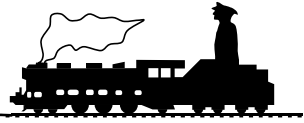


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Lördagen den 21 februari 1998 klockan 11:00 håller Borås Miniaturångloks-sällskap årsmöte i Vävarsalen, Kulturhuset på Sturegatan i Borås.

Årsmötesförhandlingar i enlighet med bifogade förslag till dagordning.

I de fall medlem önskar ställa motion till årsmötet vore styrelsen tacksam om vederbörande torde inlämna densamma senast söndagen den 8 februari, så att vi har någon möjlighet att förbereda frågan om så skulle behövas.

Efter förhandlingarna tar vi en kaffepaus i Röda Rummet och fortsätter sedan att diskutera om behov föreligger.

Verksamhetsberättelse

Årsmötet i Borås Kulturhus den 22 februari 1997, var tämligen välbesökt med strax under trettio medlemmar.

Styrelsen fick efter konstituerande möte följande sammansättning:

<i>ordförande</i>	Staffan Persson	<i>vice ordförande</i>	Karl-Gustav Ryberg
<i>sekreterare</i>	Göran Rosén	<i>kassör</i>	Gunnar Lindberg
<i>klubbmästare</i>	Ann-Christine Tropp	<i>suppleanter</i>	Bengt Andersson, Jan Bragé

Styrelsen har under verksamhetsåret hållit fyra protokollförda sammanträden.

Medlemsbladet BMÅS–NYTT har utkommit med fyra nummer.

Sällskapets arbetsdagar om våren var tyvärr som vanligt mycket klena besökta.

Dubbelspåret från Sandlid C upp till Rustansberg och tunneln har blivit omlagt med bockning av räler och omspikning på nya slipers samt en höjning av spårläget. Makadamisering har skett i riklig mängd.

Medlemmarnas dag avhölls i vanlig ordning i slutet av maj månad och var välbesökt av både medlemmar och övriga. Våra trafikdagar har också blivit välbesökta och avslutar våra huvuddagar vad gäller besökande.

...forts från sid 1

Under sommaren gjorde ett antal BMÅS-entusiaster ett uppskattat besök på den danska banan vid Hedehusene, medförande lokomotiven BR class 08 samt Black Five.

Ångdagarna förlöpte på sedvanligt sätt med tät tågtrafik samt den mycket uppskattade utställningen av tekniska modeller enligt tidigare år. En dansk kontingent återgäldade vårt tidigare danmarksbesök. Som vanligt serverades mat till alla medarbetare under dagarna.

Efter körsäsongen tog de gamla vanliga entusiasterna itu med höststädning. Ett krävande arbete vi även detta år gärna skulle ha velat dela med övriga medlemmar.

Slaggraven har byggts om och är nu förlängd så att man kan passera bakom stoppbocken från ena sidan av spåret till den andra. Nya tryckluftsledningar har dragits direkt till graven.

Under året har styrelsen beslutat invälja åtta nya medlemmar

Eftersom verksamheten nu är tillända och regnet, stormen, kylan eller snön förhindrar all verksamhet, förutom i den egna verkstaden, ber styrelsen att få tacka alla medlemmar för det gångna året och hoppas på ett Gott Nytt arbetsår 1998.

Förslag till dagordning.

1. Mötets öppnande.
2. Godkännande av dagordningen.
3. Val av ordförande för mötet.
4. Val av sekreterare för mötet.
5. Val av två rösträknare.
6. Fråga om mötets behöriga utlysande.
7. Styrelsens årsberättelse.
8. Balansräkning.
9. Revisorernas berättelse.
10. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
11. Budget för 1998.
12. Medlemsavgift för 1999.
13. Val av ordförande för föreningen under arbetsåret 1998.
14. Val av två ordinarie ledamöter under 1998 — 1999.
15. Val av två suppleanter under 1998.
16. Val av två revisorer under 1998.
17. Val av två personer att utgöra valberedning under 1998.
18. Inkomna motioner.
19. Styrelsens propositioner.
20. Medlemmarnas Dag 1998
21. Ångdagar 1998
22. Nya medlemmar.
23. Övriga frågor.
24. Mötets avslutande.

