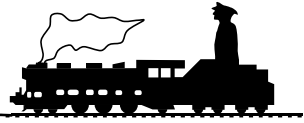


BMÅS



NYTT

TIDNING AV OCH OM BORÅS MINIATYRÅNGLOKSSÄLLSKAP

VATTENBROMS

Under rubriken Ångbroms i BMÅS-NYTT nr 2 1999, står något om att använda vatten från ångpannan istället för ånga till ångbromscyindern. ”Har någon synpunkter, vänligen hör av er.” står det i slutet av artikeln.

Jag vill inte ge mig ut för att vara någon slags expert på ”vattenbromsar”, men är skeptisk till ett sådant arrangemang.

Om vattnet förångas när trycket sjunker i bromscyindern då bromsen lossas, blir ju problemet detsamma som om vatten finns kvar efter kondenserad ånga. i annat fall måste man väl dränera ut kvarvarande vatten på samma sätt som om man använder ånga.

Bromsansättningen blir bättre och effektivare att modulera – bättre ”känsla” – med vatten påstås i artikeln.

Vatten är en vätska, som under tryck inte minskar i volym, vilket gaser som ånga gör.

Det innebär att även om man öppnar bromsventilen så att endast en tunn vattenstråle strilar igenom skulle bromsen långsamt gå till, men när bromsblocken nått hjulen, sker bromsningen omedelbart med full kraft, bortsett från den korta fördröjning av bromskraften som eventuella luftfickor kan åstadkomma.

Används däremot gas, som luft eller ånga, ökar trycket och därmed bromskraften allt eftersom gasmängden tillföres, vilket gör att en ångbroms rimligen är lättare att modulera.

En risk med vattenanvändandet är att om röret eller röranslutningar mellan ångpannan och bromsventilen brister, töms ångpannan snabbt på vatten, så man hinner knappast ens skotta ur fyren, med risk för pannskador som följd.

Vore jag själv lycklig ägare av ånglok, skulle jag inte prova med ”vattenbroms” men det var ett intressant spørsmål att fundera över!

Vänligen Kalle

ÅNGDAGARNA 1999

Borås miniatyrånglokssällskap inbjuder till sedvanliga ångdagar på Sandlid under veckoslutet 7 — 8 augusti 1999.

Samma procedur som förra året och vi hoppas på drägligt väder och många besökare med egna fordon för banans och sällskapets bästa. Här skall det finnas tid för alla att köra av hjärtans lust om bara ni själva vill.

Som vanligt kommer vi att ha två tält vilka fungerar som utställningslokal under dagtid och matsal under aftonen. BMÅS bjuder in att delta i utställningen genom Modelltekniska Föreningens försorg. Alla medlemmar och andra intresserade är hjärtligt välkomna. Tag med modeller, motorer eller andra utställningsföremål. Staffan Persson, telefon 033 — 13 04 07, kommer att ansvara för denna del av mötet.

Övernattningsmöjligheter finns som vanligt i vårt klubbhus. Karl-Gustav Ryberg står för bokningar av sängplatser. Ring 0303 — 583 94 om du vill ha plats.

Tyvärr är antalet sängplatser något begränsat så det kan löna sig att vara ute i god tid. Det finns ju alltid möjligheter att övernatta på Saltemads Camping för de som inte får plats. Husvagnar och husbilar får som vanligt plats uppe vid Sandlid. Men i år hoppas vi att ingen tömmer sin toalettbehållare i vårt torrdass. Det blev väldigt fullt och söligt förra gången.

Vi skall försöka ha en improviserad grillkväll på fredagen (till självkostnadspris) samt om möjligt, som vanligt, ett gott sillbord om lördagskvällen. Att begå sillbordet kostar SEK 40:—per person och för att förberedelserna skall fungera vill Ann-Christine ha en förhandsanmälan absolut senast söndagen den 1 augusti.

Ring 033 — 12 83 57 för bokning av plats vid sillbordet.

Utpisning av arbetande personal. Mat kommer troligen att finnas tillgänglig i klubbhuset under lördagen om vi kan få några frivilliga att stå för arrangemanget.

