

BYGGNADER

TRAFIKAVDELNINGEN

År 1872 uppdrogs åt arkitekten AXEL KUMLIEN att utföra ritningarna till samtliga vid de olika avdelningarna erforderliga byggnaderna.

Stationshusen uppdelades i fyra klasser, för vilka arkitekten uppgjorde ritningar för utförande såväl i sten som trä.

För Filipstads stationshus uppgjordes särskilda ritningar, emedan lokaler för avdelningsledning där skulle anordnas, och över klass stod Göteborgs stationshus.

Sistnämnda byggnad, som krävde ett ytterst noggrant grundläggningsarbete, blev färdigt först 1881.

Den dåvarande inredningen av bottenvåningen visas å fig. 60. Dit voro förlagda vestibul och väntsal, resgodsinlämning, tågexpedition, resgodsutlämning, ilgodsmagasin samt en del mindre lokaler. I våningen i tr. upp voro förvaltningslokaler och boställsvåningar förlagda.

Ehuru lokalerna på den tiden ansågos stort tilltagna, dröjde det icke länge, förr än ändringar blevo nödvändiga. År 1891 vidtogos de första för att bereda rum för restaurang. Nordöstra gaveln påbyggdes år 1895 med en bostadslägenhet, och 1896 ändrades ilgodsexpeditionen, som

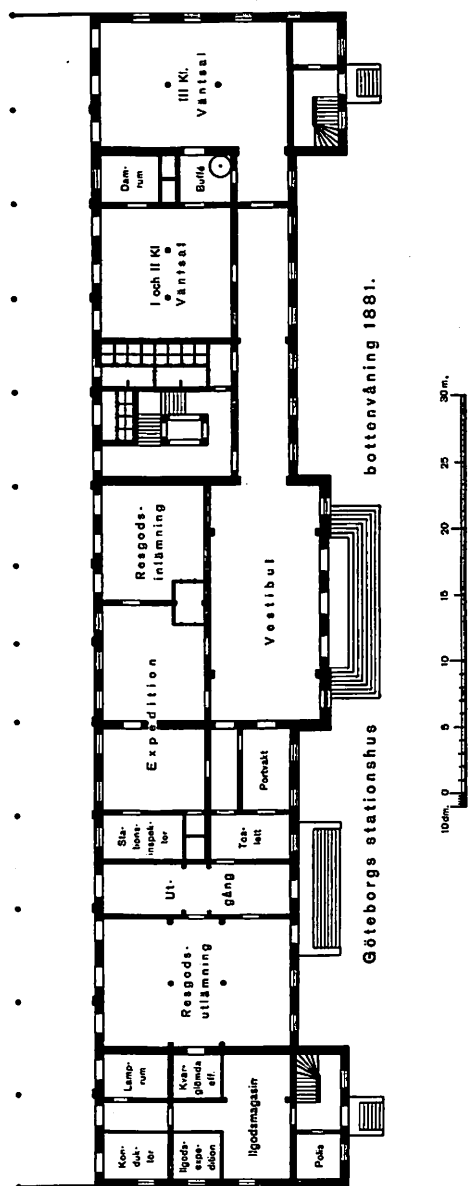


Fig. 60.

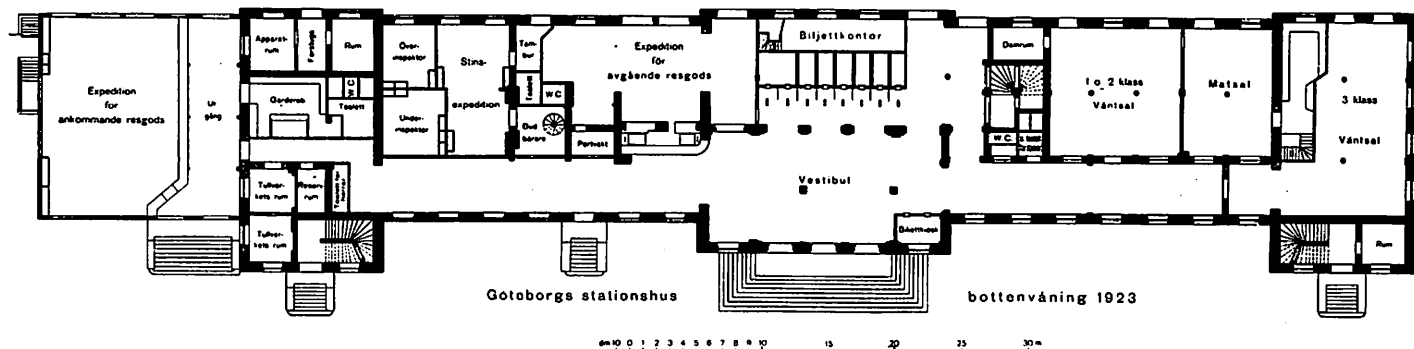


Fig. 61.

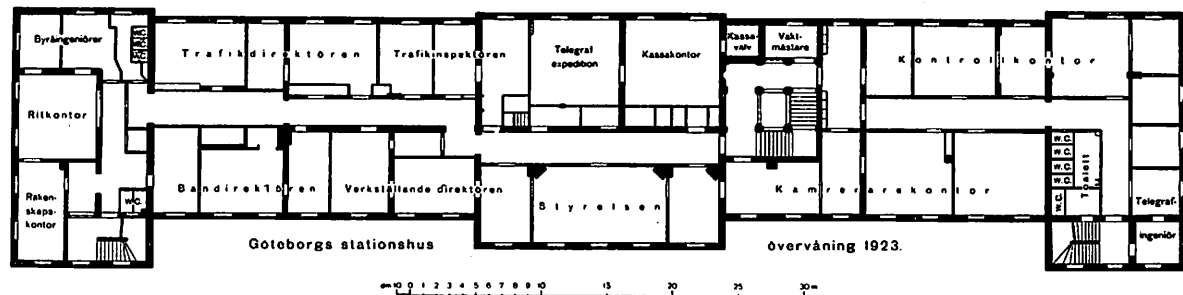


Fig. 62.



Fig. 63. B. J. förvaltnings- och stationsbyggnad i Göteborg.

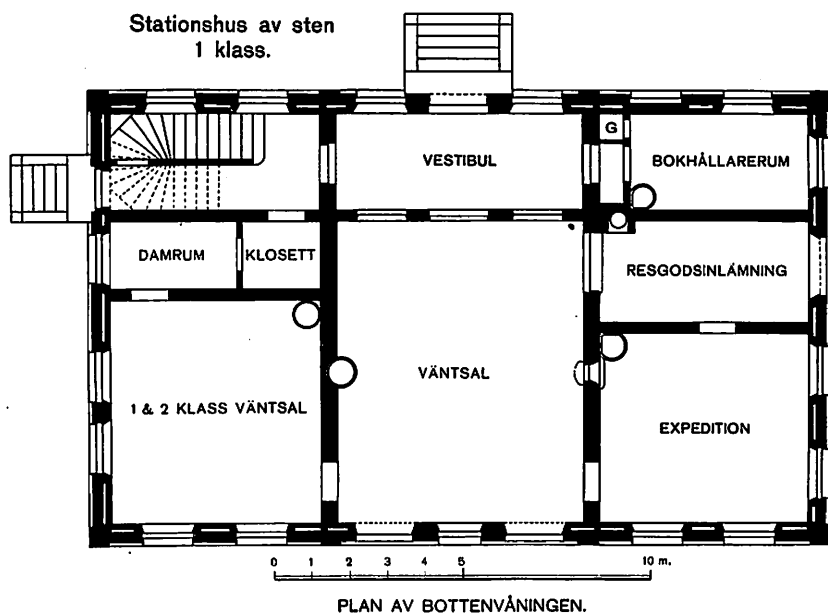


Fig. 64.

sedermåra (1905) flyttades till en särskild byggnad nordost om huvudbyggnaden.

Under åren 1912—1914 vidtogos mera omfattande ombyggnads- och utvidgningsarbeten. Vid stationshusets sydvästra gavel tillbyggdes sålunda en avdelning för ankommande resgods och "utgång" för ankommande resande. Expeditionslokalerna fingo därigenom ökat utrymme liksom även vestibulen. Lokalernas anordning efter ombyggnaden visas å fig. 61. Samtidigt omändrades i våningen 1 tr. upp en boställsvåning till byrålokaler, värmeledning infördes, och i källaren ordnades arkiv.

År 1919 omändrades den kvarvarande boställsvåningen 1 tr. upp till förvaltningslokal, varmed lokalerna i denna våning samtliga blivit disponerade för förvaltning och expeditioner (fig. 62).

I våningen 2 tr. upp hava även inrymmts expeditionslokaler, bland andra biljett- och formulärförrådet, som dock 1920 flyttades till särskild byggnad å bangården (synlig till höger å fig. 43).

Byggnadens yttre (fig. 63) har under de många ändringarna endast undergått förändring beträffande tillbyggnaden å sydvästra gaveln samt i någon mån genom den 1895 verkställda påbyggnaden å nordöstra gaveln (fig. 44).

BYGGNADER

Plananordningen av de fyra stationsklassernas bottenvåningar visas å fig. 64—66. För klasserna 1—3 voro bottenvåningarna helt upptagna av tjänstelokaler med undantag av det s. k. bokhållarummet.

Detta rum användes på sin tid till bostad åt stationsskrivare men ordnades, då tjänstelokalerna krävde utvidgning, till erforderlig tjänstelokal eller ställdes till stationsinspektorens förfogande.

I bottenvåningen å 4:de klassens stationshus var stationsföreståndarens bostad delvis inrymd.

Övervåningarna inreddes till bostäder för stationsföreståndarna (se "Bostäder").

Byggnadernas arkitektur var enkel men tilltalande. Fig. 67—70 äro reproducerade från äldre ritningar och visa för 1:sta och 4:de klass utförande i sten, för 2:dra och 3:dje klass i trä.

Efter dessa ritningar byggdes följande stationshus:

1:sta klass, sten:

Åmål, Mellerud, Öxnered, Trollhättan;

1:sta klass, trä:

Borlänge, Ludvika, Grängesberg, Grythytted, Herrhult, Daglösen, Molkom, Deje;

2:dra klass, sten:

Edsvalla, Värmlands Bro, Säffle, Brålanda, Upphärad;

2:dra klass, trä: Hörken, Ställdalen, Bredsjö, Hällefors, Nol;

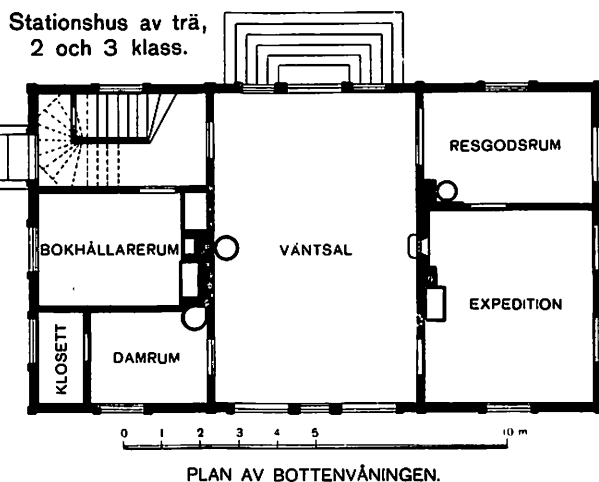


Fig. 65.

Stationshus av sten
4 klass.

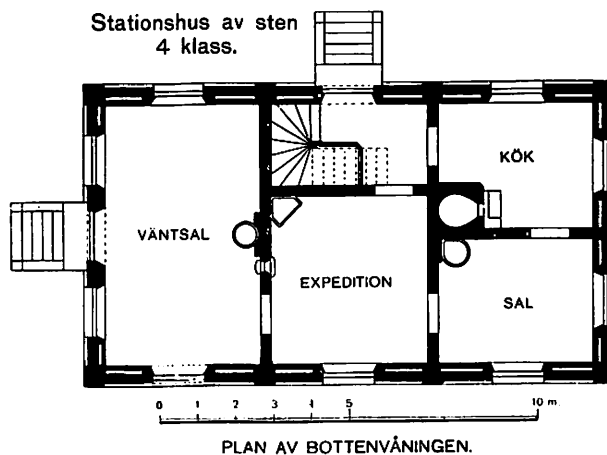


Fig. 66.

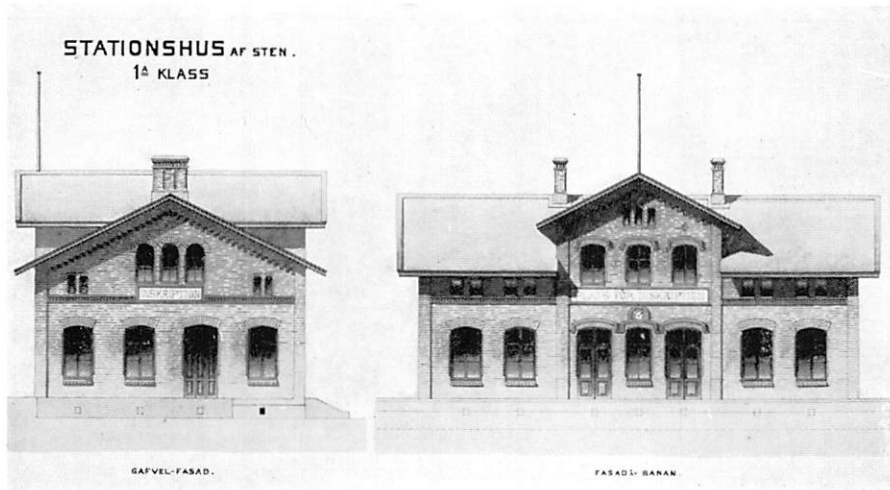


Fig. 67.

3:dje klass, trä:

Ornäs, Ulvshyttan, Rämshyttan, Gräsberg, Klenshyttan, Geijersdal, Lindfors, Agnesberg;

4:de klass, sten:

Grums, Segmon, Tösse, Änimskog, Köpmannebro, Erikstad, Frändefors, Nygård;

4:de klass, trä:

Domnarvet, Sellnäs, Sikfors, Mölnbacka.

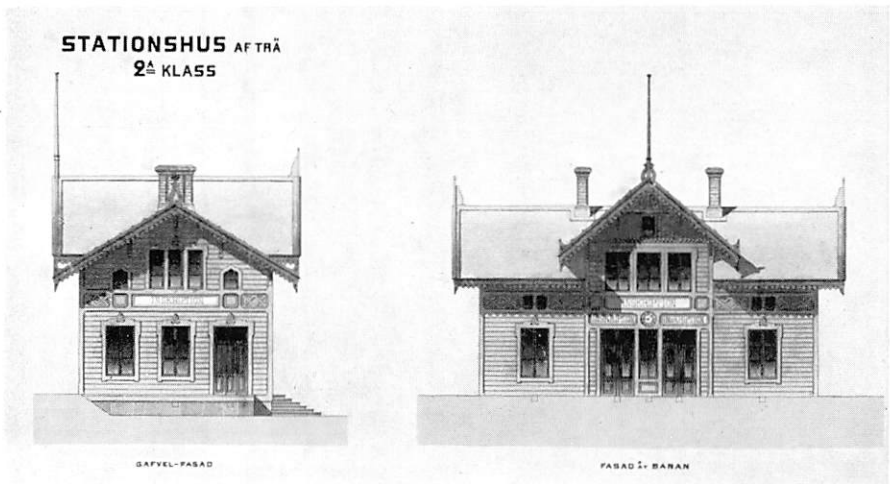


Fig. 68.

BYGGNADER

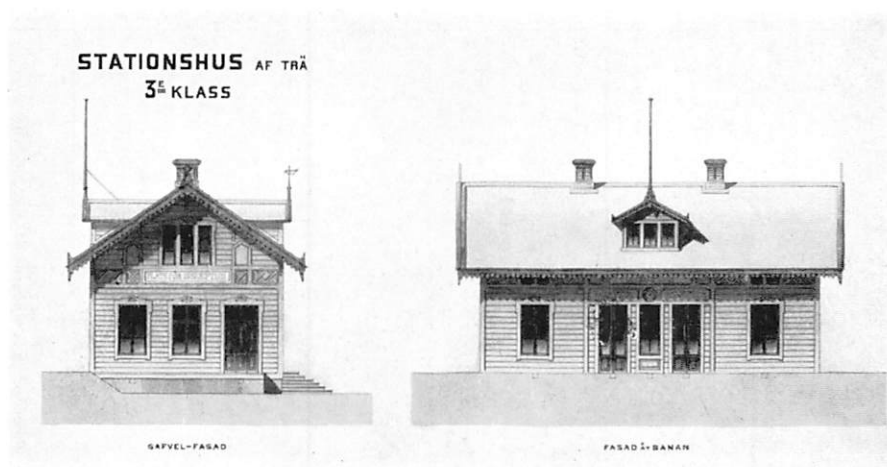


Fig. 69.

Med 4:de klass storlek men annat inrede utfördes sedermera stationshusen vid Alfhem och Surte.

Filipstads stationshus hade det utseende som fig. 71 utvisar.

En stor del av dessa stationshus hava undergått större eller mindre förändringar och tillbyggen, bland vilka följande äro de mest framträdande.

Domnarvets och Borlänge stationshus äro tillbyggda och inredningen omändrad.

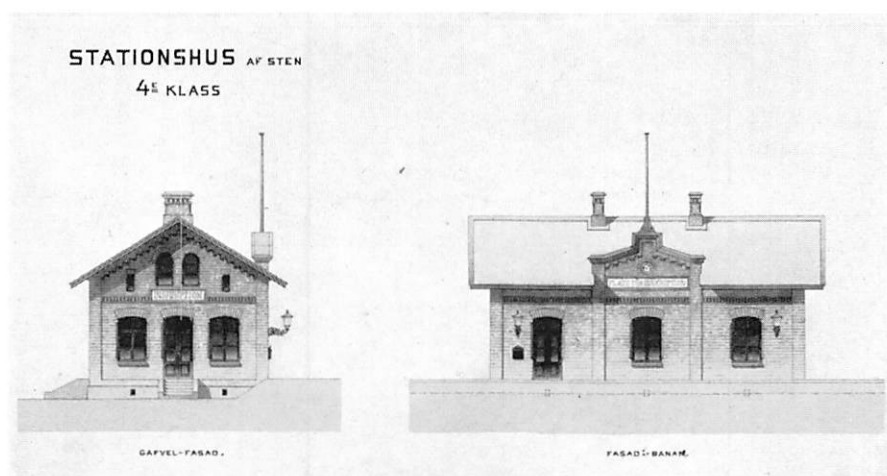


Fig. 70.

