

BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

ORDFÖRANDENS FÖRSTASIDA

Då var 2012 års trafiksäsong till ända. När jag vid halv tretiden på söndagen den 9 september uppmnade de resande med tåget mot Rustansberg och vidare, att sitta stilla i vagnarna, med fötter och händer inne i vagnarna under resan, drogs tåget av NS 4014 med George van Rooijen som förare. Det var hans 12:e tur denna dag och tåg nummer 186 för säsongen. Under trafikdagarna har 3755 resande åkt. Vilket gör ett snitt på över 20 resenärer på varje tåg vi kört. Ett nära nog optimalt antal, när det finns 24 sittplatser i den vagnsamansättningen vi använder. Det känns som detta är den bästa säsongen för BMÅS någonsin.

Det har även hänt ”stora” ting vid sidan om spåren detta år. I mitten av juni fick vi tillstånd från Miljöförvaltningen att kompostera i en kompostanläggning av märket *Biolan* komposttoalett. Inför Ångdagarna färdigställdes toalettbyggnaden. Från min plats vid Sandlid C såg jag att det var kö framför dörren vid flera tillfällen under de trafikdagar som återstod för säsongen. En viss ångslan om hur den klarar ett så stort tryck uppstod. Men hitintills ser vi inga problem. Den finurliga lösningen på ventilationen gör att det inte ens luktar utedass när man kliver in i den *rymliga toan*. När vi får in rinnande vatten vid ett tvättställ, kommer det att bli riktigt lyxigt.

Renoveringen av vårt klubbhus pågår för fullt. Tre väggar har befriats från den gamla, delvis rötskadade panelen. I rötskador i timmerstommen fälldes nytt virke in och vindduk fästes med spikläkt utan på. Att sätta upp spikläkten så väggarna blev jämna och plana tog sin tid. Husets timmerstomme är sedan mitten av 1700-talet, så inget är plant, rakt eller i vinkel. Ny panel som är målad med Falu Rödfärg har satts upp. De sex fönstren som finns på aktuella väggar har försetts med nya foder och vattbrädor i samma stil som det var innan renoveringen. Uppsättning av stötlisten upp under taket pågår och vi räknar med att de flesta av locken/läkten kommer på plats innan vintern, vilken gör att vi får ta paus i arbetet. Jag säger tack till er som tagit av sin fritid för att vi skall gå i land med detta stora arbete. Vi har lite olika förutsättningar och möjligheter att delta, men varje slags bidrag gör att vi så småningom når målet.

forts sid 2...



Ovan:

Toabyggnaden inträngd på en lämplig plats i skogen nära Sandlid, men ändå nästan utom synhåll.

Höger:

Arbete med att färdigställa huset.

Nedan:

Kaffepaus i arbetet med huset.

...forts från sid 1

Det finns en person i föreningen som jag vill nämna särskilt för sin insats i det dolda — det är Gunnar Lindberg. Han har lagt ner fler timmar för BMÅS, än de flesta av oss sedan föreningens bildades och är *still going strong*. Det är Gunnar som ser till, att alla fyllda sopsäckar vi får i samband med våra arrangemang, transporteras bort från vår anläggning och lämnas på sopstationen.

Tack till dig Gunnar samt alla ni andra som har bidragit på sitt sätt, till en mycket lyckad och bra säsong.



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

TUNGA DRAGARE VID TRAFIKDAGARNA 2012



George med HS 4014 och Pär med Britannia på Sandlid Central.



Rolle och Lessebo under genomfart på Sandlid Central spår 3.



Alexander och Lessebo på vändskivan.



Per och Deutzen klara för avgång.

Årets trafik har inneburit mycket arbete och våra lokomotiv har verkligen fått bekänna färg vid alla tillfällen. Detta gäller även närvarande lokförare. Vi har haft en obetalbar tillgång i att Roland Birat-Pettersson har kommit ned från Rockhammar (ca 340 km enkel resa) till alla våra trafikdagar. Han har dessutom under året stationerat sin Deutz hos oss över säsongen samt både haft sina lok Svalan och Lessebo på plats när vi behövt.

Under vår sista trafikhelg fanns vår medlem från Holland George van Rooijen på plats med sin H3s / NS 4014 tillsammans med sin kollega Alexander Heijnsdik med sitt lok.

Alex och Rolle skötte trafiken med Lessebo, George med sin fina NS 4014 och Leif, Pär och jag med Britannia. En helt remarkabel dag i BMAS historia. Två eller möjligen tre gånger har vi transporterat fler resande med våra tåg, men denna dag fungerade allt som planerat och vi fick en god dag utan några stora anmärkningar.

