Regulatorn

Det elektroniska medlemsbladet för Stockholms Ånglokssällskap

Maj 2022

Redaktörn har ordet

Hej igen och välkommen till Regulatorns majutskick,

Det är inte riktigt mitt i månaden ännu men vi släpper det här numret redan nu på grund av resan till Katrineholm lördagen den 14 maj, om nu någon skulle vila åka till Katrineholm och uppleva SÅS och KÅS Ångtågslördag. Nu har vädret visat sin rätta sida och värmen har börjat göra utetillvaron drägligare, i alla fall här i Stockholm. Det här innebär att det nu på SÅS börjar bli lite mer uteaktiviteter med yttre arbeten. Mycket har ju den senaste månaden kretsat kring dels Ångpendeln och nu kring resan till och i Katrineholm. När vi är åter i Västberga så kommer troligen vissa projekt att startas upp då det finns en del att ta tag i under sommarhalvåret, men det verkar inte bli någon trafik före september.

Skulle den nu vara så att ni inte vill ha medlemsbladet i er e-post en gång i månaden så kontaktar ni webbmastern på regulatorn@bahnhof.se så tar vi bort din e-postadress.

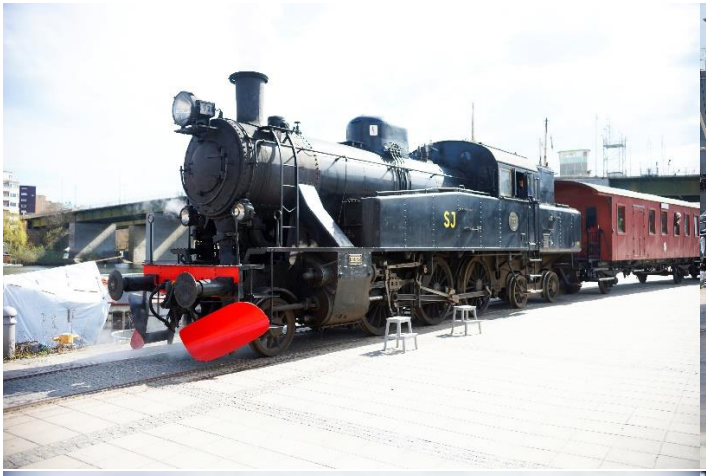
Ha en fin vår alla!

/Webbmaster Lasse Nelson

Vi har kört Ångpendeln igen



Lördag 23 och söndag den 24 april så provade vi på att åter köra Ångpendeln mellan Liljeholmen och Västberga, något som vi gjorde i september 2020 och som gav mersmak. Höstens resa blev överväldigande då det kom betydligt fler än vi hade anat och vi tvingades att även köra extraturer för att få med alla, men hur skulle den biten se ut i april? Anstormningen blev dock inte den samma som i september men ändå fullt godtagbart, kanske orsaken var att helgen bjöd på kyla och var lite blåsigt eller så hade höstens kulturtorka på grund av covid plötsligt gett folk något som var tillåtet att genomföra efter upphävandet av vissa restriktioner. När vi nu körde så fanns det inga restriktioner alls att ta hänsyn till och folk hade säkert en massa andra aktiviteter att gå på, som typ Kulturnatta som gick av stapeln samma helg. Vi får väl även se till folks övriga händelser på våren, som att rusta båten, öppna upp torpet, komma ut med veteranbilen och kanske börja renovera huset, mycket händer ju på våren när allt tar fart igen. Vi fyllde dock tåget flera gånger med nästan fulla vagnar och kassören jublade, men på söndagen fick vi ställa in turerna efter 12.00 på grund av att SL ville ha banan själv för leverans av nya T-banevagnar. Vi får summera vårens Ångpendel som en lyckad tillställning utan några händelser att rapportera, samtidigt så fick de aktiva i SÅS lite omväxling och belönade med att se fordonen rulla igen. Vi kommer nog att försöka köra Ångpendeln även denna höst och är väl beredda på att anstormningen inte kommer att bli riktigt lika stor som 2021, men att vi utan problem kommer att få gott om resenärer igen, för den här resan upplever våra resenärer som ”lagom”.










En liten bildkavalkad från Ångpendeln i april som visar lite av hela helgens körningar och man kan nästan se att det var lite kylslaget eftersom våren i Stockholm blev något försenad i år. Anders Nyman skötte spakarna i S1 1921 och hade en del flinka eldare under dagen, bland annat Johannes och Johnny. I biljettförsäljningen så var det lite kallt med bl.a David, Eva, Johan och Carl-Erik fick det att fungera trots kalla fingrar.