BANA OCH BYGGNADER

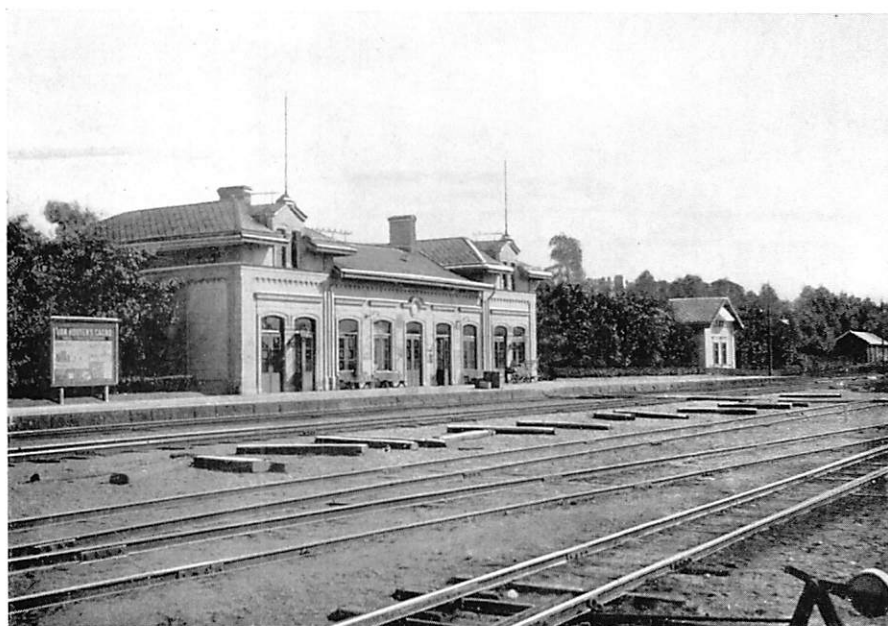


Fig. 71. Filipstad Västra, före ombyggnaden.



Fig. 72. Ludvika stationshus efter tillbyggnad.

BYGGNADER



Fig. 73. Filipstad Västra, efter ombyggnad.



Fig. 74. Åmåls stationshus efter till- och ombyggnader.

BANA OCH BYGGNADER



Fig. 75. Öxnereds stationshus efter tillbyggnad.



Fig. 76. Hörkens stationshus.

BYGGNADER

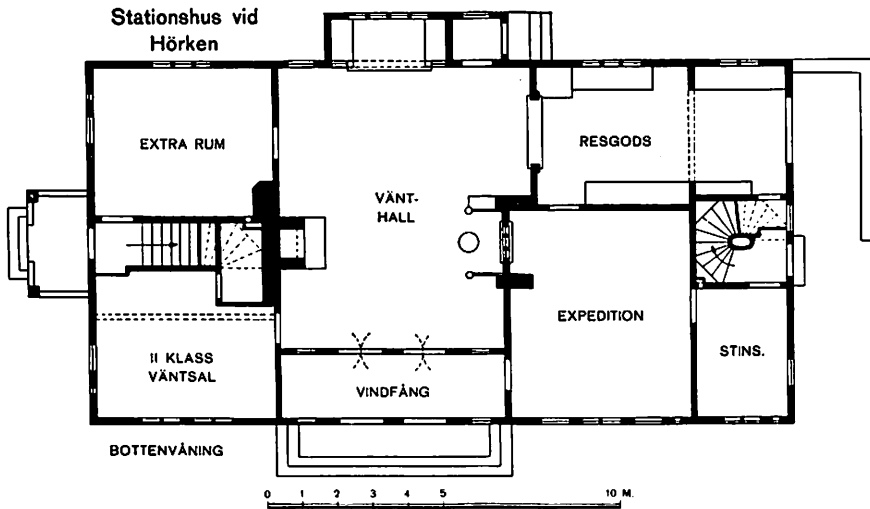


Fig. 77.

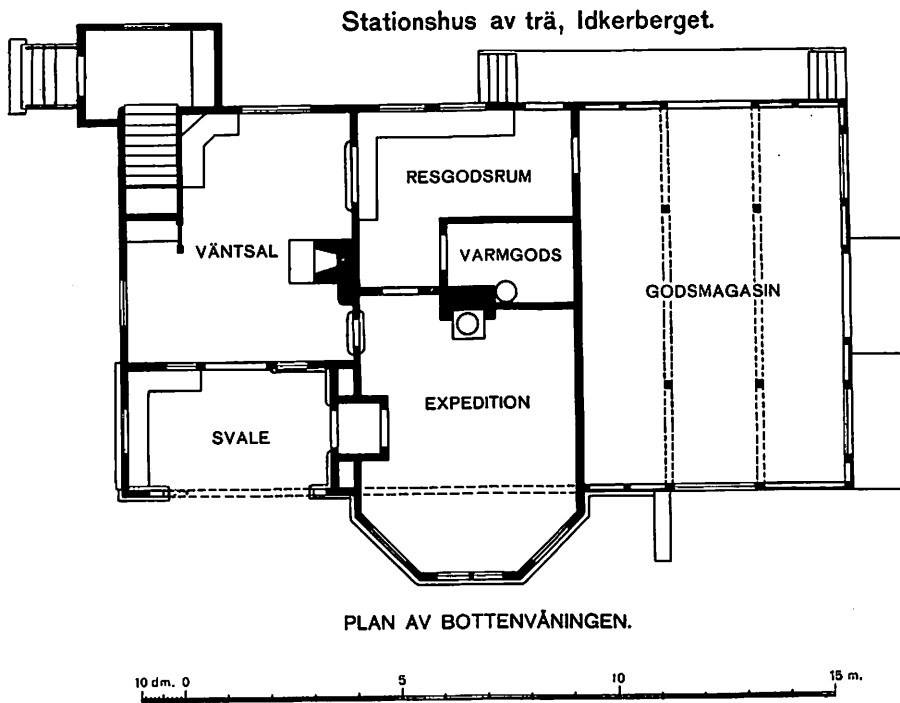


Fig. 78.



Fig. 79. Bohus stationshus.

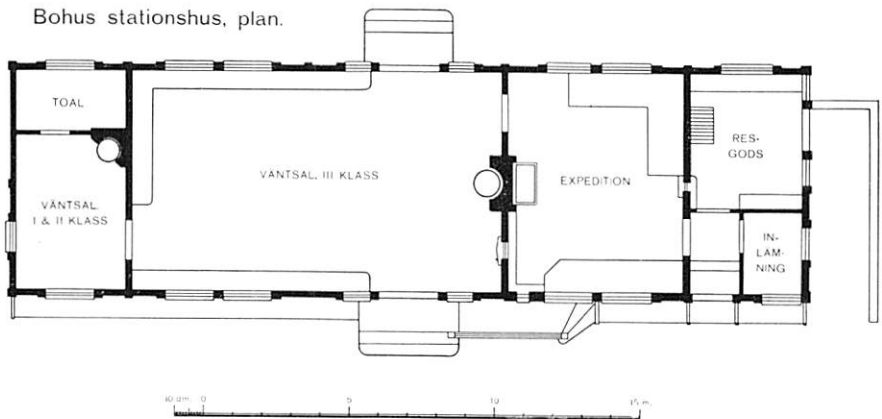


Fig. 80.

BYGGNADER

Älvängens stationshus, plan av bottenvåningen.

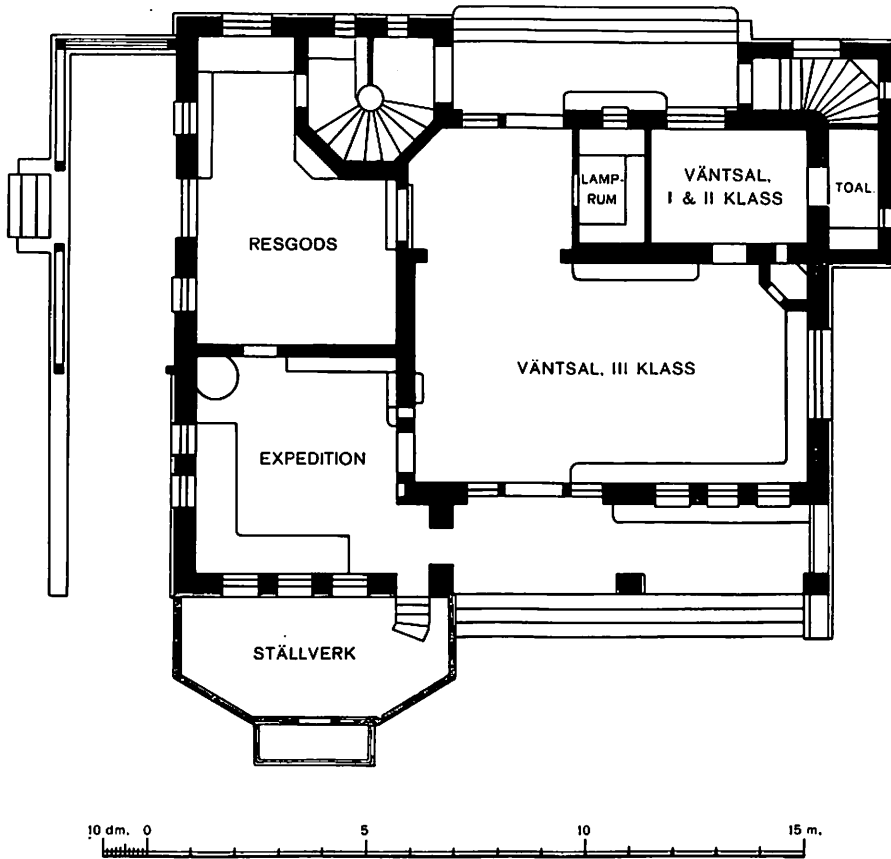


Fig. 81.

Övervåningen i Ludvika har tagits i anspråk för telegraf- och andra expeditioner, resgodsavdelning och öppen vänthall ha tillbyggt (fig. 72).

Grythyttedens stationshus har sammanbyggt med den närliggande hotellbyggnaden, som numera användes till lokaler för övernattande åkande personal. I den mellanbyggda avdelningen äro ställverk, pannrum för den för byggnaderna gemensamma värmeledningen m. m. inrymda (fig. 47).

I Filipstad har stationshuset tillbyggt och påbyggt med en hel övervåning, innehållande lokaler för trafikinspektören samt boställsvåning för stationsinspektören (fig. 73).

Grums stationsbyggnad har tillbyggt vid ena gaveln. I Säffle har



Fig. 82. Loka stationshus.

däremot ökat utrymme för expeditionen beretts genom utflyttning av resgodsavdelningen till särskild byggnad.

En mera omfattande utvidgning har vidtagits å Åmåls stationshus, som tillbyggt vid båda gavlarna och dessutom påbyggt (fig. 74).

Köpmannebro och en del andra stationer hava tillbyggt vid ena gaveln.

I Mellerud och Trollhättan har samma anordning som i Säffle vidtagits beträffande resgodsavdelningen.

I Öxnared har tillbyggnad gjorts vid båda gavlarna (fig. 75).

Till det yttre hava dessutom Säffle och Trollhättans stationshus fått annat utseende genom till byggnadernas perrongsida anslutna, glastäckta plattformstak.

Ehuru sålunda avsevärda förändringar gjorts å de gamla stationshusen, hava de i stort sett sin enhetliga gammalhederliga prägel kvar.

Mot "de gamla" bryta sig dock som uppfriskande moment en del i

Loka stationshus, plan av bottenvåningen.

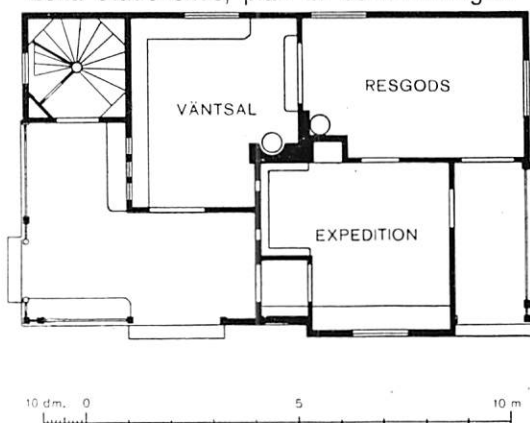


Fig. 83.

nyare arkitektur uppförda.

År 1912 nedbrann Hörkens stationshus och ersattes med en ny, i bergslagsstil uppförd byggnad. Plan av bottenvåningen visas å fig. 77 och det yttre å fig. 76.

Övriga nybyggnader hava tillkommit, då hållplatser utvidgats till stationer eller då den ursprungliga för hållplatsen avsedda provisoriska byggnaden blivit för liten och otidsenlig.

BYGGNADER

Sådana stationshus äro Bohus (1907, fig. 79 och 80), Brattfors-hyttan (1907), Älvängen (1909, fig. 81 och 48), Prässebo, där till hållplatslokalen tillbyggt expedition, väntsal och ställverk, Slottsbron (1917, fig. 85), Loka (1914, fig. 82 och 83) och Håksberg (fig. 84).



Fig. 84. Håksbergs stationshus.

Vid Idkerberget byggs stationshuset efter en vid Kil—Fryksdalsbanan använd plananordning (fig. 78), som i övrigt även kommit till användning vid ovan nämnda stationer Slottsbron och Håksberg. Godsmagasinet är å dessa stationer förlagt i en tillbyggnad till själva stationshuset. Härigenom vinnes, så länge styckegodstrafiken håller sig inom vissa gränser, en del lättnader i godsexpedieringen på samma gång som man får bättre helhetsverkan i arkitektoniskt avseende. Man förbereder därmed också med tiden erforderlig utvidgning av stationshusets expeditions- och väntlokaler. Då sådan utvidgning blivit nödvändig, kan man förutsätta, att styckegodstrafiken ävenledes nått den storlek, att dess expedierande med fördel kan förläggas till särskild byggnad.

Vid hållplatserna äro byggnaderna i allmänhet av enklaste slag. Men på senaste tiden har även omsorg nedlagts på att åstadkomma ett prydligare utseende (fig. 86).

Vid de minsta stationerna utfördes från början godsmagasinen som enkla bodar utan skyddstak över det anslutande spåret. Vid medelstora och större stationer drogs lastspåret genom magasinet. I mån som trafiken



Fig. 85. Slottsbrons stationshus.



Fig. 86. Lindans hållplats.

I Göteborg voro ursprungligen magasinen för ankommande och avgående fraktgods förlagda i var sin byggnad. Åren 1894, 1899 och 1902 tillbyggdes ankommande fraktgodsmagasinen, och 1912 sammanbyggdes de båda längorna (fig. 88).

Vid västra gaveln ligger expeditionen för ankommande fraktgods, ny-

utvecklats, hava godsmagasinen tillbyggts, på sina ställen även med godsexpedition (fig. 87).

År 1907 nedbrann godsmagasinet i Mellerud, varefter det å fig. 90 avbildade uppfördes. Därvid ordnades belysningsförhållandena bättre än i de äldre magasinen genom anbringandet av stora sido- och gavelfönster samt genom en mot väster liggande lanternin.



Fig. 87. Borlänge bangård (t. h. godsmagasin).

BYGGNADER



Fig. 88. Fraktgodsmagasinet i Göteborg.

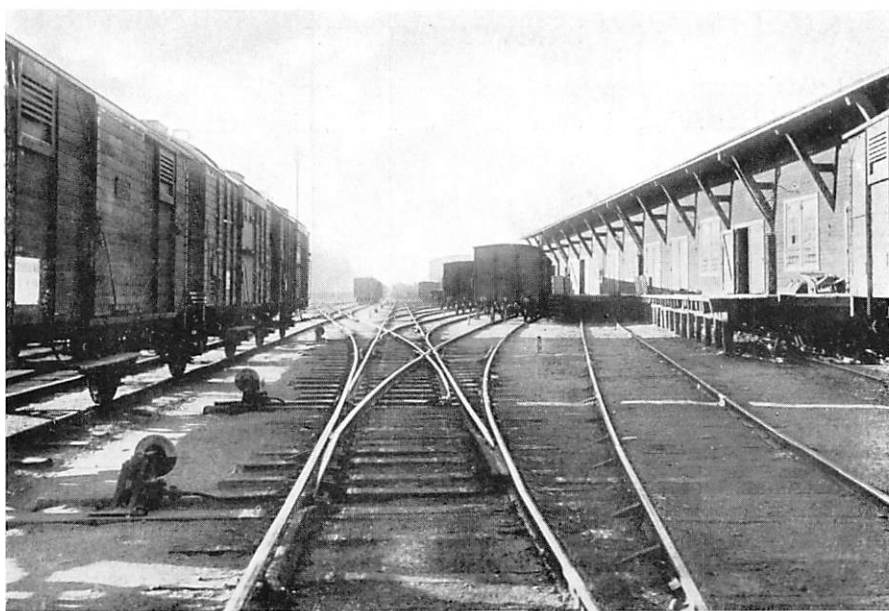


Fig. 89. Fraktgodsmagasinet i Göteborg (bangårdssidan, med tandspår).



Fig. 90. Melleruds godsmagasin.

forderligt antal spår har man måst tillgripa växlar med stor korsningsvinkel och *en* rörlig tunga (fig. 89).

Fördelen med den utförda anordningen är, att vid växlingen av vagnar till och från en del av bryggan, arbetet vid övriga vagnar icke störes, vilket icke kan undvikas, då alla vagnarna äro placerade på ett utmed en lång rak brygga gående spår.

ligen påbyggd (fig. 91), och vid östra gaveln expeditionen för avgående fraktgods.

Största intresset knyter sig till byggnadens mot bangården vettande sida. Sedan 1912 är nämligen den där befintliga godsplattformen gjord sågtandformig med till varje tand löpande spår. För att på det begränsade området få plats med er-

BANAVDELNINGEN

Banavdelningen, som har hand om järnvägens byggnadsanläggningar och i de flesta fall om underhållet av desamma, disponerar för den direkta linjetjänsten ytterst få byggnader.

