

Regulatorn

Stockholms Ånglokssällskaps medlemsblad
Hösten och vintern 2016-2017



Grundat 1974

Ledaren

Hejsan alla medlemmar och läsare av SÅS medlemsblad!

I Regulatorns begynnelse så var målsättningen att den skulle komma ut mer frekvent än den gör idag. Nu försöker vi i alla fall att få iväg ett nummer per år, för er som ännu inte fastnat i Internets klor. Som det är idag så är även vi som kulturell förening med rötterna i 70-talet, beroende av den massmediala kultur som vi idag lever med och i. Vi finns alltså både på Internet med egen hemsida och även på sociala medier som Facebook, där vi når många av våra medlemmar och den breda allmänheten. Traditionen att ha ett äkta och tryckt medlemsblad någon gång om året, tänker vi dock inte ge upp och det är just nu det senaste exemplaret du håller i din hand. Läs och njut!

Lasse Nelson Redaktör & Webbmater

Omslagsbild

S1 1921 passerar Tumba på väg mot Södertälje september 2016 © L.Nelson

Stockholms Ånglokssällskap Org 80 20 16 - 8129
Vretensborgsvägen 13b P.g. 83 53 68 - 2
125 30 Hägersten Tfn: 08 - 19 04 61 / 070 – 878 10 54
Hemsida: www.anglok.se E-post: anglok@bahnhof.se
Facebook: www.facebook.com/StockholmsAnglokssallskap

Besöksadresser

Stockholm: Vretensborgsvägen 13, till höger om huset ö.g.

Katrineholm: Lokstallet Östermalmsgatan 2.

Regulatorn

Redaktör Lasse Nelson: 070-438 24 42 E-post: anglok@bahnhof.se

Styrelsen och uppdrag 2016/17

Ordförande	Carl-Erik Olsson	0707-270840	carl-erik.olsson@fmv.se
Vice ordf.	David Rolleberg	0733-164208	david.rolleberg@anglok.se
Kassör	Lasse Zethraeus	0705-553898	lasse.zethraeus@telia.com
Sekreterare	Vakant		
Ledamot	Ulf Larsson	0739-731489	uffe-larsson@bredband.net
Ledamot	Klas Kindberg	0708-781054	claes@vts-vent.se
Ledamot	Håkan Edeslätt		h.edeslaett@outlook.com
Trafikansv.	Carl-Erik Olsson	0707-270840	carl-erik.olsson@fmv.se
Maskinansv.	Klas Kindberg	0708-781054	claes@vts-vent.se
Säkerhetsansv	Lasse Zethraeus	0705-553898	lasse.zethraeus@telia.com
Webbmater	Lasse Nelson	0704-382442	lasse.nelson@bahnhof.se
Medlemsreg.	Carl-Erik Olsson	0707-270840	carl-erik.olsson@fmv.se

Har du själv e-post? Meddela gärna din adress till medlemsregistratören!

SENASTE SÅS-NYTT

Vinterprojekt 2016-2017

Nu har vi ju gått långt in i hösten och snuddar på vintern, men även för den här vintern så har vi planer och kommer alltså inte att stänga dörren bara för att det blir snö och kallt.

SWB 138, som är en av våra mest frekvent använda passagerarvagnar, har under sommaren fått sin ytterpanel åtgärdad. Till vintern är det då tänkt att vi ett efter ett ska lossa och ta in fönstren i värmen för uppsnyggning. Det här är ett tidsödande arbete som kommer att kräva många mantimmar, men det måste göras. Fönsterkarmarna ska skrapas, slipas, oljas och även fernissas, på båda sina sidor. Arbetet kommer att utföras i vår verkstadsvagn.

F5 25831, som numera är vår köks- och personalvagn, har under cirka ett år genomgått en inre renovering och fått nytt kök. Här finns det en hel del kvar att åtgärda och tanken är att vi under vintern ska lägga den sista handen på inredningen. I köket återstår en del el-inkopplingar och inkoppling av gasolkök och grillen. Även en rad mindre arbeten finns, som att sätta upp lite skyltar, affischer, TV och annat som gör vagnen fulländad och värdig att kallas klubblokal, för det är det den även kommer att vara. Tanken är att vi även ska kunna hålla olika träffar i vagnen framöver.

Lokomotor Z64 349, är ett av våra små "diesellok" som blivit stående med lite fel under några år. Vid tillkomsten av våra större diesellok så kom 349 att stå lite åt sidan med sina småfel, men när det nu uppstått ett större behov av även ett litet växlingslok, så kommer siktet att läggas på att få 349 i drift igen.

Det är inga större fel på loket, utöver att bromsarna är mycket dåliga, den har bristande oljetryck från smörj-oljepumpen och att en del el inte fungerar som den ska. En nyrenoverad oljepump har nu monterats och bromscylindern håller på att demonteras för renovering. Även en del elinstallationer ses över under vintern och till våren kan vi kanske få höra den 4-cylindriga 2-takts dieseln eka mellan husen i Västberga igen.