OBSERVERA! Det är inte möjligt för föreningen att ordna mat till alla besökande klubbmedlemmar, utan utpisningen gäller endast de som under dagarna deltar i det arbete som är nödvändigt för verksamheten under Ångdagarna. Vi hoppas på förståelse för detta.

UTSTÄLLNING PÅ TEKNIS

Modelltekniska Föreningen i Borås kommer att hålla sin utställning i Sven Erikssonsgymnasiet lokal den 9 oktober i år. Utställningen är mycket sevärd och kan verkligen rekommenderas för den tekniskt intresserade.

HISTORIEN OM PIGGE OCH GNIDDE

Pigge och Gnidde är två ackumulatorlok, varav det ena har visats på Sandlidsbanan tidigare. Tanken med dem var att göra ett enkelt och lättillverkat nybörjarlok. För att kunna prova olika system, gjordes de i olika versioner. Från början hade jag tänkt mig dem med motorlokutseende, men då skulle det inte finnas plats för bilbatterier i dem, varför de istället, inspirerad av Bjärred-Lund-Harlösa Järnvägs elektriska treaxliga motorvagn, fick lådformade karosser i teakutseende.

Vad som utseendemässigt främst skiljer mina lok från BLJHJ:s är att jag gjorde mina mycket kortare för att inte få dem alltför besvärliga att ha med som handbagage på tåg. För att de skulle bli billigare och enklare att konstruera, gjorde jag dem tvåaxliga.

Att mina lok inte har någon verklig förebild gör inte så mycket. Förr var det vanligt att enskilda järnvägsföretag hade egna konstruktioner. Så var det med BLJHJ:s två motorvagnar, som bara fanns i ett exemplar vardera – en treaxlig med godsutrymme och en tvåaxlig med resandetrymme.

Vad hindrar då att Sörbybanan eller Sandlidsbanan skulle ha beställt en egen fason av ett ackumulatorlok i sina ansträngningar att förbilliga driften.

Även BLJHJ hade planer på att införa ackumulatorlok i sin trafik.

År 1908 gjorde ASEA en utredning om ackumulatordrift för Bjärredslinjen (väster om Lund), men sommartid var tågtätheten så hög att det skulle behövas två uppsättningar ackumulatörer för att klara trafiken. Under dessa förutsättningar ansågs besparingen i jämförelse med ångdrift för liten, varför ackumulatordrift på BLJHJ inte kom till stånd.

I ovanstående har jag kallat BLJHJ:s fordon för motorvagnar och mina egna för lok, vilket kan behöva en förklaring.

Motorvagn är ett dragfordon som har utrymme för post, gods eller resande. Lok(omotiv) är ett dragfordon, som saknar utrymme för dessa faciliteter.

En kuriositet att nämna i sammanhanget är att de nya snabbtågen X-2000 har dragfordon som är lok till sin konstruktion. Banverkets avtal med SJ vad gäller banavgifter, är avgiften för motorvagnståg lägre, varför en låda avsedd att lägga gods i har placerats i loket för att kunna kalla det motorvagn och därmed få en billigare banavgift för dessa X-2000! Jo, det är sant så var det i begynnelsen (försåvida inte Banverket nu har skrivit om avtalet).

För att nu återgå till mina ackumulatorlok så har de fått samma typ av teknisk konstruktion och kommer nu att utprovas under med multipelkörning.

Vänligen Kalle

ARBETSHELGER MED TRAFIK

Den 12 – 13 juni hade Bmås arbetshelg med ett antal flitiga (de vanligtvis deltagande) medlemmar uppe på banan. Det krattades, rensades, hyfsades, justerades spår, donades med containerlåsning, rensades från tidigare trädfällningar för ny container samt måddes gott i största allmänhet och i gott sällskap. Styrelsen vill gärna tacka alla som deltog i arbetet och inbjuda till ytterligare deltagande nästa helg den 10 – 11 juli. Trots våra ansträngningar finns det mycket som behöver göras inom området.

Söndagen var något blöt och det var inte alltför många besökare som trotsade regnet, men de höll oss lite i farten strängt taget hela dagen. Den som inte blev allför blöt var den vikarierande biljettören, stinsen från Rustansberg, som häckade i Johans kur i skydd för regn och rusk. Vistelsen i kuren var honom väl förunnat efter allt det arbete han på ett föredömligt sätt utfört under lördagen.

