

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BÄSTE MEDLEM

Hösten har tagit vid och därmed är ännu en järnvägssäsong slut. Som vanligt har vi haft tur med vädret vid våra trafikdagar. Vissa dagar har till och med varit för varma för de aktiva medlemmarna, men desto lättare har det varit att hålla ångan på loken. Trots det varma vädret och lockande bad har vi haft rekordmånga besökare vid vår anläggning under säsongen. Under ångdagarna fick vi besök från England, Britta och Arthur Simpson kom med Jessie och en ny åkvagn. I övrigt har det varit det vanliga gänget som ställt upp vid de stora trafikdagarna. Under BMÅS Ångdagar i augusti fick vi också besök av flera modellbyggare från Göteborgstrakten, vilka ställde ut ett antal ångmodeller och förbränningsmotorer i skala, ett mycket trevligt inslag.

Gunnar Lindbergs Rail Motor och min egen Black Five börjar bli lite till åren komna och därmed kommer krämporna. Gunnars lok fick svårt att hålla ångan uppe på grund av vatten i sotskåpet. Allvarligt tubläckage befarades, men som väl var, var det bara överhettningselementen som var uppfrätta. Det blir mycket jobb för Gunnar i vinter att tillverka och montera nya överhettningstuber.

Värre gick det för Black Five som i början av september fick samma symptom som Gunnars lok, d v s vattenfyllt sotskåp. Vid inspektion av främre tubgaveln visade det sig att även här hade två överhettningstuber sprungit läck. Efter hemtransport och vidare inspektion i verkstaden, var det helt klart att även takstag och bottenring börjat att ge sig. Då loket är fjorton år gammalt och dragit ca 14 000 passagerare runt banan måste man enligt expertisen förmoda att pannan är förbrukad och måste ersättas med en ny.

Året vid vår järnväg avslutades med lövkrattning och man frågar sig åter var är alla medlemmar när det behövs ett handtag. Skall vi kanske låta löven ligga kvar till medlemmarnas dag i maj, så att vi då får tillfälle att forsla bort dem?

Avslutningsvis vill jag tacka alla de medlemmar som hjälpt till att genomföra ännu en trevlig järnvägssäsong.

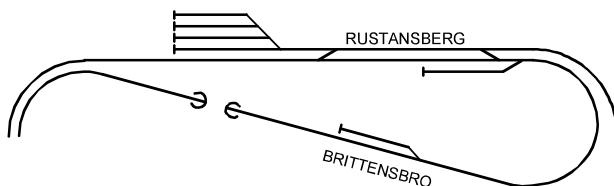
Bengt Jansson ordf.

TANKEGÅNGAR FRÅN FLERA AV SÄLLSKAPETS MEDLEMMAR

Idéer har inkommit angående vår verksamhet och det tycker jag som styrelseledamot är mycket bra. Det är ju inte styrelsen som helt måste bestämma utan vi skall ju egentligen verkställa medlemmarnas samlade strävan om hur verksamheten skall bedrivas.

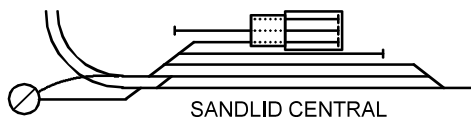
Trafik, spårplan och befattningar

Varför inte variera trafiken och köra efter något annat mönster? Låt oss fundera över vad vi kan göra för att variera oss till nästa år. En ombyggnad av Rustansbergs station enligt tidigare visade planer skulle underlätta trafiken (se skiss). Läger man sedan in ett stickspår från ingången på tunnelspåret, skulle man kunna använda sträckan Sandlid — Brittensbro — Rustansberg för lokaltrafik, medan fjärrtrafiken går fullt varv som vanligt. Här måste viss planering av körningarna genomföras för att trafiken skall flyta. Detta borde gå att genomföra nu när vi inte har några större tekniska problem med igenslaggade tuber m m.