S1 1921 är ju vårt huvudsakliga driftlok och som fått tuffa på under de senaste resorna. Nu ska ju loket användas under Luciatrafiken, men så fort den resan är avklarad så ska loket ställas av inför vintern. Ett av vinterns projekt blir att sätta in värme i hytten och göra ett genomgripande arbete av ytskikten i hytten. Det ska tvättas, skrapas och målas så att hytten är klar till nästa års resor. Loket är i övrigt i gott skick, men vissa packningar och tätningar behöver ses över under vinterns stillestånd.

Trafikåret 2016

Vi måste hela tiden planera för fler resor än de som vi i slutänden genomför. Det kan låta lite tokigt, men eftersom vi aldrig kan vara 100% säkra på att resorna går att genomföra så är det bra att ha fler idéer redo. Ett konkret bevis på detta var det som inträffade i samband med den planerade resan i maj mellan Liljeholmen och Södertälje, där vi dagen innan vart tvungna att ställa in hela evenemanget. På fredagen så stod S1 1921 körklar med fullt tryck, mat var inhandlat och vagnarna städade. Alla pusselbitar fanns på plats, liksom väntande resenärer. Men på fredagseftermiddagen ringde man från Trafikverket och meddelade att man ”glömt bort” att det var ett banarbete planerat till helgen och att man gett oss alla tilltänkliga tillstånd utan att kolla om banan var fri. Det var inte med blida ögon vi vart tvungna att blåsa av hela trafikhelgen.

På grund av att det idag inte växer lokförare med rätt kompetens på träd, så är det svårt med kort varsel att starta upp en ny resa. Med de regelverk vi har att förhålla oss till så krävs det att föraren ska ha ånglokskompetens och samtidigt arbeta som just lokförare. Man kan ha en förare med ånglokskompetens som inte arbetar som det till vardags, men då krävs det att man även har ett ”Signalbiträde” stående

bakom föraren när han kör. Det krävs alltså i princip två personer bara för att köra ångloket. Det samma gäller eldaren, för har han inte behörighet att vara ”signalbiträde” men kan elda, så måste även han ha ett ”signalbiträde” vid sin sida och som håller uppsikt på eldarsidan. I princip så kan man säga att det idag krävs fyra personer för att framföra ett ånglok, under förutsättning att föraren och eldaren inte har rätt kompetens. Det här gör sammanslaget att vi i princip måste få tag på tre-fyra personer med rätt kompetens och som har tid att ställa upp samtidigt. Utöver det här så måste vi ombord på tåget även ha en person som vi kallar ”Ombordansvarig”, det som tidigare var Tågbefälhavare. Det här ska vara en person som till yrket arbetar ju med detta i sin vardag.

Sammanslaget så blir det svårt att få ihop personal till de olika säkerhetstjänsterna till en enda resa. Den övriga personalen ombord på tåget, konduktörer, stallpersonal, köks- och serveringspersonal och liknande, hittar vi däremot bland våra aktiva medlemmar och här brukar det inte vara några problem. Hade vi bara personal till varje gång vi skulle vilja komma ut och visa upp oss, så skulle vi kunna köra betydligt mer än vi gör idag. Men för att vi är en ordningsam förening med ett eget trafiktillstånd, så tummar vi inte på några regler eller

föreskrifter och därför är det bättre att stå över en gång och köra nästa gång. I september så föll dock alla bitar på plats och vi kunde genomföra ytterligare en lyckad trafikhelg på sträckan Liljeholmen – Södertälje Hamn igen, men en tur per dag.



Trafiktåget på väg ut ur Nybodatunneln

Septemberresan

I september så genomförde vi ännu en lyckad trafikhelg mellan Liljeholmen och Södertälje. Det var en sån där perfekt hösthelg med klarblå himmel och några plusgrader. Det finns egentligen inget att klaga på den här gången, allt flöt på i rutinerade spår och resenärerna fyllde tåget. S1 1921 rattades av Lasse & Micke Zethraeus och eldarskyffeln delades mellan Klasse Kindberg på lördagen och Anders Nyman på söndagen. På loket hittade vi bland annat Lennart Nilsson som hjälpte till som ”signalgubbe”. Bland konduktörerna hittade vi troget Kalle Björck, men även Torgny Klingström, Stanislaw Szymczak och Johan Berg. I köket fanns inte bara Es-Björn Karlsson utan även Sophie Bramert, Christer Thor samt Emma och Ann Zethraeus.

Vi hade även hjälp av Kid Roström och Volker Wille på säkerhetstjänsterna samt Axel Rolleberg och Johnny Wiik som sålde vykort.

