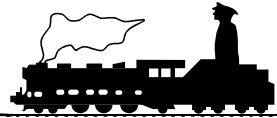
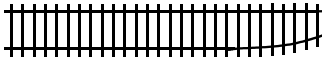


BORÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ÅNGDAGARNA 1995

Borås miniatyrånglokssällskap inbjuder till sedvanliga ångdagar på Sandlid under veckoslutet 5 — 6 augusti 1995.

Vår majträff var ju lite glest besökt, men vi hoppas att ångdagarna skall dra desto mer besökare. Alla medlemmar och andra intresserade är hjärtligt välkomna. Tag gärna med lok, vagnar, modeller, motorer eller andra utställningsföremål. Kontakta Staffan Persson på telefon 033 – 13 04 07, han kommer att ansvara för denna del av mötet.

Övernattningsmöjligheter finns som vanligt i vårt klubbhus, som nu genom klubbmästeriets försorg är städat och fint, nymålat och med nya tapeter i stora rummet. Lasse och Anki står för bokningarna av sängplatser. Ring 033 – 12 83 57 om du vill ha plats.

Vi skall ha en improviserad grillkväll (till självkostnadspris) på fredagen samt, som vanligt, ett sillbord om lördagskvällen. Att begå hela sillbordet kostar SEK 40:– per person och för att förberedelserna skall fungera vill klubbmästarinnan ha en förhandsanmälan senast tisdagen 1 augusti — ring 033 – 12 83 57 det underlättar.

Mat till de arbetande järnvägstjänstemännen kommer att finnas tillgänglig under dagarna.

Det ryktas att Bengt har provkört sitt nya lok, 70 004 — William Shakespeare, med gott resultat. Vi ser fram emot att få se och höra loket i trafik under ångdagarna.

I övrigt hoppas vi på gott väder, många besökande och mycket tågåka.

Styrelsen

KALLES BYGGTIPS

Hej!

Den här gången skall jag berätta något om hjul.

Hur vagnshjul i verkligheten kan se ut visas här i fig 1 — 3. Upplysningsvis kan nämnas att hjulaxeln i fig 1 är en glidlageraxel. Rullageraxlar saknar stoser i ändarna.

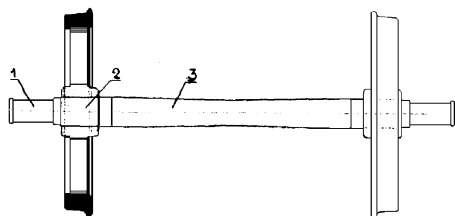


Fig 1. Vagnsaxel med hjul.

För att få fram någorlunda riktiga mått kan man ur tidningen kopiera upp dem i naturlig storlek. En diameter på löpbanan av 120 mm kan vara lagom storlek på stjärnhjulen, 125 mm för skivhjulen.

- 1 Hjulring
- 2 Lötring
- 3 Ekrar
- 4 Hjulnav

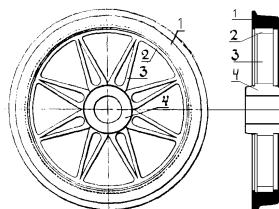


Fig 2. Stjärnhjul.

På äldre vagnar kan det vara fint med stjärnhjul. En metod att göra dem på, är den som Jan-Håkan Nordin i Borlänge med gott resultat använt sig av.

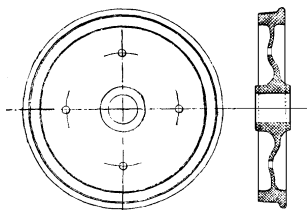


Fig 3. Skivhjul.

Ur en rund stålplatta ca 20 mm tjock görs ursvarvningar för hjulring och nav. Mellan ring och nav svarvas materialet bort till nivå där ekrarnas bakkant ska vara. Undantag för två "strips" ca 5 mm från hjulring och 7 mm från hjulnav.

I dessa "strips" fräses urtag där ekrarna sätts ned och blir på så sätt fixerade medan man löder eller svetsar fast dem. Sedan ekrarna satts fast svarvar man hjulen till sin rätta profil. Då blir även eventuella skevheter

bortsvarvade. Rätt mått på ekrarna ska vara plattjärn 2,5 x 11,25 mm. Jan-Håkan brydde sig inte om att göra verktyg för bockningen

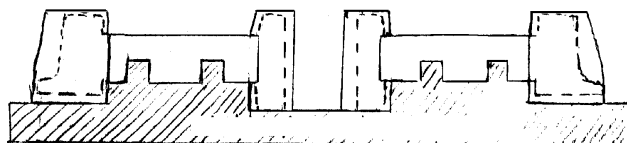


Fig 4. Ekerfixtur.

av ekrarna, men det borde inte vara alltför svårt att göra ett sådant av två stålbitar. (Se mina skisser på ekerfixtur och bockningsverktyg.)

Det går naturligtvis även att gjuta stjärnhjulen. I verkligheten är ekrarna av plattjärn ingjutna i hjulnavet.