Med ett nytt spår från utfarten från containern direkt över till vändskivan, skulle en hel del väntan och trassel i trafiken kunna undvikas (se skiss).

Med utvidgad trafik följer att vi också behöver ännu fler aktiva medlemmar i verksamheten.



Ett förslag är att en tågbefälhavare alltid följer med i sista vagnen. Detta ger ökad säkerhet eftersom lokföraren inte alltid kan se allt som händer bakom ryggen.

Ett annat förslag är att vi skall turas om att sköta allt som måste göras vid trafikdagarna. Varför inte ordna så att intresserade medlemmar kan gå som lärlingar hos stationsinspektorer, biljettförsäljare, konduktörer perrongvakter samt alla andra som

vi ju vet behövs. Det vore ju bra om vi kunde växla om bland sysslorna, säg att man tar ett pass om cirka en timme per post, eventuellt med en vilotimme däremellan. Ett frivilligt tjänstgöringsschema för alla intresserade tillsammans med ett något striktare trafikschema vad gäller tågavgångarna kanske inte skulle vara så svårt att få att fungera.

Det kan inte vara så speciellt roligt att bli satt att sköta en växel en hel dag och knappt få någon paus. Här bör vi ”växla omläggarna” oftare, så blir det mer ”omväxlande” så att säga. Jag har känslan att många gärna vill vara med och ”leka” men kanske inte vågar ”tränga” sig fram och fråga om de kan hjälpa till. Det kanske inte heller är så lätt att hitta någon som man kan fråga eftersom vi inte har någon ”trafikchef”. Något att tänka på!

Med ett utökat antal aktiva blir det roligare och alla får mera tid över för att prata och umgås vid våra trafikdagar.

Funktioner i BMÅS

Våra allt i allo Gustav och Liselott kommer under nästa år att flytta och i den vevan lämnar Gustav posten som klubbmästare. Detta är en post som är mycket viktig för klubbens sociala del såväl som den materiella. Här finns möjlighet för den intresserade att göra en insats. Om någon är intresserad kontakta mig.

Rullande materiel

Det vore roligt att se ännu flera godsvagnar på våra spår, det gör inget att de ej kan ta passagerare — godstrafiken är en viktig del av en fungerande järnväg.

När nu Bengt får sitt nya lok färdigt kanske vi kan komma att behöva flera passagerarvagnar. Att då bygga nya som mera liknar riktiga vagnar, men ändå går att åka på, vore naturligtvis inte så dumt. När dessa vagnar går utan passagerare ser det ju ändå riktigt ut. Tyvärr liknar våra nuvarande vagnar någon slags biltransport när de går tomma. De är emellertid utmärkta till sin funktion och de har gjort en ovärderlig insats för BMÅS, så ta nu inte detta som någon allvarlig kritik.

För rangering och för mindre körningar med kort varsel skulle det inte vara dumt att ha ett litet växellok, kanske med eldrift eller som Kalle Karlssons med en liten förbränningsmotor. Jag har sett kort på detta lok och detta skulle passa utmärkt att använda vid många tillfällen i BMÅS. Diskussioner om ett gemensamt eventuellt bygge har inletts.

Personligen skulle jag gärna se en liten rälsbuss Yo1 i trafiken, pinnande fram helt ensam på spåret, eventuellt styrd med radiokontroll. Vagnen är ju så liten att det kan bli svårt att åka med utan att det ser oproportionerligt ut.

Detta var lite av mina egna tankar blandade med en hel del andras. Jag hoppas detta skall sätta fart på tankeverksamheten hos våra medlemmar. Hör gärna av er angående utvecklingen inom BMÅS.

Göran Rosén

KALLES BYGGTIPS

Hej alla glada vagnbyggare!

Praktiskt taget alla 2- och 3-axliga vagnar har bladfjädrar. I min ambition att försöka ge Er några tips om hur man gör sådana, skall jag här berätta om några metoder jag själv använt.