Vi måste även sända en tanke till alla som fanns med lite i bakgrunden och såg till att allt fungerade: Håkan och Jocke Edeslätt, Roland Jonsson, Michael Lundberg och Hans E Boysen som skötte stallarbetet och mycket därtill. Carl-Erik Olsson som skötte trafikledandet och David Rolleberg som såg till att allt byråkratiskt fungerade. Ett stort tack till er och alla andra som fick septemberresan att fungera.



Trafikpersonalen i Liljeholmen

Katrineholmstrafiken

Det är bittert att även 2016 behöva ställa in trafiken i Katrineholm till Flen och Vingåker. Det här har sin egen historia som inte handlar om bristen på vilja eller personal, utan om byråkrati och transporter. Låt oss ta det från början:

När vi ska köra en trafikhelg mellan Katrineholm – Flen och Katrineholm – Vingåker, så krävs det naturligtvis även lok och vagnar. Idag så har vi dessa placerade i Västberga söder om

Stockholm, då det är här vi har vår huvudverksamhet. När det är dags för trafikhelg i Katrineholm så måste vi alltså på något sätt få ner vagnar och lok till just Katrineholm. Det här gör vi genom att på fredagskvällen köra ner hela tågsättet för egen maskin till Katrineholm, en resa på 4-5 timmar. Sen kör vi trafik under lördagen och söndagen samt kör upp med hela tåget till Stockholm på söndagskvällen. Det handlar alltså om c:a 25 mil "tomkörning" där vi inte får några intäkter, men där vi gör av med en massa stenkol. Nu kan man tycka att det vore smartare att dra ner allt med t.ex. ett el- eller diesellok, men den transporten blir tyvärr så pass långsam att man helst inte vill ha ut den på Trafikverkets spår, för ett överksamt ånglok kan maximalt dras i c:a 45 km/t. I nedkopplat skick får den dock gå lite fortare, men det är ett gigantiskt arbete att koppla ner samt upp loket varje gång, ett arbete som kräver många skickliga händer och gott om tid. Så nej, transport med annat lok är allt för omständligt.

Men varför ställer vi då inte kvar lok och vagnar i lokstallet i Katrineholm? En bra tanke, men eftersom merparten av SÅS aktiva finns i Stockholm och att vi kör merparten av vår trafik här, så är det här som lok och vagnar kommer att stå. Sen har vi inte den platsen i lokstallet att vi skulle lyckas få in hela tåget.

Sen var det då det där med kolet.... Visst kan vi köra ner hela tågsättet på fredagen, köra i Katrineholm på helgen och köra hem på söndagen, personalmässigt är det inga problem och inte heller tidsmässigt. Men det är när vi börjar att räkna på drivmedelskostnaden som det blir svårare. För tar vi kostnaderna för det kol vi förbrukar från det vi startar i Västberga på fredagen tills vi är åter på söndagen, så blir den betydligt högre än de intäkter vi har haft under trafikhelgen. Hela trafikhelgen innebär tyvärr en ekonomisk förlust och pengar från trafiken i Stockholms måste skjutas till för att det ska gå runt. Det här fungerar någon enstaka gång och när vi lyckats få tag på billigt kol, men som kolpriserna är idag (närmare 4000:-/ton) så fungerar det inte.

Nu planerade vi tidigt för ett bättre förfaringssätt, där vi placerar ett lok i Katrineholm, transporterar ner vagnarna med el- eller diesellok, eldar på ångloket i stallet och därefter kör en trafikhelg som tidigare år. Det här skulle sedan avslutas med en transport hem med vagnarna på söndagen.

Ångloket E10 1747 ställdes upp i stallet för ändamålet och loket har under några år renoverats av våra medlemmar i Katrineholm och är idag i princip körklart, men..... Det visade sig för några år sedan att spårägaren Katrineholms Kommun, helt enkelt hade glömt bort att de var spårägare

och inte tagit med spåren kring stallet i sin infrastrukturförvaltning. När SÅS tog på sig ansvaret att anordna en besiktning av spåren, så uppdagades det här och spåren skulle plötsligt anses vara en "ny" anläggning då det fallit ur rullorna. Spåren och vändskivan besiktigades därför som en ny och oregistrerad anläggning och med tanke på spårområdet skick, så blev det nedslag på nedslag och kommunen ålades att genomföra en stor renovering innan den kunde godkännas.



Nu innebar det här att vi inte ens fick rulla ut det färdiga loket ens en meter utanför stallportarna, för att kunna genomföra proveldning. Vi påtalade det här för Katrineholms kommun vid flertalet tillfällen och man började sakta förstå innebörden av problemet. Redan för några år sedan så avsatte kommunen pengar för renoveringen, men de här pengarna hamnade istället i ett ungdomsprojekt och där Katrineholms ungdomar fick en välbehövlig skatepark, inget ont i det. Sommaren 2015 så lades dock pengar på att renovera vändskivan, som idag

fungerar felfritt, men som inte kan användas då spåren dit inte är godkända. Men nu under hösten 2016 så verkar det ha tagit fart och man har börjat se över hur man ska gå till väga för att få spåren åtgärdade och har för ändamålet tagit i offerter, så nu är det kanske en lösning på väg och så fort vi kan få ut E10 1747, provelda och besiktiga den, så kommer vi även att kunna få ekonomin att gå ihop så att vi åter kan genomföra lyckade trafikhelger i Katrineholm.



