

BMÅS



NYTT

BULLETIN AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

BMÅS – ORD UTIFRÅN ORDFÖRÄNDENS HORISONT

Sandlidsbanan redo för vintern.

Under veckoslutet september och oktober samlades ett antal aktiva och avrustade Sandlidsbanan inför vintern. Kaffetältet togs ner och tillsammans med bord och stolar ställdes allt på sina förrådsplatser i containern. Likaså samlades modellbyggnaderna utefter banan in för sin vinterförvaring. Vagndelarna med koppel och buffertar, som tills nu varit blå, till det rödbruna vagnsetet förbereddes också för transport inför ommålningen till den rätta kulören, under vintern. Här utfördes också en del städning och omfördelning av fordon etcetera inne i våra containrar.

Grundmuren av skalblock, till personalkuren i Rustansberg, fylldes med betong några dagar innan avrustningshelgen. Den är nu en solid och armerad grund att sätta bygget på. Under vintern kommer det att göras beräkningar av den mängd virke som behöver anskaffas till bygget för att få med kostnaden i budgeten. Bygget är tänkt att starta när vårvärmen har anlänt. Hel stiltje är det dock inte runt banan. Föreningens lövblås används emellanåt för att hålla spårområdet rent för att inte binda fukt.

Under vintersäsongen har flera aktiva medlemmar saker som behöver jobbas med i verkstäder och annorstädes. Dock har flera av oss inte de möjligheterna, utan får hålla oss till funderingar och planer framtagna i ”rallarfätöljen”. Inom styrelsen finns en del att göra med att summera säsongen och sammanställa den ekonomiska redovisningen etcetera och jobba fram underlag för kommande års budget.

Som många säkert märkt, har vi fått lås till bommen över vägen in till banan. Du som kommer först och låser upp, sätter tillbaka sprinten i sitt hål och sätter låset på plats. Då riskerar vi inte att sprint med lås av någon anledning kommer på avvägar. Att ha allt hängande i kedjan bedömer jag inte som riktigt tillförlitligt i det avseendet.

forts. sid 2...

HUNSLETBYGGE I VIMMERBY

Det pågår ett lokbygge i Småland. Hans Åhsgren håller på med ett smalspårslok och här kan vi se en bild av loket som numera har provats med tryckluft. Förhoppningsvis kan vi i framtiden visa fler bilder från loket samt även kunna få se det på vår bana.

Här kommer en länk till alla kvarvarande Hunsletlokomotiv:

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_preserved_Hunslet_narrow-gauge_locomotives



Var vänlig notera uppropet på sista sidan!

...Bmås–Ord

Att bedriva trafik för allmänheten på vår järnväg, 7 ¼” smal, kräver arbete, men är en trevlig sysselsättning, som fler medlemmar är välkomna att delta aktivt i.

Kom du också och bli aktiv i BMÅS.

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

MEDLEMSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2018

§ 12. (ur senaste årsmöte 2017)

Mötet beslutade att medlemsavgifterna för år 2018 skall vara oförändrade, d.v.s. för enskild medlem SEK **150:00**, och för familjemedlem SEK **75:00**.

OBS! Avgiften torde snarast insättas på bankgirokonto nr **129-5518** enligt bifogade faktura.

Glöm inte att kontrollera att namn och adress stämmer med din nuvarande dito samt att meddela adress och medlemskap för år 2018 på inbetalningen.

SYLLAR I VÄNTAN PÅ IMPREGNERING



DRO FÖR SVARV OCH FRÄS

Gör det själv-filmer från nätet.

Ett enkelt sätt att ordna digital måttangivelse på svarven eller fräsen utan dyra installationer. Använd ett digitalt skjutmått och några kraftiga magneter.

<https://youtu.be/riHF9NG9GN0>

Här visas en annan metod som är mer permanent att användas på en mindre hobby svarv. Två digitala skjutmått längder 150 och 200 mm behövs beroende på svarvens storlek.

https://youtu.be/_1m5lndjN6c

PÅ HALA SPÅR

Veckohelgen 5–6 augusti var det åter trafik på Sandlidsbanan. På lördagen hölls öppet hus med utställning, pröva-på-körning med de eldrivna fordonen samt förenklad trafikkörning med ett tågsätt.

