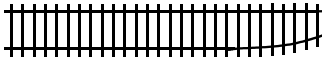


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Vintern har sakta börjat släppa sitt grepp med snön och kylan över vår anläggning vid Sandlid. Inom några veckor är det dags att ta itu med den stora vårstädningen av området, så att det blir snyggt och prydligt till säsongstarten och Medlemmar-nas Dag.

Många medlemmar undrar om de kan förvänta sig att få se något nytt på vår anläggning i vår. Själv håller jag på nästan dygnet runt med att färdigställa mitt nya lok BR Class 7 — 70 004 "William Shakespeare". I övrigt om jag inte är helt fel underrättad, skall det dyka upp ytterligare ett nytt ånglok, ett motorlok samt några nya vagnar.

På husbyggnadsfronten ryktas det om att det skall komma två nya helt skalenliga hus till banan.

Vi kommer också att få besök av en man från Nya Zeeland. Han åker runt i Europa med husbil och har ett ånglok med sig. Tyvärr kan han inte trafikera vår bana eftersom han byggt loket för 5" spår. Han tycker det skall bli roligt att komma på besök ändå, eftersom det spridit sig över världen att vår bana skall vara något enastående och det är ju roligt att få höra.

Väl mött till en trevlig järnvägssäsong.

Bengt Jansson

KALLES BYGGTIPS

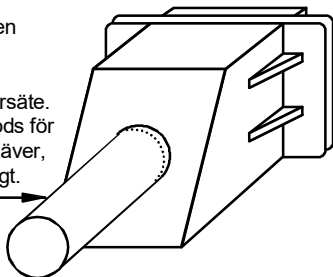
Hej igen!

Av lagerboxar finns det många modeller. En svårighet kan vara att få tag på en ritning som visar hur den önskade lagerboxen ser ut.

Vill man göra förebildstrogna lagerboxar, kan gjutmetoden vara ett lämpligt sätt.

Man gör en gjutmodell av trä, som sedan lämnas till ett metallgjuteri, eller man gjuter själv. På vissa modeller kan det vara bra att ha en cylinderformad "utväxt" i lämplig ände på gjutgodset, som svarvchucken kan greppa kring, medan man svarvar ur för lager. "Utväxten" ska förstås vara med redan på trämodellen.

"Utväxt" som chocken kan greppa kring. Sågas av efter svarvningen av lagersäte. Eventuellt sparas gods för ingravering av bokstäver, smörjplugg eller dylikt.



När svarvningen är klar, så-gas "utväxten" bort. Det måste finnas släppning på alla håll och kanter för att man skall få ut trämodellen ur gjutsanden. Om man exempelvis skall göra den lagerbox som jag visade i BMÅS-NYTT Nr 4 1994, se bilden nedan, måste en utfyllnad göras vid bult-

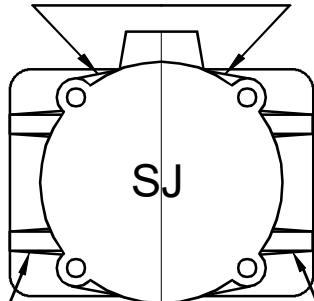
öronen, så att man kan ta ut trämodellen utan att öronen river sönder de två formhalvorna. Utfyllnaden som blir på gjutgodset filas sedan bort efter gjutningen. Gör man förstärkningarna kilformade, ökar möjligheterna att sandformen inte rasar när trämodellen tas ur.

Den färdigtillverkade trämodellen klyvs i lodlinjen och ett stift sätts i varje halva och passas in i ett hål i motsvarande halva. Stiften är dels till för att hålla de båda halvorna i rätt läge mot varandra men också för att få grepp på modellhalvorna när de skall lyftas ur respektive gjutform.

Om man gjuter lagerboxen i ett stycke går det inte att rädda texten på locket. Man kan däremot göra en upphöjning och sedan fräsa, gravera eller rent av etsa fram bokstäverna.