Klart mot Katrineholm!

SÅS och Media

Trots att SÅS är en relativt gammal förening med gamla fordon som inriktning, så följer vi med så nära det går i de trender som finns kring sociala medier. Hemsida på internet har vi haft sedan 90-talet, den hittar ni på **www.anglok.se** och vi finns ju även på ett välbesökt Facebook:

www.facebook.com/StockholmsAnglokssallskap. Det här är sidor som står under ständig uppdatering, speciellt i samband med våra resor där vi ständigt är "up to date".

Den här efterfrågan hade vi med även i det förra numret av Regulatorn, men eftersom vi inte fick något gensvar så tar vi det igen. Vi måste alltså få fart på vår servering då den är en stor del i vår trafik, inte minst för att förse våra aktiva med mat under de olika researrangemangen.

Personal sökes



Vi har i alla år varit duktiga på att servera mat och tilltugg i samband med våra resor, men vi vill bli bättre, **mycket bättre!**

I samband med att vi nu bygger klart vårt nya kök I F5 25831 (Tårtkartongen) så kommer vi att behöva skapa en ny grupp som enbart har hand om köket och serveringen ombord på tåget i samband med resor och möten. Här handlar det om allt från att laga mat, servera våra medlemmar, förbereda försäljningsvagnen och gå runt på tåget och sälja kaffe, mackor och tilltugg.

Tanken är att vi ska ha en grupp som enbart handhar den här biten i SÅS verksamhet och som är ständigt återkommande till uppgiften. Det här är ett gyllene tillfälle även för er som hjälpa till i aktivt arbete men som inte är lika intresserade av att mecka tåg. Här kan det handla om allt från fruar/flickvänner till gubbar/killar som gillar den här delen av tåg hobbyn.

Några förkunskaper krävs inte, utan vi lär ut hur det går till och det är inte heller något krav på att alltid kunna ställa upp, det viktiga är att vi blir ett gäng som tillsammans vill ansvara för det här!

Så är du intresserad av att under våra resor, stå i köket eller sälja till våra resenärer ombord på tåget; hör av er så berättar vi mer!

Kontakt: Lasse Nelson 070-4382442 eller lasse.nelson@bahnhof.se





Årsmöte!

Nytt år innebär även att det nu är dags för ett nytt årsmöte. Enligt våra stadgar så skall årsmöte hållas senast den sista dagen i mars och det har blivit en tradition att hålla årsmötet den sista onsdagen i mars, vilken i år infaller den 29 mars. Tiden är som vanligt 19.00 och platsen är i Västberga och vagnen **F5 25831** vilken står snett till höger när ni kliver in genom grindarna.

Gatuadressen är Vretensborgsvägen 13 i Västberga industriområde, till höger om huset och sedan rakt över gården. Till Västberga tar du dig med (f.d.165) 145 till Karusellplans station och sedan går du c:a 400 meter ner på Vretensborgsvägen, så ligger nummer 13 på höger sida. *Observera* att det nu inte går att åka 165 från Farsta direkt till Karusellplan under de kommande 1,5 åren, utan du får byta till buss 145 vid Årstaberg. Från Telefonplan åker du buss 145 till Karusellplan, eller så åker du T-bana till Midsommarkransen och går mot Västberga. Kommer du med bil så parkerar du ute på gatan.

Vad händer på årsmötet 2017?

Vi håller i år val till styrelseposterna för udda år och som gäller under två år

Ordförande

Sekreterare

En ledamot

Motioner skall vara styrelsen skriftligt tillhanda och poststämplat senast 14 dagar före årsmötet. Motioner går även att e-posta senast 14 dagar före mötet.

På mötet så får ni även ta del av Dagordning, Verksamhetsberättelse och Bokslut. Vi kommer att berätta om året som gått samt planeringen för 2017. Det bjuds även på kaffe med tilltugg och skön samvaro. I mån av tid så kommer vi även att presentera lite film eller bildvisning samt prata om det aktiva arbetet i Västberga och Katrineholm och hur planerna se ut för framtiden

Valberedningen

Valberedningen har redan nu flaggat för att det är mycket svårt att hitta valbara personer till styrelsen. Om just du känner att du kan bistå med dina kunskaper, så tveka inte att höra av dig till valberedningen eller styrelsen. I år så leder Johan Berg valberedningen och han kan nås på telefon 08-376167 eller 0736-390 800.

