

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BMÅS-ORD — — UTIFRÅN ORDFÖRÄNDENS HORISONT

De senare och avslutande trafikevenemangen var lika välbesökta som de tidigare under säsongen. Det visar återigen att vår bana är ett uppskattat besöksmål för främst barnfamiljer. Under 2016-års säsong hade vi åtta annonserade trafikdagar, under vilka vi körde 4 221 resande, fördelade på 293 tåg med närmare 15 resande per tåg. Under de annonserade trafikdagarna höll ”Korvkaket” öppet och det bidrar till att besökarna kan stanna kvar en extra stund för fika och kanske ta ytterligare någon tur med tåget.

Vi har också haft många bokade körningar för olika skolor och barnkalas. Om man räknar samman antalet dagar som banan besiktigats inför en trafikaktivitet blir summan 29 dagar. Under vissa av dessa dagar har det varit mer än ett arrangemang. Flera ur den aktiva skaran har lagt ner ett mycket stort arbete och engagemang för att nå detta resultat. Det har varit en intensiv och stundtals arbetsam säsong. Ett stort tack från styrelsen, till er som genomförde det. På annan plats i tidningen kan du se en övergripande uppställning av de inkomster som föreningen fått genom det nedlagda arbetet.

Innan supén på Ångdagen genomförde vi traditionsenligt vårt medlemsmöte. I år fanns det endast en förberedd punkt på agendan, att dela ut BMÅS 10-årsnål. Denna gång var det vår husbyggare, Karl-Åke Bengtsson med sin Annkatrin som stod på tur. De båda har ett stort engagemang i de byggnader Karl-Åke bygger och placerar ut på vår anläggning. Ceremonin avslutades med att vi öppnade några flaskor bubbeldryck och utbringade en skål för de båda.

Sandlidsbanan är nu redo för vintern.

Under veckoslutet, 1–2 oktober hade vi arbetsdagar för att vinterförbereda vår anläggning. De arbetsvilliga medlemmar som närvarade under lördagen, samlade ihop och ställde in miniatyrbyggnader och kafémöblerna under tak. Våra båda tält plockades ner och förpackades i sina kartonger och boxar och står nu undanstuvade inför nästa säsong. Ett viktigt jobb, som också blev gjort under de båda dagarna, var att tömma vattentornet och dränera

forts sid 2...

...forts från sid 1

vattenledningen till korvkoket och ner till klubbhuset samt demontera frostkänsliga delar och flytta till frostfri förvaring.

Under det möte som styrelsen kallat ett 30-tal aktiva medlemmar till på eftermiddagen den 1/10, ventilerades och diskuterades det angående erfarenheter och idéer om våra publika körningar samt redovisades vad som är på gång i närtid och på lite längre sikt. Mötet enades om att de publika arrangemangen, som skall annonseras, koncentreras till fyra veckoslut, med trafik under fyra söndagar och två lördagar samt öppet hus under Medlemmarnas dag och Ångdagen. Protokollet från mötet är i sin helhet publicerat i tidningen. Jag skall dock utveckla hur det är tänkt angående att ta med resande under de båda dagarna med öppet hus.

Den individuella trafiken på ”ytterlinjen” skall vara kvar som tidigare. Det nya blir att Sandlid C bemannas med stationsinspektör och biljettförsäljning. Den lokförare som är villig att ta med resande på tåget, meddelar detta till inspektorn, som tar hand om ombordstigningen av resande och ger aktuell säkerhetsinformation till de som följer med tåget. Arrangemanget fodrar två personer och görs främst av säkerhetsskäl. Men genom att annonsera evenemangen, räknar vi med att det är motiverat att ha Korvkoket öppet och även få in lite pengar via biljetterna.

Genom att de aktiviteter som vänder sig till allmänheten är så pass utglesade, öppnar sig möjligheten att lägga in arbetshelger mellan dessa i vår planering. Under dessa dagar kan underhållsarbete utföras och olika fordon kan provköras och testas. Då finns också tid att ägna sig åt och bekanta sig med de medlemmar som kan tänka sig att bli aktiva och de ges möjlighet att komma in i de olika sysslorna som finns inom BMÅS.