Foto: Lasse Nelson

Vi ska köra till och i Katrineholm!

Nu är det äntligen dags att åka ner till Katrineholm och KÅS för att köra där igen. Dels så vill vi ju samarbeta med vår systerförening KÅS, Katrineholms Ånglokssällskap, men samtidigt komma ner och köra de resor vi har utlovat Katrineholms Kommun att genomföra. Vi har ju ett avtal med kommunen, som äger stallet, om att visa upp oss och även köra trafik där. Fredagen den 13 maj på kvällen så kommer vi att köra ner vårat trafiktåg med S1 1921 som dragkraft, resan ner blir en transport som ”tjänstetåg” och har med sig enbart personal. Väl framme i Katrineholm så kommer tåget att växlas in mot stallet och personalen krypa till kojs. Lördagen kommer sedan att bjuda på en hel dag med ångtåg, så här marknadsför vi lördagen på vår hemsida:

- **Ångtågsresa Katrineholm** – Vingåker och åter. Från Katrineholms C så kommer vårat ångtåg att köra till Vingåker och tillbaka på stambanan. Ångtåget avgår från Katrineholms station klockan 09.43, anländer Vingåker 10.01, vänder åter 10.49 och är tillbaka i Katrineholm 11.02
- **Ångtågsåkning vid lokstallet.** Vid Katrineholms lokstall så kommer vi att köra korta turer i det vi kallar Ångpendeln, en resa i ångtåget under c:a 20 minuter. Resan sker i våra gamla trafikvagnar och det finns möjlighet att komma upp i loket och titta. Ångpendeln körs vid lokstallet mellan 12.00 och 15.30 med en tur vart 20:de minut.
- **Ångtågsresa mot Stockholm**. När vårat tåg åker från Katrineholm tillbaka till Stockholm så kan man åka med på en enkel resa från Katrineholms C till Gnesta eller Älvsjö. Tåget avgår från Katrineholms C 17.26, anländer Gnesta 18.41 och Älvsjö 20.12. **Observera** att det enbart går att åka i en riktning då tåget enbart körs från Katrineholm till Stockholm (avstigning endast i Gnesta och Älvsjö). SÅS kör ner trafiktåget som en transport utan resenärer på fredagskvällen 13 maj.
- **Besök i lokstallet.** KÅS kommer att hålla lokstallet öppet hela lördagen för ett besök. I stallet så kan ni se verksamheten men även besöka de lok som SÅS har uppställda i stallet och träffa de som arbetar i stallet som bland annat berättar hur även du kan bli medlem i verksamheten. Läs mer om KÅS här: Katrineholms Ånglokssällskap

Biljettpriser

Ångtåg Katrineholm – Flen och åter: Vuxen 200:-, Barn 7-12 år 100:-, Barn 0-6 år gratis

Ångpendeln vid lokstallet: Vuxen 100:-, Barn 7-12 år 50:-, barn 0-6 år gratis

Återresa Katrineholm – Gnesta: Vuxen 200:-, Barn 7-12 år 100:-, barn 0-6 år gratis

Återresa Katrineholm – Älvsjö: Vuxen 300:-. Barn 7-12 år 150:-, Barn 0-6 år gratis

Biljetter säljs på plats på perrongen i Katrineholm, Ångpendelns biljetter säljs vid lokstallet

Vykort och en del annat kommer att säljas i anslutning till resorna

Efter avslutad trafikdag så kommer vårat tåg att återvända till Västberga och ställas in på området igen.

Övriga resor i år, blir det fler?