Förslag: 23 maj.

Förslag: 1 — 2 augusti.

SÅ VAR DET ÅR 1998

Vi står nu inför ett nytt verksamhetsår och vi hoppas väl alla att det skall bli en fröjdesam säsong för BMAS och alla i kolgården arbetande systrar och bröder.

Jag vet att de verkligen aktiva i sällskapet inte är så många som vi i styrelsen hade önskat, men det är väl inget som går att göra något åt — eller hur — *jovisst går det om vi alla bjuder till?*

Har DU något kreativt förslag om hur intresset för BMAS verksamhet kan ökas bland medlemmarna vore det fint att få höra hur just DU tänkt dig — hör av dig!!!

Har DU något som DU tycker att styrelsen (eller enstaka styrelsemedlem) gör helt fel — tala med oss i styrelsen öppet och klart innan ämnet blir infekterat — låt det inte gå ryktesvägen, vi är faktiskt öppna för kritik och det är ju en gång så att styrelsen skall agera på medlemmarnas idéer.

Tidigare framförda önskemål om att få reda på medlemmarnas önskemål angående verksamheten inom BMAS, resulterade tyvärr inte i någon överväldigande respons. Allmänna möten vid Medlemmarnas dag eller Ångdagarna kanske kunde vara välgörande som rådgivande diskussion, men tyvärr där var styrelsen i majoritet och övriga medlemmar i minoritet och då blir det inte mycket diskuterat. Man kan ju förstås tro att alla är nöjda, glada och överens om allting, men det känns som om inte alla får sagt vad de egentligen vill säga till sällskapets bästa och det är inte bra.

Angående de olika styrelsebesluten vill jag meddela att samtliga styrelsemötesprotokoll finns tillgängliga i klubbhuset för alla och envar att läsa och att de viktigaste besluten dessutom publiceras i BMAS-NYTT. För övrigt går det att få kopior från mig.

När vi nu går mot ett nytt årsmöte har jag suttit ytterligare en tvåårsperiod och som vanligt ställer jag min plats till förfogande om mötet finner att de önskar en annan styrelseledamot — men jag ställer naturligtvis upp, om sällskapet tror att jag kan utföra min uppgift tillfullo.

Framtiden för BMAS ligger i att vi får in nya yngre medlemmar som tycker det är roligt att få komma till oss och delta i den löpande verksamheten. Utan personaltillskott (verksamma medlemmar) kommer BMAS till slut att bestå av en allt mindre samling äldre gubbar (jag är väl själv snart där) med ett enda intresse. Låt oss därför vara öppna för nya åsikter och välkomna yngre verksamma medlemmar. Vi måste också se till att ta väl hand om dem och inte skrämma iväg dem med inskränkta åsikter om vår egen förträfflighet.

Alla kan inte ge sig i kast med att bygga förträffliga ånglok som första projekt, utan kanske behöver börja med enklare motorlok för att få uppleva glädjen i att framföra en egen konstruktion — på spåren och i trevlig gemenskap.

EN KORT HISTORIK ÖVER FÖREBILDEN TILL BMÅS SVARTA LÅDVAGNAR LITTERA Ibr / Eamo

Två belgiska verkstäder tillverkade lådboggievagnar efter beställning från Kina. Vagnarna kunde ej levereras på grund av att Japan invaderade Kina och därför kunde Trafikaktiebolaget Göteborg – Dalarne – Gävle Järnvägar (GDG) år 1939 köpa 80 stycken av dessa kinesiska vagnar. År 1940 köpte SJ 150 st och GDG ytterligare 34 st.

Under kriget användes vagnarna bland annat för vedtransporter och hade en påbyggnad av trä för att bättre utnyttja vagnarnas bärighet. Efter kriget började glidlagren bytas ut mot rullager och år 1948 köpte GDG ytterligare 75 st vagnar.

