

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES FRAMSIDA NR 2 ÅR 2008

Jag börjar med att be om ursäkt för att jag bokade lokalen för årsmötet så tidigt på lördagen. Som det påpekades på mötet är den invanda tiden för denna begivenhet klockan 11.00. Protokoll från mötet finns i tidningen. Observera att vi tog första beslutet om en stadgeändring angående när årsmöte skall hållas. Vid det öppna mötet under Medlemmarnas Dag den 31 maj tas frågan upp igen, för slutgiltigt beslut.

Jag är nu klar med översättningen av det engelska regelverket för kontroll och provning av ångpannor för hobbybruk. Det är en skrift på 18 sidor. Jan Bragée håller på och tittar igenom den så det inte är några ”sakfel” i min översättning. Jag kommer att ta med mig ett antal exemplar till Medlemmarnas Dag. Men hör gärna av dig till mig tidigare och boka, så du är säker på att få ett. Genom att tillämpa dessa för hobbyutövning anpassade regler, uppnås samma säkerhetsnivå som med de nationella.

Redan den 25 maj tjuvstartar vi genom att delta i arrangemanget Far som farfar. Vi kommer att visa upp oss på Borås C.

Vi ses vid vår bana och har trevligt tillsammans under våren och sommaren.

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

ALLMÄNT MEDLEMSMÖTE

Härmed kallar styrelsen till allmänt medlemsmöte

lördagen den 31 maj under Medlemmarnas Dag.

Mötet äger rum vid vändskivan klockan 14.00.

Bland annat kommer beslut att fattas om den ändring av stadgarna som föreligger under § 19 i årsmötesprotokollet (se sid 6–7).

Det vore bra om mötesdeltagarna tar sig tid att sätta sig in i frågan.

HISTORISKT TÅG ÅTER I MUSEITRAFIK PÅ IRLAND

Foto och text Cara Trant, John McCaffrey and Denis Callanan



Den ursprungliga Listowel-Ballybunion Railway.

En originell ny järnväg öppnades i North Kerry för 125 år sedan. Dess konstruktion var inspirerad från kamelkaravanerna. Öppningsdagen för allmänheten var 1 mars 1888 och den kom från en idé av den franske ingenjören Charles Lartigue, som hade sett kameler i Algeriet där de gick med sin last högt och komfortabelt balanserad i klövjekorgar över ryggen. Detta inspirerade honom att konstruera en helt ny typ av järnväg. Istället för två parallella räler på marken använde man en enkel räl placerad på säker höjd över sanden, monterad på A-formade bockar. Speciellt konstruerade vagnar, påminnande om klövjekorgar, passade över spåret.



Denna vackra kopia av Lartigues lokomotiv, vagnar och spår har byggts av Alan Keef LTD.

År 1881 hade Lartigue byggt en 90 kilometer lång bana för att transportera espartogräs igenom den algeriska öknen med mulor som dragkraft. I teorin skulle en monorail vara lättare, enklare och billigare att bygga än en konventionell järnväg. Därför blev flera Europeiska järnvägsbolag intresserade av Lartigues nya idéer. Doch kom endast två

järnvägar att byggas enligt Lartigues system. En byggdes i Frankrike och kom naturligtvis inte i drift. Den andra däremot byggdes på Irland (Eire) och sammanband de två städerna Listowel och Ballybunion i County Kerry i den sydvästra delen av Irland. När banan öppnades för trafik den 29 februari 1888, var det den första monorail-järnvägen i världen var ägnad åt persontrafik. Framtiden såg ljus ut om även en smula kamellik.



Manuellt driven vändskiva.

Kerrys unika Lartigue-järnväg befordrade gods kreatur och mänskliga resande. Man transporterade turister till semesterorten Ballybunion vid kusten och tog sand från stränderna tillbaka. Trafiken hölls igång i 36 år, vilket var ganska förvånande. Lartigues järnväg fungerade ju utmärkt med mulor som drog tågen i Afrikas öknar, men konstruktionen var inte så väl fungerande för frakt och resande i North Kerry med ånglokomotiv som dragande kraft.