E-post går via anglok@bahnhof.se

Fotoalbumet



Personalen som skötte trafiken under Södertäljeresan i september 2016



En av SÅS trogna konduktörer är Torgny Klingström som här stolt poserar framför (bakom?) S1 1921 på Liljeholmskajen i samband med Södertäljeresan. Att S1 1921 går i backgång till Södertälje beror på att det är så här loket har hamnat sedan vi körde resan från Nynäshamn 2015 och SÅS har ju ingen vändskiva i Västberga och därför så har det blivit så här.

Rapport från lokstallet

När vi skriver "Rapport från lokstallet" så avser vi den verksamhet vi de facto har i Katrineholms lokstall sedan många år. Det var ju redan i slutet av 1990-talet som vi först började visa intresset för att ha en verksamhet i Katrineholms lokstall som komplement till verksamheten i Västberga. I samband med att dåvarande Banverket skulle avveckla lokstallet och sedan riva det, så började vi att bearbeta Katrineholms kommun för att rädda stallet. Turerna har varit många och långa, men vi vet att det var SÅS som fick Katrineholms kommun att slutligen köpa stallet, men tyvärr så gick det inte riktigt som vi hade räknat med.

Målsättningen var ju att SÅS skulle kunna hålla en större verksamhet i stallet eftersom framtiden i Västberga var (är?) lite oviss. Tanken var att vi skulle försöka förlägga större delen av vår underhållsverksamhet till lokstallet och ha kvar en del i Västberga tillsammans med trafiktåget. Nu blev det ju en rad olika händelser som gjorde att Katrineholms kommun såg andra möjligheter för lokstallet och på så sätt så har SÅS sakta men säkert skjutits åt sidan.

Vi har idag några av stallplatserna till våra fordon, men vissa i kommunens ledning vill helst se att vi bara blir kvar på ett par platser

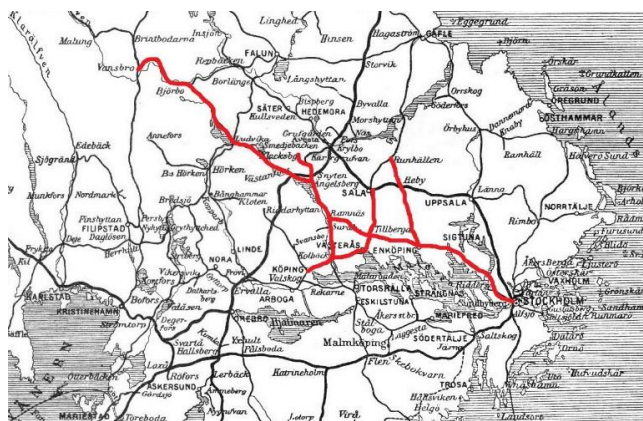
så länge vi kan uppvisa någon form av verksamhet. Nu har vi ju en liten grupp från SÅS som arbetar i stallet och som under några år har gjort vårt ånglok E10 1747 klart för drift, men som ni kunde läsa här tidigare så har det här gått lite i stå på grund av att vi inte kan få spåren utanför stallet farbara. Det är nu lite "moment 22" där vi vill köra i Katrineholm, men inte får ut loket ur stallet, samtidigt som kommunen ser att vi visar upp vår verksamhet i form av resor från Katrineholm till närorterna. Hur det här kommer att gå får vi se under vintern då man i skrivande stund har skänkt oss en ljusglimt.

I Katrineholm så leds arbetet av Uffe Larsson, tillika ledamot i SÅS styrelse och han håller igång verksamheten tillsammans med ytterligare några aktiva. Det är viktigt att vi även håller verksamheten i lokstallet igång och att verksamheten där inte glöms bort, för om det blir som våra visioner är, så kommer vi att ha ett stort behov av stallets platser för kommande renoveringar.

Stallet har ju bättre förutsättningar än verksamheten utomhus i Västberga har och vi måste arbeta för att göra verksamheten i stallet mer tillgänglig. Vi skulle behöva få till omklädningsrum, fikarum och övernattning så att vi kan vistas där över helgerna. Det här är något vi får ta ett rejält tag i under 2017 då det brådskar!

Sommaren med SWB 138

En av de vagnar som varit med längst i SÅS är vår passagerarvagn SWB 138. Att hen heter just SWB 138 grundar i vagnens ursprung då den beställdes av dåvarande Stockholm – Westerås – Bergslagens Järnvägar där den fick nummer 138. SWB fanns enda fram till 1944 då den förstatligades och blev SJ och 138:an blev då SJ-vagn. Vi fortsätter dock att kalla vagnen för sitt ursprungsnamn.



