

Men nu: Godevagnenostalgiker och miniatyrjärnvägare, glädjens! En firma, Camden Miniature Steam Services, 13 High Street, Rode, nr Bath, BA3 6NZ Somerset, England, har lanserat en byggsats i skala 1:8 med tillhörande ritning till ovanstående klassiker. Byggsatsen innehåller obearbetade hjul, dragkrokar, bufferthylsor, lösningskurna, lösgafflar och s k V-järn mm, dock ej trävirke för vagnskorgen. Och det var denna lilla nyhet som föranledde hela den ovanstående betraktelsen.

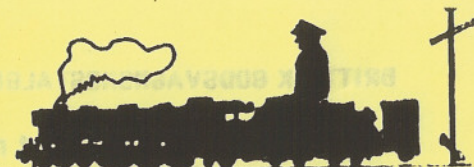
Anders Hässler.

Då det i skrivandets stund är oklart med "kiosk-entreprenör" inför Medlemmarnas Dag så bör Du ta med kaffekorg. Inför Ångdagarna hoppas vi på att allt fungerar som vanligt.

VÄLKOMNA till Sandlid under jubileumsåret 1990.

STYRELSEN

BMÅS



NYTT

2/90

Tidning av och om
BORÅS MINIATYRÅNGLOKSÄLLSKAP

Bäste BMÅS-are

Tiden rusar och om dryga månaden har vi vår första träff för året. Lördagen den 26 maj firar vi Medlemmarnas dag. "Påeldning" under förmiddagen och vid 11 - 12 tiden beräknas första tåg ut.

Du som har betalt årsavgiften får här Dina medlemskort för 1990 och Du som inte betalt får en påminnelse att så göra.

Föreningen försäljer hjulaxlar för vagnsbygge mm för 250 kr/st, mycket hög kvalitet till detta pris, samt spår-längder om 5 meter för 250 kr/st. Kontakt Bengt/Nisse på telefon 033-113914. Vidare har vi både märken och dekal som vi säljer vid körtillfällena.

Årsmötet den 17 februari samlade nästan 40 medlemmar. Styrelsen fick förtroendet att fortsätta ett år till! Utöver vanliga förhandlingar förelåg en motion som mynnade i att bilda en kommitté som skall svara för firandet av föreningens 10 år. Det kommer att ske vid Ångdagarna 4 och 5 augusti och med någon slags fest lördag kväll.

Men som vanligt före allt skoj: ARBETE!! Fram till den 26 maj pågår arbete med förbättringar och underhåll och DU som vet med Dig att Du kan och bör ta ett tag vid järnvägen har bara att dyka upp de närmaste veckosluten. Alltid finns det nån som kan visa på olika uppgifter.

För att öka säkerheten vid vår anläggning har styrelsen beslutat att varje ånglok som framföres på banan skall förete godkännandeintyg. Sådant intyg kommer att utfärdas av styrelsen utsedd besiktningsman efter utförd besiktning och test. Du som bygger eller köper lok ta reda på av oss vad som gäller på BMÅS och Sandlid.

BRITISK GODSVAGNSNOSTALGI

Bortsett från dess förekomst på museijärnvägarna torde den numera vara helt utdöd, den gamla klassiska korta godsvagnen, som tidigare fanns i oräkneligt antal över hela Storbritannien. Praktisk och mångsidig funktionalism kännetecknade dess yttre från tidernas början, och även om utvecklingen så småningom gick ifrån den ursprungliga designen, så kom vagnarna lika fullt att tillverkas efter praktiskt taget samma riktlinjer ända fram till 1950-talet, trots att de då, internationellt sett, varit gammalmodiga under lång tid.

Vid tiden före järnvägsförstatligandet hade givetvis varje förvaltning sin egen vagnpark. Godsvagnar som befann sig utanför det egna distriktet skulle återsändas inom en viss tid efter lossning, annars utkrävdes en straffavgift. Därvid fick en återgående vagn lastas endast om det fanns last till eller på väg mot hemdistriktet, och denna bestämmelse medförde en omfattande tomdragning av godsvagnar kors och tvärs över hela landet.