Ordinarie kurbesittare hade nämligen laga förfall och vi hoppas att han snart skall vara återställd efter den beskärande behandling han nödgats utsätta sig för. Krya på dig Johan, kom åter, det finns många fler biljetter som behöver säljas.

Sällskapets planer för framtiden är att placera en ny container vid sidan om ”dasset” och med en växel efter bron leda in ett spår som grenar sig i fyra spår för att vi skall kunna förvara hela tågsätt. Det är tänkt att även ackumulatorlok skall förvaras i denna container. Här finns även plats för gräsklippare och dumper samt andra motorredskap under vintern.

STÄLLVERKSTORNET I RUSTANSBERG

Vid tiden för Sandlidsbanans byggande fanns det stora planer i fråga om järnvägsbyggande i Sverige. Enskilda järnvägsbolag växte upp som svampar ur jorden. Många banor blev byggda men de flesta som planerades kom aldrig till utgörande.

En av dessa som ännu inte blivit byggd, är Västernedan – Rustansbergs Järnväg (VnRJ). Initiativtagarna till banan hade tänkt att den skulle få snälltågsstandard redan från början.

Dessa för den tiden något storvulna planer var också orsak till att de föllo omkull. Det visade sig alldeles för dyrt att anlägga en järnväg med så hög standard att den skulle tillåta tågen att gå med så hiskelig fart som 90 km/tim.

Som ibland högfärden tar överhand över förnuftet, lät de drivande krafterna bakom projektet Pontus Stålnacke och Brutus Justus, hellre låta banan vara obyggd än att bygga banan av samma simpla slag som andras banor. Att järnvägen skulle vara till för att tjäna allmänheten, föll Herrarna inte in, utan det viktiga för dem var prestige.

Andra intressenter i projektet, bland annat Patron i Rustansberg, försökte tala herrarna Stålnacke och Justus till rätta, men detta lät sig icke göras. Patron, som gärna såg att

järnvägen kom till stånd, var villig att köpa aktier i VnRJ, men avstod liksom många andra finansiärer, enär projektet skulle bli onödigt dyrt. Stålnacke och Justus började senare på ett annat järnvägsbolag, där det inte var så noga med vad man gjorde.

Nåväl! Innan frågan om VnRJ var avgjord, byggdes Sandlidsbanan och Rustansbergs station förbereddes att bli anslutningsstation för VnRJ.

I Storbritannien och Tyskland hade man börjat rationalisera bangårdstjänsten med särskilda torn, där man hade stativ, så kallade ställverk, varifrån man med linor eller stänger kunde dra växlarna vid omläggning.

Patron, som under sina affärsresor i Tyskland, sett och imponerats av dessa ställverks-torn tyckte att detta skulle man ha i Rustansberg också.

Om han nu själv kostade på tornet med virke från sågen, var det rimligt att Sandlidsbanan och VnRJ tillsammans kostade på ställverket då de ju båda skulle ha nytta av det.

Eftersom nu inte VnRJ kom till stånd, blev det inte något ställverk inmonterat men vem vet, än är det inte för sent. Detta är i alla fall förklaringen till varför ställverkstornet Rustansberg byggdes.

Fjärsmän, som i vuxen ålder blev en stor nykterhetsivrare och bildade nykterhetslogen hyrde in sig i ställverkstornet för att kunna använda det som ordenshus. Detta medförde att det kom att brukas som allmän möteslokal, där man ordnade dans samt biograf-föreläsningar där en biografidkare från Bortomvärlden kom med sin kantstötta resefilmprojektor och visade sina filmer.

Frälsningsarmén från Stora Världen ordnade möten där med underhållande stränga-spel och sång. "Himmel o jord må brinna, höjder o berg försvinna, men den som tror skall finna, löftena de står kvar" har många gånger ljudit från ställverkstornets lokaler med resonans från det mäktiga nylagda taket.