Söndagen var normal trafikdag. Redan tidigt, strax efter kl 7 gick jag till banan för att elda på OTTO (Bengt Janssons O&K-lok). Loket stod redan vid lokstationen sedan gårdagen. Nu skulle det slaggas ur och eldas på. Vattenståndet i pannan hade minskat när pannan hade svalnat under natten så det var precis vid vattenståndsglasets mutter så jag fyllde på lite till för säkerhets skull. När allt var klart så tände jag den medhavda tändveden i eldstaden.

Så småningom kom också Rolle och Hans Åhsgren och började förbereda sina lok och vid 9.30-tiden stod alla tre ångloken beredda för att träda i tjänst. Det började komma resenärer och redan före kl 10 avgick första tåget för dagen.

Vädret var ostadigt med regnskurar då och då. Lars körde OTTO första passet. Det var ganska halt på spåret och jag gick upp till övergången med ringverken för att kunna assistera om det skulle behövas. Jo loket slirade en hel del, men tåget kom upp för backen utan hjälp. I sådana här lägen hade det varit bra om man hade kunnat sanda på spåren. Men sådant är inte tillåtet på BMÅS.

Så var det min tur att ta över OTTO. Första turen gick rätt bra utan problem. Sedan kom en skur och det blev halt igen. Det blev en del slirande, men upp kom jag men det var nära stopp.

Vid nästa tur hade det börjat torka upp och då brukar den största halkan komma, Jag bad därför Lars att vara beredd att hjälpa mig om det skulle behövas.

Att det var halare nu märkte jag redan vid avgången från Sandlid C. Loket slirade vid uppfarten mot Rustansberg. Jag förberedde mig på ett svårt varv och la in rätt mycket kol och sedan mycket vatten för att det skulle säkert gå åt mer ånga än normalt. När jag så fick ”avgång” i Sandlid för andra varvet så ökade jag hastigheten så mycket jag vågade genom växlarna ut mot bron. Men loket började slira redan när det passerat sista växeln och jag var tvungen att minska pådraget. Hastigheten sjönk snabbt. Jag försökte parera slirning och pådrag och tåget kröp sakta men vid gångbron var det så stopp. Jag försökte starta på nytt och det började under fortsatt slirning sakta röra sig uppåt. Jag tryckte så mycket jag kunde på lokets tak för att om möjligt öka tyngden på bakersta drivaxeln. Så höll det sedan på tills jag kom fram till vägövergången. Där stod Lars och jag bad honom skjuta på tåget. Det hjälpte och sedan tåget fått lite fart så klarade vi också den sista biten upp tills det börjar gå neråt igen mot Chryslerkurvan. Dock slirade det även delvis då.

När jag så äntligen kom fram till Rustansberg passerade redan det tåg som jag skulle mött där. Så det blev bara ett kort stopp för biljettklippning innan jag fick fortsätta till Sandlid C.

En så hal bana har jag aldrig tidigare upplevt på BMÅS. Efter vad jag förstod så hade varken Rolle eller Hans så stora problem, men dessa lok är tyngre än OTTO och har därför bättre grepp. Det klarnade sedan upp och därmed var det inga slirningsbekymmer resten av trafikdagen.



Hans Åhsgrens pampiga Consolidation C 19 har varit en trogen dragare i vår tågtrafik.



En icke slirande och pålitlig deltagare, KTsj 14, med Rolle vid avgång från Sandlid C.

ÅRETS SISTA TRAFIKHELG PÅ BMÅS

Årets sista trafikhelg för allmänheten var 2–3 september. För min del blev det några mindre incidenter under dessa dagar. Vi körde trafik på lördagen mellan kl 12 och 15 och på söndagen mellan kl 10 och 14. Lars och jag skulle köra Bengt Janssons lok OTTO och vi hade vårt diesellok DEUTZ som reservlok. Övriga ånglok var Rolles KTsj 14 och Hans Åhsgrens C19.

Lördag

Alla tre ångloken var klara för trafik redan kl 11.30 och strax därefter började det komma resenärer.

Lars och jag brukar köra två varv var. Under ett av mina pass var jag på väg mot tunneln. Strax före infarten gav jag som vanligt en kort signal. Därefter hörde jag några konstiga metalliska ljud från loket. Så jag tänkte stanna och kolla loket när vi passerat tunneln för att se om något lossnat och hängde ned. När vi kommit ungefär i mitten av tunneln spårade loket ur och tåget stannade efter några meter. Efter att ha kontrollerat vattennivå och ångtryck kopplade jag av vagnarna från loket, sa till passagerarna att sitta still och sedan tryckte jag ut vagnarna ur tunneln och tog kontakt med tågklararen på Rustansberg som kallade på hjälp.

