

Uppgifter om revision på Borås fd. Hjälpvagn

Inledning

Med anledning av att HNJ firar 125års jubileum och att det skall vara tillställningar i september där bla Borås fd Hjälpvagn skall visas upp vill jag ge er en kort information om vagnen och turerna kring revisionen som den fick i mitten av 80-talet.

Jag började 13 september, 1983 vid Järnvägen i Borås och blev driftverkstadens sist anställd. Verkstaden lades ned 1991 och jag är nu anställd vid EuroMaint Rail i Göteborg.

Började förts vid vagnverkstaden och kom över till lokstallet 1985 där jag var skivvakt och depåman fram till december 1986 då jag blev fordonsreparatör.

Borås Driftverkstad underhöll följande fordon då jag var i tjänst vid verkstaden.

- Da
- Du2 (tom 1986)
- Hg/Hg2
- Rc1-Rc5
- Tc 294
- V5 (3st)
- Z43 (2st)
- Z65 (2st)
- X5 221 (Sporadiskt)
- X9
- X17 med släpvagnar (tom 1984)
- Y6 (1st för fd BUJ fram till juni 1985)
- Y7 för fd VCJ
- Sovvagn (1st M-F fram till 1985)
- Godsvagnar
- Plattformstruckar och godsmagasinet truckar mm.

Vid verkstaden fanns också 2st hjälpvagnar stationerade samt en 2 axlig kranvagn.

Hjälpbereidskap vid Borås Driftverkstad

Borås Dvst hade hjälpbereidskap dygnet runt och en sk hjälpvagnsbefälhavare hade en personsökare och fick vid larm ringa runt till personalen som var med i hjälpbereidskapen.

Hjälpvagnarna

Förutom den idag bevarade hjälpvagnen från 1914 fanns ytterligare en 2 axlig vagn och de var alltid ihop kopplade och klara för att rycka ut.

De stod vid den tidigare vagnverkstaden vid fd. Bockasjön i Borås vilket var naturligt eftersom det ofta var vagnreparatörerna som höll efter vagnarna.

1985 skulle posten expandera på området vid fd Bockasjön och vagnverkstaden revs och flyttades till lokverkstaden dock var den under byggperioden placerad vid fd kolgården.

Hjälpvagnarna ställdes nu upp framme på stationen på fd, spåret som gick till vändskivan som bla ledde till Borås mekaniska verkstad vid Magasinsgatan.

På våren 1987 beslutades att enbart en hjälpvagn skulle bli kvar och valet föll på den äldre vagnen med tråkorg pga. att den hade kök, manskapsplats och en bra yta för redskap etc. dessutom var räls, pallvirke och annan utrustning placerad längs vagnssidorna.

Även gasbelysningen var i gott skick även om det redan då var svårt att få fram strumpor till gaslyktorna.

Tömning och omflyttning av redskap och utrustningar från de bägge vagnarna skedde vid vagnverkstaden sommaren 1987 och därefter gick 30-tals stål vagnen till skrot.

Vi gjorde en insyning och bestämde vad som skulle göras med den gamla hjälpvagnen från 1914.

Revision av hjälpvagn SJ Qgk 946 0250-0

Förberedelser för revision av hjälpvagnen startade i augusti 1987 och det som skulle göras på vagnen och dess utrustning var:

- Reparera och tjära taket.
- Reparera och måla korg.
- Se över fönster och dess tätning.
- Städning och upprensning i vagnen samt måla delar av inredning och utrustningen.
- Kontroll och syning av redskap och utrustning.
- Provelda kamin för att kontrollera så att skrotsten etc. var tät.
- Byte av buffertar.
- Byte av stryrventil.
- Byte av knorr slangar.
- Byte av bärfjädrar.
- Byte av hjulpar.
- Målning av underrede och ramar.
- Dekorationsmålning och iordningställande av skyltar etc.
- Bromsprov.



SJ Qgk 946 0250-0 Bild från BJ hemsida

Arbetet startade den 1 september 1987 och 3 man arbetade intensivt i 2 och en halv vecka fram till den 15/9. Arbetet skede i stall 11 vid Borås Dvst.

Arbetet fick inte påverka eventuell utryckning så vissa arbetsmoment var kritiska.

