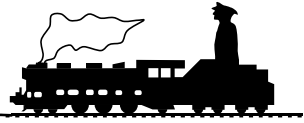
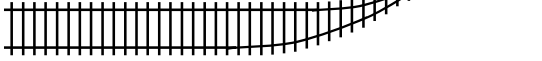


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ORDFÖRANDENS TANKAR OM HÖSTEN

Nu är de trevliga dagarna över, ingen har väl kunnat undgå att märka att det blivit höst med vackra färger i naturen och därmed stundande arbete vid järnvägen med lövkrattning och renovering av banan (vilket redan är påbörjat).

Sommaren har förflutit med Medlemmarnas Dagar 25–26 maj, då vi hade många lok och mycket folk vid banan och som vanligt fint väder. Så avslutade vi med Ångdagarna, strålade väder och många gäster med sina fantastiska ångande, rykande och luktande maskiner. Det är fantastiskt vilka duktiga modellbyggare det finns, det är en fröjd att se dessa lok, bilar, båtar och motorer av alla de slag.

Om nu inte alla observerade att det förekom båttrafik i vår bassäng, så var det i alla fall möjligt för personalen att ta ett svalkande bad innan 9 kubikmeter vatten rann ut i sanden.

Mellan Medlemmarnas Dagar och Ångdagarna var våra ordinarie kördagar välbesökta. Det är bara synd att det är så få ånglok på spåret under dessa dagar. Det är ju inte riktigt detsamma med ”dieselloket”, men vi får hoppas att blir fler lok som får upp ångan nästa år, det är ju ingen brist på lok.

Har Ni hört den förut? De gamla gubbarna till varandra: ”Nu ä dä höst och ingen summer har vi hatt!” — ”Va sa du mä summerhatt te nu när dä ä höst?”

Staffan

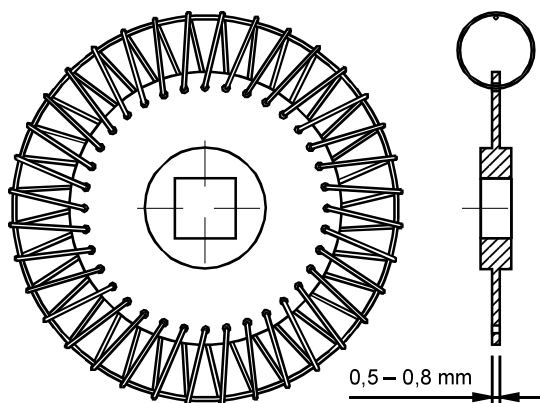


**Detta numris är årets sista och styrelsen vill passa på att tacka alla för ett trevigt arbetsår samt önska Alla och Envar enriktigt
GOD JUL och GOTTNYTT ÅR!**

KRANRATTAR MED VÄRMESKYDD

Kalle, 187 Kindgren, skriver och berättar om skalenliga kranrattar för svenska lokomotiv.

Jag har nyligen gjort flera kranrattar med "värmeskydd", som på riktiga kranar och de är exakt som i skala 1:1. Man bör dock överdimensionera dem något därför att det inte blir så lätt att göra dem med 10 mm diameter, men visst går det. Den största ratt jag känner till är c:a 19 mm i skala 1:8 (c:a 152 mm i fullskala).



Jag har tillverkat flera stycken i den storleken samt ett prov med 14 mm diameter. (Redaktionen har fått ett prov på raten och finner den mycket elegant och "läcker".)

Kalle fortsätter: Jag har till min Myfordsvarv tillverkat en delningsapparat där jag använder mig av kugghjul, som spänns fast i spindelns bakre del och på så sätt får jag möjligheter att dela in spindelvarvet i lika delar. I

fyrkantsstålfästet sätter jag en luftdriven bormaskin och kan således borra genom att flytta släden eller toppsliden.

Först bestämmer jag vilken diameter centrumskivan skall ha samt diametern på hålcirkeln för fjädern (c:a 2,5 mm mindre än centrumskivans ytterdiameter).

Om navet skall ha ett fyrkantshål borras detta med 0,2 – 0,3 mm större hål än nyckelvidden för fyrkanten på kranspindeln. En fyrkantsdorn (tillverkad med hjälp av delningsapparaten) pressas med dubbdockan genom hålet i navet.