I huvudsak har vagnarna sedan används för kokstransporter från olika hamnar till Domnarvets järnverk. Sista tjänstgöringen var transport av koks från Luleå till Domnarvet. I detta sammanhang byttes bromssystemet ut mot ett kraftigare och största tillåtna hastigheten höjdes från 70 till 90 km/t.

Vagnarna brukade kallas ”Kinesvagnar” och hade tidigare litteran Ibr, där *I* betydde lådvagn med minst 60 cm höga sidor, *b* betydde 4-axlig och *r* betydde stor rymd (större i förhållande till tidigare vagnar).

Under åren 1968 — 1971 internationaliserades litterabeteckningen och vagntypen fick litteran Eamo. Nu tror jag att det endast finns två vagnar kvar. och de är i järvägsmuseums ägo.

Vad som främst skiljer BMÅS vagnar från originalen är att de senare har sidoluckor och bromsarplattform.

Källa: *Lok och vagnar vid Sveriges Järnvägmuseum*
Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1992

Vänligen Kalle

...forts från sid 3

Därför finner jag det angeläget att i BMÅS-NYTT fortsätta att publicera de tekniska artiklar, som Kalle Karlsson med flera, så välvilligt har påbörjat och jag ser fram emot många flera bidrag. Kunskapen finns bland medlemmarna — bjud oss andra på den.

Ett sällskap som vårt består av en samling individualister, som för att överleva inom Live Steam, arbetar i en gemenskap över individuella gränser. Låt oss därför gemensamt fortsätta att utveckla BMÅS till den allra bästa ideella hobbyföreningen i vårt land.

Göran Rosén

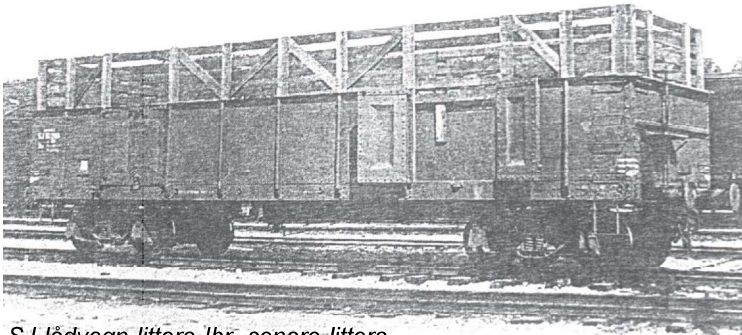
SVENSKARE FORDON

Boende långt ifrån Borås och som besökare av Er fina miniatyrjärnvägsanläggning, utan att egentligen göra någon nytta där, ska jag kanske inte lägga min näsa i blöt. men skulle inte vissa av Edra fordon kunna få ett svenskt utseende?

Jag tänker då närmast på de fyra lådvagnarna av plåt. Varför ska vagnarna vara svarta och varför är märkningen i fel ände?

Jag utesluter inte att verklighetens vagnar kunde ha varit svarta någon tid, men den generation som de flesta av oss tillhör minns dessa lådvagnar som rödbruna (i den mån man kunde se någon färg under rost och lort). Ska BMÅS lådvagnar föreställa museivagnar eller borde de inte ha den färg och utseende som gör att de ser mer verklighetstroga ut?

För att ytterligare förhöja realismen på ett enkelt sätt, kan man sätta på kopplarthantag (under buffertarna) och upphängningskrokar för koppel.



SJ lådvagn littera lbr, senare littera

Även så skulle man kunna sätta på fotsteg av plattjärn i alla hörn och horisontellt monterade handtag både på långsidorna och gavlarna. Vidare kan man sätta dit "stegpinningar" på högra änden av långsidorna (se ritning).

Däremot tror jag inte att bromsplattformen och luckorna skulle förhöja vagnarnas utseende så mycket att det vore värt besväret att sätta dit dem.