En metod att göra fjäderattrapper kan vara att på en rektangulär stång med mått som motsvarar den tänkta fjäderns bredd och höjd såga ränder som skall vara markeringar mellan de olika fjäderbladen.

Dessa ränder sågar man lämpligen med en bågfil. Till hjälp att styra sågbladet behövs ett särskilt verktyg, som man med inte alltför stora svårigheter kan göra (se skiss).

När randningen är klar (den behövs endast på den sida som blir utåt), sågar man bort överflödigt material enligt skiss. När fjädrarna är färdigbearbetade med såg och eventuellt fil, böjs ändarna — helst efter uppvärmning — till öglor.

En plåtremsa som fjäderband viks runt ”fjäderpaketet” och löds eller svetsas fast på baksidan där det inte syns. Slutligen borrar ett hål, Ø 4 mm, på mitten under fjädern. I hålet, som är omkring 10 mm djupt, limmas en tapp, lämpligen med tvåkomponentlim. Denna tapp blir styrningen mot lagerboxen.

Metod nummer två tillkom när jag slarvat bort hjälpverktyget. Tanken var då att kunna hitta lämpligt bandstål att göra fjäderattrapper av.

Av en tillfällighet hittade jag på en skrotfirma ett lämpligt bandstål vad dimensionerna beträffade, men det var alldeles för mjukt och skulle vika sig om man satte sig på vagnen.

Jag provade då att härda en stump av bandstålet. Och se! Det visade sig fungera utmärkt som fjäderstål. Vid tillverkning ska man förstås bearbeta materialet först innan man härdar. För att hålla fjäderbladen på plats borrar man lämpligen ett smalt hål på mitten av varje fjäderblad och trär in en pianotråd genom paketet, se skiss.

Jag har låtit några pojkar bygga sig en vagn var, och vid det tillfället hittade jag inget lämpligt bandstål. Därför provades ”gjutmetoden”.

I en tennskopa smältes hårt aluminiumskrot och hälldes i gjutformar av fuktig sand. Hur metallgjutning går till blir för långt att berätta här, och jag hänvisar därför till lämplig litteratur i ämnet.

Gjutmodellen till bladfjädrarna görs av träfanerstrimlor, som limmas samman efter att de kapats i rätta längder och formats i ändarna. Vid sammanlimningen sätter man ”fjäderpaketet” i spänn så att det får en lagom bågform. En tjock pappremsa limmas

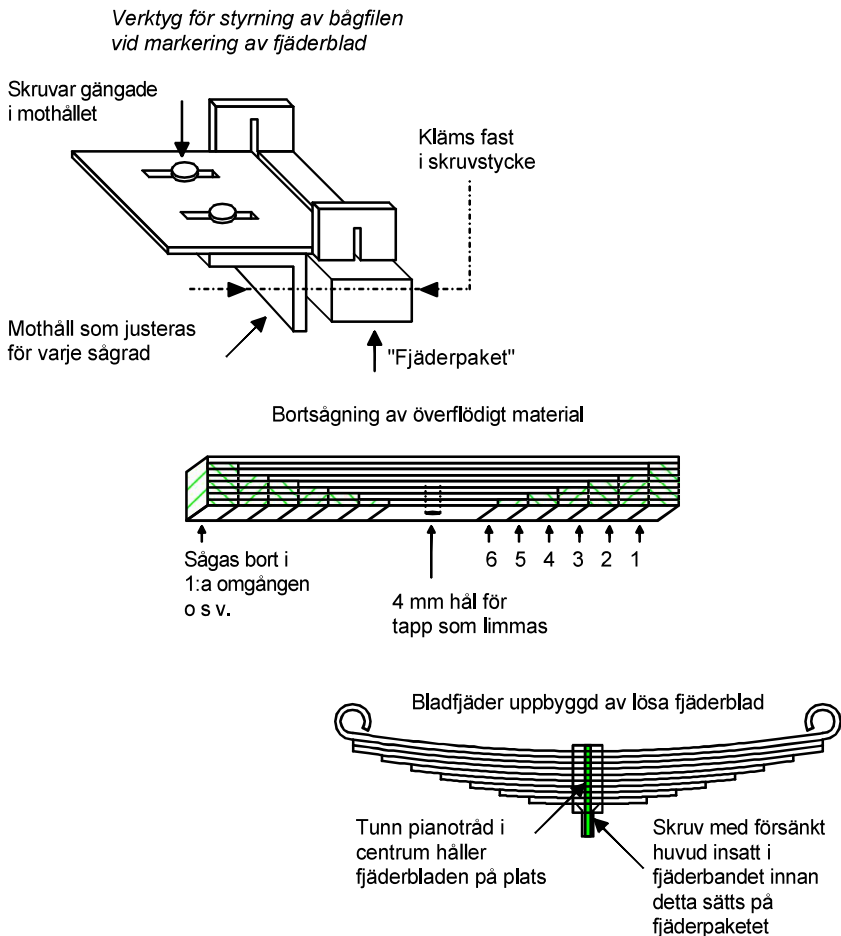
runt om som fjäderband. På gjutmodellens ändar limmas träbitar som rundas till öglornas yttre form.