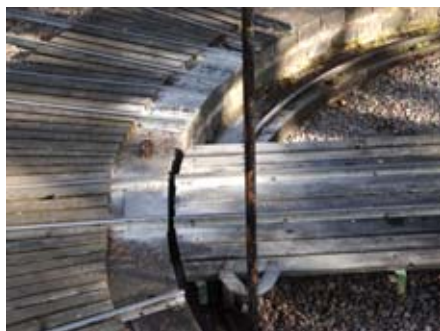
Att bedriva trafik för allmänheten på vår järnväg, 7 ¼” smal, kräver engagemang och arbete, men är en trevlig sysselsättning som flera av oss medlemmar gärna deltar aktivt i.

Kom du också och bli aktiv i BMÅS!

Tågledare för BMÅS, Tkl Sandlid Central, Karl-Gustav Ryberg



Kia har städlat fint i slaggraven...



...och Rolle har justerat vändskivan.

PROTOKOLL FÖRT VID MEDLEMSMÖTE FÖR AKTIVA 2016-10-01 I KLUBBHUSET

Ordförande: Karl-Gustav Ryberg (KGR), ordförande.

Närvarande: Leif Utter, Per Ljungberg, Hans Åhsgren, Anders Lööf, Christina Lööf, Jan Ovling, Thomas Berg, Bengt Jansson, Gunnar Lindberg, Göran Rosén, Ing-Marie Utter och Bengt AT Johansson.

§1. KGR öppnade mötet.

§2. Beslutades att det som bestämmes på mötet skall gälla som beslut för föreningen.

§3. Årets körningar, personalstyrka, barnkalas, trafikdagar m m.

Årets körningar var de bästa genom åren. Ca 4 500 resande.

29 st aktiviteter, vilket gett en god ekonomi.

Allmänna körningar 85 000 kr.

Barnkalas 10 350 kr.

Förskolekörningar 5 400 kr.

Korvpalatset netto 27 000 kr

Bidrag 11 000 kr

Utställningen på Ångdagen var välbesökt trots bara ”annons” på Facebook.

Diskussion följde angående mängden körningar, barnkalas vara eller inte vara, säkerhet vid körningar m.m.

Efter diskussion beslutades kördagar för år 2017 enligt nedan:

27–28 maj, där 27 maj är öppet hus med begränsad körning 1 varv mot betalning.

8–9 juli, allmänna trafikdagar lördag och söndag.

5–6 augusti, ångdagshelgen, där 5 augusti är öppet hus samma som den 27 maj.

2–3 september, allmänna trafikdagar lördag och söndag.

Öppet huskörningarna med 1 varv skall framgå i annonser.

Beslutades att barnkalas skall köras med ett kalas per dag. Leif Utter blir ansvarig för barnkalasen och bestämmer således vilka helger som gäller.

Bokningsjournalen skall föras.

Vid förskolekörningarna skall säkerhetsföreskrifter skickas till respektive förskola vid anmälning samt en genomgång hållas före körning med dess personal och föräldrar. Vuxna skall alltid medfölja på tåget. Styrelsen skall bearbeta fram riktlinjer för säsong 2017.

Ångdagen 2017 skall genomföras som tidigare men att man går ut med annons.

En arbetsgrupp bestående av K-G Ryberg och Alf Olsson bildades.

Beslutades att protokoll skall läggas in på hemsidans del för medlemmar.

forts sid 7...

D&RGW C-19 NR 346

Ett intressant bromssystem på ett lok från Denver & Rio Grande Western.

Det har, som berättats i BMÅS-Nytt nr 3 2016, kommit ett nytt trafiklok till BMÅS. Det ägs av Hans Åhsgren och har nu med framgång använts några trafikdagar. Det är tungt och starkt. Det mest intressanta med loket är dess bromssystem.

När Hans kom med loket lyckades vi inte få bromsen att fungera tillfredsställande och Hans visste inte så mycket om det, men hade en del information hemma. Jag har ju sysslat en del med bromssystem i skala 1:1 så jag började intressera mig för loket. Efter hand så klarnade det hela och jag ska nedan beskriva det lite översiktligt.