Borrning av hålen för spiralfjädern (tråddiameter 0,4 mm) i centrumskivans hålcirkel sker enligt följande. Först markeras borrhålen med ett centrumborr (1 mm diameter) i luftbormaskinen (använd stopp för lagom markering utan genomborrning). Därefter borras alla hål med 0,8 mm (hålet bör vara dubbelt så stort som fjäderns tråddiameter), utom ett hål som borras med 1 mm. Med denna metod tillverkar jag stommen till rattan på 15 minuter.

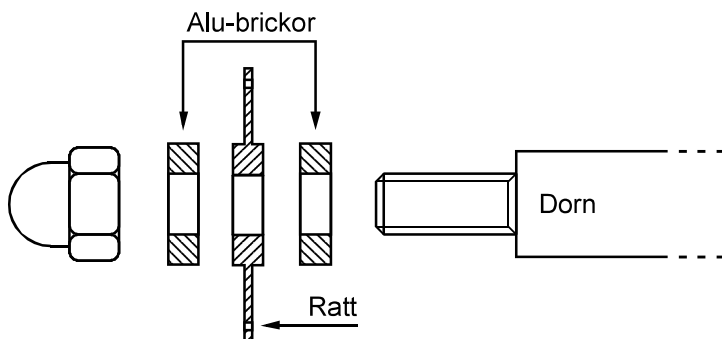
Rostfria fjädrar i 3 dm längder kan man köpa från Modellbyggen i Hägersten.

Fjädern sträcks ut så att stigningen blir som hålcirkelns delning eftersom det annars kan bli svårt att få första och sista varvet snyggt. Börja med att skruva i fjädern i största

hålet och avsluta med sista varvet i samma hål. Klipp av fjädern på rätt ställe så att c:a 1 mm sticker ut på var sida om största hålet.

Förstärkningsringen innanför fjädercirkeln tillverkas av ett material så att den blir rätt styv. I verkligheten är den kapad på ett ställe, med ändarna mot varandra, men den kan också vara sluten och "gängas" då fast samtidigt med fjädern på centrumskivan. Ringen tillverkas av ett rör med godstjockleken c:a 0,4 mm och stickes av i svarven 0,4 mm bred samt gradas. Viktigt är att den spänner ut mot spiralfjädern eftersom det då är lättare att få en perfekt form.

När nu kranen är färdig skall den fixeras genom att den doppas i smält tenn. Eftersom en blandning av rostfritt och annat material sker användes ett lödvatten för rostfritt.



En dorn c:a 4 – 5 mm i diameter med en gängad tapp tillverkas, två aluminiumbrickor, en på var sida om kranratten samt en kupolmutter används för att kunna doppa ned den färdiga ratten i tennet för förtening. Utan kupolmuttern och alu-brickorna skulle man inte kunna få bort ratten från dornen efter förtening.

Värm ett kärl med tenn så att tennet blir flytande. Doppa ratten med dornens hjälp först i lödvattnet och sedan i tennet. **OBSERVERA** — använd skyddsglasögon och skyddshandskar, det kan "spotta" när man sänker ner ratten i tennet. Tag upp ratten efter en liten stund, slå av löst flytande tenn i luften. Blir det inte bra gör om proceduren och jag garanterar att du blir nöjd.

Tekniska data för rattar i skala 1:1.

Ratt	Ø _y	80 mm	87 – 90 mm
Fjäderspiral	Ø _y	17 – 18 mm	21 mm
Fjädertråd	Ø	2,0 – 2,1 mm	2,3 – 2,5 mm
Förstärkningsring (tråd)	Ø	2,6 mm	2,6 mm
Antal hål i centrumskiva		26 st	28 – 36 st

Lämpliga fjädrar

Tråd	Ø	0,3 mm	0,4 mm
Fjäderspiral	Ø _i	2,0 mm	2,5 mm
Längd		300 mm	300 mm

Om man väljer en klen fjäder (0,3 mm tråd) kan man borra alla hål i centrumskivans hålcirkel med 0,7 mm borr.

Steg för steg.