Korv-, kaffe- och bullpalatset gjorde en *stoor* insats för att få besökande att trivas på vår anläggning vid Sandlid.

Göran Rosén

DET ÄR NÅGOT VISST MED ÅNGLOK

Jag hade helgen 4–5 augusti möjligheten att köra ånglok igen. På lördagen fick jag åter prova Rolles lokomotiv *Lessebo* och på söndagen köra trafik med hans *Svalan*. Det var faktiskt första gången denna säsong som jag ägnade mig åt ånglok. Tidigare kördagar har det varit motorlok och tågklarerartjänst i Rustansberg.

Vad är det som gör ångloken så speciella? Kanske för att de är så utmanande. Det är inte bara att starta en motor och köra iväg. Ångloken kräver omvårdnad, ständig tillsyn och kunskap för att fungera på önskat sätt. Det tar tid att komma igång. Man ska ha vatten i pannan, eld i fyrboxen och någon form av hjälppdrag för att få ångtryck. Maskineriet ska smörjas med maskinolja och cylindrarna ska ha cylinderolja.

När man så efter någon timme fått ångtryck så ska injektorerna provas. De har en säkerhetsmässig viktig funktion. Om man inte kan mata in vatten i pannan kan den koka torr och kanske explodera. Det ska därför alltid finnas två injektorer eller andra anordningar t.ex. pumpar för att få in vatten i pannan när den är trycksatt.

När startproceduren är avklarad och allt fungerar är det dags att ta en tur på banan. Lossa bromsen, öppna *pysarna* (kranar för att släppa ut kondensvatten ur cylindrarna), lägga omkastningsspaken i önskad färdriktning och försiktigt öppna pådraget. Nu börjar loket sakta röra sig och vatten och ånga sprutar från cylindrarna. Efter en stund har cylindrarna värmts upp och när vattensprutet upphört, så man kan stänga *pysarna*. Nu måste man hålla koll på manometern och vattenståndet. Kör jag med ensamt lok eller har jag ett fullastat tåg i kroken?

Med ensamt lok är inte ångförbrukningen så stor utan det gäller att inte elda på för hårt. Har man lagt in för mycket så börjar det snart väsa i säkerhetsventilerna och innan man vet ordet av så blåser de för fullt.

Om vattenståndet i vattenståndsglasen medger att mer vatten matas in, öppnar man vatten och ånga till en av injektorerna. Då går det åt ånga och energi att trycka in och värma upp det inmatade vattnet, trycket sjunker så småningom och säkerhetsventilerna tystnar. Matar man in för mycket vatten uppstår s.k. *rundvatten* där pannvattnet följer med ner i cylindrarna när man drar på. Detta är inte bra då det kan innebära att cylinderlocken sprängs. Riskerar man rundvatten måste *pysarna* omedelbart öppnas så att vattnet kan komma ut den vägen. Man måste därför ha noggrann kontroll på vattennivån i pannan. Då man är osäker på om det är för högt eller för lågt öppnar man utblåsningskranen för vattenståndsglaset ett ögonblick och ser hur nivån ändrar sig. Nivån är också beroende på hur banan lutar. I en uppförsbacke visas högre nivå än på plan bana och i en nedförsbacke visas lägre nivå. Så det är lätt att tro att man har mer vatten i pannan än man verkligen har i en uppförsbacke. Förutsatt att loket går med sotskåpet först förstås! [Sic]

När man sedan ska köra med lastade tåg i trafiken är det betydligt mer att tänka på, än när man bara har ensamt lok eller ett fåtal vagnar. Beroende på antal personer och fördelningen mellan

vuxna och barn kan tyngden variera på tåget. Olika lok har olika kapacitet. *Lessebo* är ett förhållandevis stort lok med stor panna medan *Svalan* är betydligt mindre. En större panna reagerar långsammare än en mindre panna vid påeldning, vattentagning och ånguttag. På *Svalan*, som med ett tungt tåg börjar närma sig kapacitetsgränsen, får man vara aktiv med eldning och vattentagning så att man har tillräckligt med ånga för backarna utan att vattennivån sjunker för mycket, men ändå inte elda på för mycket så att säkerhetsventilerna börjar öppna i nedförsbackarna. Det är detta samspel som är den största utmaningen. Sällan blir det helt perfekt. Det behövs ju bara att jag glömmer att stänga injektorn i tid, så har trycket sjunkit för lågt eller att jag har för mycket vatten i pannan så att jag inte kan ta in mer när säkerhetsventilerna vill öppna under uppehållet i Rustansberg. De ånglok som jag kört på BMÅS är ju så starka att man inte behöver ha max ångtryck för att ta sig upp för de brantaste backarna. Från Rustansberg och ner till Sandlid C där jag ska ta paus, kan trycket vara nedåt 5 bar så att jag kan få till en fin fyr när det är dags att avgå med ett nytt tåg efter uppehållet. Jag har som riktvärde att hålla ångtrycket mellan 1,5 och 0,5 bar under säkerhetsventilernas öppningstryck. Motsvarande för vattenståndet, som jag försöker ha mellan strax under $\frac{1}{2}$ och $\frac{3}{4}$ av vattenståndsglasens höjd. Så har man lite marginaler åt båda håll.