Lokomotiven och vagnarna måste specialbyggas till höga kostnader (varje lokomotiv hade två ångpannor och två hytter balanserade på var sida om den centrala rälen). Lokföraren och eldaren befann sig i var sin hytt (kanske kunde eldaren klättra över till den andra för inte kunde väl en lokförare sänka sig så lågt att han skyfflade kol även om det var nödvändigt. *Min anmärkning GR*). Eftersom den upphöjda järnvägen gick igenom landskapet som ett stängsel blev det nödvändigt att bygga broar över linjen för andra markbundna transporter. Här fanns ju inga möjligheter till en vanlig plankorsning.

Lasten i vagnarna var man tvungen att balansera noggrant, vilket tog mycket tid i anspråk, speciellt när man fraktade boskap. Trots detta hade Lartigue ett rykte om att slingra sig fram på ett sätt som fick sjösjukeliknande effekter. Järnvägen var ökad för att var bullersam, tidsmässigt osäker och långsam. Det tog 40 minuter att resa 15 kilometer mellan Ballybunion och Listowel.

Det fanns aldrig tillräckligt underlag för att kunna bära kostnaderna för järnvägen och efter att linjen blev skadad under det irländska inbördeskriget stängdes järnvägen 1924. En kort sträcka av järnvägen räddades dock men allt annat skrotades.

Emellertid, folk från Kerry ger inte upp så enkelt och en kort sträcka, ungefär 500 meter med spår från Lartigues järnväg öppnade för allmänheten i juli månad 2003. Ett nytt dubbelsidigt lokomotiv och två vagnar för 40 resande, byggdes av ett järnvägs-specialiserat bolag i Storbritannien, *Alan Keef Ltd*. Denna järnväg utvecklades av Lartigue Monorailway Restoration Committee, en frivillig organisation i Listowel. Återuppbyggnaden inkluderar tre plattformar, två vändskivor, tre växlar, ett lokstall (inrymmande lok, vagnar och en verkstad), en temporär mobil biljettkur. Lokomotivet är en "exakt kopia" av originalet vad gäller utseendet, men det drivs av en Perkins dieselmotor i tendern (*sic!*). En tredjeklass vagn samt en dito med konduktörsutrymme där man kan klättra medelst stège över till andra sidan av vagnarna.

Med tanke på att det inte existerar några som helst originalritningar har detta varit en oerhörd bedrift att kunna konstruera något som får folk att åter uppleva detta unika sätt att resa.

Här finns flera bilder att titta på. Fritt översatt från en intressant hemsida på nätet <http://homepage.eircom.net/~lartiguemonorail/>

Göran Rosén

CHECKLISTA FÖR KONTROLL AV VATTENSTÅNDRÖRENS FUNKTION

1. Öppna den nedesta genomblåsningskranen och kontrollera om vatten/ånga blåser ut. Detta visar att genomblåsningspassagen är fri.
2. Stäng den övre kranen som leder in till ångutrymmet i pannan. Kontrollera om det fortfarande sker en genomblåsning. Detta visar, med tämligen stor säkerhet, att den nedre vattenpassagen är fri.
3. Stäng nu även kranen i vattenpassagen och kontrollera om genomblåsningen upphör. Detta visar då utan tvivel att genomblåsningen (stycke 2 ovan) verkligen skedde genom rätt passage. Detta visar även att isoleringskranarna fungerar.
4. Öppna kranen till den övre ångpassagen och kontrollera att genomblåsning sker. Detta visar då att ångpassagen är fri.
5. Öppna åter kranen till den nedre vattenpassagen.
6. Stäng den nedersta kranen till nedblåsningspassagen och kontrollera att vattennivån verkligen snabbt stiger upp till sin förra nivå i vattenglaset. Stiger vatten nivån långsamt kan detta indikera att någon av passagerna för ånga eller vatten nästan är blockerade.

Ett vattenståndsrör skall ha renspluggar som tillåter att en rensnål kan rensa passagen ända in i ångpannan. Detta bör utföras med jämna intervaller. Det är värt att påpeka att blockering av någon av passagerna resulterar i visning av ett felaktigt högre vattenstånd.

Översatt från en artikel från nätet skriven av Mark Spencer.

Göran Rosén

INBJUDAN TILL MEDLEMMARNAS DAG

Lördagen den 31 maj 2008.