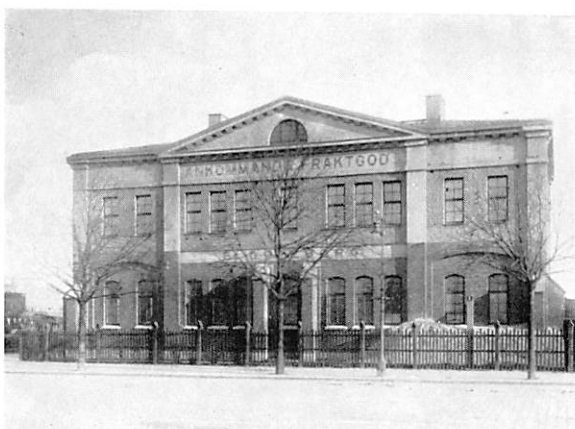


Fig. 91. Exp. för ank. fraktgods i Göteborg.

Baningenjörernas i Borlänge och Filipstad expeditioner äro ordnade i av järnvägen ägda bostadshus. I Åmål har baningenjören (numera kontrollant för D. V. V. J.) sin expedition i pensionskassans hus. För baningenjören i Göteborg, som förut haft sin expedition i sta-

BYGGNADER

tionshuset, har numera lokal förhyrts i stationens närhet.

Inom varje banmästareavdelning finnes en mindre förrådsbyggnad, varjämte banavdelningen i Borlänge, Filipstad, Åmål och Göteborg disponerar en del mindre byggnader för reparationer och upplag. En av de

i Åmål förlagda inrymmer reparationsverkstad för signalanordningar.

Till banavdelningens tjänstebyggnader kunna även räknas växthuset i Åmål (se "Planteringar").

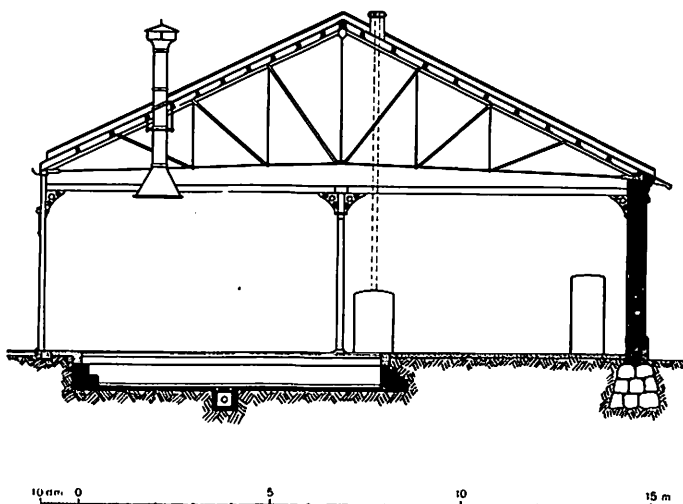


Fig. 92. Sektion av rundstall.

MASKINAVDELNINGEN

Lokomotiv- och vattenstationer.

Vid järnvägens anläggning ordnades kombinerade lokomotiv- och vattenstationer i Falun, Ludvika, Grythytted, Åmål, Öxnered och Göteborg, lokomotivstation i Filipstad samt vattenstationer vid Domnarvet, Rämshyttan, Grängesberg, Ställdalen, Bredsjö, Herrhult, Daglösen, Lindfors, Deje, Edsvalla, Värmlands Bro, Köpmannebro, Trollhättan, Prässebo och Nol.

Lokomotivstationen i Falun var gemensam med Gäfle—Dala järnvägs.

Till lokomotivstalltyp valdes "rundstall", d. v. s. kring en vändskiva radiellt liggande stallar. Sektionen visas å fig. 92.

Första utbyggnaderna omfattade följande antal lokomotivplatser: i Ludvika 2, i Grythytted 12, i Kil 2, i Åmål 10, i Öxnered 2, i Göteborg 12 samt i Filipstad 1. I Filipstad var stallet rektangelformat med direkt från bangården ingående spår. På övriga platser anlades 12 meters vändskivor.

De vid lokomotivstationerna byggda kolgårdarna bestodo av plankvägar, stödda av stenstolpar eller bockar av trä. Från kolgård fördes kolen i



Fig. 93. Vattentorn, äldre modell.

korgar upp på en brygga, varifrån korgarna för hand förflyttades till och stälptes i tendrarna.

Vattenstationerna bestodo vanligen av ett vattentorn (fig. 93) med däri inrymd 27 kbm:s cistern samt ångpumpverk. Lokala förhållanden föranledde dock en del andra anordningar. Sålunda togs i Göteborg vattnet från stadens vattenledning till en vattenkastare. I Åmål erhöles vattnet från vattenkastare med rörförbindelse till en i verkstadens pannhus placerad cistern. Vid Edsvalla och Domnarvet anlades, på grund av banans stora höjd

över vattnet, pumphus vid älvstranden, varifrån vattnet trycktes upp i cisternerna. I Lindfors vattentorn insattes endast handpump.

Ångpannorna voro stående med korstuber i eldstaden. Ångmaskinerna voro oscillerande och drevo pumpar av Reenstjernas konstruktion.

Den utveckling, lokomotiv- och vattenstationer sedermera undergått, har betingats av trafikens ökning, större dimensioner på lokomotiven samt strävandet att spara arbetskraft.

Trafikens ökning har föranlett anläggning av nya och utvidgning av äldre lokomotiv- och vattenstationer.

De större lokomotiven hava medfört ökning av lokomotivplatsernas längd (fig. 94) och anskaffning av större och kraftigare vändskivor.

Besparing av arbetskraft har erhållits på flere sätt. Sålunda hava i en del större kolgårdar byggts lossningsbryggor (fig. 95), på vilka kolvagnarna köras upp. Lossningen sker då väsentligen lättare och billigare än vid de kolgårdar, där kolen från ett utanför kolgården liggande spår måste med skottkärror forslas till sin plats. För kolgivningen hava flere

BYGGNADER

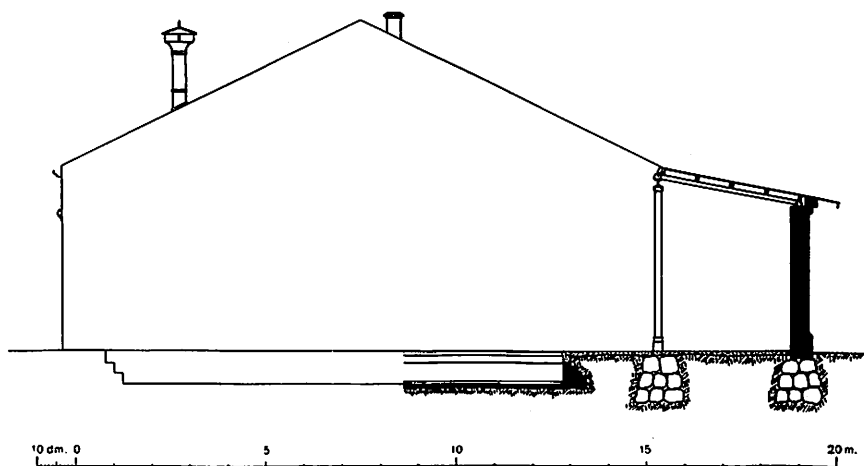


Fig. 94. Sektion å tillbyggnad av rundstall.

olika anordningar kommit till användning. Den mest använda är, att kolen, lastade i tippvagnar, med elektriskt vindspel eller med en till ett lokomotiv kopplad ställina dragas upp för ett lutande plan till en kolbrygga, från vilken de tippas ned i den vid eller under bryggan stående tendern (fig. 96). I Göteborg och vid norra kolgården i Ludvika användes elektrisk kran, som upphissar kolbyttorna över tendern, där tippning sker. I Ludvika har vid södra kolgårdarna en linbana byggts, med vilken kolen forslas till kolgivningsbrygga över mellanliggande trafikspår.

Vid vattenstationerna har arbetskraft inbesparats genom införandet av kraftigare ångmaskineri, ångmaskineris utbytande mot elektrisk drift samt ökning av cisternstorleken.

För gjorda förändringar och utvidgningar redogöres nedan stationsvis.

Falun. Under tiden fram till 1902 begagnades lokomotivstallet gemensamt av B. J. och G. D. J., och betalade B. J. 5 % ränta å den del av anläggningskostnaden, som svarade mot använda platser eller 12 st. till 1.7 93, 10 st. till 1.6 01 och därefter 11 st. Hela antalet var 16 st. Sedan G. D. J. byggt nytt lokomotivstall, övertogs gamla stallet helt av B. J., som avskilt utrymmen, motsvarande 5 platser, för vagnrevisionsverkstad, lokförarorum m. m. År 1921 uppfördes en tillbyggnad, inrymmande lokomotivmästarens expedition. Sex stallrum ha förlängts för stora lokomotiv.

Domnarvet. Sedan vattenstation ordnats vid Borlänge, blev vattentornet i Domnarvet överflödigt och revs 1909.



Fig. 95. Kollossningsbrygga i Grythytted.

Borlänge. Från 1906 erhålles vatten till lokomotiven från kommunens vattenledning. För ändamålet äro tvenne vattenkastare uppsatta å bangården. Ett provisoriskt lokomotivstall av trä uppfördes 1919. År 1922 inlades en 20 meters länkvändskiva med elektrisk drift.

Rämshyttan. Vid Idkerbergsbanans anläggning blev den del av sjön, från vilken vatten uppfordrades till vattentornet, avskuren. Särskilt pump-hus byggdes därför (1911) vid sjön, varifrån vattnet pumpas med råoljemotordrivet pumpverk (komb. Bolinder-Ludvigsberg).

Ludvika. Lokomotivstallet tillbyggdes 1891 med 1 salong (2 platser) samt 1906 med 1 salong (2 platser) med längd för större lokomotiv. 1915 uppfördes ett provisoriskt lokomotivstall av trä med plats för 2 lokomotiv.

Vid S. W. B. inledande å stationen revs det gamla vattentornet och ersattes med ett nytt med 50 kbm:s cistern, placerat något sydligare än det gamla. Härifrån gå ledningar till 2 vattenkastare och båda järnvägarnas lokstallar. Vid bangårdens norra del uppfördes 1910 ytterligare ett vattentorn med 50 kbm:s cistern (fig. 97) med rörledning till en vid bangårdens norra ände placerad vattenkastare. I båda vattentornen voro inmonterade kraftiga Worthingtonpumpar. Från år 1921 är driften elektrifierad i båda tornen.

För kolgivningen uppsattes år 1918 vid norra kolgården elektrisk kran och 1919 vid södra kolgården linbana med elektrisk drift. Med linbanan forslas kolvaggorna över Västeråsbanans spår till en kolgivningsbrygga.

Grängesberg. Vattentornet slopades 1887 på grund av vattenbrist och flyttades till *Hörken*.

Ställdalen. Sedan omkring år 1900 vattenledning här ej längre behövde äga rum, blev pumpverket borttaget.

Bredsjö (fig. 93). Driften elektrifierades 1923.

Grythytted. Ursprungligen byggdes lokomotivstall med plats för 12 lokomotiv. Detta visade sig för stort på grund av att annan tågordning än den beräknade genomfördes, varför 2 salonger år 1883—84 flyttades till *Daglösen*.

År 1904 utflyttades pumpverket från vattentornet till särskilt pumphus. Driften elektrifierades 1922.

Kolgårdarna hava under åren 1915—21 försetts med kolgivnings- och kollossningsbryggor.

Daglösen. Åren 1882—83 byggdes stallar för 4 lokomotiv. Den då inlagda 12 m:s vändskivan utbyttes 1913 mot 15 m:s. Följande år förlängdes två stallplatser.

Från vattentornet drogs vattenledning i bangården till stallet och 1907 till tvenne vattenkastare vid tågspåren. Driften elektrifierades 1921.

För att kol snabbt skulle kunna lämnas till persontågen under deras uppehåll, anlades 1908 en mindre kolgård i vardera änden av stationen söder om spårsystemet. Dessa försågos sedermera (1915) med kolgivningsbryggor, av vilka den östra är avbildad i fig. 96. En för godstågen avsedd kolgård har dessutom byggts på nordsidan av spårsystemet vid östra änden av stationen.



Fig. 96. Kolgivningsbrygga i *Daglösen*.



Fig. 97. Vattentorn, nyare modell (Ludvika).

1898 med ett korsvirkeshus. Detta förlängdes 1909.

Södra kolgården har ombyggts och ny kolgård anlagts norrut.

Vattentornets drift elektrifierades 1923.

Kil. Lokomotivstallet har utvidgats med två platser 1906 och en plats 1918.

Bergslagsbanans 12 m:s vändskiva ersattes 1908 med en 15 m:s, till hälften ägd av S. J.

S. J. har i bangården inlagt vattenledning till vattenkastare, från vilka B. J. från år 1904 har rätt taga vatten enligt särskild överenskommelse.

Edsvalla och Värmlands Bro. Reenstjernapumparna ha utbytts mot pulsometrar.

Filipstad. Lokomotivstallet tillbyggdes 1897. Samtidigt framdrogs vattenledning till stallet.

Lindfors. Den installerade handpumpen tog, då vattentagningen ökades, högst betydande arbetskraft i anspråk. År 1916 överenskomts därför med vederbörande jordägare om vattenlednings framdragande från en söderut befintlig tjärn, tillräckligt högt belägen för att vattnet med självtryck skulle rinna till cisternen. Anläggningen, som utfördes samma år, har, lätt-skött som den är, blivit till stor nytta.

Deje. Provisoriskt lokomotivstall uppfördes 1881 och ersattes

BYGGNADER



Fig. 98. Rundstallet i Åmål.

Åmål. Lokomotivstallet tillbyggdes 1881 med 2 salonger (4 platser) samt 1890 med 3 salonger (6 platser) ävensom med lokaler för lokomotivmästaren, lokomotivförarna och i övre våningen 40 kbm:s vattencistern. Halvcirkeln var därmed fullbyggd (fig. 98). Av de 20 stallplatserna hava 8 st. förlängts för större lokomotiv under det att 2 platser förkortats för att lämna utrymme för lokaler för lokomotivreparatörer och lokomotivputsare. Lokomotivmästarens expedition flyttades 1917 till en i gamla verkstadsbyggnaden inredd lokal, varefter det ledigblivna rummet togs i anspråk för lokomotivputsareförmännen.

Den gamla 12 m:s vändskivan utbyttes 1906 mot 15 m:s.

Då ytterligare stallutrymme erfordrades, uppfördes under åren 1916—18 på ägorna söder om den äldre anläggningen ett rektangelstall (fig. 99 och 100) med plats för 16 lokomotiv och så förlagt, att det kan utvidgas att rymma ett 80-tal lokomotiv. Lokaler för lokomotivputsare och reparatörer äro inredda i en provisorisk tillbyggnad av trä.

I stort sett tydliggöres lokomotivstationens utveckling av fig. 103, 105 och 108.

Vid den ena av gamla stallets kolgårdar uppfördes år 1908 kolgivningsbrygga. I samband med nya stallets uppförande byggdes framför denna en kolgård med kollossnings- och kolgivningsbryggor, varjämte

BANA OCH BYGGNADER

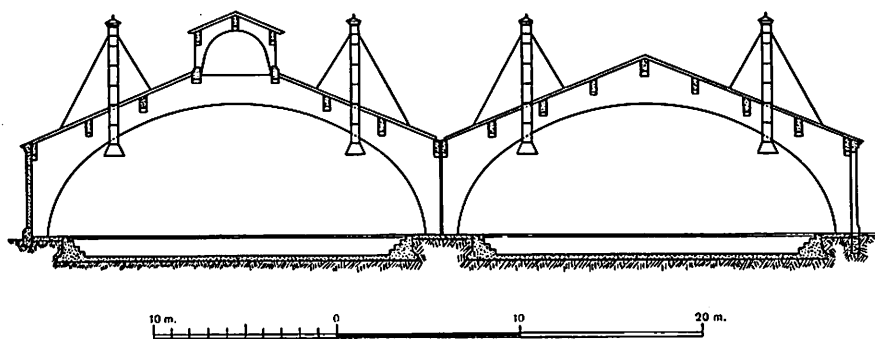


Fig. 99. Sektion av nya lokstallet i Åmål.

spårsystemet ordnades på sådant sätt, att tvenne utfartsvägar från lokomotivstationen till huvudspåret erhöles.

I närheten av nya lokomotivstallet inlades 1918 en 20 m:s lokomotivvändskiva av en för landet ny typ — s. k. länkvändskiva (fig. 101). Länkvändskivorna karakteriseras därav, att de utgöras av tvenne bryggor vid mitten lagrade å en gemensam pivot och vid periferien vilande på hjul, som löpa på en ringräl. De äldre vändskivorna äro på sådant sätt konstruerade, att hela tyngden vilar på pivoten under det att de vid ändarna befintliga hjulen endast användas som tillfälliga stöd. Vid länkvändskivorna fördelas tyngden på pivot och ringräl. Anordningen har fördelen av betydligt minskad konstruktionshöjd. Vändning sker medelst elektrisk kraft.

År 1900 uppfördes vid norra änden av bangården ett vattentorn av den då gängse typen med cistern och maskineri från Ställdalens vattentorn. Vattnet togs från Åmålsån. Driften elektrificerades 1920. Sedan vattentagningen flyttats till lokstationen och bangården, blev maskineriet under 1922 borttaget.

På bangården uppsattes 1906 två vattenkastare med vatten från stadens vattenledning, som även tagits i anspråk för vatten till gamla stallets vattencistern, i den mån vatten från pannhusets cistern ej kan erhållas, samt för en vattenkastare vid nya kolgården.

Under lokomotivmästarens expedition (fig. 109) har inretts ett utlämningsförråd för oljor, torkdukar m. fl. varor, som äro behövlige i lokomotivtjänsten.

Köpmannebro. Reenstjernas ångpump utbyttes 1891 mot pulsometer, som 1921 fick vika för en Worthingtonpump.

Mellerud. Ett provisoriskt lokomotivstall av trä för ett lokomotiv uppfördes år 1916.