Vagnen fick under pågående revisionsarbete gå i tjänst till den svåra Lerumsolyckan 1987-11-16 där den var någon vecka som bla. redskapsvagn.

Detaljarbeten skedde på vagnen ända till januari 1988 och den 29 januari kom Borås Tidning (BT) för att fotografera hjälpvagnen och samla fakta till en artikel.

Artikel publicerades i BT där det stod att *gammal vagn åter var som ny...*

När revisionen skulle rapporteras i SJ fordonsdatasystemen så blev högre chefer inom SJ maskindivision rasande - de hade inte fått klart för sig att arbetet hade blivit så omfattande och menade på att vagnen ändå snart skulle skrotas och att arbetet var fullständigt meningslöst.

Tack vare detta arbete vid Borås Dvst så har troligen vagnen räddats från skrot.

Att vagnen nu finns hos BJ är enbart positivt och att den dessutom har en funktion ännu idag att fylla är angenämt.

Kuriosa

Valet av färg fick vi själva göra och valet blev en något ljusare grå än vad som normalt gäller dessutom målades buffertar svarta och buffertbalkarna röda. Tyvärr fick jag inte igenom att måla vita ringar på buffertarna så att det hade varit enklare att se vad buffertallrikarna var vid växling i mörker. Det är ju dock inte för sent att komplettera detta vid nästa målning.

Färgbanden gul och blå är en ren dekoration som kom till för att lätta upp den grå korgen.

Köket var utrustat med gasspis och på menyn stod ofta skalad potatis i burk, dillkött, köttsoffa, ärtsoppa och knäckebröd. Vid utryckning togs alltid färskvatten med och vissa ville ta med något ifrån kylan i verkstaden.

Vid längre röjning och bärgning åt vi på den orten som vi verkade vid.

Kaffe var självklart och många trevliga stunder till och från urspårningsplatser tillbringats i den lilla manskapsavdelningen. Vagnen hade inte den bästa komforten men blev klart bättre efter revisionen. Det var ganska kallt på vintern även om man fått upp glöden i kaminen.

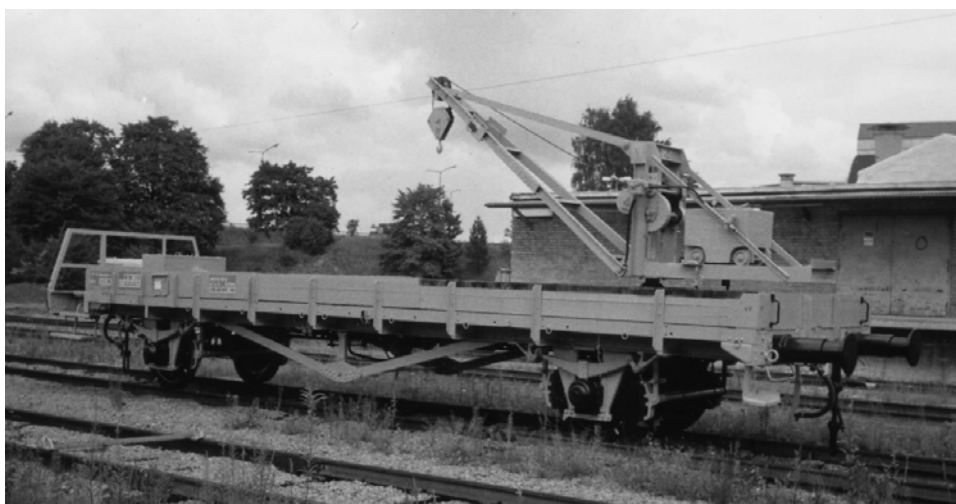
Utryckningar på sommaren var däremot fantastiska då man kunde sitta ute i änden av vagnen och betrakta det vackra landskapet som passerade revy.

Kranvagnen vid Borås Dvst

Kranvagnen som fanns i Borås reviderades också men först 1988 och då revs även hytten med kaminen som var hårt eftersatt i underhåll men det är ju en annan historia...



SJ Kranvagn 1988-02-11 ca 4 månader före revision. Foto Joakim Weijmer



SJ Kranvagn efter revisionen augusti 1988. Foto Joakim Weijmer.

Joakim Weijmer