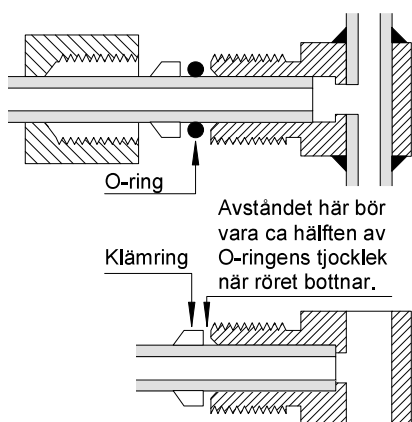
Vänligen Kalle

(Bilden hämtad ur Lok och Vagnar vid Sveriges Järnvägmuseum 1992)

RÖRNIPPELANSLUTNING

Över ”internätet” har jag hittat följande nippelkonstruktion som verkar intressant. Det är en trevlig man vid namn Ronald Thibault, i North Augusta, SC, USA, som har vänligheten att låta oss visa denna, med sedvanliga förmaningar om © (copyright). Här följer en liten översättning av hans artikel.

Det vanligaste sättet att ansluta ett kopparrör till en fattning är att man använder sig av klämfattning. Detta fungerar alldeles utmärkt för permanenta anslutningar, men om man allt som oftast behöver lossa och åter sammanfoga, eller kanske behöver en liten flexibilitet i rörkopplingen, får man snart problem. Upprepade monteringar och demonteringar gör att klämmringen snart nog får skador på tätningsytorna och nippelmuttern fordrar allt högre åtdragningsmoment för att tätta. Detta leder så småningom till att röret klämmas ihop och arean minskar. Viss vridning av röret sker också vilket kan orsaka dålig passform varvid ytterligare rörböckning måste ske efter fastskruvning vilket inte är önskvärt. Flexibiliteten i en sådan infästning är noll med ökad påkänning på grund av värmen.



Avståndet här bör vara ca hälften av O-ringens tjocklek när röret bottnar.

Man kan naturligtvis löda fast klämmringen på röret och tätta med Teflon-tape, men denna ”rörmokartejp” bör inte användas för lives-team, eftersom små bitar av tapen kan skäras loss vid åtdragningen och hamna inne i rör-systemet, vilket ju (som man säger i norrland) är obra. Denna konstruktion fungerar i alla lägen och ger en helt tät förbindelse och det räcker att dra åt med fingrarna.

Klämmringen, som har en flat sida mot O-ringen och en konisk mot muttern, löds fast på kopparröret så att avståndet till nippeln blir ca halva O-ringens tjocklek, när röret väl bottnar.

O-ringen skall ha en något mindre innerdiameter än kopparrörets ytterdito samt vara något lite mindre än mutterns innerdiameter.

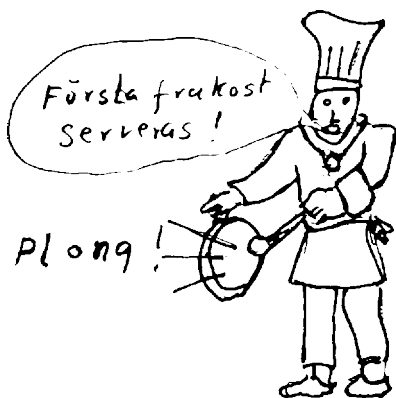
För att erhålla ytterligare flexibilitet i röranslutningen kan man fästa klämmringen närmare kopparrörets ände och således inte låta detta bottna i nippeln. Här bör man emellertid använda någon slags låsning för att förhindra att muttern skruvas av genom rörelser i förbindelsen.

Konstruktionen har visat sig vara helt fri från läckage trots tryck på över 200 psi. För anslutningar där temperaturen är hög (ånga) bör man använda speciellt temperaturtåliga O-ringar.

Copyright © 1997, Ron Thibault genom GR

KOPPLA DIT RESTAURANGVAGNAR I TÅGEN!

Undertecknad föreslår härmed att bestyrelsen för Sandlidsbanan kopplar in restaurangvagnar åtminstone i de fjärrgående tågen. För uttråkade resenärer skulle det kännas skönt att få koppla av en stund och njuta av en god måltid under resans gång. Dessutom skulle restaurangvagnar i tågen höja statusen på Sandlidsbanans tåg så till den milda grad att folk skulle vallfärda både från när och fjärran, enbart för att avnjuta en god middag i någon av tågens restaurangvagn.



