krafter drar åt samma håll.

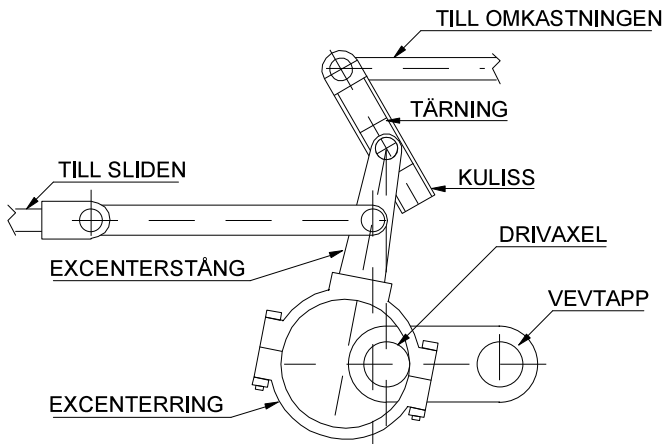
Jag ser det som en absolut nödvändighet för en fortsatt god framtid för BMÅS.

Red.

HACKWORTH SLIDSTYRNING

Denna slidstyrning uppfanns av John Wesley Hackworth år 1859.

Slidrörelsen tas från en excenterskiva som sitter placerad på drivaxeln mitt emot vevtappen. Excenterringen med excenterstången arbetar vertikalt och är i sin översta ände förbunden med tärningen som rör sig upp och ner i en rak kuliss. Denna är så upphängd att den kan svängas åt båda hållen till önskad vinkel från vertikallinjen genom påverkan från omkastningen. På excenterstången är en arm ledbart fästad vilken i sin tur påverkar slidstången på vanligt sätt.



När kulissen är helt vertikalt inställd (alltså neutralt mellan fram och back) kommer slidstångsarmens led vid excenterstången att röra sig i en oval bana. Denna ger slidstången en liten horisontell rörelse, som emellertid inte påverkar sliden så mycket att ånga kan passera till cylindern. I läge för fullt fram eller back är kulissen vinklad så att denna horisontella rörelse ökar tillräckligt för full slidrörelse. Med Hackworths slidstyrning är försprånget naturligtvis konstant vid alla fyllningsgrader.

Denna slidstyrning är tämligen enkel att bygga eftersom den har få delar. Tyvärr passar den endast för modellok och excenterstången bör göras mycket kort då det kan bli problem att få plats med kulissen under ångpannan. Detta innebär att själva slidrörelsen inte blir så precis som man skulle kunde önska. Ytterligare nackdelar är att lokhjulets fjädring till viss grad påverkar slidrörelsen ogynnsamt.

Denna korta beskrivning är hämtad ur Martin Evans bok ”The model steam locomotive”.

E. B. Ashpan MoID.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

KAFFEMUGGAR FRÅN BMÅS

BMÅS har tagit fram ett antal kaffemuggar (fungerar väl till alla sorters fluidum). De finns till försäljning nere på Sandlidsbanan till ett pris av 60:-.

En spårplan, vår logotype — loket och namnet Borås Miniaturångloksällskap ”pryder” en av sidorna på muggen (utsidan, altså den med örat).

”Jag har hela personalen bakom mig — långt bakom mig.”

Okänd lokförare?

RÄTTELSE

Då tidningen Metallarbetaren, efter ett besök hos mig och mitt nya lokbygge, skrev en artikel om detta, har det som vanligt bland skribenter insmugit sig några sakfel.

1. Efter vår väns död erbjöds jag samt några vänner att övertaga järnvägen (dock ej loken) om vi svarade för rivningen, detta accepterades med glädje. För att kunna bygga ny järnväg bildades en förening (BMÅS) varefter byggandet kom igång och är i dag Sandlidsbanan.

2. Angående grävmaskinsköpet är följande:

Den nybildade föreningen ansåg sig ej kunna inköpa denna, varför jag, Gunnar Lindberg och Sten Lorick slog oss samman och utförde köpet, utan denna ovärderliga maskin är det tveksamt om banan kunde byggas.

Bengt Jansson ordförande