

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLES TJÖTSIDA

Vår bana är vinterstängd, vattnet är avstängt och uttappat upp till banan och byggnader är inställda i containern. Vi var fler som mötte upp under lördagen för att vinterförbereda banan än det varit de senaste åren. Under söndagen åkte en expedition till BJs och skyfflade kol i storsäckar för senare transport till banan. Redan på måndagen ringde Morrgan mig och sa att han ville köra kolet till BMÅS. Han ville ha reda på var det passade att ställa av de 5 säckarna. Till våren får vår kolharpa tas fram igen för att skilja stybben från de kolbitar vi kan elda med i loken. Kolet är en gåva från BJs, som även stod för transporten till BMÅS.

Den förlidna säsongen har löpt på väldigt smidigt och lätt. Vi hade inte något speciellt eller annat evenemang, utan endast våra vanliga trafikdagar samt Medlemmarnas Dag i maj och Ångdagen i augusti.

Det enda som varit lite utöver det tidigare, är vårt korvkokeri. Det har skötts av Kristina och Anders med den äran. Nytt för året är att sortimentet utökats med kaffe och ”fabriksförpackat kaffebröd”. För att få plats med allt och ha det inom räckhåll gjordes inredningen om och en hel del hyllor sattes upp. För att vi skulle få en smidig hantering av kaffebryggning med servering, investerades det i en praktisk bryggare med två severingstationer av termotyp. Planen för nästa säsong är att samma personer fortsätter på den inslagna vägen och att vi ytterligare förbättrar inredningen. Vi har tänkt att iordningställa tvättställ med varmvatten samt en bänk som är tillrättalagd för kaffebryggaren, plus utökat förvaringsutrymme för försäljningssortimentet.

Den uppmärksamme har säkert också lagt märke till de två nya byggnader som Karl-Åke Bengtsson placerat utmed banan. Liksom de tidigare är även dessa byggnader mycket välbyggda. Mer om Karl-Åkes byggnader finns inne i tidningen.

Medan vår bana tar sin vinterdvala får vi jobba vidare i verkstäder eller idka fätöljrellarens trevliga sysselsättning.

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

ATT KÖRA GASELDAT

Lördagen den 6 augusti tänkte jag bekanta mig lite med föreningens ånglok ”Bridget”. Loket, som ju drivs med gasol, rullades ut till ett av stallspårn. Jag tog kontakt med Göran och Pär vilka har erfarenhet av det för att få lite instruktioner om hur det hela fungerade. Bridget hade varit igång så sent som dagen före och hade tillräckligt med vatten i pannan.



*Sällskapets egen Bridget i sidovy.
Foto: Göran Rosén*

Jag började med att smörja ut loket. Det är en liten maskin med två kopplade axlar och en axel under hytten. På en tillkopplad ”I-vagn” finns en sittplats med vattentank under sitsen. Bakom sitsen står gasolflaskan.

Vad har då loket för utrustning? En injektor (11 OZ), som tar vatten ur tanken under sitsen. En axeldriven pump som tar vatten ur sidotankarna. Med en bypass-ventil kan man reglera hur mycket vatten som ska matas in i pannan. När axelpumpen nytt-

jas lär loket få en lätt stötig gång. Jag använde aldrig denna utrustning.

En handpump finns också, men det verkade som om den inte fungerade så bra.

Framme vid buffertplankan kunde man ta bort en plåt och under denna hade man dolt smörjpumpen för cylinderoljan. Givetvis också ett ångpådrag och spak för körning framåt eller bakåt samt en ventil för hjälpblästen ”sotaren” och en spak för pysarna.

Gasolen passerar en reduceringsventil och en reglerventil innan den leds ner till brännarna i fyrboxen. Denna installation har Göran konstruerat. Genom att öppna eldstadsluckan tänder man gasen och kan även kontrollera lågan.

Pannan är liten och har två säkerhetsventiler och två vattenståndsglas. På durken sitter också en skruvbroms. Då loket inte väger så mycket ger den bromsen inte så god bromsverkan. Så i första hand används I-vagnens skruvbroms som var mycket effektiv.