Jag har även förslag på restaurangvagnspersonal. Det är Gunnar Lindberg som jag varmt vill rekommendera. Förutom att han är en god matlagare är han skicklig på att hantera både koppar och fat sedan den tid han var mässkalle på steamern Burgundia av Göteborg, som på Nordsjön i sydvästliga stormar inte krängde alltför obetydligt för att ge tillräcklig träning i att klara porslinet på Sandlidsbanans krängande tåg medan de slingrar sig fram mellan stock och sten.

En matglad resenär

HÄNG PÅ EN POSTFINKA I TÅGEN!

Som boende och verksam i Sandlid är det praktiskt taget omöjligt att skicka brev till exempelvis Rustansberg — där det finns flera för affärsverksamheten mycket viktiga personer. Man kan för exempel behöva:

- Skriva till prästen och anmäla faderskap till stinsens dotter.
- Skicka offert till Patron med erbjudande om leverans av hotellpottor.
- Skicka till inspektorn på Rustansbergs ångsåg en beställning på en vagnslast brädor till emballagelådor.
- Skicka friarbrev till Disponentens dotter.
(hon som är hemkommen från Amerika).
- Skicka till stinsen på Rustansbergs station ett erbjudande om att få köpa tjuvskjuten älg (som han, med provision, säljer vidare till Tur.- o Jvgshotellet).

Exemplen ovan visar på behovet och insättandet av en postfinka i tågen skulle underlätta affärsverksamheten i regionen så betydligt, att järnvägens frakter skulle öka i form av sågade trävaror, pottransporter, livsmedel (till Turist- o Järnvägshotellet), friarresor mm.

Sätt därför in en postfinka i tågen!

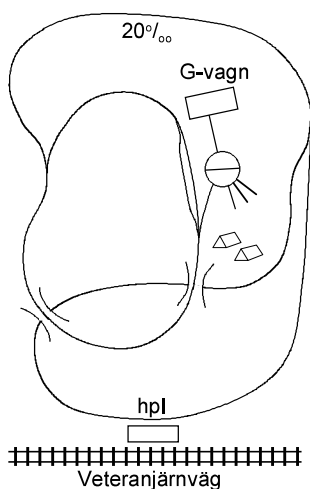
Pottsvarvarn

BESÖK I ETT GRANNLAND.

Vid fikapauserna har det ofta pratats om att det skulle vara intressant att besöka någon annan livesteam-bana för att se hur andra har det. Vi har haft besök från Brandhøjbanan så ett besök där vore på sin plats.

För att få reda på när det är körning på banan och få en vägbeskrivning ringde jag till våra danska vänner. Efter två misslyckade försök, där det var telefonsvarare med danskt meddelande som för mig var helt oförståeligt, fick jag napp. Det var ModelDampKlubbens sekreterare Morten Nørgaard. Den 27 juli, en söndag, var det kördag och han lovade att skicka vägbeskrivning till banan. När resdagen närmade sig var vi några stycken som bestämt oss för att åka. Lasse och Gunnar skulle åka tillsammans i en bil och ta med sig kylvagnen. Bengt och Nisse bestämde sig för att ta med sig Black Five. Jag själv och Pär lastade in klubbens 08 "Elförsten" i bilen samt Gunnars åkvagn, sådär 200 kg järnvägsmaterial i min lilla Peugeot.

Efter att varit hemma Ytterby och lastat i kampingutrustning med mera, var Pär och jag på väg mot Hedehusene och Brandhøjbanan. Klockan sju på lördagsmorgonen sammanstrålar vi med Lasse och Gunnar vid Varbergsrasta som överenskommet. Några mils bilfärd och färjeöverfart så var det dax att göra matinköp i Helsingör. Det inköpets bland annat salami, kartofelsalat (dansk potatissallad), karé och *några* öl.