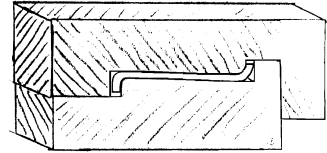


Fig 5. Bockverktyg.

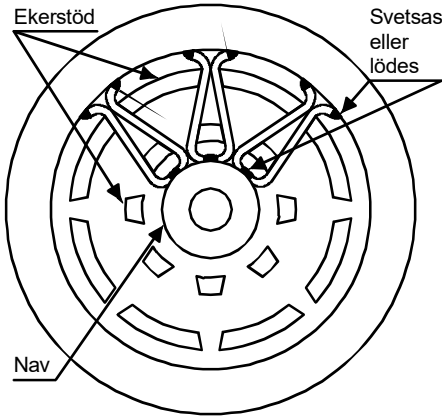


Fig 6. Ekerfixtur.

För oss som inte har tålamod att göra stjärnhjul finns det tröst. Man behöver inte ha sådana. I verkligheten var det inte så noga. På järnvägmuseum står som exempel en 3-axlig malmvagn, som har gjutna ekerhjul i ena änden, stjärnhjul på mitten och skivhjul i andra änden.

Skivhjulen kan förslagsvis tillverkas av grova stålaxlar, som sågas till skivor i en maskinsåg. Det går även att med skärbrännare skära ut runda skivor ur en tjock stålplåt.

Av skivorna svarvas hjul, med början av baksidan.

Det är viktigt för en god gång att hjulen har rätt profil och rätta mått på löpytor och mellan hjulens insidor. Den hjulprofil jag här visar är hämtad ur Martin Evans bok "The Model Steam Lokomotive". Rundningen i övergången mellan fläns och löpbana är viktig för att hjulen inte skall ligga an mot rälsen på mer än en punkt (fig 8 nästa sida).

Ett exempel på hur hjulen kan se ut i 7 1/4" är de på min ritning fig 9 (nästa sida).

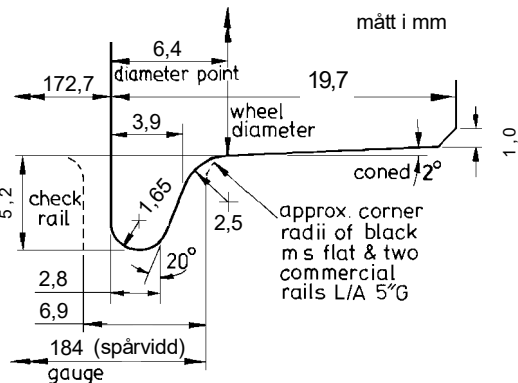
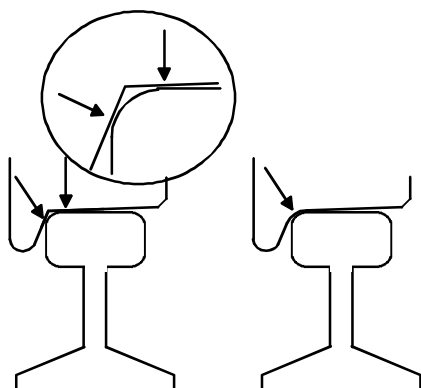


Fig 7. Hjulprofil enligt Martin Evans.

För enkelhetens skull är hjulskivans baksida rak. Ursvarvningen på baksidan används för att spänna fast hjulet i svarvchucken när löpytan, framsidan och axelhålet svarvas.



Inte så utan så här!

Fig 8. Anligningspunkt mellan hjul och räl.

Om man inte har möjlighet eller inte vill pressa hjulen på axeln kan fastsättning ske enligt fig 10.

Bilderna på verklighetens hjul är hämtade ur 1944 års vagnlära.

Hjulprofilen ur Martin Evans bok "The Model Steam Lokomotive".

Fixturen för svetsning av ekrar — efter idé från Jan-Håkan Nordin.

Uppkilning av hjul på axel — ett eget beprövat påhitt.

Ekerbockverktyg — ett eget obeprövat påhitt.

Kalle har fler idéer om kommande artiklar t ex O-vagnen samt hörnmärkningen av vagnar.

Karl Karlsson

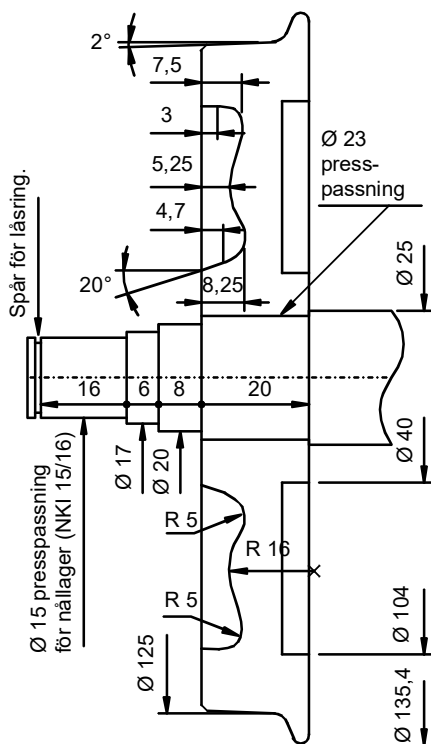


Fig 9. Hjulprofil enligt Kalle.