Sällskapet inbjuder härmed alla medlemmar att besöka vår anläggning på Sandlid för allmän förnöjsamhet med diverse tåg och andra modeller.

Under åtminstone halva veckan som föregår Medlemmarnas Dag (31 maj) och den allmänna trafikdagen (1 juni) kommer det att finnas folk på plats som ägnar sig åt en hel del underhållsarbete runt banan.

Banan kommer att vara öppen för alla medlemmar så att ni kan trafikera spåren i godan ro och utan att stressa.

Mycket varmt välkomna!

Förra årens regler för banmöten fortsätter under år 2008.

Detta betyder att vi vid våra aktivitetshelger håller alla lördagar fria från planerad resandetrafik. Detta gäller Medlemmarnas Dag den 31 maj såväl som Ångdagen den 2 augusti. Söndagarna 1 juni, 15 juni, 13 juli, 3 augusti och 14 september är däremot ägnade åt persontrafik för besökande å vår bana.

Om ni vill boka sängplats i vår klubbstuga, är det lämpligt att anmäla detta snarast till:

Göran Rosén på telefon 033 – 27 40 49 eller mbt 0708 – 22 72 79.

Det finns telefonsvarare på hemnumret.

Vi har totalt 6 sängplatser i huset och annexet.

Först till kvarn gäller som vanligt. Övernattning kan *endast* tillåtas i *klubbstugans övervåning* eller *annexet* efter vederbörlig anmälan.

Göran Rosén

BIODIESELELDADE ÅNGLOKOMOTIV I USA

<http://www.martynbane.co.uk/modernsteam/nday/mw/ndaymw-biodiesel.html>

RÄTTELSE I MATRIKELN 2008

Vår hedervärde nye medlem fanns endast listad med namn och ej övriga uppgifter.

Var vänliga och inför i de utsända matriklarna följande uppgifter:

Karlström Bo Njurskullen 10:96 760 10 BERGSHAMRA 0707 - 24 32 34

Dessutom blev adressen för **Moa Rosén** fel — skall vara: **Carlavägen 27 A**

PROTOKOLL FÖRT VID ÅRSMÖTE I BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP DEN 1 MARS 2008

Närvarande: 21 medlemmar

Mötesplats: Borås kulturhus

- § 1. Ordförande Karl-Gustav Ryberg förklarade årsmötet öppnat.
- § 2. Den föreslagna dagordningen godkändes.
- § 3. Börje Hedberg valdes till mötesordförande.
- § 4. Staffan Engström valdes till mötessekreterare.
- § 5. Gustav Mitlöhner och Bengt Pettersson valdes till rösträknare.
- § 6. Möte befanns vara behörigt utlyst.
- § 7. Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes av mötessekreteraren och lades till handlingarna.
- § 8. Balansräkning och redovisning för år 2007 upplästes av kassör Jonas Amoson. Då inga frågor förekom lades nämnda dokument till handlingarna.
- § 9. Revisorernas berättelse upplästes av revisor Åke Gustafsson. Berättelsen lades till handlingarna.
- § 10. Det beslutades enhälligt att, med revisionsberättelsen som grund, giva styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 11. Styrelsens budgetförslag för år 2008 presenterades av kassör Jonas Amoson. Mötet godkände enhälligt förslaget, som lades till handlingarna.
- § 12. Mötet beslutade, i enlighet med styrelsens förslag, att medlemsavgiften för år 2009 skall vara för enskild medlem SEK 120:- och om så önskas, tilläggsavgift för familjemedlemsskap SEK 60:-. Alltså ingen höjning jämfört med 2008.
- § 13. I enlighet med valberedningens förslag omvaldes Karl-Gustav Ryberg till ordförande för verksamhetsåret 2008.
- § 14. I enlighet med valberedningens förslag, nyvaldes Roland Birath-Pettersson, medan Staffan Engström omvaldes, till styrelseledamöter för åren 2008 och 2009. (Ledamöterna Jonas Amoson och Thomas Berg valdes för en tvåårsperiod vid förra årsmötet).
- § 15. I enlighet med valberedningens förslag, omvaldes suppleanterna Lars-Ove Engdahl och Pär Ryberg på ett år.
- § 16. I enlighet med valberedningens förslag, omvaldes revisorerna Åke Gustafsson och Göran Rosén på ett år.
- § 17. Årsmötet valde Jan Ove Carlsson och Roland Birath-Pettersson att utgöra valberedning inför nästa årsmöte.
- § 18. Inga motioner från medlemmarna hade inkommit.
- § 19. Styrelsen hade en proposition rörande stadgarnas fjärde paragraf som handlar om sammanträden. Styrelsens förslag är att lydelsen ”Föreningens

årsmöte skall hållas under årets första kvartal” skall ändras till ”Föreningens årsmöte skall hållas senast sista april”.