Efter att ”snabeln” satts i skorstenen för att få drag tändes brännaren. Det tog inte så lång tid att värma upp den lilla pannan, så snart var det tryck nog att prova injektorn som tog direkt. Jag fick lite körtips av Pär innan jag gav mig iväg på en första provtur. Allting sker ju så snabbt på en så här liten maskin. Det finns ingen glödbädd av kol som hjälper till att hålla värmen. Man måste därför hela tiden reglera gastillförseln efter behovet. Strax före backarna drog jag på mycket gas och minskade sedan när det var nedför. Efter några rundor på banan hade jag

kommit in i det hela och kunde koppla på en vagn för att få lite belastning. När jag nu lärt mig loket så fick min son Lars, nybliven medlem, även prova på lite. Han hade inte kört ånglok tidigare, men hade varit med mig på Ohsabanan många gånger och känner till en del om hur det fungerar.

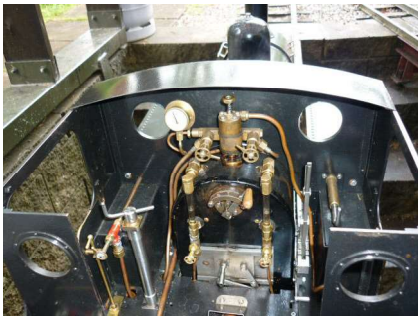
Det gick bra för honom tycker jag. Jag åkte ju hela tiden med på vagnen bakom. Men så strax före Rustansberg fungerade inte injektorn så han stannade tåget. Jag försökte också få igång injektorn, men det lyckades inte. Så tittade vi i vattentanken under sitsen. Tomt! Vi hade missat att fylla på. Vad gör man då när vattenståndet står vid nedre muttern på vattenståndsglasen. Jo, vi stängde gasbrännaren och körde som "ångackumulatorlok" ner till vattenkranen vid stallet. När väl brännaren var stängd var ju risken för torrkokning obefintlig. Ingen glödande kolbädd fanns ju. Med sotaren igång tände vi brännaren igen efter att vi fyllt på vatten i tanken. Och tog in vatten i pannan.

En annan sak som jag fick lära mig var att på Bridget fick man inte ha mer än halva glaset fullt med vatten. Hade man mer blev det "rundvatten" d.v.s. så högt vattenstånd att vattnet följde med in i cylindrarna och ut genom skorstenen. Då fick man snabbt öppna pysarna så vattnet kunde komma ut.

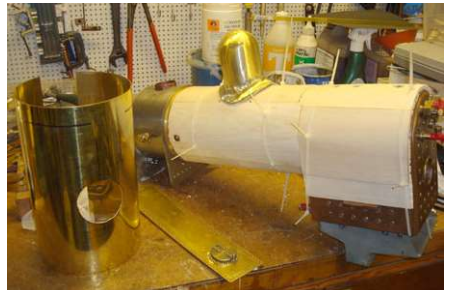
Senare på dagen hade vi en av de stora passagerarvagnarna efter loket och fick även ytterligare tre passagerare. Det var inga problem att dra det tåget.

Det var ett trevligt lok att köra. Loket är bra att öva på för en som inte har kört ånglok tidigare. Alla funktioner finns och har man stängt av gasen så är risken att skada pannan liten. Men det är inte fel att man har lärt sig lite ångloksteori först. Man bör ju veta lite vad man sysslar med och vilka faromoment som finns. Det är ju dyra "leksaker" vi hanterar.

P Ljungberg



*Bridgets lokhytt med alla reglage.
Foto: Göran Rosén*



*Björn Bergmans pannisolerig på den
Bridget han håller på att bygga. Flera
foton finns BMÅS-NYTT Nr 2 2011.
Foto: Björn Bergman*

HUS UTMED BANAN

Sedan den i BMÅS-NYTT Nr 3 2011 omnämnda ”statarlängan” presenterats har vår duktige modellbyggare Karl Åke Bengtsson levererat ytterligare hus till banan.

Rustansberg

Detta är ett helt nybyggt stationshus. På sidan som vetter nedåt motorvägen finns t.o.m. en anslags-tidtabell att beskåda.



Godsmagasin

Här har det tidigare något bedagade godsmagasinet upprustats.



Brittensbro hållplats

Detta är en modell av Munkekullen på f.d. Säröbanan. Huset påbörjades en gång i tiden av Robert Eriksson men har nu slutförts av Karl-Åke. K-G Ryberg har varit behjälplig med att rita om ritningar på byggnaden. Britten Lange blev glad över att få bidra med sitt namn på hållplatsen då hon tyckte mycket om förebilden som hade en säregen arkitektur.