Lasse och Gunnar tog tåten och färden ställdes mot Hedehusene, Gunnar var visst kartläsare. När vi nådde Köpenhamn mötes vi av ett riktigt skyfall, vattnet var decimeterdjupt på vägen så farten fick dras ner till blygsamma tjugo kilometer per timma. Det var som att köra i gula floden. Som tur var upphörde regnet snart och efter några extra omkrokar nådde vi resmålet. Det visade sig att Gunnar hade haft kartan upp och ner.

Vid utfartsväxeln från huvudstationen slog vi upp tälten, som försågs med var sin svensk flagga. När vi som bäst höll på med att sätta upp tälten kom Erik Kammeyer traskandes, en av de aktiva i föreningen. Han visade oss runt, vi fick nyckeln till klubblokalen, en G-vagn i fullskala, vilken fungerade som både förråd och fikautrymme. När urlastningen av järnvägsmaterielen var klar tog vi en tur runt banan.

Den var uppbyggd som en rundbana och en bibana med vändslinga. Rundbanan hade fyra spårvidder, $7\frac{1}{4}$ ", 135 mm, 5" samt $3\frac{1}{2}$ " medan bibanan endast hade $7\frac{1}{4}$ " och 5". Föreställ dig en växel med fyra spårvidder. En sådan växel måste nog ses i verkligheten.

När vi kom in på bibanan började en utförsbacke på tjugo promille eller mer. ”Elförsten” klarade utförslutet med endast motorbroms. En bit längre fram fanns en hållplats med anslutning till en veteranjärnväg med 700 mm spårvidd. Vändslingan passerades och vårt lok drog tåget med fem resenärer uppför backen utan att slira — klart godkänt.

Vid en av de följande turerna hördes en signal bortifrån veteranjärnvägen och ett tåg kom. Väl framme vid hållplatsen gjorde det ett uppehåll och vi blev bjudna på en liten tur. På söndagen skulle det vara trafik med ånglok och vi kunde få åka med då också. Senare fram mot kvällen när Erik åkt hem till sig letade Pär och Lasse upp två rejäla regler som de spikade ihop. I toppen sattes en svensk flagga. Det hela restes i ena gaveln på G-vagnen. Nu vajade en svensk fana på dansk jord, vilket inte gillades av alla på grund av att den danska flaggan inte var hissad i omedelbar närhet. Under tiden ordnade Gunnar och jag med grillen. Det vankades grillkött med kartoffelsalat och öl. Diskningen stod Lasse för. Hellre trådlös än rådlös resonerade han och sköljde disken i sittsen på en plaststol. Innan vi kröp in i tälten behövde en del toalettbestyr klaras av i det fria. Toalettanläggningen var inte klar så Gunnar påstod att han hängde i krokig arm i en trädgren.

På söndagen kom Bengt och Nils tillsammans med Majbritt och Bertil Ellegren. Göran anlände på motorcykel, nu var vi nio stycken från BMÅS, en hel delegation. Inne i G-vagnen bjöds vi på nybakta wienerbröd och kaffe, någon hade tänt en gasolkamin, varmt och skönt. Undertiden som ”Black Five” fyrades på försämrades vädret, det började regna. Vi bjöd några resenären på en tur runt banan. Gunnars kylvagn med nyttolast beundrades. Efter en åktur med Bengt passade Gunnar, Lasse, Pär och jag på att åka en tur med den större banan. Tyvärr inget ånglok, det var något läckage så det var inte möjligt att hålla trycket. Under tiden som vi åkte ända bort till skidbacken med det fyndiga namnet Flintbacken ökade regnet och åskdån började höras.

Väl tillbaks beslutade vi att plocka ihop våra saker. Mellan regn- och åskbyar fick vi in våra saker i bilarna tillsammans med flera liter vatten. Nu återstod sådär 35 mils bilfärd ”hem” till Borås. Trots att vi ”valt” de dagar med sommarens sämsta väder för vårt besök på Brandhøjbanan är minnena trevliga därifrån. Ett besök kan rekommenderas.

MEDLEMSAVGIFTEN FÖR VERKSAMHETSÅRET 1998

Som vanligt gäller att enskild medlem betalar SEK 70:– med ett tillägg för övriga familjemedlemmar av SEK 50:–. Vårt postgironummer är 13 09 55 – 8.