1. Tillverka en fyrkants dorn för uttryckning av fyrkantshålet passande till kransspindeln.
2. Svarva centrumskiva med nav i förslagsvis mässing. Enklast är att använda stickstål till alla svarvmomenten. Borra centrumhålet. Stick inte av ratten från materialstången ännu.
3. Markera hålcirkeln med bormaskinen. Borra med 0,8 mm borr, sista hålet borrar 1,0 mm. Markera detta hål med ett litet filmärke så att du ser vilket som är störst.
4. Tryck ut fyrkantshålet med dornen. Gör detta moment sist eftersom man kan trycka ratten något sned, vilket ej betyder så mycket, men borrarningen bör stämma mot diametrarna. Denna snedhet uppstår bara om man borrar centrumhålet för litet för fyrkantsdornen.
5. Stick av ratten till rätt längd på navet.
6. Montera ratten på förtenningsdornen med alu-brickorna och kupolmuttern.
7. Sträck ut fjädern till rätt stigning och skruva den i hålcirkeln. Om hel förstärkningsring används skruvas den på plats samtidigt, i så fall bortfaller pkt 8.
8. Klipp av fjädern på rätt ställe så att den sticker ut c:a 1 mm på var sida om det största hålet.
9. Passa in förstärkningsringen inne i den cirkulära fjädern. Klipp av förstärkningsringen så att ändarna ligger snyggt an mot varandra.
10. Doppa i lödvatten (rostfritt) och sedan i flytande tenn, slå av överflödigt tenn.
11. Ratten är färdig.

Detta kanske låter komplicerat men resultatet blir både snyggt och starkt med en arbetsinsats på cirka en timme. Dessutom ser ratten ut som på riktigt, allt sitter ju ihop med tenn.

Hälsningar 187 Kindgren

NYA MEDLEMMAR

Styrelsen har beslutat invälja nio nya medlemmar och vi hälsar dem hjärtligt välkomna till kommande verksamheter:

Johnny Bengtsson	Rapsgatan 30	262 53 ÄNGELHOLM
Lennart Ekeröth	Nöttö 2538	810 64 KARLHOLMSBRUK
Daniel Forsberg	Distansgatan 73	507 40 BORÅS
Hans Gustafsson	Finnholmsvägen 20	141 42 HUDDINGE
Mikael Hedman	Storskogsvägen 32	144 32 RÖNNINGE
Håkan Holgersson	Klövervägen 15	447 34 VÅRGÅRDA
Sten Nordh	Haspelvägen 30	215 80 MALMÖ
Bertil Rydberg	Guldbrandsgatan 26	507 64 BORÅS
Olaf Walseth	Åkerstigen 3 C	804 29 GÄVLE

Styrelsen beslutade även återuppliva följande förfallna medlemskap och vi hälsar naturligtvis även dem hjärtligt välkomna tillbaka:

Lars-Erik Andersson	Vindelgatan 39 B	504 65 BORÅS
Sture Elliot	Klippgatan 17	504 52 BORÅS
Håkan Falk	Kålgårdsvägen 21	120 47 ENSKEDE GÅRD

Kalle Karlsson låter medela att i förra artikeln om sidoförskjutningen, så skall den teoretiska sidoförskjutningen av ramverket alltid räknas från mittpunkten mellan de första och sista fasta axlarna, eftersom axelavståndet mellan de olika axlarna kan variera, liksom antalet axlar.

Red.

SAXAT FRÅN SENASTE STYRELSEMÖTET.

- § 3. Angående lokomotiv 08 bestämdes följande:
Karl-Gustav Ryberg med assistans av Gunnar Lindberg ansvarar för körning, skötsel samt reparationer.
- § 6. Beslutades föreslå årsmötet -97 följande kördagar för kommande år:
Medlemmarnas dag 24 maj.
Ångdagarna 2 – 3 augusti.
Trafikdagar: 14 juni, 12 juli, 9 augusti, samt 6 september.
- § 7. Beslutades förlägga kommande årsmöte till lördagen den 22 februari 1997, klockan 11.00. — (*Kallelse kommer i nästa nummer — red. anm.*)
- § 9. Beträffande banunderhåll (linje 1 och 2 ut från Sandlid) kommer Staffan Persson att efterhöra banansvariges (Bengt Jansson) planer inför hösten. Spåren behöver läggas om och rälerna valsas till rätt kurvradie. I samband härmed skall även läggas in isolerade partier framför infartssignalerna till Sandlid, så att påringningssignal kan ordnas vid ställverket.
I de fall arbetshjälp erfordras får ansvarig buda till arbetsdagar.
Traversen vid lokstallet (container) skall vid tillfälle flyttas ut så att dörrarna kan stå helt öppna vid förflyttning av materiel. Bengt Jansson ordnar de nödvändiga delarna för ändringen och arbetet kan möjligen ske under våren -97.
- § 10. Vändskivan har efter reparationen i våras funnits fungera tillfredsställande och därför kommer endast trävirket i sargen att bytas ut under våren. Den planerade gjutningen av ny bottenkiva har inte blivit genomförd som planerat och skjuts därför på framtiden.