En helt nybyggd dressinbod har också kommit på plats.

Per Ljungberg

MEDLEMSSKAP I BMÅS FÖR ÅR 2012

- § 12. Mötet beslutade, efter diskussion, att medlemsavgiften för år 2012 skall vara för enskild medlem **SEK 150:–**, och om så önskas, **tilläggsavgift för familjemedlemsskap SEK 75:–**.

Alltså en höjning sedan föregående år med SEK 30:– resp. SEK 15:–.

Avgiften torde snarast insättas på plusgirokonto nr 13 09 55 – 8.

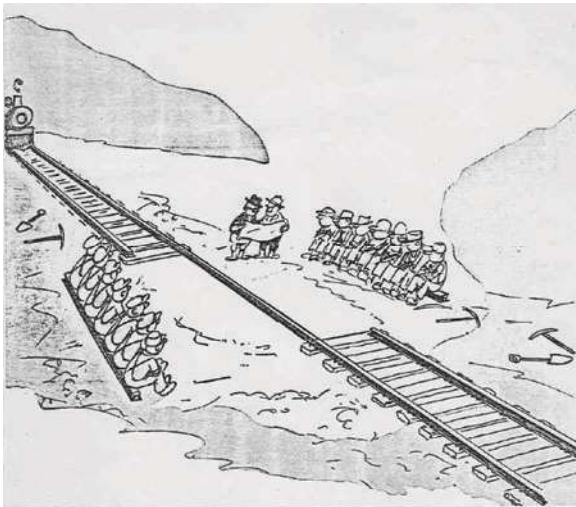
Glöm inte att ange namn och adress
samt medlemsskap för år 2012 på inbetalningen.



GOD JUL och GOTT NYTT ÅR
TILLÖNSKAS SÄLLSKAPETS ALLA MEDLEMMAR



NÅGOT ATT TÄNKA PÅ INFÖR KOMMANDE SPÅRREVISIONER



Get it right the first time.

RESANDESTATISTIK 2011

Trafikdag 2011-05-29	# Tåg: 24	# Resande: 411	# Lok: 5
Medlemmarnas Dag 2011	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	8	RBP 128, PLj 17	145
70000	8	GR 57, BB 37, PR 26	120
70004	5	BJ 29, PLj 57	86
70004 & 84028	3	PLj & HÅ 60	60

Trafikdag 2011-06-19	# Tåg: 16	# Resande: 230	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	6	RBP 94	94
70000	5	PR 39, GR 30	69
70004	5	PLj 49, BJ 18	67

Trafikdag 2011-07-10	# Tåg: 27	# Resande: 943	# Lok: 4
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
70004	3	PLj 30, BJ 19	49
70000	1	PR 21	21
Lessebo	12	RBP 426	426
70000 & 84028	1	PR & HÅ 17	17
70004 & 70000	1	BJ & PR 41	41
70004 & 70000	4	PLj & PR 172	172
70004 & 70000	5	PLj & GR 217	217

Ångdagen 2011-08-07	# Tåg: 23	# Resande: 338	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	8	RBP 114	114
70000	8	BB 76, PR 39, GR 14	129
70004	7	PLj 83, BJ 12	95

Trafikdag 2011-08-28	# Tåg: 26	# Resande: 475	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo	9	RBP 177	177
70000	9	PR 95, GR 50	145
70004	8	PLj 153	153

Trafikdag 2011-09-11	# Tåg: 33	# Resande: 677	# Lok: 3
	# Avgångar	Lokförare / # resande	Totalt # res. / lok
Lessebo*	11	RBP 222	222
70000	11	GR 186, PR 42	228
70004**	11	BJ 124, PR 103	227

* Lessebo (RBP) påskjutslok för 70004 ½ varv.

** 70004 (PR) dubbelkopplat med 70000 ½ varv.

Totalt antal resande vid trafikdagar under år 2011: 3074 stycken.

Förklaringar:

BB	Björn Bergman
BJ	Bengt Jansson
GR	Göran Rosén
HÅ	Hans Åsgren
PLj	Per Ljungberg
PR	Pär Ryberg
RBP	Roland Birath-Pettersson

(brädstapel eller hashmark) betyder i samtliga fall **antal** i detta sammanhang.

Faximil ur Borås Tidning

Torsdagen den 22 september 2011.

Vår specialkörning för barn från onkologen på SÄS är inte upptagen i statistiken ovan men vi vill gärna visa den uppskattning vi rönt i BT.