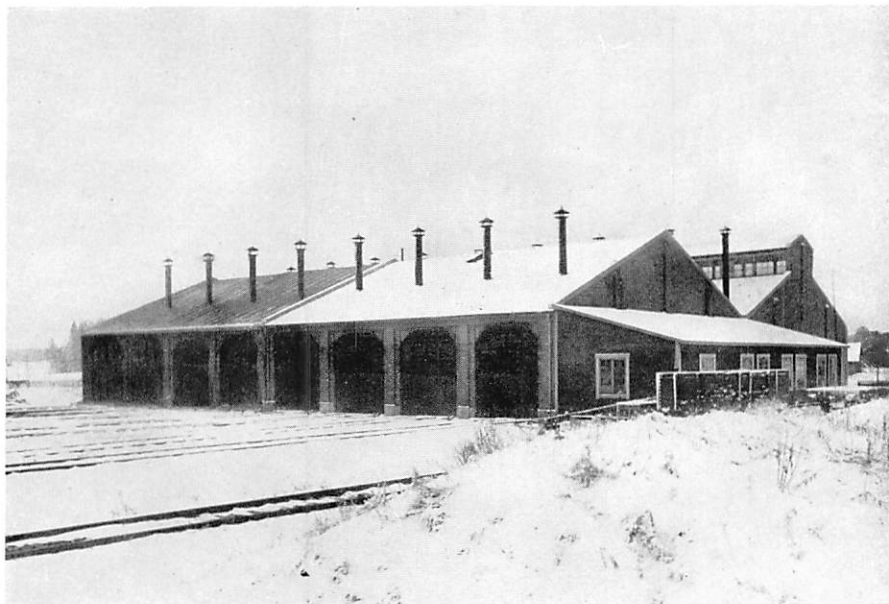


Fig. 100. Nya lokstallet i Åmål.

Frändefors. Vattentorn uppfördes 1908 med av vindmotor driven pump. Sedan vindmotorn år 1913 blåst ned, ersattes den med råoljemotor.

Öxnered. Lokomotivstallet utvidgades 1915 med två platser i en tillbyggnad av trä.

Två vattenkastare uppsattes år 1906 å bangården. År 1915 kompletterades anläggningen genom ett nytt vattentorn med 50 kbm:s vattencistern och Worthingtonmaskineri. Cisternen är genom ledningarna förbunden med gamla tornets cistern, som på grund av sitt lägre läge försetts med tättslutande tak och tryckrör.

20 m:s länkvändskiva är 1923 inlagd i södra vinkeln mellan B. J. och U. V. H. J.

Kolgårdarna äro ett par gånger utvidgade, och en ny är under anläggning.

Trollhättan. Då under årens lopp endast ringa kvantiteter vatten behövde här tagas, slopades år 1909 maskineriet, och överenskommelse träffades med Trollhätte kommun om erhållandet av vatten från kommunens i närheten av tornet gående vattenledning.

Prüssebo. År 1916 nedlades vattenledning till en vattenkastare i vardera änden av bangården. Driften elektrifierades 1922.

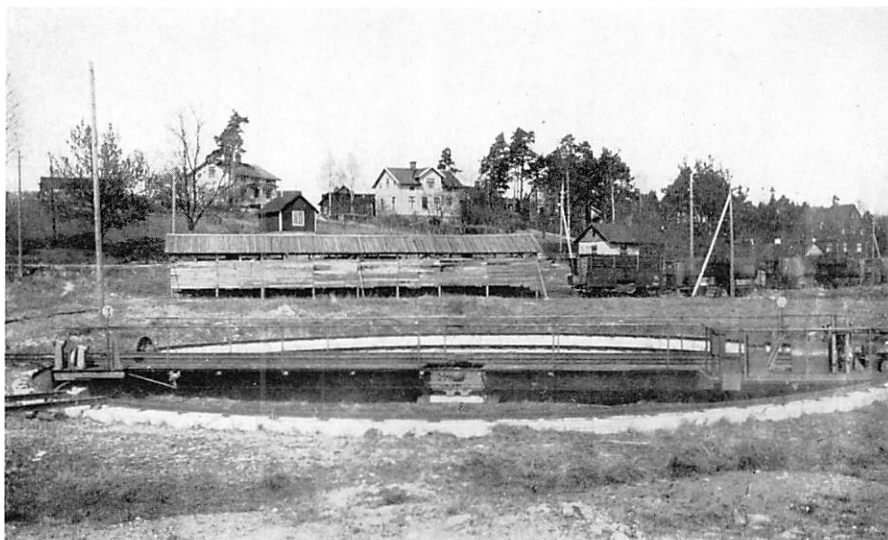


Fig. 101. 20 m:s länkvändskiva, Åmål.

Nygård. Provisoriskt lokomotivstall av trä för ett lokomotiv uppfördes 1886.

Alfhem. Vid bangårdens norra del har anlagts en vattenbassäng för L. L. E. J:s räkning.

Nol. Nytt vattentorn av betong med cistern, rymmande 100 kbm, är 1923 under uppförande.

Lärje rangeringsstation. I samband med stationens anläggning uppfördes 1915 lokomotivstall av trä för 2 lokomotiv, kolgård och vattenkastare med vatten från stadens vattenledning.

Göteborg. I det ursprungligen uppförda lokomotivstallet om 12 platser kunde under 80-talet 4 platser upplåtas till G. H. B., som dock 1891 anmodades bygga eget lokomotivstall mot återfående av för dispositionsrätten överlämnade 15.000 kronor. Någon ökning av platsantalet behövde därför tillsvidare icke göras, men 1906 tillbyggdes vid västra gaveln en byggnad av trä, vari inrymdes expedition för lokomotivmästaren, lokomotivförarorum och putsarorum samt vagnrevisionsverkstad. Under de följande åren uppstod behovet av flere och längre platser. Genom revisionsverkstadens flyttning 1912 till en nybyggd verkstad, dit även lokomotivmästarens expedition förlades, erhöles två nya platser, och genom uppförandet av två träbyggnader på stallets baksida (år 1915) ytterligare två platser bakom tvenne förutvarande. Förlängning av för-

BYGGNADER

utvarande platser har utförts såsom förut beskrivits. Vändskivan utbyttes 1906 mot en 15 meters.

Då delsjövattnet visade sig skadligt för ångpannorna, och vattenavgiften ansågs vara hög, beslöt styrelsen 1895 att låta uppföra ett vattentorn med 48 kbm:s vattencistern med ledning från Göta älv och vindmotor som drivkraft. Då det visade sig, att vattenledningen ofta gick sönder och var svåråtkomlig för reparationer, övergavs — sedan vindmotorn blåst ned — ledningen, och stadens vatten kom åter till användning. Till vattenkastare å bangården har ledning även framdragits.

Kolgårdarna ha ett par gånger (1904 och 1911) utvidgats, och kolgivningen sker sedan 1911 med elektrisk lyftkran.

Vagntjänstbyggnader.

Maskinavdelningen disponerar vid de stationer, där vagn tillsyningsmän äro placerade, en mindre byggnad för förvaring av erforderliga ersättningsdelar, oljor m. m. Endast i Göteborg har något större utrymme krävts, varför därstädes år 1912 uppfördes tre mindre byggnader, innehållande expedition för vagnmästaren, rum för vagn tillsyningsmän, vagnputsare och vagnstäderskor samt laddningsstation och reparationsrum för vagnarnas elektriska belysning.

Reparationsverkstäder.

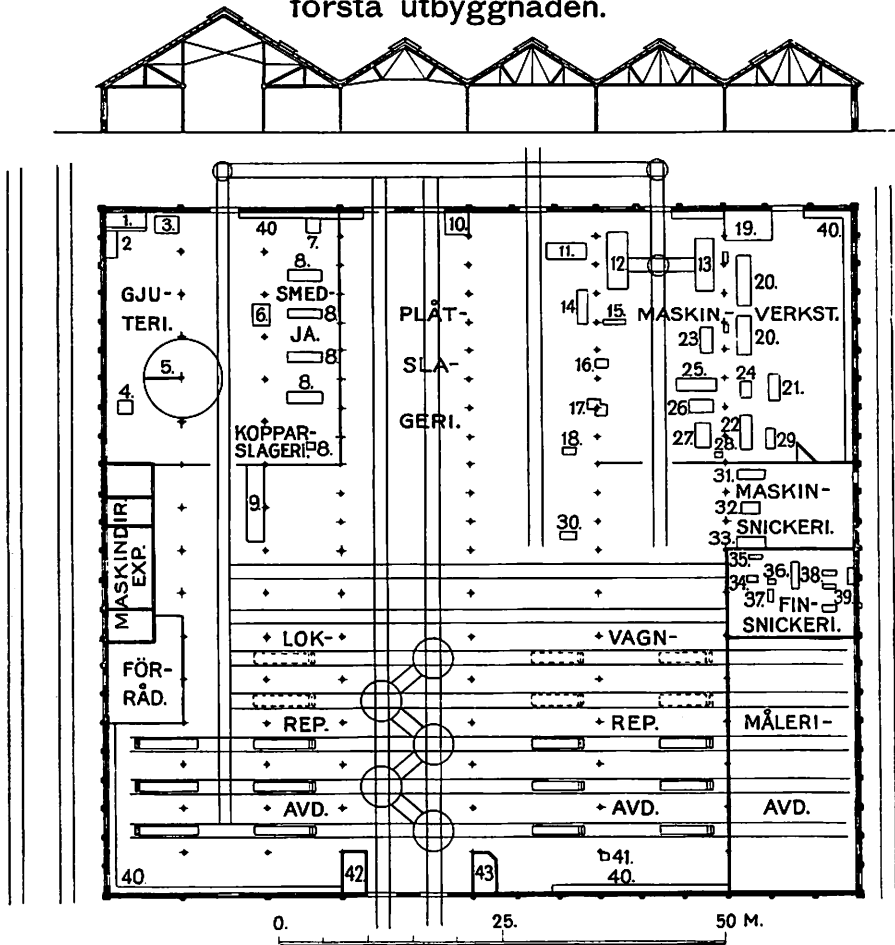
I ritningsarkivet i Åmål förvaras en ritning, undertecknad av A. W. MOLIN den 24.11 1874 och visande den då tänkta planen för verkstadsanläggning i Åmål.

Planen blev beträffande verkstadens förläggning och storlek följd, men ändringar beträffande inredningen måste vid verkstadens byggnad och utbyggnad göras, i den mån förutsättningarna genom olika omständigheter, såsom tillkomsten av boggivagnar m. m., förändrades. Ritningen har sitt intresse icke endast därigenom, att plananläggningen av själva verkstaden var väl genomtänkt även beträffande utvidgningar utan även därför, att den visar en plan för ordnandet av området framför verkstaden, som, om den genomförts, skulle givit verkstäderna med framförliggande område en särdeles prydlig prägel.

Mitt framför verkstäderna hade förslagsställaren tänkt sig en större, rektangulär damm och norr om denna ett vattentorn. På båda sidor om dammen voro ingångsspåren till verkstaden placerade och därutanför fyra mindre och tvenne större till expedition och bostäder avsedda byggnader, flankerande den i övrigt med planteringar ordnade platsen.

BANA OCH BYGGNADER

Reparationsverkstaden i Åmål, första utbyggnaden.



- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|--|
| 1. Torkugn. | 16. Plåtsax. | 31. Trähyvel. |
| 2. Kärnbänk. | 17. Kolonnborrmaskin. | 32. Cirkelsåg. |
| 3. Metallugn. | 18. Slipsten. | 33. Kapsåg. |
| 4. Kupolugn. | 19. Ångmaskin, | 34. Bandsåg. |
| 5. Svängkran, 2 tons. | 20. Svarv, 12". | 35. Slipsten. |
| 6. Ånghammare. | 21. " 10". | 36. Limkök. |
| 7. Blåsmaskin. | 22. " 6" 4-dubbel. | 37. Limhäll. |
| 8. Hård. | 23. Hjulborrmaskin, dubbel. | 38. Svarv. |
| 9. Järnförråd. | 24. Borrmaskin, enkel. | 39. Hyvelbänk. |
| 10. Krossmaskin. | 25. Hyvel, större. | 40. Filbänk. |
| 11. Hjulpress. | 26. " , mindre. | 41. Lutkokare. |
| 12. Hjulsvärv, 6 fot. | 27. Sticksyvel. | 42. Portvakt. |
| 13. " 4 " . | 28. Smärgelslipsten. | 43. Verkmästare- och förmans-
expedition. |
| 14. Plåtbockningsmaskin. | 29. Gångskärningsmaskin. | |
| 15. Mönjpress. | 30. Stömmaskin. | |

Fig. 102.

BYGGNADER

Verkstad och lokomotivstation i Åmål, första utbyggnaden.

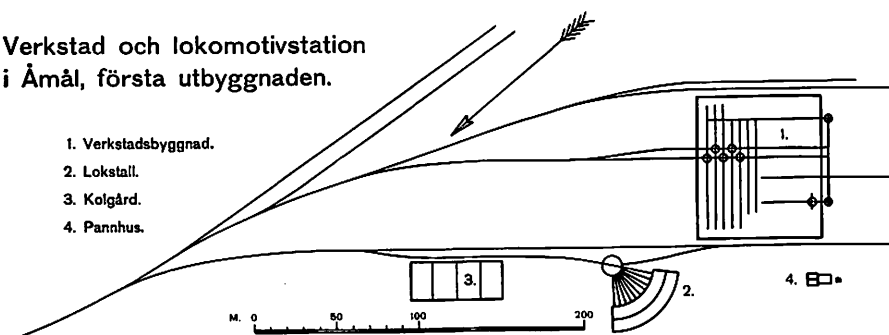


Fig. 103.

Med den utveckling, trafiken och därmed reparationerna tagit, hade det för utrymmets skull måhända icke varit lyckligt, om den nämnda anordningen utförts, men förslaget har omnämnts för att visa, att tendenser redan på den tiden funnos att söka åt verkstadsanläggningar giva ett tilltalande yttre. På senare tider har denna fråga ägnats avsevärt mera intresse än förr i avsikt att — för arbetsglädjes vinnande — skapa motvikt mot intrycken från gråa murar och enformigt surrande maskiner.

Som första utbyggnad av verkstaden utfördes ungefär $\frac{2}{3}$ av huvudverkstaden i ovan omnämnda förslag enligt fig. 102 och med läge och spåranordningar enl. fig. 103.

Såsom av fig. 102 framgår, blevo expeditioner och förråd förlagda inom verkstäderna vid sydöstra gaveln.

Till anläggningen hörde utom en del förrådsskjul ett å berget ovanför verkstaden beläget pannhus. Från detta leddes ångrör genom en i verkstadens takhöjd förlagd trätrumma till ångmaskin, ånghammare m. fl. förbrukningsställen.

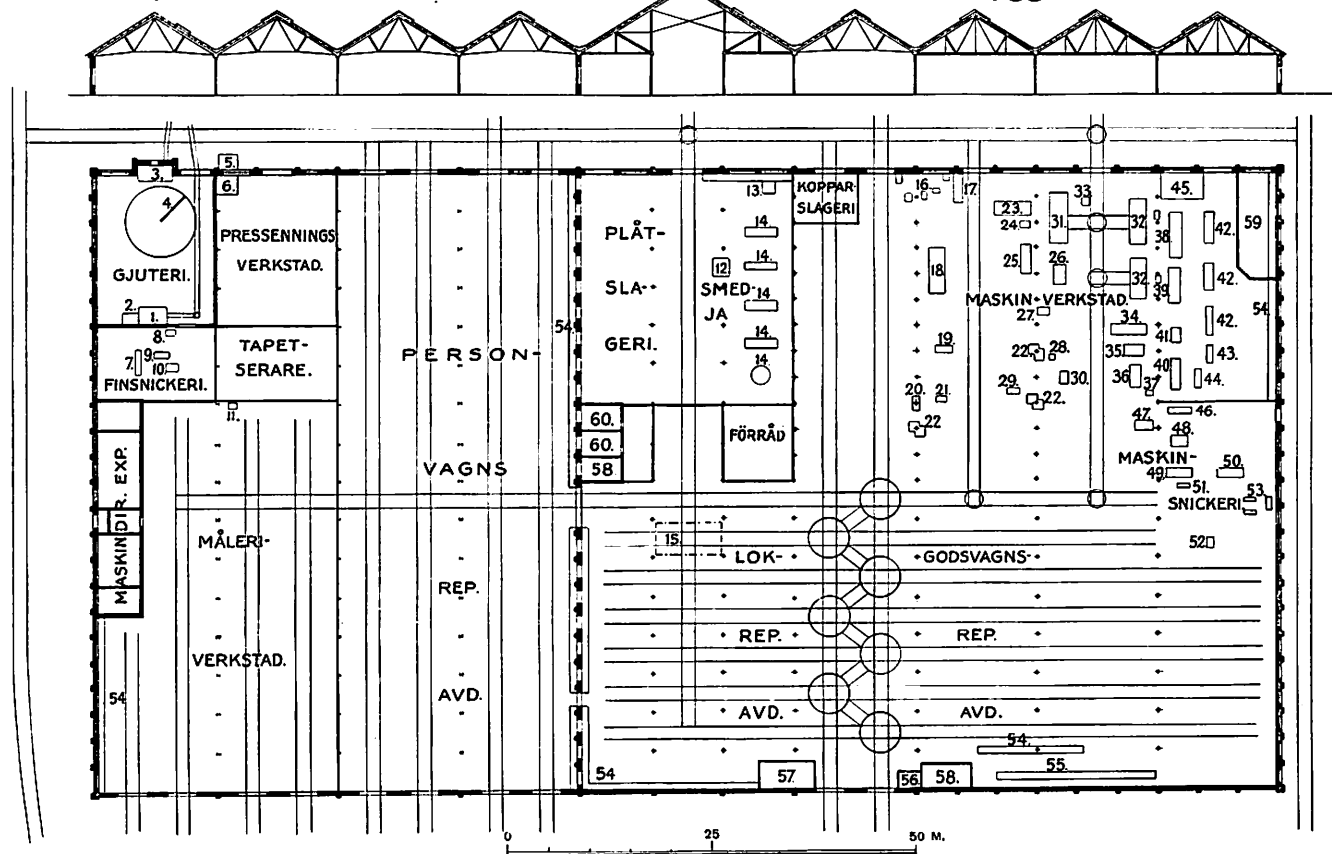
För verkstaden anskaffades arbetsmaskiner huvudsakligen av engelskt fabrikat samt för lyftning av lokomotiven en 16 tons handdriven traverskran.

Drivkraften utgjordes av en 75 hkr:s tvåcylindrig, stående kondensationsångmaskin, levererad av Göteborgs Mek. Verkstad — en maskin, som ända till för ett par år sedan var i dagligt arbete och nu med tillkopplad generator utgör reserv i händelse av avbrott å strömmen i den numera elektrifierade kraftanläggningen.