Det är ju också så mycket annat att tänka på när man kör. Man måste ju också kunna bromsa när tåget trycker på i nedförsbackarna eller när man ska stoppa vid en stoppsignal eller om något oväntat händer. Linjekännedomen är också viktig.

Vid fuktigt väder kan det vara mycket halt på spåret och då kan det vara problem både att komma upp för backarna och att bromsa tåget. Uppför slirar det och man tappar farten och i värsta fall stannar det helt och man behöver påskjutning för att komma igång igen. Lyckligtvis har jag hittills inte fastnat i backarna. När man ska bromsa så låser sig hjulen och man måste minska bromsverkan så hjulen börjar rulla igen. Låsta hjul ger skador på hjulbanorna *s.k. hjulplattor*. Det gäller därför att hålla låg fart och börja bromsa tidigt när det är halt på spåren. Någon sandning på spåren får inte ske på BMÅS. Efter ett antal turer känns det skönt att få en avbytare så att man kan räta på ryggen och kanske ta en fika eller korv. Sedan är man beredd att köra igen om tillfälle ges. Vid avbyte vill man gärna lämna över ett lok som är i gott trim och vid behov smörja ut rörelsen och fylla på cylinderoljan i smörjpressarna.

När så körningen är över så är det mycket som ska göras med loket innan man är klar för dagen. Eldstaden ska rensas från aska och slagg och asklådan ska tömmas. Tuberna ska dras för att rensas från sotavlagringar och sotskåpet tömmas på det som samlats där. Under tiden pannan svalnar kan man putsa loket från sot och oljerester. När trycket gått ned till någon bar är det sedan dags att tömma vattnet ur pannan (gäller stålpannor) och därefter skruva ur en säkerhetsventil så att den ännu varma pannan kan torka så bra som möjligt till nästa gång. Slutligen rullas loket till uppställningsplatsen eller till lastningsrampen om det ska köras bort i bil.

Till sist ett stort tack till Rolle som givit mig förtroendet att få köra hans trevliga lok. Ja det är något visst med ånglok, men man förstår att det var ett tekniskt framsteg när de underhållskrävande ångloken i skala 1:1 byttes mot diesellok.

RESANDESTATISTIK 2012

Trafikdag 2012-05-10	# 25 Tåg:	# Resande: 497	# Lok: 3
<i>Medlemmarnas Dag</i>	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
Lessebo	10	RBP 150, PR 41	191
70000	8	GR 82, BB 84	166
Deutz	7	LLj 100, PLj 40	140

Förskolebarn 29–30 maj	# Resande: 478
Deutz, Pigge & Gnidde:	Staffan Persson, Leif Utter och Bengt AT Johansson

Trafikdag 2012-06-10	# Tåg: 34	# Resande: 669	# Lok: 3
	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
Lessebo	11	RBP 220	220
70000	12	PR 151, GR 85	236
Deutz	11	LLj 172, PLj 41	213

Trafikdag 2012-07-08	# Tåg: 32	# Resande: 661	# Lok: 5
	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
Lessebo	11	RBP 237	237
70000	3	GR 44, PR 20	64
840028 & 70000	2	HÅ & PR 21, HÅ & GR 20	40
Deutz	11	LLj 215	215
Pigge&Gnidde	5	SP 105	105

Ångdagen 2012-08-05	# Tåg: 32	# Resande: 679	# Lok: 4
	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
Lessebo	11	RBP 79, PR 154	233
Svalan	10	PLj 158, RBP 61	219
70000	9	BB 106, GR 79	185
70000 & K-lok	2	BB & TB 20, GR & TB 22	42

Trafikdag 2012-08-19	# Tåg: 29	# Resande: 566	# Lok: 3
	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
Lessebo	10	RBP 190	190
70000	9	PR 65, LU 61, GR 59	185
Deutz	10	PLj 191	191

Trafikdag 2012-09-09	# Tåg: 34	# Resande: 683	# Lok: 3
	# Avgångar	<i>Lokförare / # resande</i>	<i>Totalt # res. / lok</i>
NS 4014 (H3s)	12	GvR 233	233
Lessebo	11	Alex 143, RBP 89	232
70000	11	PR 81, GR 62, LU 75	218

Totalt antal resande vid trafikdagar under år 2012: 3755 resande.