SWB 138 kom till SÅS ägo 1976 efter att ha lånats från SJK under ett par år. Vagnen har sedan flitigt använts av SÅS och några gånger genomgått uppsnyggning. Under de senaste två somrarna så har under Es-Björn Karlssons ledning, vagnens ytterpanel skrapats, slipats, oljats och lackats, ett ganska stort och tidsödande arbete.

Under sommaren 2016 så färdigställdes i princip hela den yttre panelen och plattformarna och just nu så är det fönsterkarmarna som står på tur under vintern. Interiören och sofforna är i gott skick, så här behövs inga större arbeten. Likaså vagnens

underrede, hjul och bromsar är i gott skick, precis som taket. Under septemberresan fick våra resenärer njuta av vagnens skönhet, det enda som det här förde med sig var att våra andra teakvagn, ÖKJ 20, plötsligt såg lite sliten ut och den får nu stå på tur för fortsatt upprustning av vagnparken



Dags för Luciaresa!

Så har det då blivit dags för årets Luciaresa. Även i år så kommer vi alltså att köra trafik mellan Liljeholmen och Södertälje Hamn i samband med Lucia. Nu infaller ju Lucia 2016 i början av en vecka och därför väljer vi att köra helgen innan.

Så **lördag 10/12** och **söndag 11/12** kommer vi att behöva besätta tåget med personal till de olika arbetsuppgifterna. Vi vill därför att du som är intresserad av att hjälpa till, hör av dig till oss. Vi vänder oss naturligtvis även till er som tidigare inte provat på att tjänstgöra ombord på tåget. Det finns inga krav att arbeta båda dagarna och inte ens på kommande resor, så passa på att prova på! Inga förkunskaper krävs då det finns personal att vända sig till och ni kommer att bli väl informerade om hur det går till och hur man gör.

Vi behöver tillsätta personal på följande tjänster:

- Påeldningspersonal och eldvakter torsdag em – söndag morgon
- Ordinarie eldare
- Konduktörer
- Köksansvarig, ansvarar bl.a. för matinköp
- Kökspersonal som förbereder mat till resenärer och personal
- Serveringsansvarig
- Serveringspersonal till den ambulerande försäljningen
- Stallpersonal på lördag och söndag
- Försäljningspersonal till vykort och liknande
- Ombordansvarig (Säkerhetstjänst)
- Signalbiträde till loket (Säkerhetstjänst)
- Biljettförsäljare till Liljeholmen
- Maskinansvarig till dieselelverket
- Plattformsvakter under resan
- Affischerare från en vecka före resan

Tjänstgöring under resan är från 08.00 – 14.00. Dagen börjar med Säkerhetsmöte och frukost klockan 08.00. Biljettförsäljningspersonalen ska vara på plats i Liljeholmen 09.00, tåget avgår c:a 10.00 och vi är tillbaka i Västberga c:a 14.00.

Är du intresserad av att hjälpa till?

Kontakta Personal- och Turfördelare Lasse Nelson

anglok@bahnhof.se eller 070-438 24 42

Vill du bara resa med som resenär?

Biljetter säljs i Liljeholmen från en timme före avgång, ingen förbokning möjlig.

Tur och Retur Vuxen 200:-, ungdom 7-12 år 100:-, familj (2 vx + 2 ungd.) 500:-

Enkelbiljett Vuxen 120:-, ungdom 7-12 år 80:-, familj (2 vx + 2 ungd.) 350:-,

Barn 0- 6 år åker som vanligt gratis.

Trafikåret 2017

Hur är det nu tänkt under 2017 och vad finns på planeringsstadiet för det kommande året?

Vi brukar planera med fler evenemang än vad vi kommer att kunna genomföra. Strategin kring detta grundar sig i att vi måste vara beredda på att få ställa in av olika orsaker. Men vi har målsättningen att försöka köra så många resor som möjligt under ett år. Så här ser grundplaneringen ut för det kommande året, observera att det så här långt bara är **preliminära** datum!

29 mars Årsmöte i Västberga

23 April Tågsläpp 2017. Öppet hus i Västberga

27-28 Maj Trafikhelg Liljeholmen – Södertälje Hamn

Juli Katrineholmsdagarna

23-24 September Trafikhelg Liljeholmen – Södertälje Hamn

Oktober Trafikhelg i Katrineholm

9-10 December Luciatåg Trafikhelg Liljeholmen – Södertälje Hamn

Utöver dessa resor och evenemang så tillkommer det säkert någon form av charterkörning och diverse marknader och mässor där vi kommer att visa upp oss. Det kan även tillkomma någon resa i samarbete med någon annan förening, t.ex. Julmarknadsresa i samarbete med Nynäshamns Järnvägs museum. Vi kommer dock i god tid att utannonsera stundande resor och evenemang.