Mötet diskuterade styrelsens förslag varvid en grupp kamrater formulerade ett motförslag: ”Föreningens årsmöte skall hållas under första halvåret”.

Något tredje förslag diskuterades ej. En rösträkning gav vid handen 8 röster på styrelsens förslag och 7 röster på motförslaget.

Årsmötet förslög sålunda att lydelsen i stadgarnas §4 ändras till ”Föreningens årsmöte skall hållas senast sista april”. För att förändra stadgarna krävs beslut vid två på varandra utlysta föreningsmöten med minst en månads mellanrum. Det beslutades att nästa utlysta möte skall hållas i samband med Medlemmarnas Dag.

§ 20. Mötet beslutade om en kalender för år 2008 enligt följande. Medlemmarnas Dag 31 maj. Ångdagen 2 augusti. Trafikdagar 1 juni, 15 juni, 13 juli, 3 augusti och 14 september. Avrustningshelg 4 – 5 oktober.

§ 21. Under det gångna året har styrelsen beviljat medlemskap för följande:

Magnus Holmberg	Åkersberga	Peter Norberg	Nusnäs
Gunnar Ivarsson	Skövde	Moa Rosén	Eskilstuna
Bo Karlström	Bergshamra	Gustav Sandgren	Brämhult
Tobias Nicander	Marstrand		

§ 22. Övriga frågor.

Jan Ove Carlsson berättade att målsättningen är att i första hand lägga om klubbstugans yttertak i sommar och i andra hand åtgärda fasadbeklädnad och fönster. Roland Birath-Pettersson trodde sig kunna vaska fram en grupp kamrater för dessa arbeten.

1. Karl Gustav Ryberg uppmanade medlemmarna att aktivt tjänstgöra under trafiksöndagarna.

2. Mötet beslöt att föreningen skulle skaffa sig ett s.k. organisationsnummer för att underlätta kontakterna med firmor, banker, myndigheter m.m.

3. Jan Ove Carlsson frågade hur styrelsen väljer ut hedersmedlemmar. Karl Gustav Ryberg svarade att någon praxis ej finns, men att varje medlem har rätt att lämna förslag till styrelsen.

4. Åke Gustafsson föreslog att årsmötet skall i fortsättningen starta klockan elva i stället för klockan tio. Årsmötet samtyckte.

§ 23. Avgående styrelseledamoten Bengt Pettersson avtackades med en bukett blommor. Mötesordförande Börje Hedberg tackade de närvarande medlemmarna för visat intresse och avslutade mötet.

Efter mötet fikades det i cafeterian och därefter visades det ett diabilspel med fotografier från sommarens verksamheter vid banan, tagna av duktiga fotografer.

Börje Hedberg / mötesordförande Staffan Engström / mötessekreterare

VETERANTÅG

En resa i tiden på järnvägen
Herrljunga — Borås — Varberg
söndagen den 25 maj 2008

Biljetter, priser m. m.

Dagsbiljett (res så mycket du orkar).

Vuxen: 100kr

Barn: 50kr (6–16 år)

Familj: 250kr (2 vuxna + 3 barn)

Resenärer ”upplädda” (1950 o äldre) reser för halva priset (halv biljett).

Veterantågsbiljetterna gäller även på de ordinarie tågen denna dag.

Tidtabell för tågen "Far som farfar" söndag 25 maj, 2008.