UNIFORMSMÖSSOR

Vid allmänna mötet den 26 maj 1996 framlade sällskapetets kontaktperson från de nordliga delarne av landet, Karl Karlsson, ett erbjudande om inköp av uniformsmössor. Dessa mössor föreligger i tvenne utföranden, nämligen tyg och skinn. Tygmössan torde betinga ett pris av kronor 250:- och skinnvarianten kommer att hamna cirka etthundra kronor högre upp på skalan. På förslag från styrelsemedlem beslutades inköpa omkring tio styck mössor (tyg) av gängse storlekar samt att utannonsera möss-tillgången i BMÅS-NYTT. Sålunda har nu äntligen skett, Här och Nu, och om någon medlem önskar inhandla en skärmmössa av speciellt format, kan sådan beställas genom BMÅS, även skinnskärmmössor kan beställas för att ingå i den gemensamma leveransen under våren. Kalle rekommenderar tygmössan, då skinndito stilenligt endast kan bäras av lokförare, medan tygvarianten passar alla tjänstefunktioner, inklusive lokförarens.

BERÖMYÄRT INITIATIV

Ett antal modelltekniker har nyligen bildat ett sällskap med det preliminära namnet **Modellteknisk Förening Borås**.

Staffan Persson vidtalade ett antal av de modellbyggare vi under åren lärt känna vid våra Ångdagar uppe på Sandlid, för att höra om intresset för en modellteknisk utställning under hösten -96. Intresset var stort, idén spred sig snart över landet och många lovade att komma.

Lördagen den 26 oktober fylldes aulan i Sven Erikssonskolan av modeller, utställare och besökare, så att det ibland var svårt att kunna komma fram för att närgånget studera vissa objekt. Intresset var stort från alla håll och här fanns utställare och besökare från ”halva” Sverige.

Meningen med utställningen var att endast visa upp modeller, byggen och ritningar tillverkade från ”scratch”, d v s inga vanliga kommersiella byggsatser skulle finnas med. Försäljning av prylar skulle heller inte få förekomma. Detta gjorde att utställningen blev mycket överskådlig och trevlig.

Det blev en dag fylld av diskussioner, tekniksnack samt instruktioner om byggteknik m m. Alla verkade trivas gott och för oss övriga besökare från BMÅS som vid Ångdagarna för det mesta ägnar oss åt lokomotivkörning och annat trevligt, fanns det nu äntligen tid över att verkligen i lugn och ro studera dessa fantastiska maskiner av alla de slag samt inte minst träffa goda vänner i samma ärende.

Här fanns mycket för de cirka 700 besökarna att beskåda — modeller av flygplan, lastbilar, bilar, racerbilar, båtar av alla de slag, bandvagnar, stridsvagnar, ångmaskiner, ånglokomotiv, stirlingmotorer, förbränningsmotorer och mycket, mycket mera.

Utställningsgeneralen räknade in 31 utställare med 87 objekt på borden. Det hade fått plats ytterligare modeller och det verkar nu som om nästa års utställning blir större, lördagen den 25 oktober 1997 är nämligen redan inbokad.

En sådan här renodlad modellteknisk förening och utställning är helt i linje med engelsmännens Modell Engineering Society, med sina månatliga sammankomster. Här kan man träffas och diskutera all möjlig teknik, utan att det blir för ”enkelspårigt” och knutet endast till viss verksamhet. Verksamheten bidrar på ett förtjänstfullt sätt till förståelse för varandras idéer om olika sorters hobbyutövning och intressen.