Ett alternativ är att göra locken för sig. Det går i princip till så att man svarvar ur en aluminiumplatta så att man får en negativ

Utfyllnad för att lämna plats för öronen vid urtagning av trämodellen ur sandformen



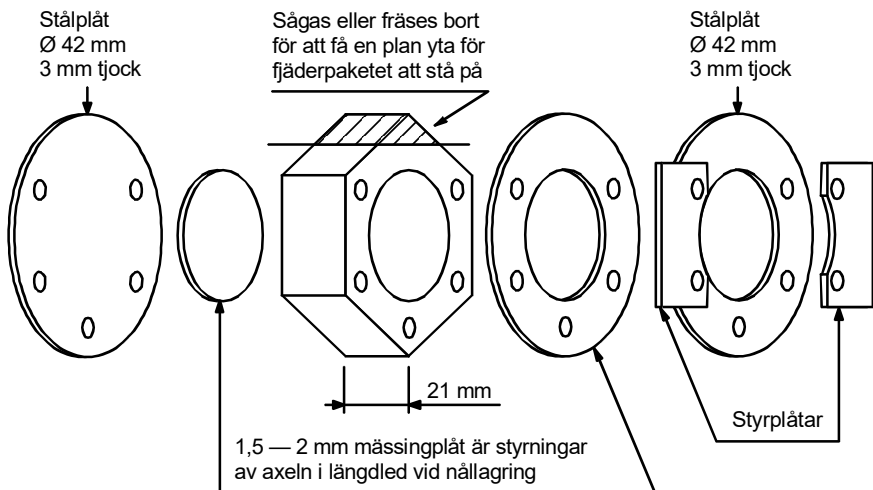
Förstärkningarna kilformade ökar möjligheten för att formen håller

form av locket och sedan fräser ur för bultörnen samt graverar eller fräser bakvända bokstäver. Efter polering av den negativa formen samt behandling med släppmedel, kan man hålla i Plastic Paddling och på så sätt få fram en gjutmodell av locket. Man kan lämpligtvis göra flera gjutmodeller för att kunna gjuta flera lock i samma sandform.

Det bör observeras att andra former på lagerboxen kan innebära att träformen kanske måste klyvas på annat håll än det jag här gett exempel på.

Mutterlagerbox

Nöjer man sig med enklare lagerboxar kan man använda sig av muttermetoden. Mutterlagerboxar har använts på mina egna fordon sedan många år tillbaka, så de är



väl beprövade.

Hålet i muttern svarvas för presspassning av nållager, FAG nr NKJ 15/16A, $\varnothing$ 27 mm, längd 16 mm. Ett annat sätt är att smälta babbits (lagermetall) i mutterhålet och sedan svarvas ett 15 mm hål i lagermetallen som alltså bildar ett glidlager.

Man kan såga ur en bit av babbitsen i nedre delen och lägga in en smörjdyna av skumplast. Ett smörjhål måste finnas någonstans för oljan.

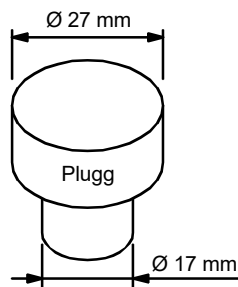
Vid glidlager finns ingen axialstyrning utan lagerboxen hålls endast på plats av styrplåtarna som stöder mot lagergafflarnas insidor. Vid nållagring fungerar mässingsbrickorna som lagermetall för axialstyrningen.

Det kan vara svårt att med enkla medel få hålen i lock och mutter att stämma med varandra. Enklarest är nog att först borra hålen i muttrarna och sedan i locken för

individuell passning. Man gör klokt i att märka ut delarna till varje lagerbox för annars kan man få det jobbigt att passa ihop dem om inte allt är exakt lika.