	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3832	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3836	Ordinarie tåg 3840	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3848	Ordinarie tåg 3852	Ordinarie tåg 3854
Varberg avg			08.10	10.50		13.35	16.44	18.35	19.52
Tofta			08.25	10.56		13.41	16.50	18.41	19.58
Veddige			08.40	11.05		13.55	17.00	18.55	20.07
Horred			09.00	11.14		14.10	17.09	19.05	20.16
Björketorp			09.11	11.20		14.16	17.15	19.11	20.22
Borghem			09.16	11.25		14.20	17.20	19.16	20.27
Skene			09.35	11.30		14.35	17.28	19.21	20.33
Kinna			09.55	11.34		14.45	17.32	19.25	20.37
Fritsla			10.15	11.40		15.00	17.38	19.31	20.43
Viskafors			10.45	11.49		15.25	17.47	19.40	20.52
Borås ank			11.20	12.00		15.35	17.58	19.51	21.03
Borås avg	08.30	10.03	12.15	12.03	14.03	16.15	18.02	20.00	
Fristad	09.00	10.15	12.35	12.15	14.15	16.40	18.14	20.12	
Borgstena	09.15	10.19	12.46	12.19	14.19	16.46	18.18	20.16	
Ljung	09.40	10.30	13.01	12.30	14.30	17.00	18.29	20.27	
Herrljunga ank	09.50	10.40	13.15	12.40	14.40	17.12	18.39	20.37	

	Ordinarie tåg 3817	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3823	Ordinarie tåg 3827	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3831	Ordinarie tåg 3835	Veteran- tåg	Ordinarie tåg 3839	Ordinarie tåg 3843
Herrljunga avg		10.20	11.17	13.17	14.00	15.17	17.16	17.42	19.23	20.50
Ljung		10.35	11.25	13.25	14.30	15.30	17.28	17.56	19.31	20.58
Borgstena		10.49	11.34	13.34	14.46	15.38	17.37	18.06	19.38	21.05
Fristad		11.00	11.40	13.40	15.01	15.44	17.43	18.18	19.44	21.11
Borås ank		11.15	11.54	13.54	15.20	15.57	17.57	18.30	19.58	21.25
Borås avg	09.00	11.35		14.00	15.40	16.00	18.00		22.00	
Viskafors	09.09	11.50		14.09	16.30	16.09	18.09		22.09	
Fritsla	09.17	12.05		14.17	16.41	16.17	18.17		22.17	
Kinna	09.23	12.20		14.23	17.00	16.24	18.23		22.23	
Skene	09.28	12.30		14.28	17.20	16.29	18.28		22.28	
Borghem	09.31	12.36		14.31	17.35	16.32	18.31		22.31	
Björketorp	09.36	12.46		14.36	17.41	16.37	18.36		22.36	
Horred	09.44	12.55		14.44	17.50	16.45	18.44		22.44	
Veddige	09.54	13.10		14.54	18.10	16.59	18.54		22.54	
Tofta	10.02	13.21		15.02	18.21	17.08	19.02		23.02	
Varberg ank	10.10	13.25		15.10	18.25	17.16	19.10		23.10	

Veterantågen gör inte uppehåll på följande platser: Torpåkra, Mollaryd, Knalleland, Assberg och Derome.

TRAFIKDAGAR PÅ SANDLID RUSTANSBERGS JÄRNVÄG SAMT ANDRA KLUBBAKTIVITETER ÅR 2008.

**Notera att vid otjänlig väderlek, dvs. regn, rusk, storm och drivis,
kan verksamheten inställas .**

Trafik med ånglok, i mån av tillgång, dock säkrast mellan 11.00 och 14.00.

Kontrollera gärna tider och datum på BMÅS hemsida: <http://www.bmas.se>

3–4 maj	Vårrustning av banan båda dagarna från 10.00.	
10–11 maj	Vårrustning av banan båda dagarna från 10.00.	
17–18 maj	Vårrustning av banan båda dagarna från 10.00.	
24 maj	Vårrustning av banan från 10.00.	
25 maj	Vi deltar i <i>Far som farfar</i> på Borås C	08.00–18.00.
31 maj	Medlemmarnas dag Ingen planlagd tågtrafik.	
1 juni	Trafikdag	10.30–14.00.
14 juni	Arbetsdag	Ingen planlagd tågtrafik.
15 juni	Trafikdag	10.30–14.00.
12 juli	Arbetsdag	Ingen planlagd tågtrafik.
13 juli	Trafikdag	10.30–14.00.
2 augusti	Ångdagen	Ingen planlagd tågtrafik.
3 augusti	Trafikdag	10.30–14.00.
23–24 augusti	Vi deltar i Skånska Järnvägars <i>Stora tågdagarna</i> i S:t Olof	
13 september	Arbetsdag	Ingen planlagd tågtrafik.
14 september	Trafikdag	10.30–14.00.
4–5 oktober	Avrustning inför vintern båda dagarna från 10.00.	