DAGENS ROS

... till entusiasterna i Borås miniaturånglokssällskap för en trevlig åktur med miniatyrtågen den 27 augusti. Fantastiskt vilket engagemang ni har för barn med cancer.

**Barncancerföreningen
i Västra Sverige**

SPRIDDA MINNEN FRÅN AUGUSTI

Arbetsveckan i augusti inför Ångdaggen inleddes med att utsocknes banarbetare anlände under både tisdagen och onsdagen. Allteftersom arbetskraften befanns vara tillgänglig satte de sig själva i idogt arbete med diverse saker.

Sören, Gunnar fra Norge och Olle utvidgade sittplatsen utanför sydvästra gaveln på klubbhuset och nu får vi alla plats för den sedvanliga ”after work”-sammankomsten.



Nya slipers kapades i rätta längder, Smålands-Gunnar och Andreas Johansson från Trollhättan oljade in dem med lämpligt skyddsmedel. De färdiga syllarna staplades sedan vid centralförrådet för framtida bruk.



För att underlätta för de vanligtvis förvetna åskådarna runt slaggraven lyckades Rolle, som vanligt på ett enkelt och billigt sätt, förfärdiga en sittbänk som placerades mycket lämpligt med berberisbuskarna som ryggstöd på det att omsättningen av åskådare på bänken inte skulle vara alltför låg.

För att minska riskerna vid travandet runt vändskivan fixade Rolle gångbrädor av varierande form som Björn skruvade på plats. Nu behöver ingen snubbla eller halka och riskera benbrott. Ett präktigt lyft för oss pingvingångare.





Skulle ni våga köpa en hamburgare tillagad av dessa båda?



Under fredagskvällen skulle vi äta hamburgare och Mogens och Rolle var flitiga vid grillen. Alla närvarande läto sig väl smaka och blevo därvid mätta och belåtna.



Köer och gott om besökare var det.



Vädret var väl inte det allra bästa och fredagskvällen gjorde nästan alla blöta om fötterna inne i det stora tältet. Det blev som tur var något bättre under lördagen och söndagen.

Den kommande trafikhelgen i slutet av augusti var både lördagen och söndagen omgivna av regnskurar. Emellertid hade de vänligheten att hålla upp när resandet var som intensivast.

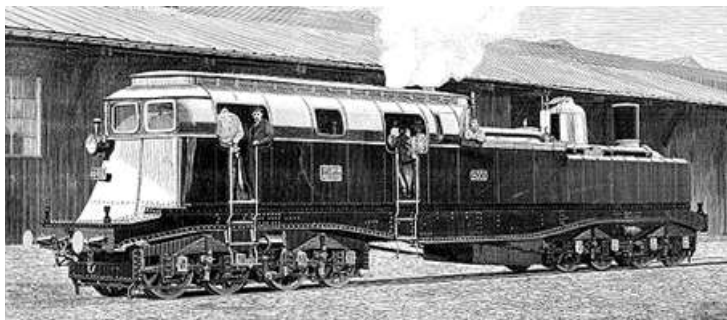
Lördagen den 27 augusti genomförde vi en speciell körning för barnen från onkologen på SÄS. Detta är en återkommande begivenhet som uppskattas av barnen och som vi själva gärna ställer upp på i alla lägen. (Se faximil på sidan 7.)

Göran Rosén

CAB-FORWARD I FRANKRIKE

Jacques Heilmann byggde på 1890-talet ett par lokprototyper som var intressanta.

År 1893 byggde han ett lok med ång/elektriskt driving, i princip samma slags driftssystem som senare kom på de diesel-elektriska lok som vi ser dag.



Chemins de Fer de l'Ouest no 8001 och 8002 byggdes år 1897 med ång-elektrisk hybriddrift och var dessutom av så kallad *cab forward design*. Alltså med förarhytten placerad längst fram, antagligen det första i sitt slag och även detta var många decennier före sin tid.

http://en.wikipedia.org/wiki/Heilmann_locomotive

WEBBKAMERA SOM CENTRUM-LOKALISATOR

Hur man kan använda en billig webbkamera som hjälpmedel till arbete med fräsmaskinen.