För att få hålet på baksidans lock att centrera medan man borrar skruvhålen, gör man en plugg som dels passar i mutterns hål och dels i lockets (Ø 17 mm). Skruvhålen skall vara Ø 4 mm och genomgående långa skruvar håller ihop alltsammans.

De mått som angivits på mutterlagerboxen gäller för den hjulaxel jag nästa gång skall visa.



Kalle

“MEDLEMMARNAS DAG 27 MAJ”

Vårt majmöte inträffar helgen efter Kristi Himmelfärdsdag och på så sätt hoppas vi få gott om tid att börja tågsången på riktigt.

Är bara vädret på vår sida kommer vi att vara på plats ute på Sandlid och Rustansberg redan 25 maj.

Anki och Lasse Tropp har i år hand om inkvarteringarna i husen. Ring på telefon 033 – 12 83 57 för att boka plats.

Förhoppningsvis har vi klarat av all vårstädning under arbetsdagarna i april och tidig maj, så att det bara skall vara att köra och ha trevligt. För allmänheten och på vår anslagstavla publicerar vi endast den 28 maj som Medlemmarnas Dag för att inte få alltför stor anströmning av passagerare.

Idagens läge är Britannian klar att köra, men man vet ju aldrig vad som kan hända och vi hoppas verkligen att Bengt och Gunnar kan få sina lok färdiga och delta i trafiken.

För övrigt hoppas vi naturligtvis att alla tillgängliga lok och lokförare skall komma på besök — vi behöver liv och rörelse på spåret!

Någon växlingstävling är för närvarande inte förberedd, men om tiden medger skall jag göra ett försök att göra en enklare variant. Kanske vi kan ta upp ett tidigare förslag om långsammaste körningen över en given sträcka utan stopp.

Vi hoppas att ”Medlemmarnas Dag” skall gå i den sedvanliga trevnadens tecken och att vädret skall stå oss bi.

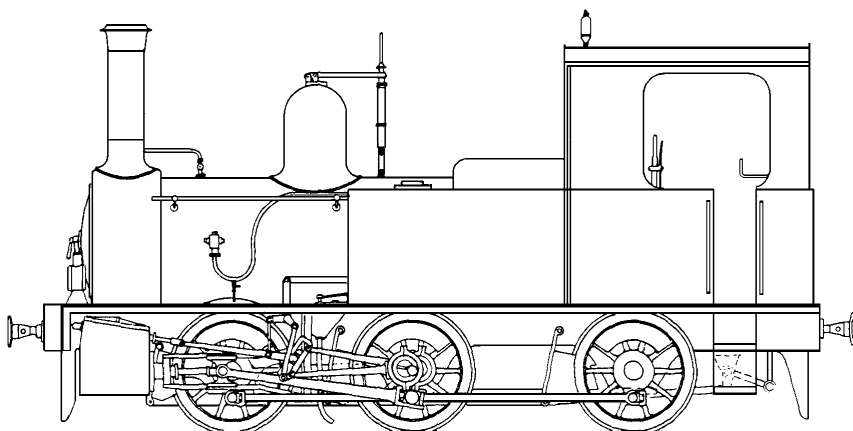
Väl mött på Sandlid önskar BMÅS

ATT BYGGA ÅNGLOK

Vad beror det på att man bestämmer sig för att bygga ett ånglok som det inte ens finns fullständiga ritningar till, ej heller gjutsatser från England att köpa? Bara en 117 år gammal översiktsritning (No 87 — 89, daterad 1877) från Trollhättans Mekaniska Verkstad, sedermera Nydqvist & Holm. Förmodligen beror det på att man som liten pojke fick ett lok med två personvagnar och en rundbana i julklapp, eller är det symbolen för oöverblickad järnvägsövergång som säger hur ett lok skall se ut. ”En bofink får inte se ut hur som helst.”