Ytterligare upplysningar Karl-Gustaf Ryberg på telefon 070 – 358 84 52.

Du kan också nå föreningen på e-post info@bmas.se

ORSAKER TILL PROBLEM MED INJEKTORER

Små injektorer kan vara en mycket pålitliga då det gäller att fylla en ångpanna med vatten. Man måste emellertid vara mycket noggrann vid installation och hantering av injektorer. Följande kommentarer har lämnats av en av våra mycket erfarna tillverkare av injektorer, JC, och de är värdefulla för alla som strävar efter att få sina injektorer att fungera. Injektorer skall vara gjorda med god precision och de med sämre kvalitet kan aldrig förväntas att prestera lika bra som de gjorda med högsta kvaliteten.

Emellertid kan man notera att de flesta problem med injektorer härrör i de flesta fall från montering och problem med anslutningen, såsom underdimensionerade backventiler, luftläckor eller helt enkelt skräp i vattnet.

Skyll inte genast på injektorn

- 1 Injektorn måste kunna tillföras all den ånga den behöver utan några som helst restriktioner.
- 2 Injektorn måste kunna tillföras allt det vatten den behöver, filtrerat, utan några som helst restriktioner och helt fritt från luft (tillförseln får alltså inte läcka in luft).
- 3 Injektorn måste kunna leverera allt det vatten den levererar utan några restriktioner.

Det går inte att kompromissa i någon del av det ovan sagda och samtidigt garantera att injektorn kommer att fungera tillfredsställande.

Det föreligger inga speciella krav på anslutningsrören förutsatt att den inre arean i röret inte begränsas av tillplattade rörkrökar eller övergenerösa silverlödningar, som resulterar i en inre blockering av strömningsarean. Till och med en 90° rörkrök kan tolereras. Om nu den ärade läsaren tycker annorlunda kan han måhända fundera över varför 90°-ångventiler, 90° backventiler eller de vertikala injektorerna inte får systemet att tvärstanna direkt.

Varför är det då så många som har problem med injektorer?

Med all korrespondens och telefonsamtal jag får samt alla samtal vid diverse påeldningsspår, står det klart att ett stort antal *engineers* ser på injektorn som en isolerad del av lokomotivet. I själva verket är den en del i ett komplett system från ångutrymmet i pannan där det får sin ånga. I systemet ligger förgreningsrör, alla andra rör, ångventiler, vattenfilter, vattenkranar och backventiler från ångpannan. Alla dess delar måste hantera strömningar till och från injektorn utan några som helst restriktioner.

Vattentillförseln till injektorn måste även vara helt fri från luftläckor. Läs: ”Det får inte finnas *någon* möjlighet för luft att komma in i systemet genom dåliga kranpackningar, löst sittande vattenslangar eller någon annan orsak”.

Kontrollera även att inte någon gummislang sugts ihop och hindrar vattenflödet. Det måste även finnas ett vattenfilter av tillräcklig storlek för att släppa fram maximalt med vatten samt med möjligheten att filtrera bort även de minsta partiklar från vattnet. Kom ihåg att hålen i injektorerna är små och att inte filtrera rätt sker på egen risk.

Det förekommer då och då ett problem i områden med hårt vatten och det är att vattenverken oftast sätter till salter. Symptomen blir då följande. Injektorn fungerar fint från början, men efter en längre periods uppehåll (vintern) börjar injektorn spotta genom spillröret och agera konstigt. Man vet inte om den levererar vatten eller inte. Efter en stund kan problemen upphöra och injektorn fungerar bra. Troligen har vattnet i ledningarna torkat in och lämnat en del avlagringar i form av salter och kalk. Om detta lossnar finns ju inget filter och därför blir det problem med injektorn. Detta är mycket vanligt.