Det är ju så trångt i tunneln så jag kunde inte gå förbi det urspårade loket. Efter en kort stund kom Rolle och gick i i tunneln framför loket och med ett raskt handgrepp hade han lyft det på spår igen. Det var bara första axeln som spårat ur. Loket gick därefter att rulla ut utan att det märktes något ovanligt. Orsaken till urspåringen var en mindre sten som hamnat mellan skenorna och därefter följt med framför lokets gardjärn en bit innan den fastnat mellan några sliprar i tunneln och lyft av loket. Hur stenen hamnat i spåret är oklart. Vid inspektionen av banan före trafikstarten fanns den inte och flera tåg hade passerat innan detta drabbades.

När loket kommit ut i ljuset gjorde jag en yttre besiktning för att se om det var några skador på loket. Men bortsett från lite avskavd färg på gardjärnet verkade allt oskadat.

Vagnarna med våra resenärer kopplades till igen och med en viss försening fortsatte resan. Resten av dagen förlöpte utan problem.

Söndag.

Jag var uppe vid påeldningsplatsen ganska tidigt på morgonen. De tre ångloken stod kvar sedan gårdagen. Först skulle tenderns broms justeras för att ge lite bättre bromsverkan. Efter det var det dags att förbereda påeldningen genom att tömma ur de sista slaggbitarna ur eldstaden och ta fram påeldningsved, kontrollera vattennivån i pannan och gå till containern och starta kompressorn för att få hjälpluft för att få drag i eldstaden. Någon gång runt kl 8.30 tände jag i pannan. Efter hand kom även Rolle och Hans och började elda på sina lok. I god tid före trafikstarten var alla tre ångloken driftklara och våra resenärer började komma.

Efter några körpass kontrollerades oljenivån oljepumpen för cylindermörjningen på OTTO. Då såg jag att nivån hade stigit istället för att sjunka. Detta tydde på att det var fel på

en backventil och att vatten från den kondenserade ångan trängt in i oljepumpen.

Så DEUTZ fick startas och ersätta OTTO medan vi letade reda på vilken backventil som krånglade. Den skruvades loss och blåstes ren. Oljepumpen handpumpades tills vattnet ersattes av olja och allt monterades tillbaka igen,

Sedan fick OTTO åter träda i tjänst och smörjningen fungerade sedan resten av dagen.

Ett mindre problem med manövreringen av pysarna uppträdde vid slutet av trafiktiden. Manöverhandtaget satt fast så pysarna kunde inte stängas vid avgången från Sandlid C. Under stoppet i Rustansberg undersökte jag varför den fastnat, men såg inget fel då. Så DEUTZ fick åter träda i tjänst medan jag gjorde en mer ordentlig felsökning vid lokstallet. Då hittades felet och kunde snabbt åtgärdas.

Men det blev ingen mer körning med OTTO denna gången då det sista passagerartåget för dagen hade gått under tiden.

Så det blev sedvanlig avställning och iordningställande efter dagens trafik.

2017-09-07 / Per Ljungberg

BURRELL LOKOMOBIL

Denna traction engine har vi fått lägga ögonen på vid tillfälle vid vår bana. Den är numera även trafikförsäkrad och kan således framföras lagligen på allmän väg vilket ju förhöjer njutningen för ägaren Hans Åhsgren.



INFÖR DEN STUNDANDE STORHELGEN

Sällskapet önskar alla medlemmar och andra närstående
en Fröjdefull Jul och ett Gott Nytt År.

Må vi alla njuta av livets allvar och vara produktiva
i våra respektive verksamheter.



GOD JUL och GOTT NYTT ÅR
TILLÖNSKAS SÄLLSKAPETS ALLA MEDLEMMAR



UPPROP!!!

Sällskapets hemsida är skriven i gratisprogrammet JOOMLA och behöver uppdateras!

Jag söker därför en kunnig kraft att bistå mig i detta ärende. Det är inte så enkelt som att bara uppdatera en fungerande version 2.5-28 till den senaste 3.5.*. Slå mig en signal så kan vi tillsammans försöka oss på detta krångliga arbete. Det är tämligen mycket arbete med detta och jag behöver kunnig hjälp. Hälsningar // Göran 0321 – 77 09 02.

Tryckningen sponsras av Nolato Plastteknik.



Experience and Innovation

<https://www.nolato.com>