Efter cirka 20 år befanns första utbyggnaden otillräcklig för reparationsbehovet, och styrelsen beslöt den 9.1 1899, att utvidgning skulle ske genom tillbyggnad av fyra skepp sydost om mittelskeppet. År 1900 var utvidgningen färdig att tagas i bruk, och blevo lokalerna för olika arbeten fördelade såsom fig. 104 visar. Den ursprungligen tänkta huvudbyggnaden var därmed färdigbyggd och tedde sig rymlig och för för-

Reparationsverkstaden i Åmål.

Efter utbyggnaden 1901.



BANA OCH BYGNADER

Fig. 104.

Verkstad och lokomotivstation i Åmål år 1904.

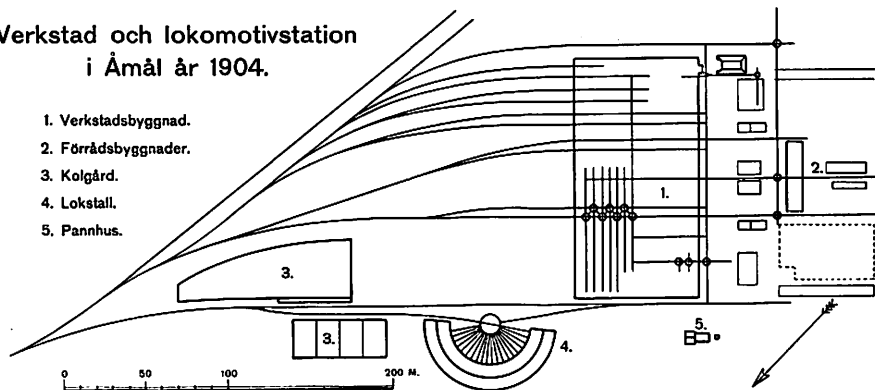


Fig. 105.

hållandena stort tilltagen, täckande c:a två tunnland och på sin tid en av de största verkstadsbyggnader under ett tak i vårt land.

Trafikens utveckling gjorde det dock snart relativt trångt även inom den utvidgade verkstadens lokaler.

År 1904 utflyttades förrådet i en av styrelsen den 6.4 s. å. beslutad, nyuppförd byggnad bakom verkstaden (fig. 129), varigenom något mera utrymme erhöles för lokomotivreparationerna. Spårplanordningarna hade under tiden utvecklats så som visas å fig. 105.

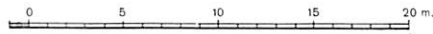
År 1908 anskaffades en 30-tons traverskran för lokomotivavdelningen.

Vid verkstadens utvidgning 1900 hade expeditionerna flyttats till sydöstra väggen i tillbyggnaden. Lokalerna voro redan då trånga, så att en del tjänstemän fingo kvarstanna i rester av den gamla expeditionen,

Sifferbeteckningar, fig. 104.

- | | | |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| 1. Torkugn. | 21. Gångmaskin för gasrör. | 41. Borrmaskin. |
| 2. Metallugn. | 22. Borrmaskin, kolonn-. | 42. Svarv, 8". |
| 3. Kupolugn. | 23. Hjulpres, 200 tons. | 43. " , 6". |
| 4. Svängkran, 2 tons. | 24. Tubavskärare. | 44. Gängskärningsmaskin. |
| 5. Krossmaskin. | 25. Plåtbockningsmaskin. | 45. Ångmaskin. |
| 6. Blåsmaskin. | 26. Borrmaskin, radial. | 46. Trähyvel. |
| 7. Svarv. | 27. Plåtsax. | 47. Trärikthyvel. |
| 8. Slipsten. | 28. Slipmaskin. | 48. Klyvsåg. |
| 9. Fräsmaskin. | 29. Slipstenar. | 49. Kapsåg. |
| 10. Bandsåg. | 30. Fräsmaskin. | 50. Bandsåg. |
| 11. Färgkvarn. | 31. Hjulsvärv, 6 fot. | 51. Slipsten. |
| 12. Ånghammare. | 32. " , 4 " . | 52. Stilmaskin. |
| 13. Blåsmaskin. | 33. Hjulborrmaskin. | 53. Hyvelbänk. |
| 14. Hård. | 34. Hyvel, större. | 54. Filbänk. |
| 15. Traverskran, 16 tons. | 35. " , mindre. | 55. Rengöringsbänk. |
| 16. Smärgelverk. | 36. Stickhyvel. | 56. Portvakt. |
| 17. Fjäderprovningmaskin. | 37. Slipsten. | 57. Verkmästarexpedition. |
| 18. Borrmaskin. | 38. Svarv, 12". | 58. Förmän. |
| 19. Rälssåg. | 39. " , 10". | 59. Verktygsförråd. |
| 20. Träborrmaskin. | 40. " , 6", 4-dubbel. | 60. Verktygsrum. |

Maskinavdelningens expeditiönsbyggnad, Åmål.



- | | | |
|---------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| 1. Maskindirektören. | 5. Ritsal. | 9. Verkstadskamrerarens expedition. |
| 2. Maskindirektörens exp. | 6. Förrådsörvaltaren. | 10. Vaktmästare. |
| 3. Maskingenjören. | 7. Förrådsförvaltaren exp. | 11. Arkiv. |
| 4. Förste byråingenjören. | 8. Verkstadskammararen. | 12. Toalett. |

A black and white photograph of a large, multi-story brick building, likely a factory or warehouse. The building features a prominent cupola on the roof with a weather vane. It has numerous windows, some with multiple panes, and a small structure attached to the side. The foreground is covered in snow, and a fence is visible in the distance. The sky is cloudy.

Fig. 107. Maskinavdelningens expedition i Åmål.

vilka givetvis föga ägnade sig till expeditionslokaler, belägna som de voro mitt inne i en bullrande verkstad, dåligt belysta och utan tillgång till frisk luft.

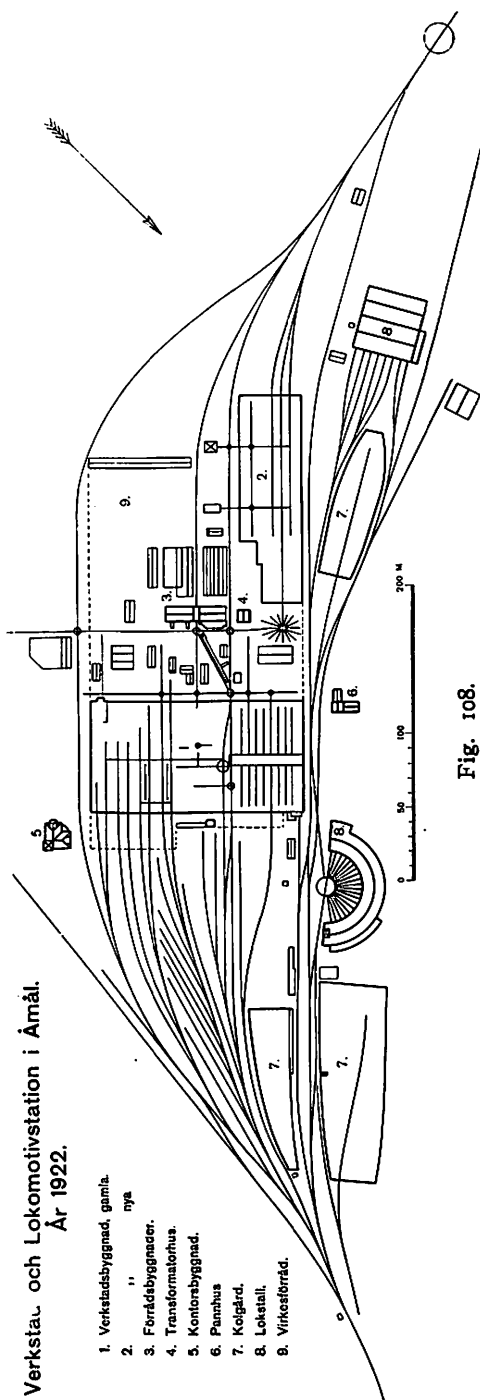
Styrelsen beviljade därför den 8.3 1909 medel till uppförandet av en expeditiönsbyggnad (fig. 106 och 107), som togs i bruk hösten 1910. Byggnaden är uppförd i tegel med samtliga lokaler ordnade omkring rymliga arkiv. På nedre botten hava förrådsförvaltaren och verkstadskam-

reraren sina expeditioner, 1 tr. upp ligger maskindirektörens expedition med rum för ingenjörer samt ritkontor, och 2 tr. upp disponerar maskiningenjören i linjetjänst ett rum och verkstadskamreraren ett rum för statistiskt arbete, varjämte ett rum är reserverat för diverse extra arbeten och ett för blåkopiering. Byggnaden är försedd med värmeledning.

Redan 10 år efter verkstadens första utvidgning började behovet av ökat utrymme för reparationerna, speciellt betr. lokomotiv, pannor och godsvagnar, att visa sig. Anordningarna i den gamla verkstaden voro ej heller lämpliga för de stora lokomotiv, som fr. o. m. år 1905 anskaffats.

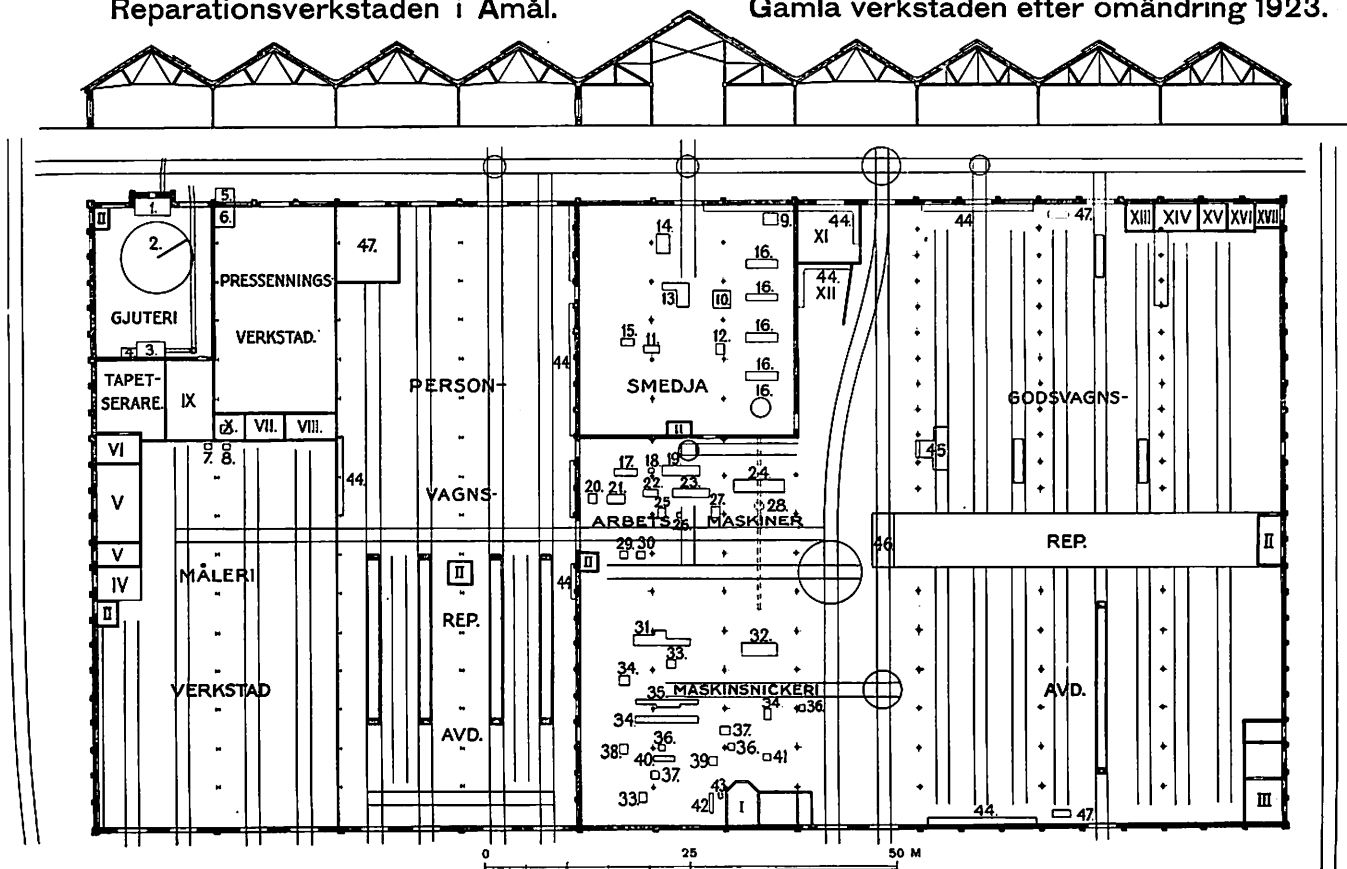
Planer på ny utvidgning uppgjordes, men först 1915 ansågs tiden vara inne att skrida till deras utförande. Vid planerandet gällde det att så förlägga de nya byggnaderna, att framtida utveckling av verkstaden ej hämmades och att på samma gång utnyttja befintligt markområde på bästa sätt.

Förutseende nog hade vederbörande vid banans anläggning anskaffat mark, tillräckligt för verkstadens utvidgning upp till en anläggning 5 à 6 gånger större än första utbyggnaden. Något markområde behövde alltså icke inköpas. Däremot måste hänsyn tagas till lokomo-



Reparationsverkstaden i Åmål.

Gamla verkstaden efter omändring 1923.



BANA OCH BYGNADER

Fig. 109.

tivstellarnas med tillhörande spårsystems samtida och framtida utveckling, varvid en inverkan var, att från lokomotivställarna behövdes en andra utfartsväg till huvudspåret. Problemet löstes på sätt fig. 108 visar.

Förslaget att bygga en ny verkstadsbyggnad, inrymmande lokomotivhall, maskinverkstad och plåtslageri, framlades inför styrelsen den 15.9.1915, och blev detsamma ävensom förslag till omändring av lokalerna i gamla verkstaden då godkänt till utförande. De olika lokalerna skulle därigenom bli använda på sätt av fig. 109 och 110 är visat.

Den nya byggnaden har fått ett särdeles solitt utförande. Under väggar och pelare är det pålat, delvis med ända till 17 m långa, armerade betongpålar. Väggarna äro utförda av betongpelare med utfyllnad av tegel. Taken över maskinverkstaden och plåtslageriet äro utförda i betong med tricopiece-täckning och lanterniner, under det att över den höga lokomotivhallen är spånt ett betongvalv, som i sin tur täckes av å trätakstolar vilande tegeltak.

Byggnaden utfördes av A.-B. Arcus.

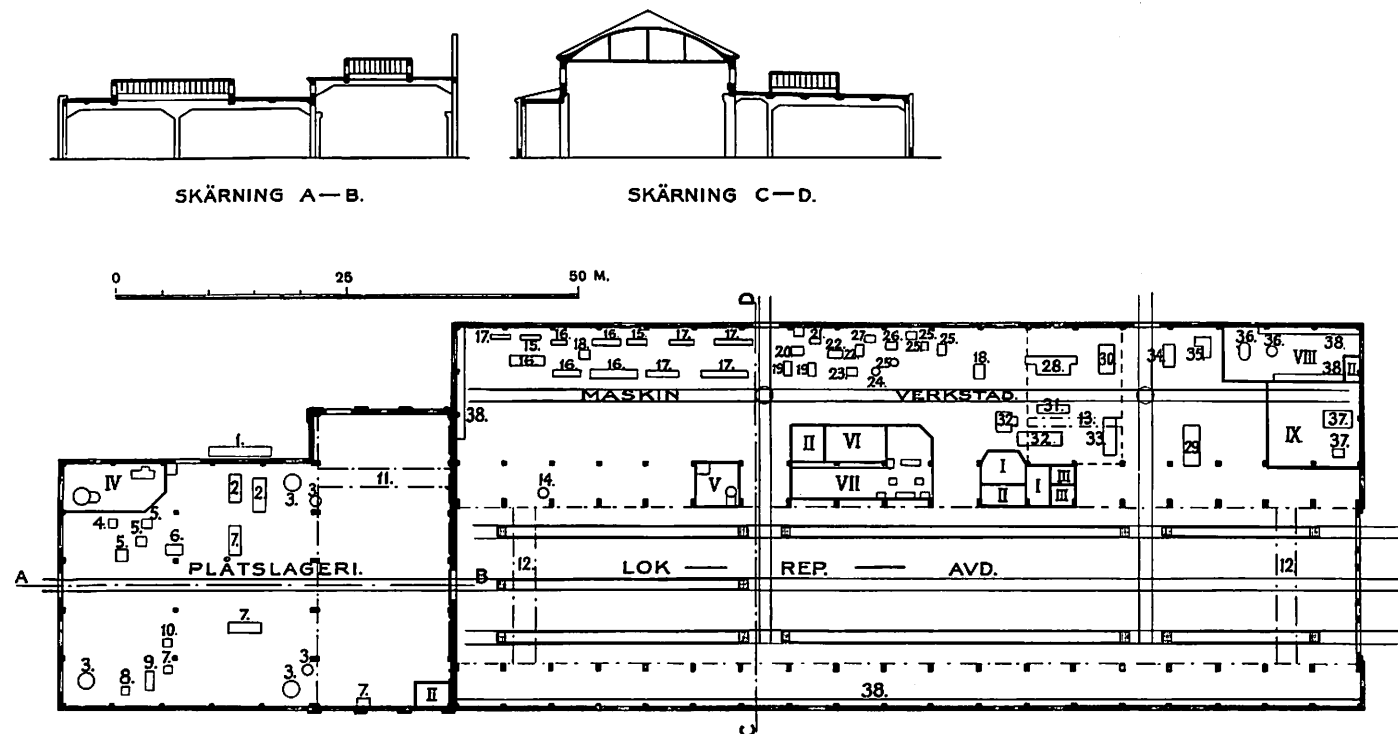
Det torde kunna sägas, att byggnadens ståtliga yttre (fig. 111 och 112) motsvaras av ett praktiskt och väl ordnat inre.

I allmänhet äro lokomotivreparationsverkstäderna i Europa ordnade på sådant sätt, att lokomotiven från en å golvet löpande travers införas till sina reparationsplatser, över vilka löper en större lyftkran. Olägenheterna

Sifferbeteckningar, fig. 109.