I planen för i år så har styrelsen diskuterat en del kring hur och vart vi ska kunna köra efter sommaren. Ett av förslagen som ligger är att köra trafik mellan Liljeholmen och Södertälje Hamn i september med en tur per dag. Alternativt så körs ångpendeln ännu en gång eller kanske hinner vi med båda under hösten? Till Lucia så ska vi försöka köra vårat klassiska Luciaångtåg från Liljeholmen till Söndertälja Hamn och tillbaka, det här är en gammal tradition i SÅS som fått stå tillbaka några år på grund av covid. SÅS ekonomi är ju lite sliten efter några års stiltje på resefronten och vi behöver fylla på kassan, vilket görs bäst genom att köra trafik. Samtidigt är körningarna en morot för de aktiva, det är som en belöning för allt slit på kvällar och helger i Västberga och Katrineholm. Vi har ju nu inte ett överdrivet antal aktiva medlemmar, men ska vi locka in fler eller få tillbaka gamla aktiva, så måste moroten fram igen. Vi försöker just nu att se vad vi skulle kunna göra bättre för att få fler aktiva och kanske få ännu en generation att bli intresserade av att föra SÅS stafettpinne vidare in i framtiden. För hur man än vänder på det så har vi alltid trevligt när vi jobbar med fordonen, det gäller bara att få fler att upptäcka det. Vi har skrivit det här förut, men det är en rad att ta med sig hela tiden. En av SÅS grundare, Janne Ekeroth, sa alltid: *”-När vi jobbar har vi det kul, när vi kör är det fest!”* och lite så ska det vara, för allt arbete bygger ju i grunden på att vi vill visa upp en bit av Sveriges järnvägshistoria och de fordon som vi lyckats rädda under 48 verksamhetsår.

Hur går det med våra ”nya” diesellok?

De två lokomotorerna som vi köpte in står ju sedan en tid inne på området för att vi ska kunna bilda oss en uppfattning om vilken maskin vi ska satsa på och vilka reservdelar vi ska plocka från de andra innan de går till skrot. Alla tre loken, som hette Z64 under SJ-tiden, har sina olika krämpor och målsättningen är ju att få en fult fungerande lokomotor som ska sköta den mindre växlingen i Västberga, de större växlingarna gör vi ju med antingen T23 113 eller T21 98, men båda de maskinerna har ju lite problem och behöver genomgå lite arbete innan de är någorlunda friska igen och till dess så vill vi ha en Z64 som ersättning. T23 113 fungerar hyffsat, om det inte vore för en stor vattenläcka någonstans nedanför kylaren på en plats som inte går att nå utan att skruva isär lokets hela front. T21 98 i sin tur, har problem med en sprucken växellåda som behöver fixas till. Loket läcker en del olja från växellådan och oljetråget behöver plockas ner, men det är mycket ont om plats för att genomföra det. Sen har vi som sagt lite brist på aktiva som kan ta tag i lokens problem.



T21 98 och T23 113 växlar i Västberga

Ett nytt UPPROP!

Vi saknar ofta personal till våra resor!

Ett ständigt återkommande problem är att få ihop personal till resorna, vilka är livsnerven i SÅS reseverksamhet. Vi brukar kunna lösa problemet med personal i säkerhetstjänst som förare, eldare, ombordansvarig och växlare då det är ett måste för varje resa och utan dom så blir det ingen resa. Sen har vi all kringverksamhet som kräver sin personal. Vi har inga krav på att du som ny i reseverksamheten måste kunna en massa om tåg och hur det fungerar, vi lär dig och vi lär oss tillsammans. Oftast får man gå med någon som genomfört sin tjänst, vi kallar det så, tidigare och kan visa hur det fungerar. Vi utbildar även viss personal i vår egen regi, så att även du med mindre erfarenhet kan vara med på resorna.
Men vad är det nu för tjänster det handlar om och vad måste jag veta och kunna?

- **Konduktörer**. Uppgiften är att gå igenom tåget och klippa biljetter, inte så mycket för att vi ska hitta ”*plankare*”, utan mer för resenärernas hela upplevelsens i resan. Man klipper biljetter, svara på frågor och har det trevligt med våra resenärer. Naturligtvis så gör vi det här i tidsenlig uniform, vilken vi hjälper till att ordna om du inte har någon passande.
- **Biljettförsäljare**. När vi kör mer lokala resor utan förbokning så behöver vi sälja biljetter innan avgång. Idag så sker 95% av betalningen med Swish och 5% med kontanter. Man tar mot resenären och frågar om hur många biljetter den behöver och för vilken ålderskategori och därefter så gör man betalningen på enklaste sätt. Även vykortsförsäljning finns som uppgift i gruppen.
- **Plattformsvakter**. På varje plattformspar så tjänstgör en plattformsvakt. Uppgiften är för att resenärerna ska kunna uppehålla sig riskfritt ute på plattformarna under resan, vilket många vill göra. Man ser till att de inte gör sig illa och att de kan passera mellan vagnarna på bästa sätt, samtidigt är man behjälplig med på- och avstigning.
- **Stallpersonal**. Inför, under och efter varje resa så behövs det personal som främst tar hand om loken. Även vid vissa uppehåll så behöver loket smörjas, kanske få mer kol och vatten och ses över. Kan du inget om ånglok så är det bra att gå med någon annan stallpersonal och lära sig.
- **Kökspersonal**. Det här är nästa den viktigaste biten och den som det tyvärr behövs fler till. Ett lok fungerar inte utan kol och personalen fungerar dåligt utan mat. I vår köks- och personalvagn F5 så serveras personalen frukost och lunch samt ibland middagar. Det finns ett rejält kök och gott om sittplatser i vagnen. Köket servar även försäljningspersonalen som säljer fika och tilltugg på tåget.
- **Försäljningspersonal**. På våra längre resor så har vi en serveringsvagn som dras i mittgångarna mellan vagnarna och där man säljer kaffe, mackor, läst och lite annat. Hit behövs det alltid personal och att sköta den biten. Man får bra kontakt med resenärerna och gör resenärerna mätta.
- **Lok- och tågservice**. Ett gäng har alltid uppgiften att dels se till vår generatorvagn, vara behjälpliga i alla tjänster, hålla koll på vagnarna och få fram olja och verktyg vid behov.