Bromssystemets uppbyggnad.

Loket har två bromssystem. Ett vakuumsystem som är tänkt för att användas för tåg med vakuumbromsade vagnar. Och ett tryckluftssystem som används på lok och tender. Båda systemen manövreras med en gemensam förarventil. Eftersom vakuumbromsen inte är aktuell på BMÅS så behandlar jag den inte vidare. Båda systemen är gjorda så att vid fel så ska bromsen gå till automatiskt. Någon skruvbroms eller liknande finns inte på loket.

Tryckluften.

För att alstra den tryckluft som behövs finns en ångdriven luftpump på lokets vänstra sida. Det är en förebildstrogen kopia av en enstegs luftpump så som den såg ut även på svenska smalspårsånglok.

I förrådstankar på tendern samlas den komprimerade luften med 40 psi (2,8 bar) tryck. I tendern sitter också en eldriven hjälpkompressor som kan användas om ångpumpen skulle krångla. En tryckvakt bryter kompressorn vid rätt tryck. Kompressorn matas från ett 12 V blybatteri som är placerat bredvid kompressorn. Batteriet används också för lokets belysning. En manometer på ångpannan visar huvudledningstrycket. I anläggningen finns ett antal backventiler för att styra luftflödena.

Funktion.

Förarventilen har tre lägen. Med handtaget framåt är bromsen fullt till och i läge bakåt är bromsen lossad. Däremellan finns ett mellanläge då luftförbindelserna är stängda.

När handtaget läggs i loss-läge fylls bromsledningen och bromscyldrarna töms på luft. Samtidigt fylls hjälpluftbehållare på både lok och tender. Vid bromsning sänks trycket i bromsledningen och luft från hjälpluftbehållaren trycker bromscyldrarnas kolv så att bromsen går till.

Man ska kunna göra gradvis tillsättning av bromsen genom att bara släppa ut lite luft ur bromsledningen och sätta förarventilen i mittläge. I loss-läge kommer bromsen att lossa helt.

Om trycket av någon anledning, t.ex. slangbrott, skulle falla så träder bromsen i funktion.

Lokets bromscylinrar är av traditionell konstruktion med en fjäder som håller kolven intryckt när inget övertryck finns i bromscylindern. För att styra luftflödena finns en traditionell trevägsventil som i loss- läget fyller hjälpluftbehållaren och förbinder bromscylindern med fria luften. I broms-läget fylls bromscylindern med luft från hjälpluftbehållaren.

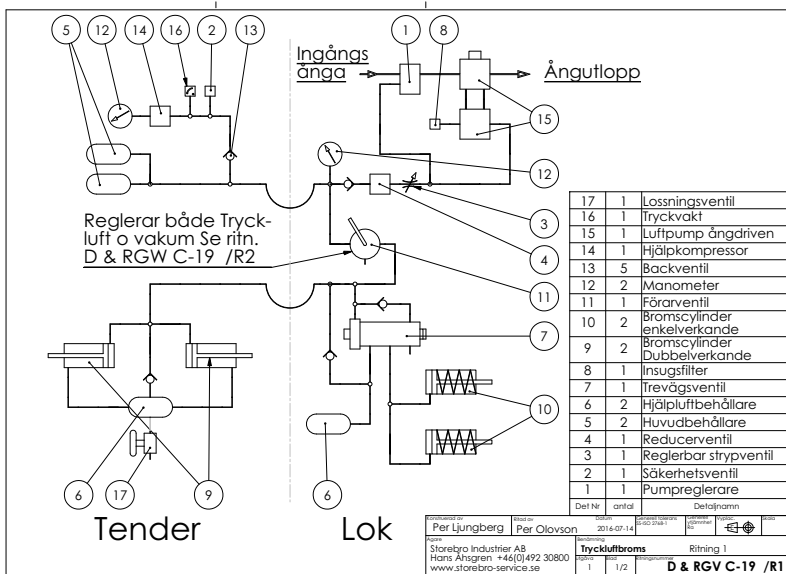
När det gäller tenderns bromscylinrar har man använt cylindrar där man använder lufttryck på båda sidor om kolven. I loss-läge fylls båda sidor om kolven med luft av samma tryck och då kolvstångssidan area är mindre än andra sidan trycks kolven åt kolvstångssidan och bromsen lossar. Samtidigt fylls hjälpluftbehållaren via en backventil. Vid broms-läge töms den kolvstångslösa sidan och luft från hjälpluftbehållaren trycker kolven så att bromsen aktiveras. Detta innebär att om luften i huvudbehållaren försvinner t.ex. vid lokets avställning så kommer tenderns bromsar att vara till och loket går inte att flytta. För att tömma tenderns hjälpluftbehållare finns därför en rödfärgad tömningsventil på tenderns ena sida.