- | | | |
|---|--|--------------------------------------|
| I. Verkstadsingenjörens expedition. | 1. Kupolugn. | 25. Borrmaskin, enkel. |
| II. Förmansexp. | 2. Svängkran, 2 tons. | 26. „ för hjulringar. |
| III. Lokmästarens exp. | 3. Torkugn. | 27. Kippmaskin, enkel. |
| IV. Färgförråd. | 4. Metallugn. | 28. Lyftkran för hjulaxlar, 1½ tons. |
| V. Polerarerum. | 5. Krossmaskin. | 29. Smärgelverk. |
| VI. Gasljusreparationer. | 6. Blåsmaskin. | 30. Slipsten. |
| VII. Elektr. vagnsbelysn.-reparationer. | 7. Kittkvarn. | 31. Kapsåg. |
| VIII. Glasmästare. | 8. Färgkvarn. | 32. Hyvelmaskin. |
| IX. Listskrapning. | 9. Blåsmaskin. | 33. Bandsåg. |
| X. Tagelrensning. | 10. Anghammare (numera driven med luft). | 34. Klyvsåg. |
| XI. Avd. för rep. av verkstadens kraft- och belysningsanlägg. | 11. Lufthammare. | 35. Riktmaskin. |
| XII. Pump- och vägrep. | 12. Fjäderhammare. | 36. Borrmaskin. |
| XIII. Reservgenerator. | 13. Smidesugn. | 37. Planhyvel. |
| XIV. Ångmaskin. | 14. Klippmaskin. | 38. Slipstenar. |
| XV. Detaljförråd. | 15. Slipsten. | 39. Fråsmaskin. |
| XVI. Kondensvattenpumpar med cisterner för värmeledningen. | 16. Härd. | 40. Rikthyvel. |
| XVII. Elektr. motorpump för vatten till lokstationen. | 17. Kippmaskin, dubbel. | 41. Putsmaskin. |
| | 18. Smärgelskiva. | 42. Svarv. |
| | 19. Hjulsvav. | 43. Smärgelskiva. |
| | 20. Gångmaskin. | 44. Filbänk. |
| | 21. Borrmaskin, dubbel. | 45. Vagnvåg. |
| | 22. Fråsmaskin. | 46. Golvtravers. |
| | 23. Svarv, 8". | 47. Lutkokning. |
| | 24. Hjulsvav, modern. | |

Reparationsverkstaden i Åmål. Nya verkstaden 1922.



BYGGNADER

med denna anordning kunna sammanfattas sålunda, att den kräver stort utrymme för traversen, och att hallbredden måste för befintliga och framtida lokomotiv med stor längd tilltagas större än vad flertalet lokomotiv kräver. I Amerika och på senare tid även i Tyskland har man i stället använt sig av "längduppställning", d. v. s. lokomotiven stå uppställda efter varandra å 2 å 3 spår. Då döda utrymmen vid sådan uppställning icke uppstå, är anordningen ur utrymmessynpunkt mera ekonomisk än tväruppställningen.

För den nya lokomotivhallen valdes längduppställningen, som därmed blev för första gången använd vid lokomotivreparationsverkstad i Sverige (fig. 110 och 113).

Hallen har tre spår, av vilka mellanspåret användes för transporter, arbeten med lagerboxar och lagergångar m. m. och en eller annan tillfällig reparation. De båda yttre spåren äro, såsom de egentliga reparationsspåren, försedda med arbetsgravar, i vilka elektriska ledningar med kontakter för arbetslampor, bormaskiner och andra elektriska maskiner äro indragna.

Över lokomotiven befinna sig tvenne elektriskt drivna 50 tons löpkranar, med vilka lokomotiven flyttas till och från reparationsplatserna och diverse lyftningsarbeten verkställas. För mindre lyft finnes å båda kranarna ett 5-tons lyftverk.

I ett utmed lokomotivhallen liggande sidoskepp hava filarna sina platser. Å motsatta sidan äro förlagda: maskinverkstad (fig. 115) samt kopparslagareverkstad, verktygsavdelning, avdelning för reparation av telefon- och telegrafapparater, hastighetsmätare och diverse instrument, rengöringsavdelning samt kontor för verkstadsbefäl.

I maskinverkstaden äro inmonterade dels några av de äldre arbets-

Sifferbeteckningar, fig. 110.

- | | | |
|-------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| I. Verkmästareexp. | 7. Bormaskin. | 23. Fräsmaskin. |
| II. Förmansexp. | 8. Blåsmaskin. | 24. Polermaskin. |
| III. Detaljförråd. | 9. Kallsåg. | 25. Smärgelmaskin. |
| IV. Luftkompressor. | 10. Tubavskärningsmaskin. | 26. Slipsten. |
| V. Verktygssmedja. | 11. Taktravers, 25 tons. | 27. Centereringsmaskin. |
| VI. Instrumentverkstad. | 12. " , 50 tons. | 28. Hjulsvärv, modern. |
| VII. Verktygsförråd med | 13. " , 5 tons. | 29. " , äldre. |
| tillh. verkstad. | 14. Härd. | 30. Axelsvärv. |
| VIII. Kopparslageri. | 15. Gängsvärv. | 31. Arbörverk. |
| IX. Lutkokning. | 16. Snabbsvärv. | 32. Hyvel. |
| | 17. Svärv. | 33. Hydraulisk press, 400 tons |
| 1. Tubrensningstrumma. | 18. Snabbbormaskin. | 34. Stickmaskin. |
| 2. Plåtbockningsmaskin. | 19. Kippmaskin. | 35. Planslipmaskin. |
| 3. Härd. | 20. Bormaskin. | 36. Härd. |
| 4. Slipsten. | 21. Gängmaskin. | 37. Lutkokningscisterner. |
| 5. Smärgelmaskin. | 22. Kallsåg. | 38. Filbänk. |
| 6. Plåtsax med press. | | |



Fig. 111. Nya verkstaden.



Fig. 112. Nya verkstaden, gårdssida.



Fig. 113. Lokomotivhallen.

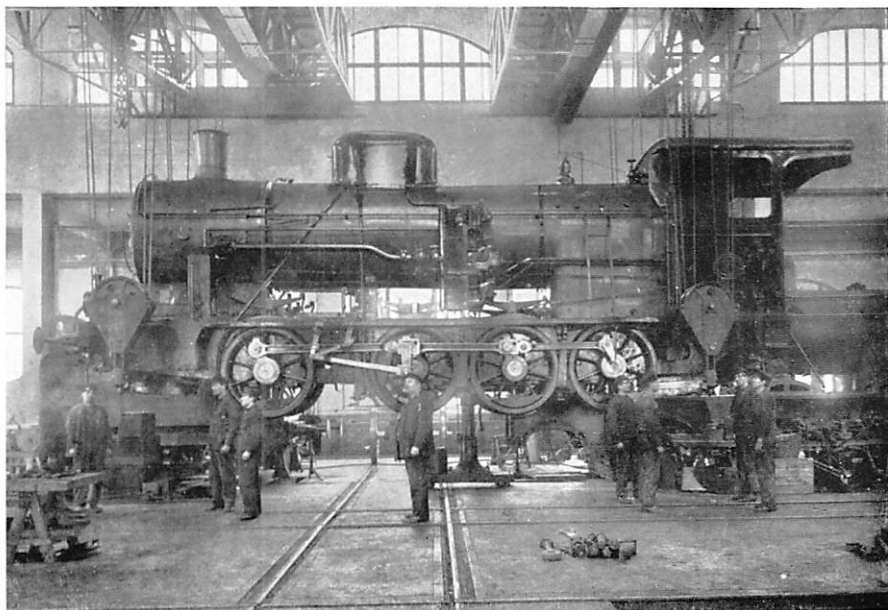


Fig. 114. Lokomotiv under lyftning.

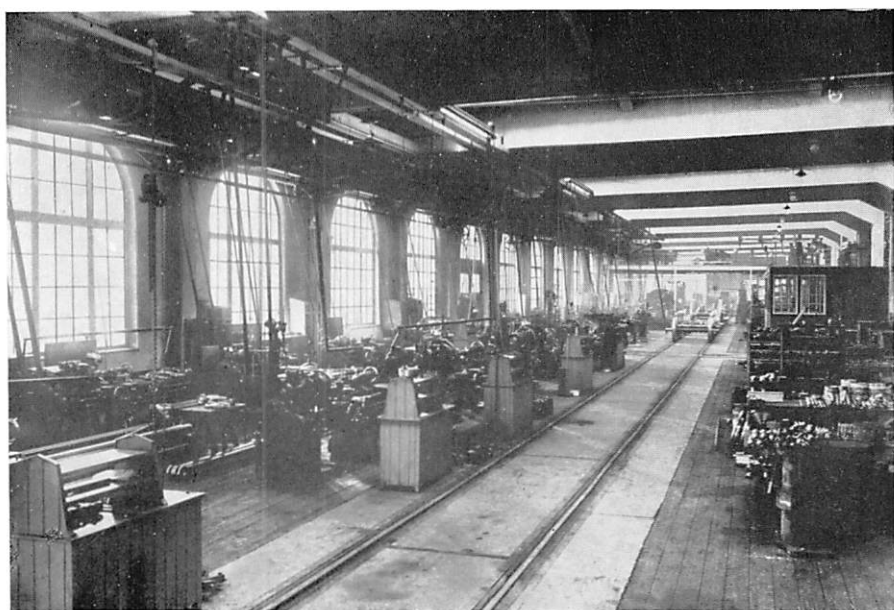


Fig. 115. Maskinverkstaden.

BYGGNADER

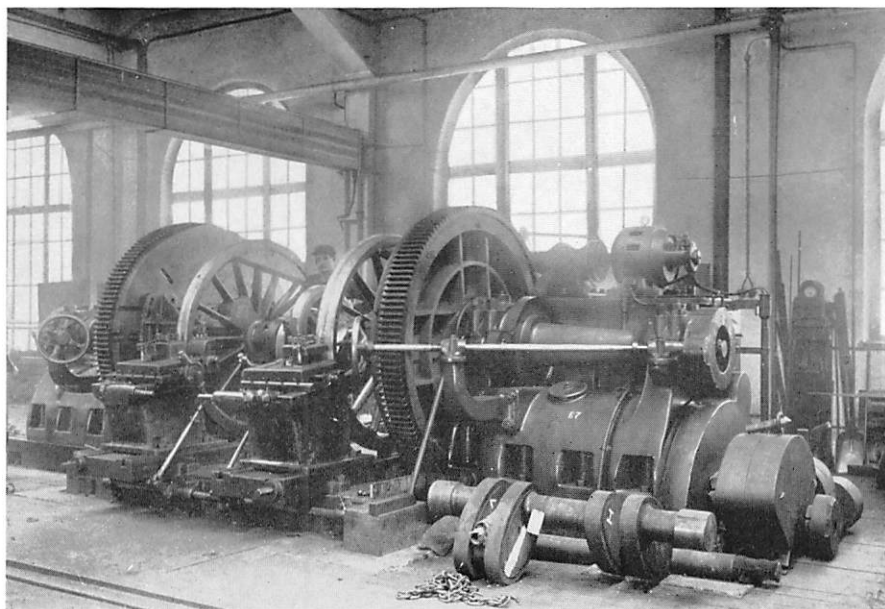


Fig. 116. Lokomotivhjulvarv.

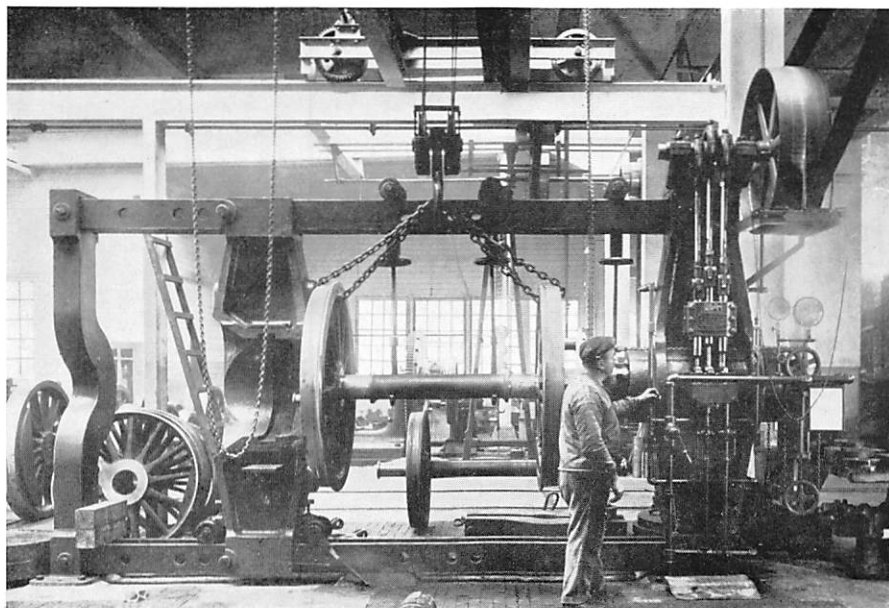


Fig. 117. Hydraulisk press.

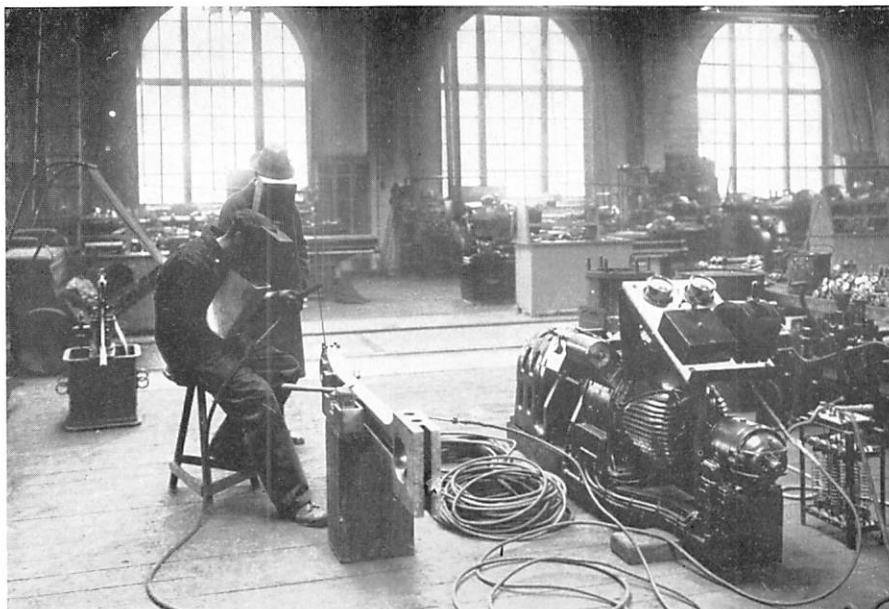


Fig. 118. Elektrisk svetsning.



Fig. 119. Gamla verkstaden.

maskinerna, som med eller utan modernisering befunnits fortfarande lämpliga för sitt ändamål, dels fullt moderna maskiner med stor arbetskapacitet. De större maskinerna drivas direkt av egen elektrisk motor, de mindre äro inordnade i gruppdrift, där varje grupp drives av en $7\frac{1}{2}$ à 10 hkr:s elektrisk motor (fig. 116—118).

En avdelning av intresse är den ovan nämnda rengöringsavdelningen. Den utomstående kan i allmänhet icke tänka sig, hur ett lokomotivs delar se ut, då lokomotivet intages för reparation. Oaktat allt putsningsarbete, som dagligen påkostas i linjetjänsten, äro maskindelarna vid lokomotivens intagning i verkstaden oftast belagda med lager av olja och grus, som måste avlägsnas innan inspektion och reparation av delarna kan äga rum. Vid lokomotivets "nedkoppling" föras därför sådana delar in i rengöringsavdelningen, där de lutkokas och renskrapas. Kokningen försiggår i cisterner, av vilka den ena rymmer så stora "detaljer" som lokomotivens boggrämsverk.

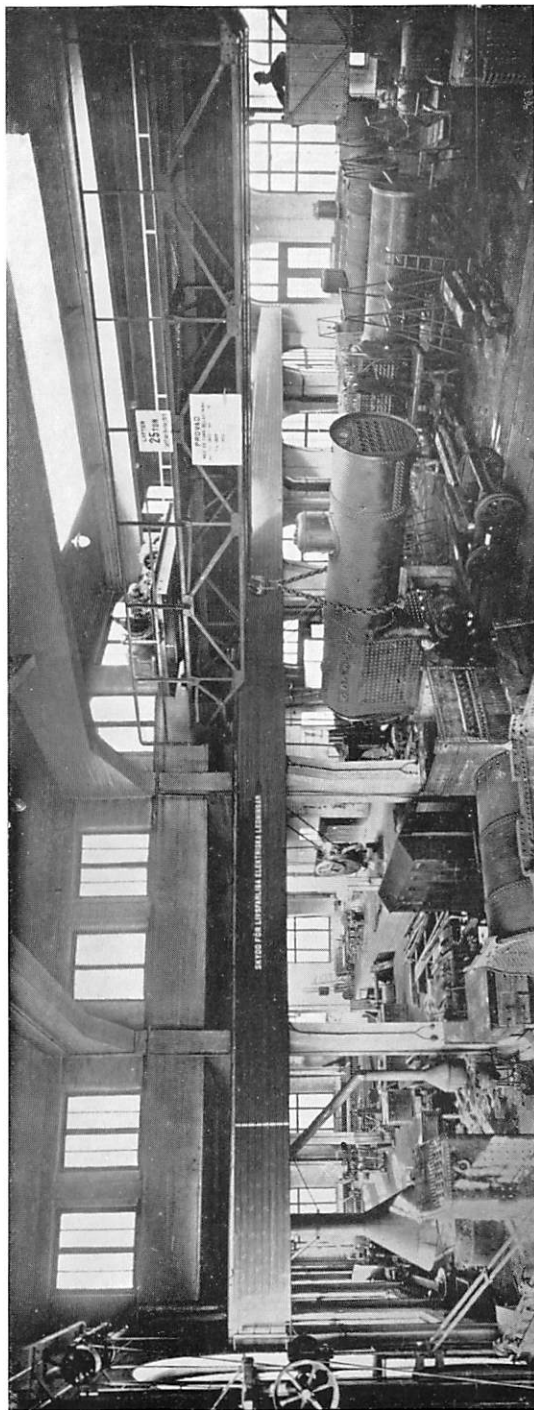


Fig. 120. Plåtslageriet.