Estrid B Ashpan, OBV, MoID

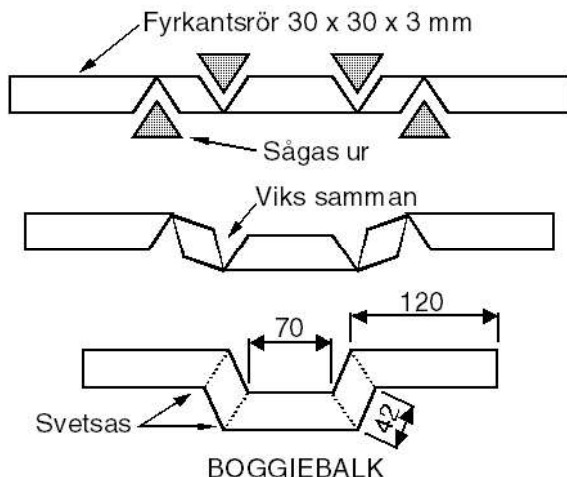
Som väl alla noterat har vi skickat med inbetalningskort för medlemsavgiften för 1997. Betala gärna snarast, då blir herr kassören så glad och god inför hjulen.

Enskild medlemsavgift som vanligt SEK 70:-, Familjeavgift dessutom SEK 50:-.

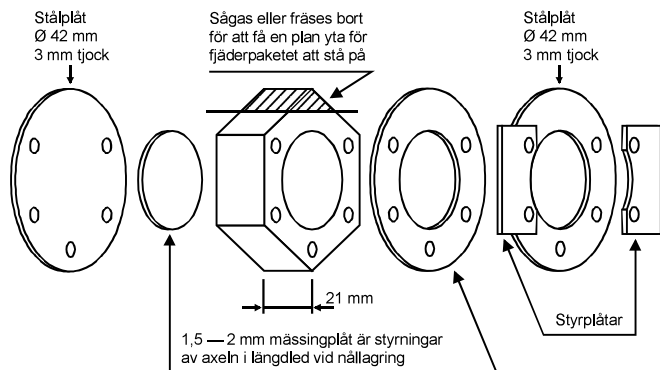
PERSONVAGNSBOGGIE

Kalle Karlsson presenterar här en enkel personvagnsboggie.

Någon riktig förebild finns egentligen inte, men det finns liknande boggier på en del centraleuropeiska vagnar. Vad som främst skiljer utseendemässigt är att förebildens boggieramar är bredare på mitten och smalnar av mot ändarna. För enkelhetens skull har jag tänkt mig boggieramar av fyrkantsrör, 30 x 30 x 3 mm.



En annan skillnad är att det (även här för enkelhetens skull) saknas fjädring mellan lagerboxar och ramverk. Fjädringen består av fyra stycken gummidämpare som finns att köpa i järnhandeln. Gummidämparna ger fjädring även i sidled. Plattan över gummidämparna har två stycken glidplan för vagnskorgen. Dessa glidplan består av



plattjärn fästade i plattan med försänkta skruvar. För att hjulen skall ha möjligheter att följa med i spårets skevhet är lagerboxarna löst klamrade i boggieramarna som i sin tur är förbundna med varandra genom tvärgående

påsvetsade rör, det ena passande utanpå det andra. Det grövre kan ha upp till 30 mm diameter och med 3 – 4 mm godstjocklek. Ramdelarna hålls ihop av hjulaxlarna genom lagerboxarna. På så sätt får man en stadig boggieram, som är flexibel i skevplanet.

I BMÅS-NYTT Nr 2 1995 berättade jag om hur man kan tillverka en enkel lagerbox, som passar bra att använda i detta projekt. Mutterdelen vrides 1/12 varv så att en plan yta kommer uppåt varför ingen bortsågning av hörnet behövs

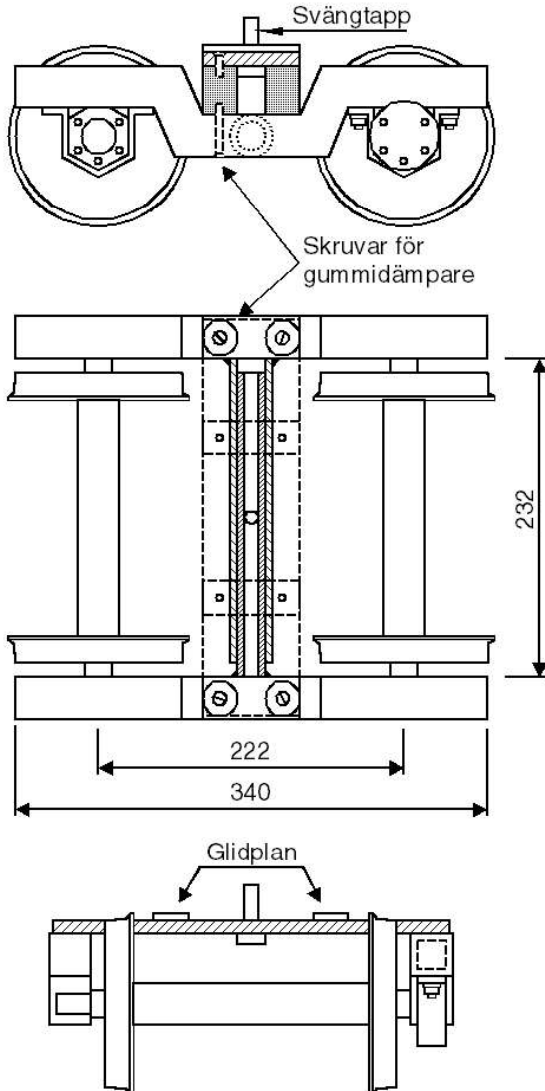
i detta fall. En sadel av plattjärn svetsas fast på rambalken enligt ritningen och hjälper till att fixera lagerboxen.