<http://www.miketreth.mistral.co.uk/centrecam.htm>

<http://www.miketreth.mistral.co.uk/Hardware.htm>

AMERIKANSKA LÄNKAR TILL ÅNGLOK

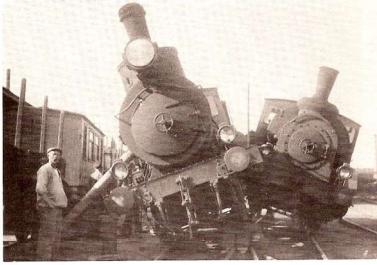
http://www.youtube.com/watch?v=zGhFer_dEBE

7 miljoner ton i betalande last — inte dåligt! Tror Greta att man kör långsamt.

http://www.youtube.com/watch?v=a6bPr_NkCNQ

Alex and Dan eldar QJ 6988, ett större amerikanskt lok.

Här finns även ett större antal länkar till andra ånglok.



HOPPSAN...

Loken 20 och 37 körde år 1932 ihop i en växel utanför godsmagasinet i Jönköpings Hamn.

Sådana fadäser har som tur är ännu inte uppstått på vår egen bana vid Sandlid.

Håll hammern mä bägge hännera pöjk, så slår du däk ente på fingra.

LYFT FÖR VERKSTADEN

Här kommer en länk till en liten praktisk kedjelyft för din verkstadslokal. Klart och tydligt beskrivet och anpassningsbar för olika förhållanden.

<http://www.frets.com/homeshoptech/Projects/MiniHoist/minihoist.html>

BRITANNIA OCH BLACK FIVE

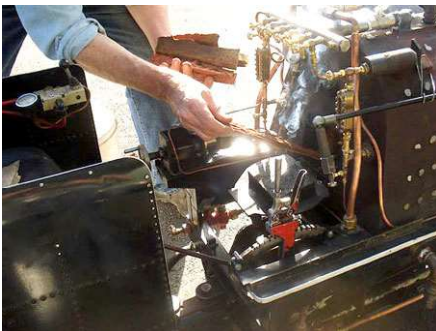
Två länkar till YouTube där *Britannia* och *Black Five* i full skala trafikerar parallella spår.

<http://www.youtube.com/watch?v=niR9TwUgIXI>

http://www.youtube.com/watch?v=t__zpwemTdA&feature=related

http://www.youtube.com/watch?v=7UYyvJs_MXk&feature=related

BIG BOY REVIDERAD — NY ÅNGPANNA



UP Big Boy 4008 byggd av Severn Lamb Ltd, nära Stratford-upon-Avon, fyrades på efter att en ny panna blivit installerad. Loket finns nu i trafik i Selby, near Melbourne, Australia.

TJENSTE-ORDER N:O 29 1898

Hvar och en af ban- och tågpersonalen skall under tjänstgöring vara försedd med ett fickur, visande gemensam borgerlig tid. — Tiderna från och med 6.00 eftermiddagen till och med 5.59 förmiddagen angifvas genom understrukna minutsiffror.

TJUVÅKNING I GODSVAGNAR

Tjensteorder nr 152, augusti 2011: Enär det kommit i dagen att resande fått obehindrat medfölja tågen å Sandlidsbanan och därvid inrymts i godsvagnarna, varigenom de resande utsats för upprepade tillbud till olyckshändelser, får jag härigenom helt och hållet förbjuda resande att åtfölja ifrågavarande bantåg intill dess bandelen varder behörigen öppnad för persontrafik, samt, med fästat avseende på den mycket svåra påföljd överträdelser av detta förbud kan medföra för tågbefälhavare, tillika förständiga vederbörande konduktör tillse, i vad på honom ankommer, att förberörda förbud varder strängt iakttaget.

K-G Ryberg, trafikchef

VAGNREKORD?



Här drar loket Britannia sällskapets alla tillgängliga vagnar runt Sandlidsbanan. Tyvärr fanns det inte några besökare att belasta tågsettet med, men i detta läge var dragkraften fullt tillräcklig för att igångsätta tåget från stillastående med alla vagnar i kurvorna uppåt igenom skärningen, alltså med en stigning på ca 15 promille.

Dock var inte ovanstående tåg lika långt som det, som den norska tågoperatören här nedan gärna vill lämna meddelande om.

Sexhundra meter långt är det 1500 ton tunga godståg som den 16 september 2011 trafikerade den 200 mil långa sträckan Oslo–Narvik. Detta är det tyngsta och längsta tåg som skådats på våra breddgrader enligt tågoperatören.

GR