Ångloksförare i framtiden

En stor fråga som handlar om SÅS framtid, handlar om tillgången på lokförare i framtiden. Sakta men säkert så håller förrådet på tillgängliga förare att tömmas allteftersom folk går i pension eller byter arbete. Om vi överhuvudtaget ska ha någon framtid så måste vi på något sätt se till att trygga tillväxten av nya förare. I princip så kommer det i framtiden inte att finnas några förare som har kompetensen att både köra vanligt lok och ånglok, utan man får försöka få till stånd en kompromiss. Om man får till kurser för ångloksförare, och som kan framföra ånglok så kan man, som idag, även ha med en ”vanlig” lokförare som bistår ångloksföraren vid körning. Detta kräver dock att det finns en godkänd utbildningsplan hos Trafikverket där den som innehar utbildningsplanen också utbildar förare på rätt sätt. Det handlar inte bara om teori utan även om en hel del praktik. För att få praktik så blir det även då lite moment 22 då den som utbildar även måste ha kompetens för ånglok och arbetar som lokförare.

Idag finns det bara en normalspårig förening som har en godkänd utbildningsplan för ångloksförare. Det här är något som vi i SÅS har börjat titta på för att se hur vi i framtiden ska kunna utbilda egna förare, men det är en lång byråkratisk och praktisk väg dit och till dess får vi förlita oss på det fåtal ångloksförare som finns kvar och det är inte speciellt många.

Inköp av vagnar

Sedan ganska många år så har vi i SÅS ett drygt 10-tal flakvagnar och ett par godsvagnar till låns från Green Cargo. Det här är vagnar som vi har lastade med allt från kol till skjuldelar. Då nu Green Cargo ser över sitt bestånd av vagnar som inte längre används i drift, så har vi erbjudits att köpa dessa vagnar till ett överkomligt pris. Styrelsen har tackat ja till köpet och inom kort så kommer SÅS att stå som ägare även för dessa vagnar.

Vagnarna står idag uppställda på de spår vi arrenderar ute på bangården i Västberga och är lätt tillgängliga vid behov.



Det är den här typen av vagnar som vi har valt att köpa in, väl fungerande med inte vackra att se på.

Arbetskvällar i Västberga

Vi vill bara påminna om att vi varje tisdag hela året om, arbetar med våra lok och vagnar i Västberga från 18-22. Vi kommer under vintern även att införa fasta arbetsdagar på vissa söndagar. När detta blir aktuellt så kan du få info via mail om du registrerar din e-post till vårt nyhetsbrev för aktiva: anglok@bahnhof.se

Affischerare sökes

Ett av våra stora bekymmer är att få ut affischer på stan inför våra resor. Idag får vi mest resenärer via sociala medier, men vi vill nå ut till fler! Innan internets tid så brukade vi köra runt i staden och förorterna några dagar före en resa och affischera, men det här är en skön konst som fallit i glömska.

Därför söker vi nu er som mot bensinersättning kan tänka er att ställa upp och fara runt och affischera staden inför kommande resor. SÅS håller med häftpistol, tape affischer och allt annat som behövs. Vi behöver dels medlemmar med bil och de som väljer att åka kommunalt, det viktiga är att affischerna kommer ut.

Känns det här som att det är något för dig? Kontakta i så fall Klas Kindberg så berättar han mer: 070-878 10 54 eller 57klaba@gmail.com

Nya regelverk igen

Som ni vet så har ju SÅS ett helt eget "Trafiktillstånd" hos Trafikverket och som ger oss tillåtelse att köra ångtågstrafik i den utsträckning som vi idag gör. Att inneha ett "Trafiktillstånd" innebär i sig själv att vi har en massa regelverk att förhålla oss till, regelverk som även måste underhållas. Eftersom Sverige ingår i EU så styr även EU vårt regelverk. Lagom till nästa år så byter regelverket namn, vilket kommer att ge SÅS en hel del arbete. Det är tur att vi har en massa trevliga byråkrater även i SÅS ;)

Fotoalbumet



Vårt trafiktåg på kajen i Liljeholmen i samband med septemberresan till Södertälje



Glad SÅS-personal i form av Håkan Edeslätt och Roland Jonsson

Historien om några opublicerade bilder

Ibland händer det att det dyker upp bilder från förr och som aldrig tidigare har publicerats. Den här gången handlar det inte om bilder som har med SÅS att göra, men som har god järnvägsanknytning och som kanske skulle kunna intressera läsarna av detta medlemsblad. Redaktionen fick för någon månad sedan ett kuvert med negativ som en av SÅS medlemmar köpt någonstans. Bilderna är tagna för tidningen SE's räkning åren 1945 och 1947 men ska vara opublicerade. Kanske var de tänkta att användas i olika artiklar som aldrig blev av eller så har de fallit i glömska av annan anledning. Det består av två serier, en tagen i Vislanda på SJs skrot 1944 och den andra visar stinsens arbete i Krylbo 1947. Negativen har digitaliserat och visas nu här exklusivt för er läsare av Regulatorn.