För att slippa få in lort och fukt i fyrkantsrören svetsar man lämpligen ett lock på varje ände, man kan även använda plastlock som finns att köpa i handeln.

Försök inte att ha någon sorts drivning på en boggie av den här typen. Genom det vridmoment som uppstår i ramen när hjulen skall drivas runt, ger ramverkets flexibilitet under ogynnsamma förhållanden upphov till urspårningar. Boggien duger alltså inte till lok, men väl till person- eller godsvagnar.

I nästa nummer skall jag visa principen för ett pneumatiskt bromssystem, som kan byggas på denna boggie. Bromssystemet har jag själv haft i bruk sedan flera år och det har visat sig fungera bra.

Vänligen Kalle



BMÅS STIFTELSESAMMANTRÄDE

**Protokoll fört vid stiftelsesammanträde för Borås Miniaturånglokssällskap
upa, lördagen den 22 november 1980 i Borås, Sjöboskolans lärarrum.**

Samtliga närvarande personer beslöt att bilda hobbyföreningen Borås Miniaturånglokssällskap samt utsåg undertecknad att protokollföra detta aktstycke.

Närvarande:

Nils Jansson, Bengt Jansson, Gunnar Lindberg, Gösta Carlsson, Jan Carlsson, Karl-Gustav Ryberg, Jörgen Ahlqvist, Caj Koivula, Martin Hedberg, Börje Hedberg samt Börje Ekblad.

De närvarande utsåg fyra ledamöter att bilda styrelse och valde till ordförande Gunnar Lindberg.

De övriga konstituerade sig enligt följande:

Sekreterare Bengt Jansson, kassör Jörgen Ahlqvist, vice ordförande Börje Hedberg.

- § 1. Till justeringsman valdes Nils Jansson.
- § 2. Förslag till stadgar presenterades och fastställdes.
- § 3. Vice ordföranden redogjorde för de skrivelser som ingått till dels LM Ericsson AB, dels Borås kommun, angående möjligheter att få disponera markområde på Sandlid för att anlägga banan. Svar hade ännu ej kommit i ämnet.
- § 4. Årsavgift för år 1981 fastställdes till 50 kr per medlem.
- § 5. Till revisorer för ett år valdes Nils Jansson och Jan Carlsson med Gösta Carlsson som suppleant.
- § 6. Den banmateriel, vagnar, spår, växlar m m, som föreningen fått förfogande rätten över genom Rustan Langes sterbhus, Huskvarna, skall förtecknas enligt enhälligt beslut. Till detta utsågs ordföranden och sekreteraren.
- § 7. Då det meddelades att det fanns flera personer, som meddelat intresse för medlemskap i föreningen, beslöts att styrelsen skulle meddela dessa personer om möjligheten att ansluta sig till föreningen.
- § 8. Efter "optimistiska framtidsfunderingar" över en enkel kopp kaffe, avslutades sammanträdet med visning av två kortfilmer, inspelade vid verkliga miniatyr järnvägar dels i England, dels i Huskvarna visande Rustan Langes anläggning.
- § 9. Vidare förekom ej.

Borås 1980-11-22 Vid protokollet: Börje Hedberg Justeras: Nils Jansson

BMÅS UNDER 15 ÅR

Historik över Borås Miniaturånglokssällskap åren 1980 — 1995.

Föreningen konstituerade sig den 22 november år 1980, efter det att undertecknad sammankallat till ett stiftelsesammanträde.