Ni sentida människor ska veta att folk längtade efter underhållning på den tiden innan det fanns TV att titta på. Sattes det upp en affisch angående något spektakel som skulle bli, var det en högtidsstund som folk såg fram emot.

Folk kom med sina, livstykke-, strumpebands- och långstrumpsförsedda barn, till ställverkstornet och fyllde det till sista plats, oavsett om det var en raspig dålig film som visades upp och ner därför att biografmaskinisten glömt spola tillbaka filmen efter föra visningen eller Frälsningsarmén som mässade, spelade och sjöng, eller nykterhets-föreningen som spelade amatörrevyteater.

Vintertid var där lördagsdans till Hovmusikanten och Hyvelolles ljuvliga musik.

Ja, det var fin musik på den tiden innan senare tiders elektronik och slagverk kommit till och förstört det musikaliska. Numer väsnas det för det mesta värre än i farsans smedja när någon försöker spela.

Nils Fritjov Spenaten

STATARSTINA

FORTSÄTTNING FRÅN FÖREGÅENDE NUMMER

av Nils Fritjov Spenaten

Pump-Olle hade ärvt sin stuga med tillhörande jordplätt och uthusbodar av sina morföräldrar. Stugan bestod av två rum, skafferier och kök, som också användes som vardagsrum.

En stor del av jorden upptogs av potatisland samt en del grönsaks- och fruktodling, som tog mycket av Olles tid att sköta. Särskilt jobbigt var det med sättnings- och potatisupplökning, som med enkla verktyg och utan hjälp tog flera dagar. Olle var självförsörjande på potatis, vilket inte var oävet då hans lön som stallvakt på Sandlidsbanan inte var stor och dessutom vore det ju rent syndigt att inte bruka brukbar jord.

Olle hade det ganska bra egentligen. Vad han saknade var en kvinna i huset, som sällskap och kanske det viktigaste någon som höll huset varmt, under den kalla årstiden. Ortens unga kvinnor i giftasmogen ålder, såg förstås att det fanns plats för en husmor i Olles stuga och många skulle heller inte ha något emot att dela sitt liv med honom. Det skulle kunna bli ganska drägligt.

Det passade sig inte för en ung kvinna att visa sig allt för angelägen. De få som försökte, blev ganska besvikna. Inte för det att Olle var ointresserad, utan för att han kände sig så tafatt i kvinnligt sällskap. Av rädsla och generad över att visa sin egen angelägenhet, intog han en känslökall attityd, som verkade avskräckande för vidare kontakter, från kvinnornas sida. Att Olle själv skulle våga visa sitt intresse för någon kvinna, var inte att tänka på.

Stallvakternas huvudsakliga uppgift var att hålla vattenståndet och fyrarna vid liv på uppställda lok mellan turerna. Lokputsen var också viktigt för en privatbana som Sandlidsbanan. Helst skulle man ha de blankaste loken på knutpunkterna, där de olika privatbanornas lokomotiv jämfördes med varann.

Skötseln av varmluftmaskinen som pumpade vatten till vattentornet, ingick också i stallvakternas jobb, liksom bromsblockbyten, biträda med tubdragning, kolning och asktömning m m.

Pumpolle vandrade med unikaboxen i högra handen mot lokstallet. Namnet hade han fått därför att han särskilt intresserat sig för och ingående studerat och satt sig in i funktionen på den varmluftmaskinen som fanns i vattentornet och där pumpade vatten upp till tornets cistern. Oktoberkvällen var mörk och kylig och Olle hade nattskift. Hans första uppgift var att ta emot och hjälpa till med att dra vändskivan samt biträda med andra göromål på loket, som strax skulle anlända med dagens sista persontåg.

På grund av den dåliga belysningen vid lokstallet, kunde inga omfattande arbeten utföras nattetid under den mörka årstiden, varför nattskiftena den här årstiden var ganska lindriga.

Låg bara vändskivan rätt och eldarna var nöjda med tillsynen av ”sina” lok och vattentornet och trågen i koltaget fyllda när morgonen grydde, var det ingen som klagade på stallvaktens arbetsinsats.