År 1923 träffades en överenskommelse mellan de största järnvägsbolagen, innefattande bl a ett bolagen gemensamt svarade för användande och underhåll av varandras godsvagnar, och att restriktionerna för returlast avskaffades. I och med detta kunde det genomsnittliga förhållandet mellan lastade/olastade vagnar i tågen nedbringas från 10/6 till 10/3. För att få ett konkret begrepp om dessa siffror kan nämnas, att före överenskommelsen uppskattades antalet tomdragna godsvagnar till tre miljoner årligen! Samtidigt enades bolagen om en gemensam första standard för nytillverkning av öppna och täckta godsvagnar. Därvid fastslogs lastförmågan 12 ton, längden 17' 6" (5,25 m), bredden 8' 6" (2,55 m) och hjulbasen 9' (2,7 m). Vagnarna från tiden före standardiseringen var emellertid seglivade och hängde med långt in på femtiotalet med ramverk av träbalkar, kortare längd och hjulbas samt mindre bärighet.

Godstågen kunde indelas i två kategorier: med eller utan genomgående broms. Vagnar för tåg med genomgående broms var försedda med endera en sorts spännbara koppellänkar, s k instanters, eller med skruvkoppel; de senare för sådana vagnar som var tillåtna för godsexpress-tåg eller passagerartåg.

Men det är de övriga godsvagnarna, alltså de utan genomgående broms,

som har fascinerat mig genom åren, bl a för att de trots sin otidsenlighet ändå hade förmågan att kunna överleva en god bit in på 1970-talet. De hade koppel av tre vahliga kedjelänkar och kopplen söknade följaktligen möjlighet att kunna dras samman. Det medförde att all igångsättning och alla hastighetsändringar måste ske varsamt, annars blev det ryck i tåget och då kunde det hända att koppel slats av. Tåg med fler än hundra sådana vagnar förekom och krävde stor skicklighet att manövrera, med ett släck av alla lösa koppel att beröra. Sist i tåget hängde en berästad bromsvagn på upp till 25 tons vikt; där i tjänstgjorde en bromsare, som med sin handbroms skulle hjälpa föraren att bromsa tåget. Detta utgjorde hela den normala bromskraften. Vid kraftiga medlut, där lokets och bromsvagnens förmåga inte skulle räcka till, stannade man tåget på krönet varvid eldaren och bromsaren gick av sina respektive fordon. Promenerande utefter tåget satte de till det antal hävstångsbromsar (parkeringsbromsar) hos de enskilda godsvagnarna som ansågs tillräckligt. Därefter kunde man anträda färden hedför. Väl nere stannade tåget på nytt, eldaren och bromsaren klev av igen och lossade de bromsar de tidigare satt till, varefter resan fortsatte. En tidsödande metod!

De gamla korta vagnarna och deras hantering kom med tiden att ge British Rail's godstrafik en alltmer otidsenlig framtoning. Många godstågsånglok var konstruerade för en ekonomisk sth runt 50 km/h, och de var i vissa fall nästan lika seglivade som vagnparken. När ångdriften upphörde runt mitten av sextiotalet försökte man öka tåghastigheten med hjälp av modernare diesellok. Detta resulterade i en förfärlig urspåringsstatistik som sträckte sig över flera år, med en topp av 383 godstågsurspåringar år 1969. De flesta var orsakade just av de gamla korta vagnarna som inte tålde den nya tidens högre tempo. Detta nödgades man konstatera efter mängder av mer eller mindre "oförklarliga" urspåringar, t o m på raksträckor med gott spårsläge.

Och nu är de alltså borta, vilket naturligtvis var en nationalekonomisk nödvändighet för Storbritannien, vår järnvägs-kulturs vägg. Dagens godstransporter är effektiva och rationella. Med nostalgi minns jag hur jag upplevde växlingen på brittiska bangårdar vid 50-talets början som smått exotisk: växlingspersonalen hanterade de lösa koppellänkarna med särskilda pålar - växling med släcka koppel var antagligen farligare än med skruvkoppel, och man gjorde nog klokt i att inte gå in mellan vagnarna i onödan. Rekylar i dragkroks- och buffertfjädrar fick långa tågsätt att studsa fram och tillbaka i sållsamt fascinerande vågrörelser, långt efter det att loket hade stannat. Ljudupplevelserna var anslående med mycket skrämmel av länkar och kläng av buffertar som stötte ihop.