Stommen i föreningsbildandet kom att i mycket hög grad präglas av Live Steam-vännen Rustan Langes idé och hans grundmateriel, som erhöles som gåva för att anlägga en bana på lämplig mark i Borås.

Ingen av dem som var med i starten, kunde kanske ana att anläggningen senare skulle komma att få en sådan omfattning och betydelse för denna speciella hobbyart. Men nu över till begynnelsen.

Undertecknad blev uppringd en dag år 1980 av vännen lokföraren Nils Jansson, fader till vår kände lokbyggare Bengt Jansson. Under samtalets gång undrade Nils om jag inte var intresserad av att en Live Steam-bana skulle kunna byggas i Borås, som ju redan då hyste flera kunniga modellbyggare inom detta område. Det skulle i så fall bli fråga om tomtmark lämplig för ändamålet och skulle inte undertecknad med sina kontakter, kunna hjälpa till att få ett lämpligt markområde arrendekontrakterat? Detta lät mycket lockande, varför undertecknad kallade till ett konstituerande sammanträde. Elva intresserade personer hörsammade kallelsen.

Nils och Bengt Jansson, Jan (Carlsson) Bragée, Gunnar Lindberg och Karl-Gustav Ryberg hade alla varit engagerade i Rustan Langes anläggningar och hade därför god erfarenhet av denna form av hobby.

I den första styrelsen blev Gunnar Lindberg ordförande, Bengt Jansson sekreterare, Jörgen Ahlqvist kassör samt Börje Hedberg vice ordförande.

Undertecknad presenterade de skrivelser, som tidigare avlämnats till LM Ericsson AB samt Borås kommun, angående möjligheter att få disponera ett lämpligt markområde på Sandlid, vilket befunnits vara den mest lämpade platsen. Detta på grund av ett mera avskilt läge, men dock med den ”riktiga Göteborgsbanan” som gräns åt ena hållet.

Först den 9 januari 1981 skrev vi kontrakt med LME samt den 1 mars 1981 med Borås kommun. Kontrakten undertecknades av den dåvarande ordföranden Gunnar Lindberg och vice ordföranden Börje Hedberg.

När vi hade tomten på det ”torra” vidtog det verkliga arbetet på allvar. Det blev en spännande tid, som emotsågs med stor entusiasm. År 1981 uppsattes arbetsdagar, 19 st dubbeldagar (lördagar och söndagar), på ett schema. Men det skulle komma att bli hela arbetsveckor samt all ledig tid, för en handfull trägen skara arbetare i ”ur

forts sid 12...

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENINGSS- BREV

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

...forts fr sid 11

och skur — vår, sommar och höst”. I detta sammanhang går det inte att underlåta att framhålla de båda arbetsmyrorna Gunnar L. och Bengt J., som verkligen fick ”bekänna färg” både med anskaffad traktorgrävare och dumper. Många saker av olika slag behövdes såsom förvaringsskjul, fyllnadsmaterial, slippers, verktyg m m samt inte minst pengar för omedelbara olika inköp av diverse prylar. Vi hade då lyckan att ha en medlem, Gösta Carlsson, som på ett otroligt sätt kunde hjälpa till och hade förmågan att skaffa fram olika meccenater. Man kan säga att en handfull medlemmar gjorde det tyngsta och viktigaste arbetet för banans fullbordande.

Vi trodde först att det skulle gå att bygga färdigt banan på 2 — 3 år, men först år 1986 kunde den sista rälsspiken slås på plats på dubbelspåret över bron vid lokstationen. Medlemsantalet har ökat från 11 st år 1980 till cirka 125 st 1995, därtill kommer många familjemedlemmar. Medlemsavgiften var länge 50 kronor men har först på senare år höjts till 70 kronor. Detta visar vad man med idealitet och personligt engagemang kan åstadkomma.

*”Stinsen på Rustanberg”
Börje Hedberg*

LITE STATISTIK ÖVER ÅRENS KÖRNINGAR

Vår gode biljettör tillika konduktör, Johan Kresser, har under årens lopp, 1984 — 1996, idogt fört anteckningar om antalet åkande, såväl medlemmar som besökande.

1984	320	1988	2 206	1992 **	3 751	1996	3 675
1985	800	1989	2 483	1993	2 700	*	Invigningsåret
1986 *	2 500	1990	2 600	1994 ***	4 134	**	Solig sommar
1987	2 270	1991	2 620	1995	3 180	***	Fantastisk