De som fram till 980121 har betalt medlemsavgiften får sina medlemskort med denna tidning och som vanligt står det då siffran 98 under strecket nere till höger på adresslappen. Har du inte betalt är vi tacksamma för snarast möjliga inbetalning.

FJÄDRAR

Bladfjädrar för lokomotiv, tenderar och vagnar

Att direkt skala ner bladfjädrarna från fullskala och använda fjäderstål i varje blad gör att fjädrarna blir mycket för styva med rätt antal blad. Stig Claesson använde fjäderstålsblad med ett antal blad gjorda av pertinax inlagda med jämna mellanrum. Detta har fungerat utmärkt med enda anmärkningen att den svarta färgen flagnat under tjänstgöring (på grund av pertinaxets ytegenskaper och färgens fäst-dito) och således visar den bruna pertinaxfärgen efter en tid. Svart färg finns det emellertid gott om.

På Internets diskussionssida har jag fått följande förslag om att använda materialet Lexan till de blad som skall fingeras. Lexan finns att köpa i mindre bitar i olika tjocklekar. Det är ett slitstarkt och fjädrande material och kan användas till att ersätta fjäderstålsblad för att erhålla den rätta fjädringskraften vid varje axel. Till de övriga fjäderbladen kan man använda en skavloppsrensare (bladfjäder) istället för att köpa nytt och dyrt fjäderstål från järnhandeln. Kontrollera med den lokale rökrökaren vilka tjocklekar och bredder det finns. Det blir troligtvis mycket billigare att införskaffa materialet från detta håll (men se upp med eventuella begagnade, ty de kunna lämna obehaglig odör vid användandet). En hel rensfjäder är lång nog för att kunna användas till flera lokomotiv eller många vagnar.

För att borra hål mitt i fjädern för centrumlokaliseringsspinnen har jag använt betongborr med stor framgång.

Göran

ÅNGMÖTE I LEEK — HOLLAND

”Recreatiepark Nienord” anordnar det välkända ångmötet ”Live Steam in Miniature” för 25:e gången. Mötet hålls från och med torsdagen den 21 maj till och med söndagen den 24 maj.

Här finns spårvidder i klasserna 3–5–7 samt ett dubbelspår i gauge 1. För lokomobiler och andra icke spårbundna fordon finns det lämpliga vägar inom området.

Anmälningssblanketter samt ytterligare information för hågade besökare finns hos Staffan Persson 033 – 13 04 07 och Göran Rosén 033 – 27 40 49.

Direkt kontakt med Jos Brinker i Leek, angående information om mötet kan ske på telefon 00931 – (0)594 – 51 29 39 (även fax).

Senaste anmälningssdag är 1 april 1998.

Tyvärr kolliderar detta möte med vårt eget Medlemmarnas dag på föreslagna 23 maj.

POTTSVARVARN

Pottsvarvaren är som figurerna i tecknade serier — tidlös. Han är tidlös liksom världen kring Sandlidsbanan. men har ändå ett förflutet. Den här berättelsen är om då han fick sparken från järnvägen och när han fick öknamnet Pottsvarvarn.

Pottsvarvaren heter egentligen Erik Eriksson. Han har fått samma namn i både för och efternamn. för då behövar man inte bry sig om, ifall han är född under den tid då barn fick sitt efternamn efter förnamnet på fadern, eller den tid då barna får samma efternamn som fadern.

När den här berättelsen börjar har Erik varit anställd vid Sandlidsbanan en tid. Han har ingen högre utbildning, inte för att han var obegåvad, utan för att det fanns så mycket annat att ägna sig åt under hans tonårstid.

Då Erik som sagt inte var obegåvad, tillägnade han sig ganska snart kunnande i alla förekommande löpande arbetsuppgifter på Sandlid station.

Den här dagen när han fick sparken var hans sista arbetsuppgift för dagen att lägga utfartstågvägen för eftermiddagståget mot Rustansberg och Bortomvärlden.