Mitt eget recept på hur man löser detta problem är följande. Vid säsongens slut, eller inför ett längre uppehåll i verksamheten, men medan det fortfarande finns ångtryck, tar jag bort röret för vattentillförseln till injektorn och sätter på en gummislang eller dylikt. Slangen förs ner i en burk med citronsyrelösning. Ångventilen öppnas till injektorn så pass mycket att injektorn suger fram lösningen men blåser ut den genom spillröret istället för att skicka in den till ångpannan. Lösningen tas tillvara och körs flera gånger genom injektorn tills lösningen blir bra varm.

Detta gör det möjligt att behandla injektorns känsliga delar med citronsyrelösningen. Emellertid är detta en metod som passar lyftande injektorer bäst. De lågt liggande som vi vanligtvis använder här är ju tämligen lätta att demontera och lägga ned i citronsyrelösning, om man vid sammansättningen bara kommer ihåg hur konorna satt.

Vattenföringen i rören till pannan skall anpassas på samma sätt som tidigare nämnts. Märk väl att det måste finnas tillräckligt med strömningsutrymme runt kulan i backventilen för att inte bromsa vattnets rörelse. Kulan måste dessutom förhindras att följa med in i pannan, vilket den gärna gör om det finns den minsta möjlighet. Jag har noterat att minst 90 % av problemen har haft med backventilerna att göra.

Man bör nog tänka sig för två gånger innan man använder gummikulor till en backventil. Jag kommer väl ihåg problemet med att få ut gummiresterna från vattenröret till en backventil. Ägaren funderade inte vart kulorna tagit vägen utan satte gladeligen i en ny kula när den gamla var borta. När röret var rensat och en stålkula monterad fungerade injektorn åter perfekt.

Var noggrann med att bestämma det tryck som injektorn skall arbeta med. Kontrollera din manometer ofta eftersom de små rörfjädermanometrarna inte är alldeles säkra på att visa rätt. En gång hade jag en injektor som inte ville fungera och då jag kontrollerade manometern fann jag att pannan hade arbetat med ett tryck av 165 psi istället för 100 psi. Injektorn hade alltså fått ett alldeles för högt tryck vilket gav problem. När väl säkerhetsventilerna ställts rätt och manometern bytts ut fungerade allt som det skulle.

Var noggrann med dessa kontroller. Det gör det även mycket lättare att köra loket om trycket är det rätta.

Om du har alla detaljer rätt utförda och monterade kommer du att ha en injektor som fungerar utan att spilla vid rätt arbetstryck, även om du sätter till ånga eller vatten först. Injektorn kommer att ha ett brett arbetsregister, vara självstartande med vatten- och ångkranen fullt öppnade ända tills ångtrycket blir så lågt att du måste strypa vattentillförseln för att kompensera för det lägre trycket. Det kan även bli möjligt att sätta till injektorn och få den att fungera vid ovanligt lågt ångtryck genom att reducera vattentillströmningen. Tänk på att använda vattenkranen för att stoppa en spillande injektor.

Injektor, filter och vattenledningarna kommer att behöva rengöras då och då, speciellt i områden med hårt vatten. Detta utföres bäst med citronsyra med lösningen 25 gram till 50 gram per liter vatten. Lägg inte bara ner delarna i lösningen utan ta upp och töm samt lägg ner igen så att gammal lösning inne i rör och andra delar blir väl genomströmmade av lösningen. Citronsyra i denna koncentration är betydligt snällare mot metallen än några av de andra häftiga syrorna (kolsyrade drycker ger inget bra resultat) jag har provat på.

Om det fortfarande inte fungerar kan det vara dags att kontakta din leverantör.

Göran Rosén

ARBETSDAGAR PÅ BANAN I GÄVLE

Under veckan 12—18 maj är det arbetsdagar på museibanan i Gävle.

MEDLEMSSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2008

Medlemsavgiften för år 2008 är, för enskild medlem SEK 120:– och om så önskas, tilläggsavgiften för familjemedlemskap SEK 60:–.

De som inte betalat medlemsavgiften före 1 maj 2008 kommer automatiskt att uteslutas ur föreningen.

Var och en håller reda på om belning gjorts och ingen påminnelse kommer längre att finnas på adressetiketten.

**Avgiften torde snarast insättas på plusgirokonto nr 13 09 55 – 8.
Ange namn och medlemskapsår 2008.**