Schematiska skisser över tryckluft- och vakuum-systemet bifogas.

Problem med den ångdrivna luftpumpen.

Det är problem med att få den ångdrivna luftpumpen att fungera. Ibland har den gått som den ska, men så helt plötsligt börjar den gå "som en ringklocka". I instruktionen för loket står att med den i matarledningen insatta strypventilen ska man ställa in luftflödet så att pumpen inte rusar. Men hittills har vi inte lyckats. Möjligtvis kan reglerdelen till ångcylindern vara sliten och behöva ses över. Vi får fortsätta att leta efter varför den krånglar. Men med hjälp-kompressorn har bromsen fungerat utmärkt.

2016-08-16 Per Ljungberg



RESANDESTATISTIK 2016

Trafikdag 2016-05-29	# Tåg: 34	# Resande: 706	# Lok: 3
Medlemmarnas Dag	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	12	KO 147, RBP 101	248
Otto	11	LLj 144, PLj 88	232
C-19 – 346	11	HÅ 185, PLj 41	226
Trafikdag 2016-06-11	# Tåg: 17	# Resande: 253	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	5	KO 66, RBP 12	78
Lessebo	6	RBP 33, GR 52, KO 13	98
Deutz	6	LLj 77	77
Trafikdag 2016-06-12	# Tåg: 33	# Resande: 673	# Lok: 5
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	6	KO 100, RBP 23	123
Otto	9	LLj 99, PLj 83	182
Lessebo	8	RBP 23, KO 62, GR 81	166
C-19 (346)	8	HÅ 118, PLj 39	157
Deutz	2	LLj 45	45
Trafikdag 2016-07-10	# Tåg: 34	# Resande: 675	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	12	KO 191, GR 41	232
70000	11	RBP 154, GR 43, HÅ 20	217
C-19	11	HÅ 123, LLj 103	226
Trafikdag 2016-08-07	# Tåg: 32	# Resande: 626	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
C-19	7	HÅ 138	138
70000	8	BB 39, GTL 57 GU 60	156
4014	8	GvR 108, Michiel 59	167
WB 6	9	Ronald 165	165
Trafikdag 2016-08-20	# Tåg: 18	# Resande: 305	# Lok: 2
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Deutz	9	LLj 106, PLj 53	159
70000	9	RBP 140, LU 6	146

Trafikdag 2016-08-21	# Tåg: 27	# Resande: 446	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	9	RBP 146	146
70000	9	GU 145	145
Otto	9	PLj 84, LLj 71	155
Trafikdag 2016-09-04	# Tåg: 28	# Resande: 537	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
KTsJ 14	9	RBP 59, KO 111	170
70000	9	PR 170	170
Otto	9	PLj 84	84
C 19	6	HÅ 113	113

Totalt antal resande vid trafikdagar under år 2016: 4221 stycken.

Förkortningar för lokförare å dessa sidor:

BB	Björn Bergman	RBP	Roland Birat-Pettersson	PLj	Per Ljungberg
LLj	Lars Ljungberg	JO	Jan Ovling	KO	Kanthi Ovling
GvR	George van Roijen	GR	Göran Rosén	GTL	Gunnar Thane Lange
PR	Pär Ryberg	LU	Leif Utter	GU	Gunnar Utter
HÅ	Hans Åhsgren	R/H	Ronald/Holland	M/H	Michiel/Holland