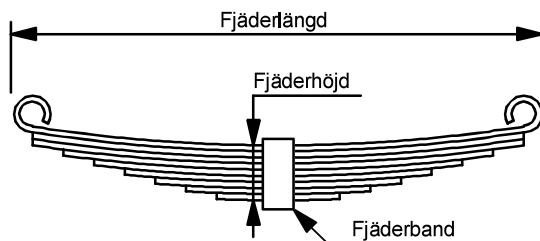
När limmet torkat klyvs modellen och tunn papp limmas över snittytorna. Dels som förstärkning och dels som ersättning för det bortsågade materialet i sågsnittet. Klyvningen av modellen har med gjuttekniken att göra.

Då fjäderattrapperna är gjutna och sanden bortborstad, sågas ingjötet bort, gjutskägg filas bort, hål i ändarnas öglor borras med 4 mm borr och styrtappen mot lagerboxen sätts dit i enlighet med vad jag tidigare beskrivit.

Nästa gång skall jag rita och berätta om hur man ordnar en flexibel fjädring oavsett om man använder bladfjäderattrapper eller fungerande bladfjädrar.

Kalle





<i>Stockholm – Saltsjöbaden Järnväg</i>	Fjäder- längd	Fjäder- höjd	Fjäder- band tjocklek	Fjäder- band bredd	Fjäder- blad tjocklek*	Fjäder- blad bredd	Antal fjäderblad
Littera G3 – 1915 Resgodsinka	1 140	150	15	90	13,6	90	11
Littera F5 – 1946 Resgodsinka av nitad plåt	1 955	145	20	110	16,1	115	9
Littera G Stor finka av standardtyp	1 140	145	15	100	13,2	100	11
Littera Hbis – 1976 Skjutbara sidovägggar	1 470	143	15	105	15,9	105	9
Littera Os – 1915 5 stolpar	1 130	147	15	90	13,4	90	11
Littera Or – 1934 7 stolpar							
Littera O – 1935 9 stolpar							
Standardtyp	1 140	133	15	90	13,3	90	10
Littera Oe – 1962 13 stolpar	1 270	128	15	103	16	120	8
Nora Bergslags Järnväg							
Littera M – 1906 Malmvagn av låttyp 3 axlar	1 150	145	15	90	13,2	90	11

* Fjäderhöjden / Antalet fjäderblad = Fjäderbladstjockleken avrundat till 0,1 mm.

Alla mått i millimeter

MYFORD

M7 metallsvav på stålstativ och med spånpanna.

3- och 4- backschuck, planskiva och svarvstål.

I nyskick. Säljes för 14 000 kronor.

Jan Ove Carlsson,

033 – 27 14 18 eller 010 – 299 62 20

DET RYKTAS PÅ BÖGGDA...