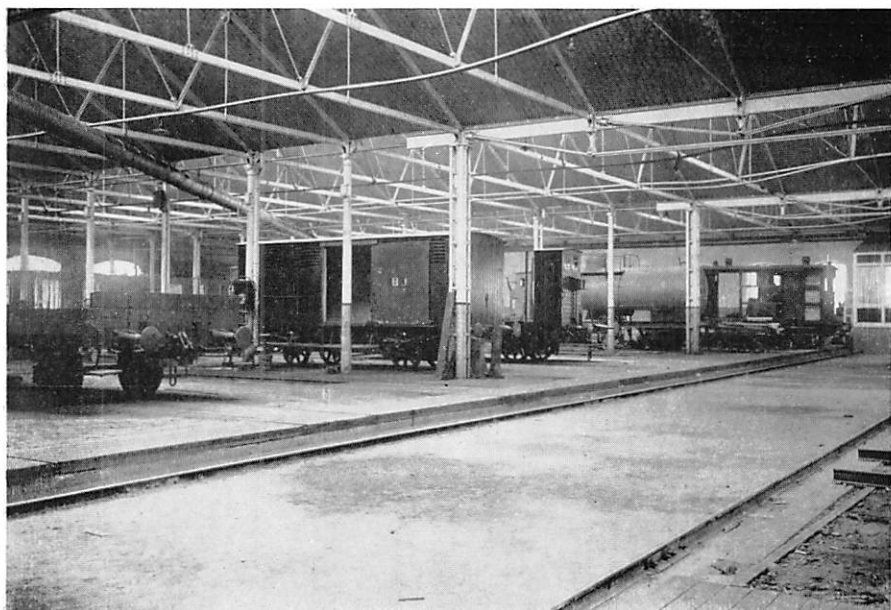


Fig. 121. Del av godsvagnsavdelningen.

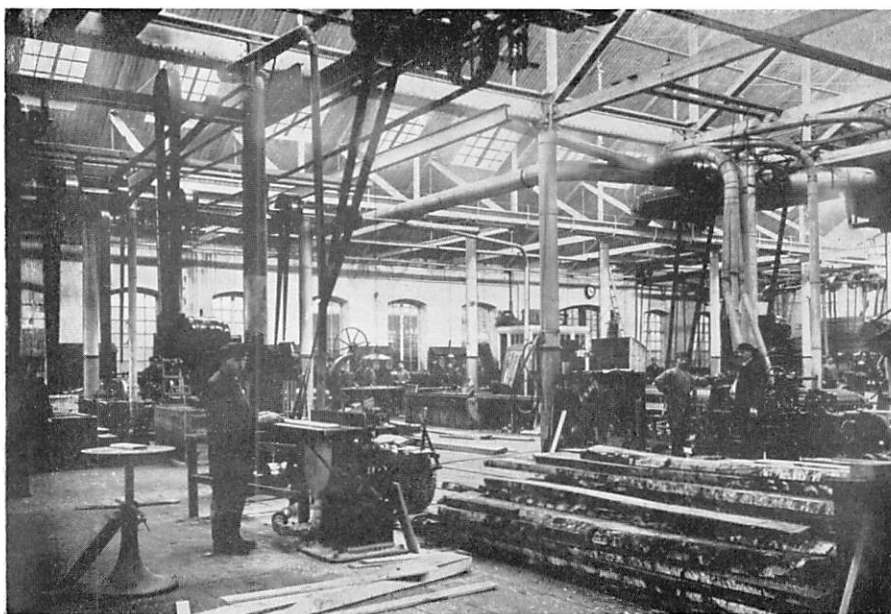


Fig. 122. Snickareverkstaden.

BYGGNADER

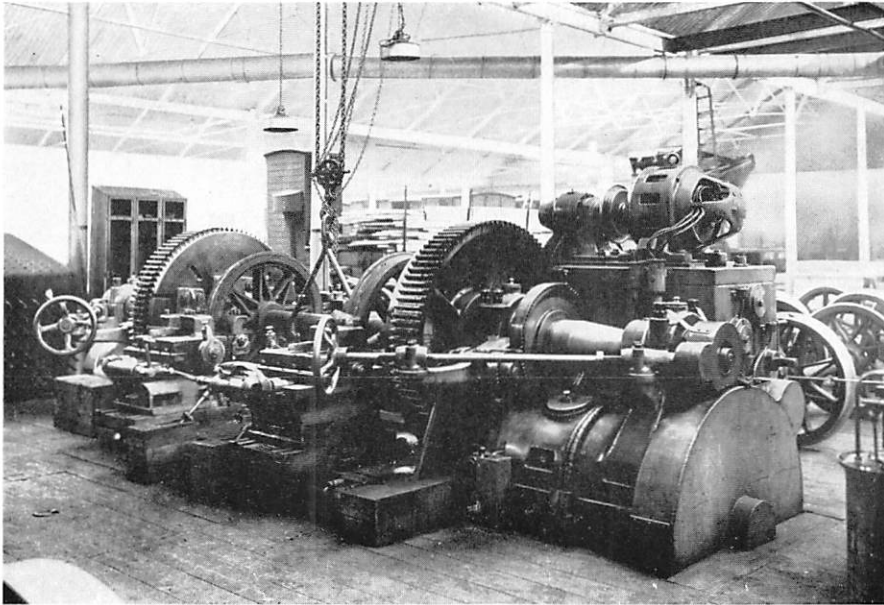


Fig. 123. Vagnshjulsvarv.

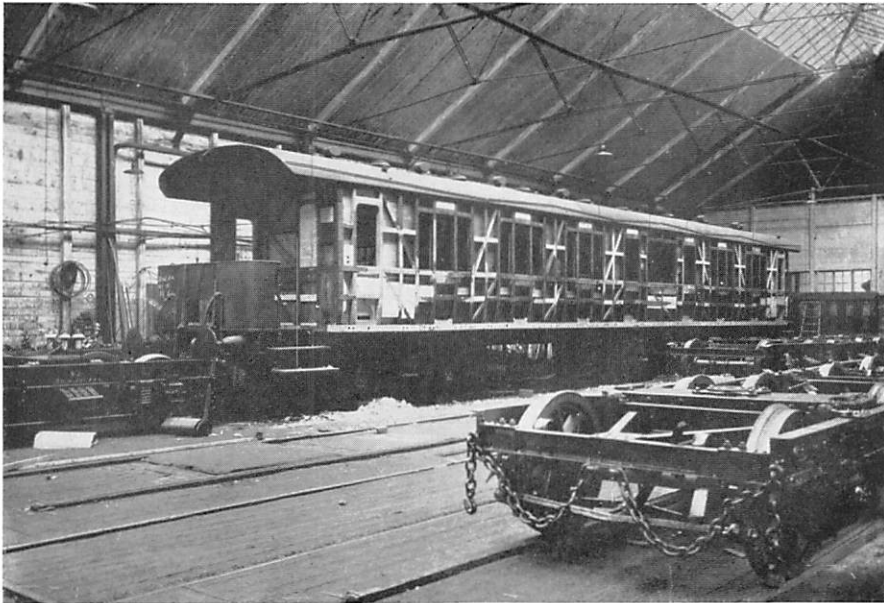


Fig. 124. Del av personvagnsverkstaden.

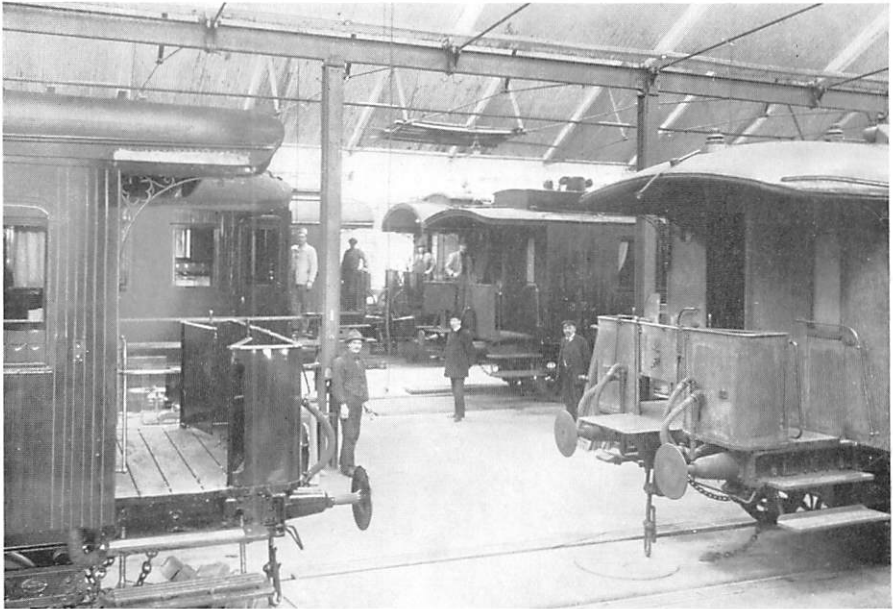


Fig. 125. Mälareverkstaden.

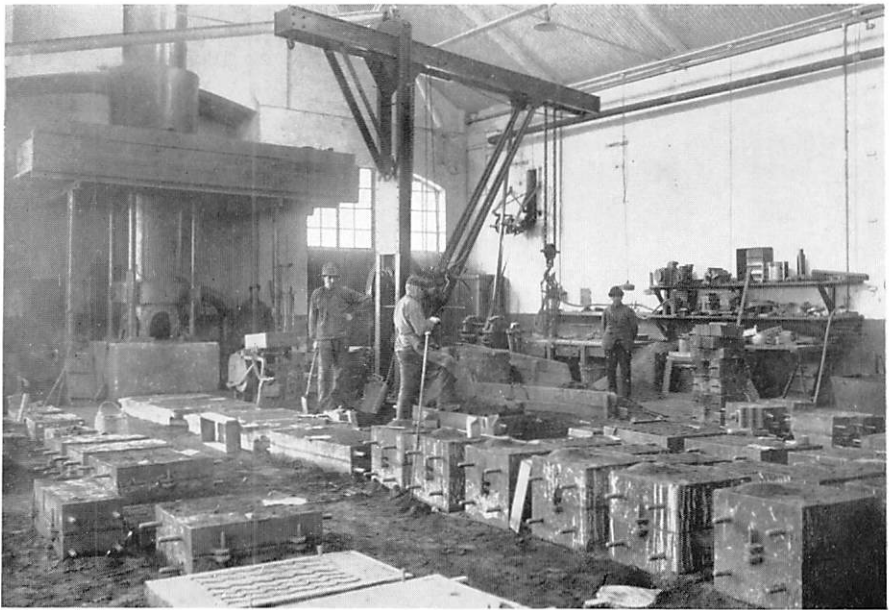


Fig. 126. Gjuteriet.



Fig. 127. Smedjan.

Vid norra änden av lokomotivhallen är det nya plåtslageriet förlagt (fig. 120) och består av en hall för ångpannereparationer — försedd med en 25-tons elektrisk löpkran — samt en avdelning för tub- och plåtarbeten, där erforderliga arbetsmaskiner även äro inrymda.

Det i gamla verkstaden vid ovannämnda avdelningars utflyttning ledigblivna utrymmet har använts på sådant sätt, att smedjan och gods-vagnsavdelningen utökats. Den förutvarande lokomotivavdelningen är nu upptagen av maskin- och bänksnickeri samt av för vagnsreparationer erforderliga arbetsmaskiner (fig. 122—123). I samband med ny- och ombyggnaderna ha en del ändringar och förbättringar införts i verkstäderna.

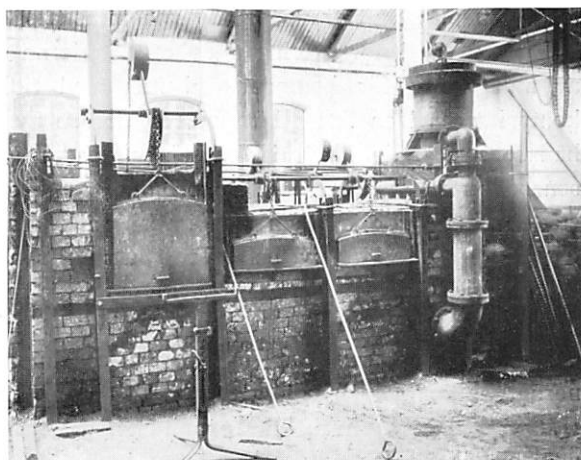


Fig. 128. Smidesugn.

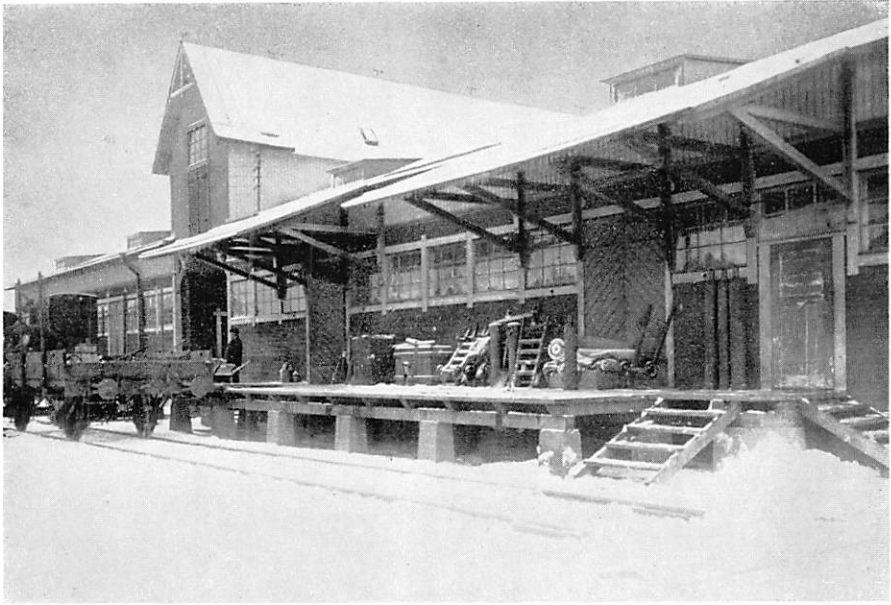


Fig. 129. Förrådsbyggnaden i Ämål.

Såsom antytts har driften blivit helt elektrifierad. Den elektriska energien köpes av Ämåls stad, som levererar 3-fas växelström om 3.000 volt. I särskild transformatorbyggnad nedtransformeras strömmen till 500 volt för motordriften och 127 volt för belysningen. I samband med övergång till elektrisk drift hava ett flertal förbättringar genomförts i arbetsbesparande syfte, huvudsakligen genom arbetsmaskiners placering på sådan plats, att transportvägarna minskats.

En avsevärd förbättring i arbetsmetoderna erhöles genom införandet av anläggning för komprimerad luft med tillhörande verktyg. Luften komprimeras i en Atlas kompressor, driven av en 55 hkr:s motor, i behållare, placerade såväl i verkstäderna som i lokomotivstallen, i vilka senare luften användes till renblåsning av lokomotivens tuber. I verkstäderna äro rörledningar dragna till alla platser, där man kan hava nytta av luftverktygen, och föres luften från kopplingsställena genom slangar till själva arbetsstället. Mejsling, nitning och borrar utföres numera i mycket stor utsträckning med luftverktyg.

För att i snickeriverkstaden (fig. 122) slippa ifrån damm från maskinerna och spara transport av hyvel- och sågspån, har spånledning dragits från maskinerna direkt till pannhuset, dit spånen drivas av en motor-driven fläkt.

I smedjan har, sedan utrymme där erhållits, byggts en smidesugn

(fig. 128). Ugnen har åstadkommit besparing av såväl bränsle som arbetstid.

Det torde säkerligen kunna sägas, att verkstaden efter den ny- och ombyggnad, den undergått, tillfredsställer högt ställda anspråk på effektivitet och ändamålsenlighet.

Utom verkstaden i Åmål disponerar järnvägen i Falun och Göteborg mindre vagnrevisionsverkstäder, den förra inrymd i lokomotivstallet.

Förrådsbyggnader.

Förrådsavdelningen har allt sedan järnvägens anläggning haft relativt enkla lokaler till sitt förfogande. Den har huvudsakligast varit hänvisad till träskjul och för ömtåligare varor ända till 1904 till en avbalkning inom verkstaden i Åmål.

Den 1904 i Åmål uppförda förrådsbyggnaden av trä (fig. 129) var ett betydande framsteg för åstadkommandet av den ordning och reda, som erfordras i ett förråd, men planer föreligga att få den ersatt med en mera brandfast och rymlig byggnad.

Vid lokomotivstationerna i Falun och Göteborg disponerar förrådet utrymmen i mindre träbyggnader resp. i Göteborg i revisionsverkstaden.

BOSTÄDER

Man har vid Bergslagsbanan ansett såsom fördelaktigast, om de anställda, så långt möjligheterna medgiva, själva ombesörja anskaffning av bostad. Men icke för ty har bolaget av förhållandena tvingats att uppföra boställsbyggnader särskilt vid de mindre stationerna, där privat byggnadsverksamhet endast i ringa mån förekommer. Därtill kommer den avsevärda mängd bostäder, som på grund av tjänstens natur ansetts böra anskaffas.

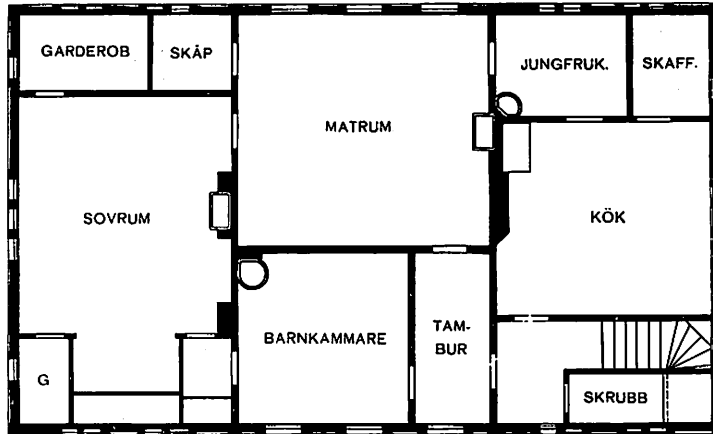
Till dessa höra i första hand bostäder för stationsföreståndarna och för banvakterna.

För stationsföreståndarna bereddes från början bostad i stationshusen av den storlek, stationens byggnadsklass medgav, i regel 2 å 3 rum och kök. Där bostaden upptager övre våningen av stationshuset, äro rummen stora och sidogarderoberna så rymliga, att de ofta kommit till användning som rum (fig. 130 och 131).