All personal gör sin del under resorna och har vi tillräckligt många så flyter det här på bra och allt blir väldigt roligt. Är du intresserad av att bli en del av SÅS aktiva trafikpersonal och vill veta mer hur man gör, klär sig och hur allt fungerar, så ska du inte tveka att höra av dig. Sänd ett mail till regulatorn@bahnhof.se

Hur gick det till förr i SÅS?

Efter i år 48 år sedan vi startade så har det hänt en rad massa kul saker genom åren, dock väldigt sällan några större händelser. Många frågar t.ex. hur många gånger vi har spårat ur? Vi har varit ”*ur spår*” enbart vid tre kända tillfällen och endast en gång så har det hänt under en resa, fast i mycket låg fart. Vi hade ankommit till Handens station på väg mot Nynäshamn och började sakta tuffa vidare, men vi fick snabbt istället för den först visade signalen kör, en stoppsignal i utfartssignalen. Vi ringde till Tågexpeditionen (som det hette då) och fick veta att man av misstag sänt iväg vårat tåg i tron om att det var pendeltåget man sänt iväg och vi ombads att backa tillbaka. När vår långa boggivagn ÖKJ passerade över växeln så lyckades Tågexpeditionen lägga om växeln under vår vagn och en axel hoppade av. Vi fick tag på en massa ved vid en villa som vi skapade en backe upp tillbaka till spåren av och körde fram en bit tills axeln åter var på spåret. Allt slutade väl och vi kom både till Nynäshamn och tillbaka hem igen.

Samma vagn lyckades spåra ut på Slakthusområdet på liknande sätt under en växlingsmanöver då en av växlarna var i rätt dåligt skick, så att växeltungan inte slöt tätt. Även här var det snabbt och lätt att få tillbaka axeln på rätt plats. När vi flyttade från Slakthusområdet 1988 så skulle SL hjälpa oss att flytta några vagnar och lok, SL hade då sitt banförråd på Slakthusområdet. Nu valde man att växla in på sin mark via en växel med mycket skarp kurvradie, för skarp för att vårat ånglok SSnJ 7 som plötsligt började lyfta sitt ena löphjul högt upp från rälen. Det blev ett stopp mitt i gatan och SLs bärgningsgäng tillkallades, men efter en stund var hjulet nere och resan kunde fortsätta på ett annat spår. Efter en långresa så återkom vi sent i mörker till Västberga och skulle köra in tåget på plats i Västberga, E2 1242 gick först och drog in vagnarna. Grindarna var öppna, men växlaren hade i mörkret inte sett att våra spårspärrar var uppfällda. Spårspärrarna används för att stoppa rullande fordon från att rulla iväg herrelöst och gör så att fordonen stannar eller spårar ut, lite beroende på från vilket håll man kommer. E2 1242 kördes in i mörkret från det hållet där fordonen ska stoppas och valde att kliva över spårspärren med ett brak då den främre löpaxeln klev över. Det blev inga skador och spårspärren fälldes ner så att växlingen kunde fortsätta, men smällen fick alla trötta SÅS:are att vakna upp och det enda som gjordes var att skriva en avvikelserapport och ändra lite i reglementet så det inte skulle hända igen.