Vad stinsen på bilden heter vet vi dock inte men bilden föreställer helt uppenbart stationen i Krylbo och enligt kuvertet så ska det vara taget 1947. Vid stationen så kan vi se D-loket nummer 220 som byggdes 1932 av ASEA och från 1934 hette det Dg, och från 1958 Du. Loket slopades av SJ 1972 och skrotades 1972 i Vislanda. Vad man kan se av personerna i bild så var det så sent som 1947 kul att bli med på bild. Observera den trevliga stationsmiljön med alla sin skyltar, pallar och andra attribut.



Bilden ovan till vänster föreställer D 559 (Dk/Du/Du2) som byggdes 1942 och levde med ända till 1982 då den skrotades i Vislanda. Vagnen överst till höger är samma typ som vår personalvagn F5 25831 och kan ju faktiskt vara just den vagnen! Loket nedan till vänster är ett Ub eller Ud-lok, men vi kan tyvärr bara se de sista siffrorna, men här rör det sig om ett växlingslok på Krylbo station. Bilden till höger nedan är dock mer intressant. Här rör det sig om D-loket 581 (Dk/Du/Du2) byggt 1943 och som faktiskt lever än idag. 1988 köptes loket av SKÅJ – Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg som fortfarande äger loket.



När bilderna här ovan tas i Vislanda 1945 så har just det andra världskriget avslutats. Som vi ser på bilderna nedan så har L11-loket försetts med en skorsten för knistsläckning, vilket innebär att det använts under kriget och eldats med ved och/eller torv. Så det har nog inte stått länge här i Vislanda efter att det använts i drift. Det här loket, L11 1564 byggdes 1910 till Karlskrona – Växjö Järnväg som övertogs av SJ 1941. Det lustiga med det här loket är att det levde vidare i Malmö och slutligen slopades först 1969 för att sedan skrotas 1974. Troligen så demonterade man ved/torveldningen här i Vislanda för att återgå till kol.

Loken överst till vänster är Cc-lok (Cd 1920 och C 1942) och var byggda kring 1897. Samtliga lok i den här raden skrotades 1947 här i Vislanda. Slutligen bilden ovan till höger som visar att man även skrotade annat än tåg. Det är två M-märkta före detta SJ bussar byggda på 30-talet och som då gått i just Malmö.

Medlemsavgiften för 2017

Vi vill redan nu passa på att påminna om att året börjar komma till enda och att det snart är dags att betala avgiften för 2017. Det är ju tack vare er trogna medlemmar som vi lyckas med vår gärning att bevara en bit av svensk järnväghistoria.

Medlemsavgiften betalas som vanligt in på klubbens plusgirokonto:

83 53 68-2

Det kostar 200:-/år och 10:-/år för familjemedlem boende på samma adress. Glöm **inte** att ange ditt namn och adress vid inbetalningen och gärna även din e-postadress så att vi kan sända dig information även den vägen.

Nyttillkomna medlemmar

Vi måste tyvärr erkänna att vi har varit väldigt dåliga på att välkomna nya medlemmar, vilket hör till god kutym. Eftersom Regulatorn bara utkommer med ett nummer per år så känns det inte rätt att samla alla här och i slutet av året. Därför så kommer vi på vår hemsida istället att välkomna alla nya på en särskild plats.

Planen är att vi från årsskiftet ska ha den delen av hemsidan klar och i samband med att nya tillkommer uppdatera där. Till er som redan stött oss i ett eller flera år så ber vi om ursäkt, men vi är mycket tacksamma för ert deltagande som har varit ovärderligt för vår verksamhet! Välkomna i efterskott!

Snart jul och nyår!

Eftersom Regulatorn kom ut lite tidigare i år så vill vi redan nu passa på att önska en riktigt **God Jul** och ett **Gott Nytt År**.

Ni kommer tyvärr inte att få någon mer information brevledes i år, men för er som har tillgång till Internet så kommer hemsidan och Facebook hela tiden att uppdateras och informera om senaste nytt i Stockholms närmaste ångtågsförening.

Slutord

Det här är vad vi hade att bjuda på den här gången och vi får väl hoppas att det har skänkt läsaren lite mer information om en förening som faktiskt arbetar mer än vad som syns på ytan. Vi får inte glömma bort allt byråkratiskt arbete som pågår i det fördolda och de medlemmar som viger sin tid till att hålla våra föreskrifter uppdaterade och ser till så att myndigheterna är nöjda med vår verksamhet.

Sen har vi allt arbete inför våra resor som tar en herrans massa tid bara pappersmässigt. Men mest av allt så ska vi sända en tanke till våra aktiva medlemmar som lägger ner 1000-tals timmar varje år på att renovera och underhålla våra fordon och det helt ideellt och utan ersättning. Utan dessa drivande krafter så vore vi inte det vi är nu efter 42-års verksamhet. Heder till er alla!