Med förskolebarnens trafik: 478 st ger det **4233** resande förutom alla de oräknade som rest med tåg under våra arbetshelger.

Göran Rosén



UNDER TRAFIKDAGEN DEN 19 AUGUSTI KOM RADIO SJUHÄRAD PÅ BESÖK TILL BMÅS

Denna länk tar dig direkt till det inspelade programmet.

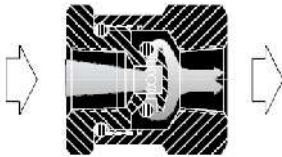
<http://sverigesradio.se/sida/sok.aspx?q=Bor%C3%A5s+Miniatur%C3%A5nglokss%C3%A4llskap>

Och denna länk tar dig direkt till det skrivna ordet på deras hemsida med 2 stycken bilder.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=95&artikel=5238995>

BACKVENTIL MED O-RING FÖR LUBRIKATORN

<http://whitetroun.net/Chuck/ShopStuff/CheckValve/Index.html>



Jag har skrivit om denna konstruktion tidigare och nu har den varit i bruk i flera år på vår Britannia. Den har aldrig krånglat eller läckt vattenånga baklänges, vilken annars kan samlas i lubrikatorns oljetank. Man behöver inte köpa den, utan den är lätt att tillverka själv i mässing. Måttställningen kan anpassas efter behov och befintligt material. Oringarna bör vara av Viton för att stå emot värme och olja.

Göran Rosén

TÄNKVÄRT

”Se upp! Åldrande är ingen barnlek. Men åh, vilken frihet! — Och ingenting behöver man bevisa, det är ändå försent. Och inte behöver man vara rädd för att göra bort sig, det är redan gjort...”

Katarina Mazetti

Sokrates, som levde ca 470 till 399 före Kristus, sägs ha sagt följande:

”Tänk att det finns så många saker i världen som man klarar sig utan.”

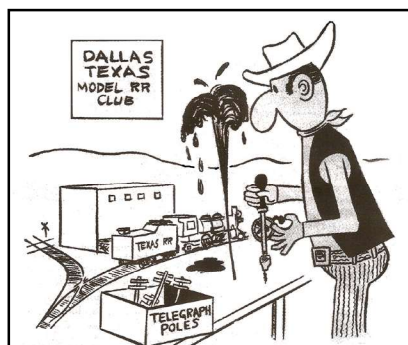
EFTERLYSNING

Jag vill efterlysa min tryckprovningsutrustning, manometer, speciella tätningspluggar, och anslutningsslang till säkerhetsventilens bussning, vilka jag lånade ut till någon medlem under föregående år.

Tyvärr har jag tappat bort låntagarens namn och ber därför att han tar kontakt med mig, när jag behöver ha denna utrustning inför kommande säsong.

Utrustningen kan omgående skickas till min adress eller överlämnas personligen.

Göran Rosén, Östergården Härna, 523 99 HÖKERUM
033 – 27 40 49



Så gick det till när Alfons emigrerade till Texas och började bygga en modelljämväg. Han skapade snabbt ett gediget startkapital och inom kort, kommer han att återfinnas på sin vanliga plats på Sandlid – Rustansbergs Jämväg där han nu med gedigen ekonomisk bakgrund kan njuta sitt otium.

DIVERSE LÄNKAR

Trevlig hemsida för Tyneside Society of Model and Experimental Engineers (TSMEE).
<http://www.tsmee.co.uk/page44.php>

Mit Volldampf durch Deutschland. (Med ångtåg genom Tyskland – Trevliga turer i fullskala.)
Nr 1 – http://www.youtube.com/watch?v=Ef1Fr8A7_il&feature=player_detailpage
Nr 2 – http://www.youtube.com/watch?v=WaX1j-olmzw&feature=player_detailpage

Cromwell 70013 & the Duke 71000 in the snow. Engelsk fullskala i snöstorm.
<http://www.youtube.com/watch?v=mDg9juEsMtA>

George van Rooijens lok NS 4014 presenteras i en fin film.
http://www.youtube.com/watch?feature=player_detailpage&v=YxOPE-4fwvE