Som brukligt hade kvällsskiftet lagt vändskivan för loket från kvällståget, som rullade in på Sandlids bangård ungefär samtidigt med att Olle nått fram till vändskivan för att kontrollera dess läge. För ett ögonblick bröts nattens mörker av skenet från personvagnarnas fönster medan tåget skramlade genom spårkorsningen, strax bortom vändskivan.

Olle ställde ifrån sig unikaboxen intill väggen på skjulet vid slaggruppen och strax kunde han skönja loket komma backande i mörkret. På grund av krånglet med att tända lokets fotogenlyktor, var endast den ena baklyktan tänd. Sakta rullade loket med stängd regulator in på vändskivan med ett dunk för varje axel som rullade på. Ett väsande ljud hördes från ångbromsens cylinder. Olle drar in vändskivsspärren med spärrspaken. Tillsammans med lokpersonalen vänds nu loket mot slaggravens spår och loket backar sedan sakta med ett väsande från pysarna in över slaggraven.

Eldaren rotar omkring i fyren med ett spett och rör upp gnistor, som i nattmörkret tydligt kan ses virvla upp ur skorstenen. Asklådan blir tömd, eldaren går runt och släcker lokets lyktor varefter loket lämnas över till stallvaktens skötsel. Olle hämtar en tjärsticka som han sticker eld på, går sedan och lyser med den på vattenståndsglas och manometrar i de uppställda loken, skottar in några skyfflar kol här och var. Hämtar unikaboxen vid slaggruppskjulets vägg, ser efter medan han går förbi koltaget hur mycket han måste fylla på och fortsätter till vattentornet för en stunds efterlängad vila och värme.

Efter att ställt ifrån sig unikaboxen, går Olle fram till varmluftsmaskinen av John Erikssons konstruktion, läser av lodet som hänger i en lina innanför vattentornets vägg. Konstaterar med belåtenhet att cisternen gott och väl hinner bli full innan morgonen. Öppnar så maskinens eldstadslucka och gnuggar sotet från cylindern med en långskafad stålborste, varefter Olle skyfflar in lite kol.

Sakta skjuts dörren upp till ett av de i vattentornet inrymda sovåsen för övernattande resenärer. Ett storögt skrämt kvinnoansikte visar sig i dörröppningen. Bländad av eldstadens sken kan Olle ändå skymta henne. Han känner sig osäker när den skrämda kvinnan smyger sig fram till honom.

— Hur kan en sno? frågar hon.

— Öcken då? frågar Olle förvirrad tillbaka.

— Spinnrocken! säger Stina och pekar.

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

B FÖRENING- BREV

BMÅS c/o Göran Rosén Östergården 162 Härna 523 99 HÖKERUM

...forts fr s 7

— Jaså. Olles nervositet minskar något.

— Den kallas varmluftsmaskin och den pumpar vatten upp till vattentornet. säger Olle och pekar upp emot taket.

— Varför då?

— Det är för att vattnet ska kunna rinna ner i lokomotiven! svarar Olle och tillägger Vattnet hettas upp till ånga, som driver lokomotiven framåt.

För en person som hela sitt liv bott på en lantgård dit inget av den moderna tekniken nått, var det obegripligt och främmande. Stina är frågvis, och Olle försöker förklara så gott han kan, tills han kommer ihåg att han måste ut och se till loken igen och skotta kol i trågen så de är klara att hissas upp med lyftkranen för att tömmas lokens tendrar.

— Får jag följa med? frågar Stina som full av alla nya upplevelser ändå inte kan gå och lägga sig.

Olle har svårt att neka henne att följa med ut fast han tycker det är konstigt att en kvinna vill vara ute med honom i nattkylan. Medan Olle går runt bland loken följer kvinnan med och klättrar upp och ner i lokhytterna. Olle berättar om sina göromål, om sin stuga och trädgården. Kvinnan berättar att hon heter Stina och tjänat som statare men att hon nu var på väg till Stora Världen för att söka arbete.

Under samspråk hinner även trågen i koltaget att fyllas upp innan natten gått till ända. Det känns för dem båda inte längre angeläget att Stina ska fortsätta sin resa.

I den tidiga gryningen, medan det ännu är mörkt, går två unga trötta men lyckliga människor hem till Olles stuga.

Nils Fritjov Spenaten