...forts från sid 3

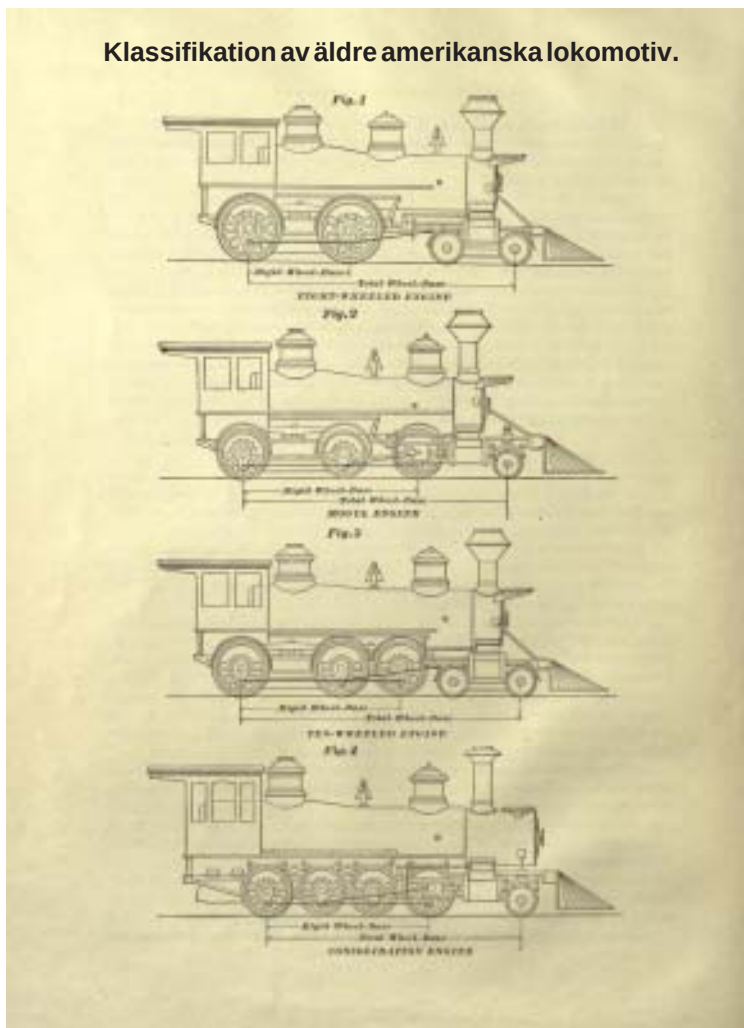
- §4. Vad beträffar personaladministration fick styrelsen i uppdrag att se över detta.
- §5. Pågående arbeten och projekt.
Rustanberg "engelsmännen" repareras, personalkur.
Signaleringssystemet arbetas det på.
Container skall byggas på med 4 spår samt ett spår mellan containerna.
Slipersbyte i Chryslerkurvan.
- §6. BMÅS framtid och visioner.
Hur få flera aktiva medlemmar?
Kontakta intresserade personer.
Telefonkontakt med nyanmälda medlemmar.
Ångdagen skall annonseras på hemsida, facebook samt i Borås Tidning.
Ombyggnad Sandlid C. Ombyggnaden till 3-tågstrafik ligger nu i spåningsläge.
Spår 4 förses med växel för anslutning till linje 3.
- §7. Säkerhetsfrågor.
Alla som kör skall känna till säkerhetsföreskrifterna.
En genomgång för lokförare och aktiv personal skall genomföras innan säsongen 2017 påbörjas.
- §9. KGR avslutade mötet. — Vid protokollet: Leif Utter Justerat: K-G Ryberg

MODERN LOCOMOTIVE CONSTRUCTION

Nedanstående bild är hämtad ur en intressant bok som finns tillgänglig på nätet. Sök på följande adress och spara på skrivbordet, så kan du återvända till kunskapen i en handvändning. Genom att klicka på sidorna bläddrar du framåt eller bakåt i den digra boken.

<https://archive.org/stream/modernlocomotive00meyerich#page/n3/mode/2up>

Klassifikation av äldre amerikanska lokomotiv.



Olika hjulställningar på äldre amerikanska lokomotiv. Det nedre kallas Consolidation och är av den typ som Hans Åhsgren nyligen presenterade för BMÅS.