...att en i stockholmstrakten belägen verkstadsavdelning (troligen vid trädgårdsjärnvägen i Tallkroken) meddelar att avdelningen konstruerat en bortblåsningsmaskin för höstlöv.

Maskinen består av en motorgräsklippare av svävertyp, som placerats på ett gammalt vagnunderrede utan golv, varvid den roterande kniven blåser ut löven mellan boggierna. Anordningen testades i oktober och fungerade perfekt under tjugo meters provfärd; därefter lossnade gräsklipparen från underredet och försökte klippa av en av underredets långbalkar. Kalabalik.

Järnvägens trafikchef blev emellertid mycket entusiastisk och såg genast en möjlighet att förlänga den förlustbringande trafiksäsongen också långt efter lövfällningen, genom att låta gräsklipparen även fungera som snöslunga, monterad vertikalt i vagnunderredets framkant.

Verkstadspersonalen ställde sig dock skeptisk till detta och ansåg att det var mer angeläget att först och främst konstruera en bättre förankring av gräsklipparen i vagnramen. Lövfällningen har hittills tvingat järnvägen att avsluta trafiksäsongen i slutet av september.

...att stationsinspektoren å Rustansberg, efter en dags fullgjord tjänstgöring, förlorade sitt 10-års BMÅSmärke. Förmodligen har han vid avkrängandet av omslutande regnkappa omedvetet dragit bort rockmärket, vilket sålunda föll i golvet. Det visade sig senare att märket hamnat på Lasse Tropps ena sko, vilken är i skrivande stund något osäkert och tydligen fastnat på något sätt i skosnöret. När den gode Lasse kom hem fann han märket på sin dörmatta, något som då stod helt oförklarligt för honom.

Efter en vecka nämnde stinsen på Rustansberg att han saknade sitt märke och då såg Lasse illmarig ut, berättade om sin upplevelse, varefter märket naturligtvis hamnade på rätt plats igen.

Livet är fullt av osannolika händelser hördes stationsinspektoren mumla i det han åter per pumpdressin begav sig till sin mötesstation för sedvanlig tjänstgöring.

Dessa fantastiska händer har per löddrig postkupé anlänt till hjärnvägsstationen i det lilla samhället Härna, som om man planerat järnvägen Borås — Ulricehamn på rätt sätt, skulle haft en alldeles egen station och på så sätt berikat trafiken till den milda grad, att man, som nu skett, aldrig hade behövt lägga ner linjen. Det skulle varit en fin förbindelse för världen i övrigt, fråga Nisse — han har kört där.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

ÅRSMÖTE

Vid styrelsemötet den 20 november beslutades att försöka lägga sällskapets årsmöte den 18 februari på sedvanlig plats i Borås.

Detta är endast ett preliminärt meddelande och stadgeenlig kallelse med dagordning kommer att sändas ut i BMÅS-NYTT Nr 1 under januari månad 1995.

För de intresserade kan det vara på tiden att tänka på motioner inför mötet.

Valberedning — Börje Hedberg och Jan-Ove Carlsson.

NYA MEDLEMMAR

Under året har styrelsen beslutat invälja följande såsom nya medlemmar. Vi hälsar dem alla välkomna i sällskapet och hoppas att de skall finna gemenskapen stimulerande för kropp och själ på det att de livligt må delta i vår verksamhet.

Fredrik Arvidsson	Kalkstensvägen 38 031 – 99 24 01	437 32 LINDOME
Jim B. Elgegren	Tjäderstigen 1 E 0435 – 317 77	284 36 PERSTORP
Jonas Hjelm	Kvarngatan 12 0325 – 762 93	514 00 TRANEMO
Robert Eriksson	Stuvered, Pl 4893 033 – 24 93 46	505 95 BORÅS
Jan Ovling	Årbo, Box 79 033 – 29 47 88	515 22 VISKA Fors
Hans Stenberg	Garnviken 0520 – 96053	461 91 TROLLHÄTTAN