Den enda lite större urspårningen som SÅS delvis varit inblandad i är när SMOK, Svenska Motorvagnsklubben, skulle köra ett rälsbusståg på banan mellan Älvsjö och Liljeholmen i en utfärdresa på Stockholms industrispår. Straxt innan Nybodatunneln så låg en stor betongbit mitt i spåret som inte kunde passera under den låga motorvagnen utan som istället lyfte den och satte hela boggin på sidan av spåret. I samband med det här så sprack dieseltanken och Brandkåren tillkallades för sanering. Som tur var så fanns SÅS personal på plats i Västberga och kunde snabbt med en inlånad hjullastare, transportera ner två ispårningsskenor, så kallade ”ankfötter” till urspårningen och med hjälp av dom och drag från hjullasteran så kom boggin åter på spåret. Tanken hade dock klarat sig ganska väl och pluggades med träkilar innan fortsatt resa, men som sagt; det var inte SÅS som spårade ur den gången.
Vi har rätt bra koll på våra fordon och spåren vi kör på för att vi ska hålla oss på rätt plats när vi kör, vilket statistiken väl visar för de gångna 48 åren. Om olyckan skulle vara framme så har vi oftast med oss både ”ankfötter”, domkrafter och pallningsvirke och är beredda om det skulle hända något. Men på grund av den goda beredskapen så kommer det troligen aldrig att hända igen.
Vill du läsa mer om saker som hänt i SÅS genom åren? Vi har en flik på hemsidan där det finns en hel del roliga historier som kan vara värt att läsa. Titta under fliken ”Tillbakablickar” så hittar du just nu tio delar och som ständigt fylls på https://anglok.com/tillbakablickar/

Kommande arbeten i Västberga

Vi går som sagt snart till sommaruppehållet då det finns möjlighet att göra en del yttre arbeten på våra fordon. Det finns en massa tankar om vad vi skulle behöva göra och några kring vad vi måste göra, så här en liten lista på vad som kan bli aktuellt.

- **”Gröna vagnen” SJ EBC0$_3$ 8116.** Den här vagnen har ju påbörjat sin resa till att bli SÅS nya trafikvagn. Den ena boggin är renoverad och den andra står nu på tur, att ha fungerande boggier är ju en förutsättning för att kunna flytta vagnen. Insidan har ju påbörjats, men får fortsätta i vinter då vi kan sätta in värme och ljus. I sommar finns ju även planen att byta vagnens takbeklädnad och lägga på en ny. SÅS har fått rullar med rätt takbeklänad men innan man kan börja montera dess så måste det resas en byggnadsställning och den metallist som håller takbeklädnaden måste skruvas bort. Att få henne på rull och byta takbeklädnad gör ju att de stora jobben är klara och vi kan sätta siktet på utsidan som ska skrapas och målas samt inredningen. Vagnens buffertar ska även bytas till en mindre modern typ.
- **3 x Z64.** Under sommaren så måste vi få liv i den Z64 vi ska satsa på och som då blir vårt nästa växlingslok. Dels så behöver vi får mer plats på området men även få iväg de två andra till Lantz Metall för skrotning nu när skrotpriserna är höga. Första steget blir att starta upp Z64 MLJ 13 som verkar vara den vi ska satsa på, men i en gammal felrapport beskrivs den som orkeslös och ryker svart, vilket vi måste ta reda på varför. Vi kommer att spara motorn från Z64 MLJ 14 som inte har varit startad på många år och har den som alternativ. På Z64 349 och Z64 MLJ 14 så ska alla vätskor tappas ur, det vill säga växellådsoljor, motoroljor, diesel och kylvatten, detta för att man på skroten inte vill ha dessa i, liksom lokens samtliga fönster. Sen så ska det plockas reservdelar, vilka har vi ännu inte listat.
- **S1 1921.** Loket skulle behöva en yttre uppsnyggning med ny färg. Det här är dock inte något som prioriteras av de få aktiva utan kräver en ny grupp som kan ta tag i den biten. Det är stora ytor men efter en rejäl högtryckstvättning, lite skrapning, nålhackning och slipning, så går det ganska fort att måla upp loket. Vi har ju skaffat en betydligt bättre kompressor som tillåter nålhackning av fordonen och vi har en nålhacka, så det är ett alternativ och man kan i så fall ta en bit i taget. Är du intresserad av att starta upp en grupp för ändamålet så är du/ni välkomna.
- **T23 113.** Vi brottas ju med en större kylvattenläcka på loket och vi skulle behöva demontera fronten för att komma åt att reparera kylaren. Det här är ett rätt stort jobb men som skulle göra det lättare att använda loket till både växling och kanske lite längre sträckor. Det här har en rätt hög prioritering, men får vi liv i en Z64 så kan vi ställa T23 113 en tid och påbörja reparationerna.
- **Små snabba saker.** Det finns en hel rad av mindre och snabbare arbetsuppgifter för de som vill göra något enklare. Vi behöver t.ex. slipa och måla lite på våra trafikvagnar, vi skulle behöva gå igenom och rensa ut ur vårat arkiv, personalvagnarna och övernattningen skulle behöva en rejäl genomgång och uppsnyggning, vår gamla verkstadsvagn DF$_5$ 2877 skulle behöva tömmas då den ska skrotas och delar från den ska skruvas loss och återanvändas. Det återstår lite röjning av området som vi borde passa på att utföra innan det blir snö.