Då han så lagt utfartstågväxlarna och som brukligt och efter gällande säkerhetsföreskrifter övervakat dessa tills tåget passerat, kunde Erik försjunka i sin egen värld — vilket han också gjorde. Denna hans ouppmärksamhet ledde till att han snubblade på ett växelklot, vilket trafikchefen, som reste med eftermiddagståget såg när han tittade ut från tåget då det for genom kurvan ut mot viadukten.

Trafikchefen hade allt för ofta haft besvär med personalens spritproblem, för att anta att Eriks snubblande berott på annat än att han var full. Trots Eriks goda rykte som en nykter person kunde hans anställning inte räddas, ty vad ett högt befäl vid järnvägen har fått i sinnet går ej att ändra på. Detta gäller generellt och fortfarande. Ganska snart efter att Erik fått sparken, skönk resandeantalet på järnvägen drastiskt. Det var nämligen så att Erik under sin tid vid järnvägen. även bedrev resebvråverksamhet. Mycket populära resor som han arrangerade var (naken)badresor till Vattenlösa sjön — gropen VNV om Rustansberg.

Idén med (naken)badresorna var ganska fyndig. Det var ju inte bara de badande som reste med järnvägen. Nej då! Det var ganska få på den här tiden som var så oblyga att de vågade bada nakna. Särskilt som det inte ens på den här tiden fanns något vatten i sjön som kunde skyla de badandes behag. Långt fler var de skaror som reste till sjön för att njuta åsynen av de badandes behag. Särskilt som människorna var ganska så pryda, så att vanligtvis inte ens den egna hustrun vågade lyfta på särken. Inte heller fanns det videos att titta på. Därför var det stor sensation, folk reste med tåg både från när och fjärran för att se de badande.

forts nästa sida...

B FÖRENINGSS- BREV

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

BMÅS c/o Göran Rosén, Östergården Härna, 523 99 HÖKERUM

...forts från sid 11

När Erik så fick sparken ville han inte hjälpa järnvägen med inkomster läntre, så han lade ned sin resebyråverksamhet. Trafikechefen som sparkade Erik visade sig aldrig mer på Sandlidsbanan, men började dricka tröstmedicin i så stora mängder, ryktas det, att han blev röd om näsan.

Kort tid efter att Erik fått sparken, hände det sig att ett fjärrgodståg i östlig riktning spårade ur med fem vagnar strax före viadukten. Två av vagnarna var fullastade med porslinspottor från Gustavsfjell till Elfsborgs regemente och Erik som inte var längre bort än att han hörde oväsendet från urspårningen sprang dit. När han såg alla dessa porslinspottor bland all bråte så började han att sortera upp dem. Hela pottor gömde han och trasiga pottor lade han väl synligt. I det kaos som uppstått var det ingen som tog notis om Eriks förehavanden.

När värsta chocken lagt sig till en förhandlingsbar nivå erbjöd sig Erik att röja upp och transportera bort porslinspottorna om han fick köpa dem som var hela för en ringa summa. Då ju de flesta pottor till synes voro trasiga, lyckades Erik få köpa potthögen för en spottstyver.

Efter tre dagar, med hjälp av skottkärror, grannens häst, övriga familjen med tillhörande svärmor och hennes släkt, lyckades Erik frakta hem potthögen. Hela pottor travade han in i boningshuset i varje ledig vrå som inte behövdes för matlagning eller att sova på. Äta gjorde de ute eftersom årstiden inte var alltför oangenäm för detta.

Trasiga pottor slängdes in på dass i den vrå där fjölarna som ändå inte användes var placerade.

De trasiga pottorna krossades ytterligare i mortel till hönsmat. Om allt inte är sålt så finns det väl ännu hönsmat av dessa pottor kvar för leverans till traktens höns.

De hela pottorna har sålts i större och mindre partier åt olika håll. En del har svärmor målat blommor och annat skojigt på så att dessa har de fått bättre betalt för.

Obekanta som ej känner till hur Erik fått tag på sina porslinspottor tror att han svarvar dem själv och att han därav har fått öknamnet Pottsvarvarn.

Nils Fritjov Spenaten