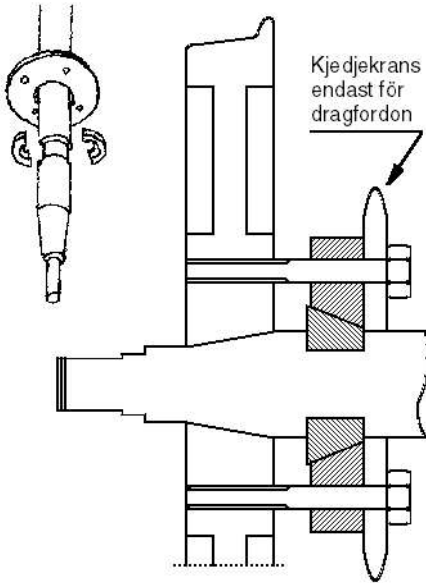


Fig 10. Alternativ fastsättning på axel då påpressning inte är möjlig eller önskvärd.

RAPPORT FRÅN TRAFIKDAGEN DEN 8 JULI 1995.

Efter ett, som omväxling, snabbt styrelsemöte om morgonen, behandlande ångdagarna, kom vi på plats i slaggraven och fann att Britannian redan genom goda andars försorg var framdragen, rundsmord och påfyrad. Det är bra med "andställd" personal.

Vädret var vackert och snart nog fann man ett stort antal besökare köande vid Johans biljettkiosk.

Raskt ut på bangården efter att snabbt ha fått upp tryck och gjort alla prov med injektorer och bromsar, "hon är säker — gamla Bettan". Johan hade lastat ett första mastigt tågsätt som tog på krafterna i uppförsbackarna.

Vid Rustansberg hade Bengt "Sorkebo" Andersson fattat flaggan och domderade med varsam elegans över resande och annat löst folk som befann sig inom räckvidd.

På lokstationen rådde febril verksamhet med att "steama" på ytterligare två ånglok, Gunnars och Gunnars. Det vill säga välkända Rail Motor och ett nytt sadeltanklok härstammande från Flybacka i Hyssna. Gunnar Tellbe hade kommit för att provköra

sitt nya lok.

Efter ett tag kom Rail Motor ut på linjen och underlättade trafiksituationen, men den stora lättnaden kom först med en anländ föga känd göteborgare som snabbt fattade situationen och rensade i de tätande leden passagerare genom att bestiga dressinen och rusa iväg över stock och sten. Dessa senare så påpassligt upplagda över spåren av små "ligister" i fem- sexårsåldern. Turligt nog voro alla lokförare och göteborgare varse de slemma attentaten på det att inga olyckelser inträffade.

Dagen förflöt i gemyt och trevnad i det fina vädret och alla syntes trivas, eftersom allt flöt väl. Johan fick väl då och då användning för sin visselpipa och skötte på- och avstigningar med bravur. Dagen gick sin gilla gång och rätt som det var, var allt slut. Signaler inplockade, passagerarkön slut, vagnar uppkörda till vagnstallet. Det var då jag upptäckte att det var något som inte stämde. Lokförare som kör sista rundan drar vanligtvis även tuberna — men icke denna gång, så långt västerut har tydligen inte reglerna spritt sig. Nåväl med den fermitet Old Betsy fått arbeta hade det inte samlats något sot, på sin höjd tre matskedar, så det må väl vara godkänt för denna gång.

Efter avslutad dag gick den gamle hem och vilade i tre sekunder, för att sedan gå bort på kalas och så var halva söndagen gången. *Estrid B. Ashpan MoID., OBV.*

Den av klubbmästeriet föreslagna och genomförda korv- och dricka-försäljningen har varit mycket populär och bidrager på ett förtjänstfullt sätt till sällskapets verksamhet. Här finns plats för flera frivilliga krafter, speciellt vid kommande ångdagar, då verksamheten beräknas bli febril. Det är inte frågan om att stå flera timmar i tjänst, utan om flera ställer upp kanske det räcker med en timme eller mindre.

Har du lite tid över — är det vad BMÅS behöver!

Det röktas på böggda...

Med koola halsringar

... att en böggnaadfirma från Onsala har börjat bögga hus vid döbbelspåret mellan Sandliid å Rustansberg. — *Käckt hus!* — Hoppas att bögget snarast föls av mark-planering och inflöttning med öppsättning av gadiner. Styrelsen ser fram emot ett "housewarming party".

... att anhalten Sorkebo håller på att sjunka som ett nutida Atlantis. Kanske skulle man ha givit platsen ett annat namn för att inte reta ortens underminerande befolkning?

... att alla döttrar nu förhoppningsvis äro bortgifta, alla ryggar utträtade, lokomotiv smorda, vagnar putsade och allas humör på toppen, på det att vi må ha ett godt möte å Sandlid — Rustansbergs Jernvegsanläggning. Detta betyder att det nu alltså knappast finns några förhinder för att utebli från ångdagarna.