Tanken är att få lite ordning på allt och komma ikapp på sådant som fått stå tillbaka på grund av tidsbrist. Vi måste helt enkelt få fler aktiva som tillsammans arbetar med mer än bara nödvändigt underhåll och vi har pratat lite lätt om att kalla till ett möte för de som kan tänkas bli aktiva eller återkomma som aktiv. Är du intresserad av att bli aktiv så kan du antingen dyka upp en tisdagskväll i Västberga eller höra av dig med ett mail till regulatorn@bahnhof.se så hör vi av oss.

Lite ur fotoalbumen



Diesellok på rad i Västberga på spår 1: T23 113, Z64 MLJ 14, Z64 MLJ 13, T21 98, Z64 349, dock saknas vårat sjätte diesellok V3 52, som vi har uppställd i Katrineholms lokstall och som sköts om ömt av KÅS. Vi ska väl bara klargöra att T21, T23 och V3 räknas som riktiga diesellok och de tre Z64 som lokomotorer då de har under 300 hk och då inte krävde samma stora utbildning som för de större loken. Lokomotorer användes oftast vid lättare lokal växling inom t.ex. ett litet bangårdsområde eller vid någon mindre industribanan. De större loken användes övervägande för tyngre växling men även växling mellan olika stationer och bangårdar, så de kunde oftast köras även på linjen. Kuriöst kring T23-loken kan nämnas att de levererades till SJ som smalspåriga lok med 891mm spårvidd och var då gröna och hade littera TP, men när smalspårsnätet försvann så byggdes de flesta om till normalspår på huvudverkstan i Örebro i mitten av 1960-talet. Vårat T23 lok hette från början Tp 3504 och var lång tid stationerat i Växjö. Loket hamnade efter ombyggnaden i Stockholm och kom att bli ett av loken som drog den s.k. ”Silverpilen” från Västberga, Södra Station och Östra Station till förbränningsanläggningen ute i Lövsta, innan järnvägen lades ner 1970. Loket gick därefter på växling i Stockholm och fick en breddad hytt på 70-talet.





Lite personalbilder från Ångpendeln



Johhny Wiik, Christer Thor, Johan Berg, Roland Johansson,
Lennart Nilsson, Stanislaw Szymczak i olika positioner under trafikhelgen

Stockholms Ånglokssällskap *Org 80 20 16-8129*
Vretensborgsvägen 13B *Pg 83 53 68-2*
126 30 Hägersten *Tfn 079 340 5341*
www.anglok.com *E-post roland.jonsson45@gmail.com*

Styrelsen 2021-22

Ordförande	*Håkan Edeslätt*	*h.edeslaett@outlook.com*	
Vice Ordförande	*David Rolleberg*	*david.rolleberg@gmail.com*	
Kassör	*Lasse Zethraeus*	*lasse.zethraeus@telia.com*	
Sekreterare	*Roland Jonsson*	*roland.jonsson45@gmail.com*	
Ledamot	*Klas Kindberg*	*57klaba@gmail.com*	*Fordonsansvarig*
Ledamot	*Lennart Nilsson*	*lokflennart@gmail.com*	*Säkerhetsansvarig*
Ledamot	*Ulf Larsson*	*uffe-larsson@bredband.net*	*Ansv Katrineholm*
Ledamot	*Carl-Erik Olsson*	*carlerik1921@gmail.com*	*Medlemsreistrator/arkiv*
Ledamot	*Lars Beijer*	*beijer.lars@gmail.com*	*Trafikansvarig*
Webbmaster	*Lasse Nelson*	*regulatorn@bahnhof.se*	*Redaktör*

Nästa nummer av Regulatorn förväntas komma ut omkring mitten av juni månad
Ha en fin sommar!