Därför föll valet på ett lok som ser ut som julklappsloket och vägskyltsloket i stället för att bygga ett rullande tekniskt monster av modernare årgång. Innan förebilden levererades, var loket i Paris på världsutställningen 1878 och fick där silvermedalj för sin skönhet och finish. Som ni vet är vin finare ju äldre det blir — tänk en flaska från 1878.

Alla tågentusiaster har väl redan förstått att jag håller på med en modell av loket Gotland, som numera tillhör Järnvägsmuséet i Gävle. Modellen är i skala 1 : 4,84 för att passa spårvidden 7 1/4".



Först började jag med gjutmodellen till hjulen och hornblocken, sedan skulle man få tag på en gjutare som var vänlig att utföra själva gjutningen. Det lyckades och gjutningen blev mycket bra, så nu var det ”bara” att fortsätta på det spåret.

Nu kom turen till ramplåtarna och gångborden. Jag har en bekant som arbetar

med laserskärning och han blev anlitad att hjälpa mig med dessa plåtar. Det blev så perfekt att det inte ens var nödvändigt med någon bearbetning av kanterna i efterhand. Det var bara att mäta ut och borra 382 nithål i plåtarna. En herrgårdsost kan inte vara håligare, men nu är hålen fyllda med nitar i prydliga rader. Sedan har det blivit en hel del hål, runda, fykantiga, rektangulära och kilformade.

Hjulen med fjäderpaket och koppelstänger är på plats och det hela har provrullat på bana så jag vet att det fungerar. Nu håller jag på med gjutform till cylindrarna, vilket inte är det lättaste men det skall klaras av det också.

En kul episod hände på ångdagarna i augusti, då jag hade ramverket utställt i tältet. En man kom fram och undrade vad det skulle bli för ett lok. När jag förtalte att det skulle bli en modell av Gotlandsloket, sprang mannen iväg och kom tillbaka med två damer och ytterligare en man. De talade om att de var från Slite på Gotland och många gånger åkt efter just det loket.

För närvarande står det stora loket Gotland i Hässelby, av Järnvägsmuséet utlånat i fem år till Föreningen Gotlandståget. Det lilla loket Gotland är under byggnad i min verkstad.

Staffan Persson

MEDLEMSAVGIFTEN 1995

Om Du ser att adresslappen ovan *inte har siffrorna 95* i nedre högra hörnet, betyder det att vi vid senaste granskningen, vecka 14, ännu inte har erhållit Din medlemsavgift för 1995. För att Du fortsatt skall erhålla BMÅS-NYTT samt förbli medlem ber vi Dig omgående skicka in avgiften på postgiro 13 09 55 — 8.

Enskild medlem betalar 70:-, familjemedlem därutöver 50:-.

Kom ihåg att ange Din adress och familjemedlemmars namn (maka/sambo resp. hemmaboende barn under 18 år) samt om Du har tillfälle att hjälpa till med frivilligt arbete av något slag under året.

Skulle dina anteckningar inte stämma med våra, ringer Du herr kassören Gunnar Lindberg på telefon 033 – 13 83 37 eller sekreteraren Göran Rosén 033 – 27 40 49, så klarar vi ut problemen snarast.

Adressändringar meddelar Du bäst och enklast med Postens adressändringskort, som Du skickar till ovanstående adress.

Nästa BMÅS-NYTT, Nr 3 1995, beräknas utkomma i månadsskiftet juni/juli. Kalle fortsätter här sin intressanta byggserie med att beskriva tillverkningar av järnvägshjul. Han har även andra artiklar på gång för framtida publiceringar.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING-
BREV

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

ARBETSDAGAR FÖR 1995

- 22 — 23 april (första arbetsdagar med diskussion om vad som skall göras)
29 — 30 april (krafttag med vårstädning och diverse tillsyner)
13 — 14 maj (sluttillsyn före medlemmarnas dag)

**OBS — inför den allmänna vårstädningen behöver vi
så många hjälpande händer som möjligt!**