I de nyare stationshusen har inredningen av stinsbostaden ändrats att

BANA OCH BYGGNADER

Stationshus av trä 1 klass.



Plan av övervåningen.

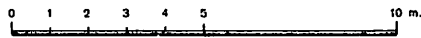
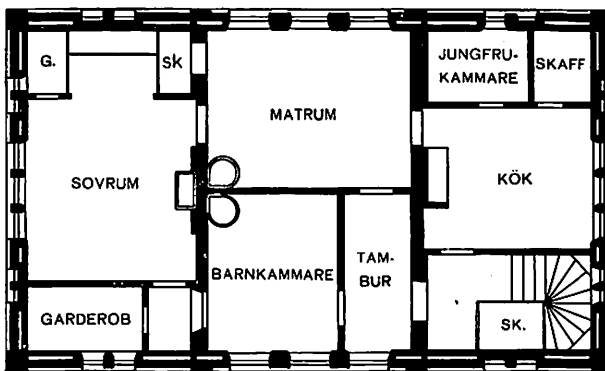


Fig. 130.

mera stämman med tidens smak, vilket framgår genom jämförelse av ovanstående bostadsplaner med den å fig. 139 visade.

Vid några stationer, såsom Bohus och Slottsbron samt numera även Ludvika, har stationsföreståndarens bostad förlagts till särskild byggnad i omedelbar närhet av stationen.

Stationshus av sten 2 klass.



Plan av övervåningen.

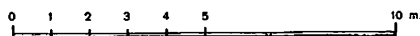


Fig. 131.

För banvakterna byggdes vid järnvägens anläggning bostäder enligt fig. 134 och 135 med matkällare samt ut-
hus av sådan storlek, att banvakten skulle kunna hålla sig med ko. Sedermera hava banvaktstugorna gjorts något rymligare (fig. 132) och fått annan arkitektur (fig. 133).

Där järnvägen i övrigt var tvungen

BYGGNADER

Banvaktstuga av sten, nyare

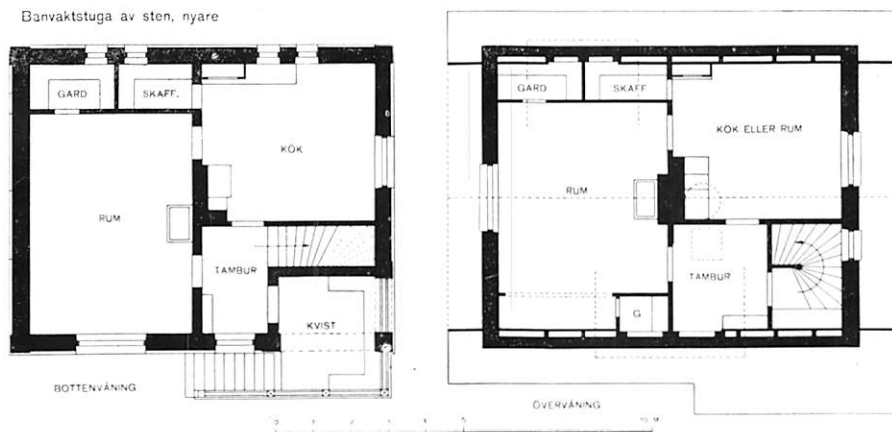


Fig. 132.

uppföra personalbostäder, användes enklaste byggnadssätt i en för våra ögon mager stil. Å fig. 136 visas plan av under- och övervåning till sådan personalbostad (Kil, Daglösen).

I Ludvika erhöles där byggda bostäder ett något prydligare yttre (fig. 137).

På senare tider uppförda personalbostäder hava erhållit såväl lämpligare planindelning som mera tilltalande yttre, vilket torde framgå av fig. 138, 140—144, 146.

Utom de av bolaget byggda äger bolaget en del genom köp förvärvade fastigheter. En stor del av dessa måste under krigstiden köpas, för att bostad skulle kunna beredas till då nyantagen personal.



Fig. 133. Banvaktstuga, nyare modell.

BANA OCH BYGGNADER

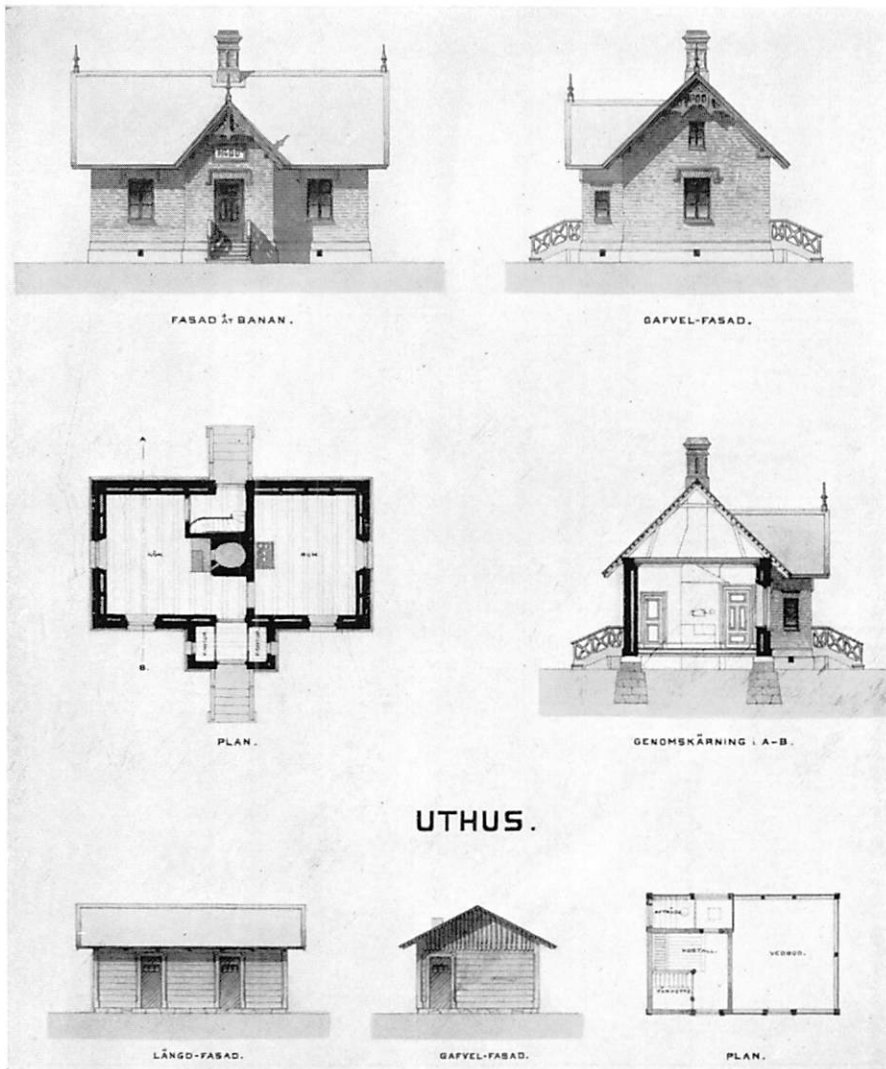


Fig. 134. Banvaktstuga, äldre modell, av sten.

Sammanlagt äger bolaget nedanstående
antal

lägenheter	eldstäder
58	273
140	280
258	724
Summa 456	1.277

disponerade av
stationsföreståndare
i banvaktstugor boende
övrig personal

BYGGNADER

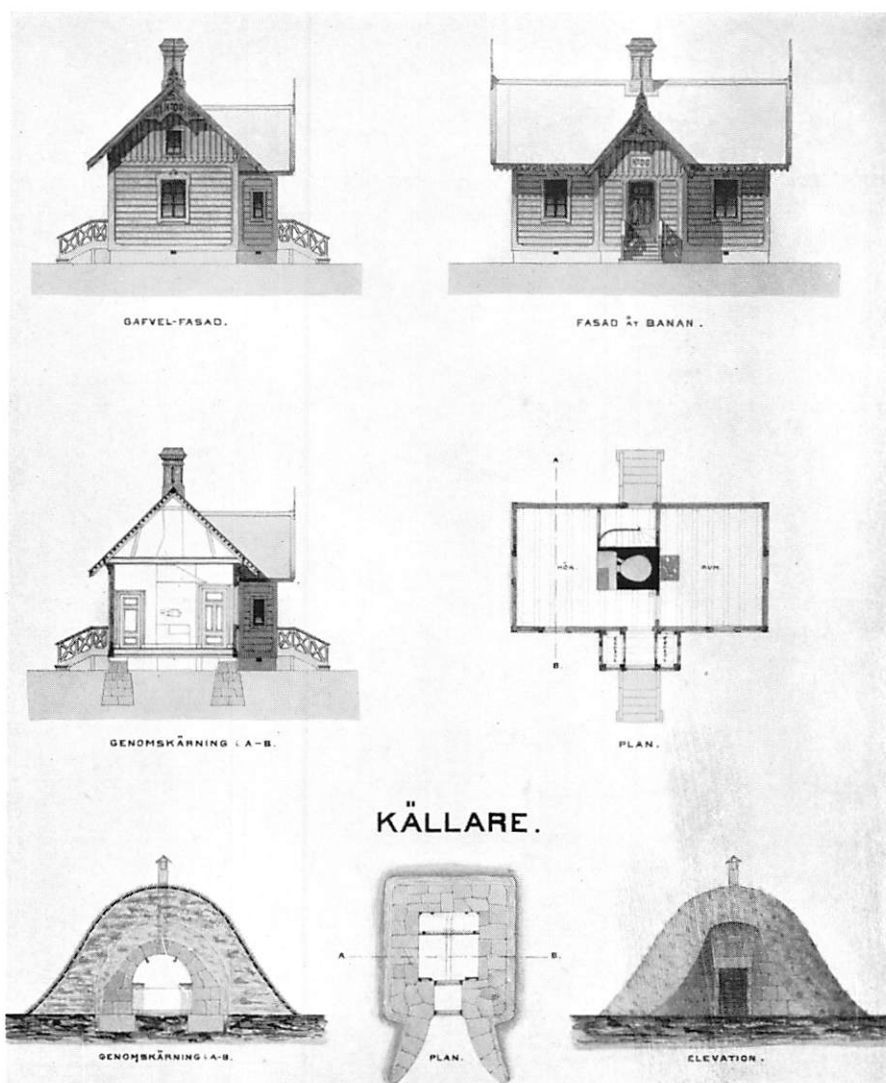


Fig. 135. Banvaktstuga, äldre modell, av trä.

I rumantalet äro överliggningsrum inbegripna.

Dessutom har bolaget garanterat viss ränteavkastning för de bostadshus, pensionskassan byggt i Ludvika, Åmål och Göteborg (se Personalförhållanden, B. J. pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening).

I en del av boställsbyggnaderna samt i en del fall i särskilda byggnader och förhyrda lägenheter hava s. k. överliggningsrum blivit inredda

BANA OCH BYGGNADER

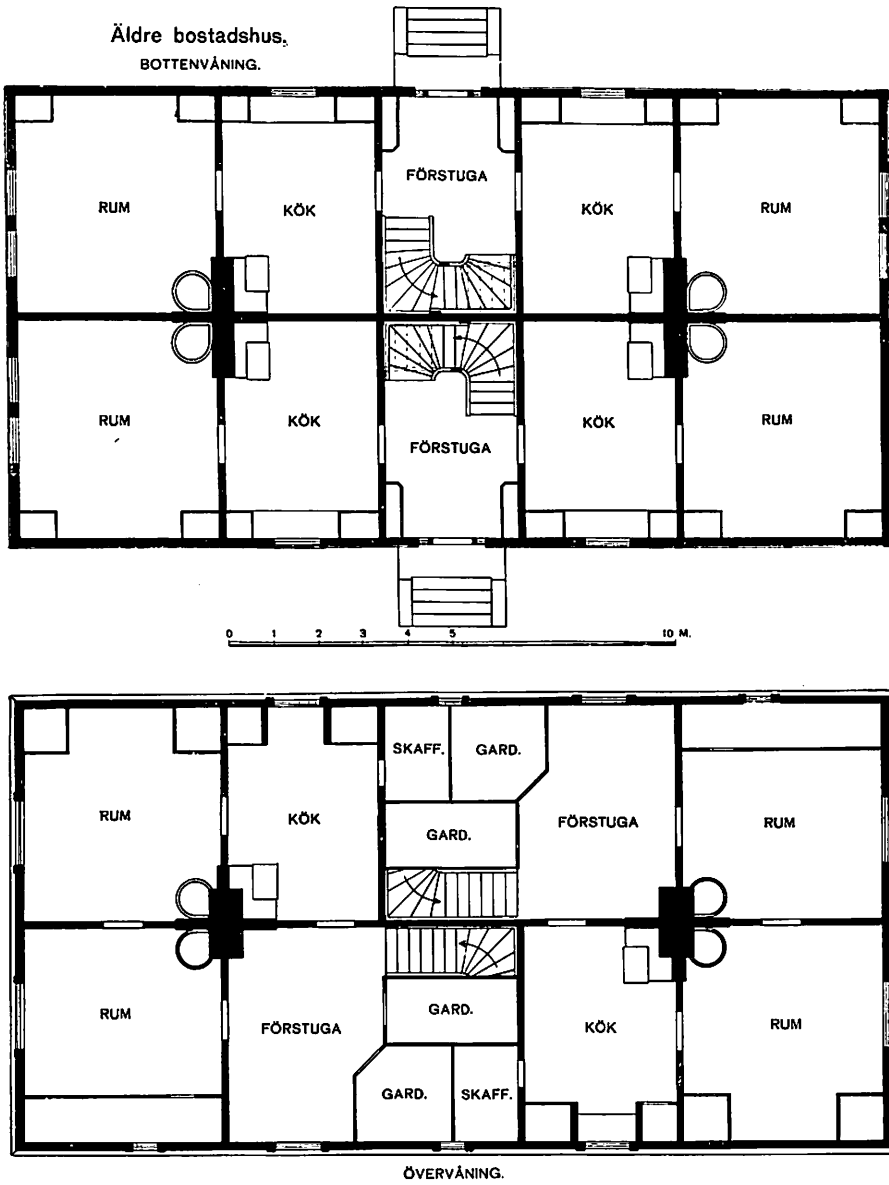


Fig. 136.

BYGGNADER



Fig. 137. Boställshus, äldre modell (Ludvika).

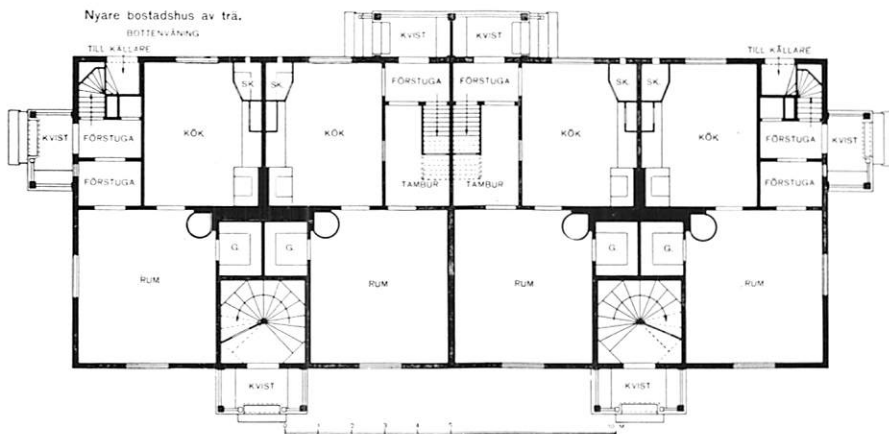


Fig. 138.

BANA OCH BYGGNADER

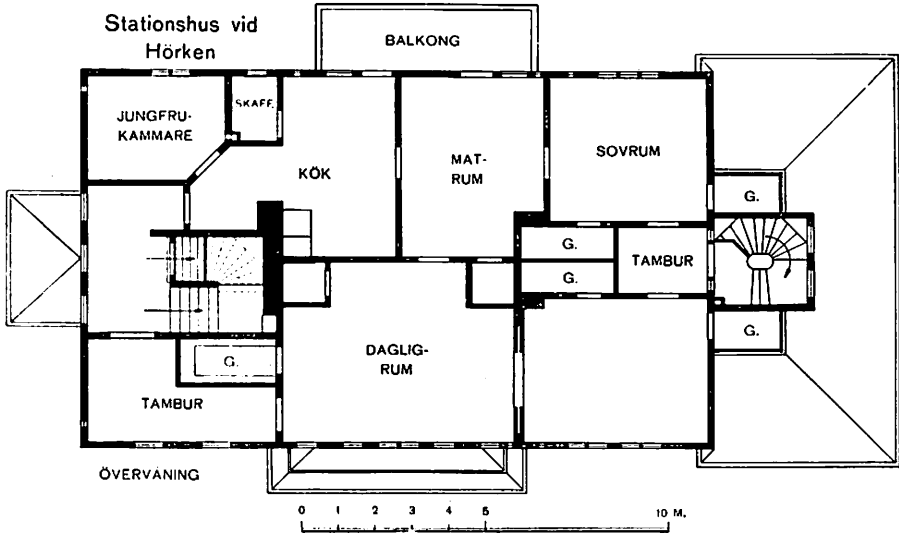


Fig. 139.

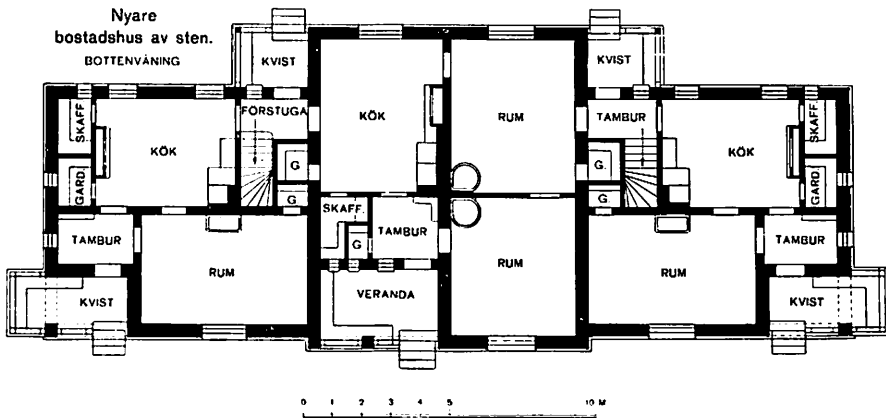
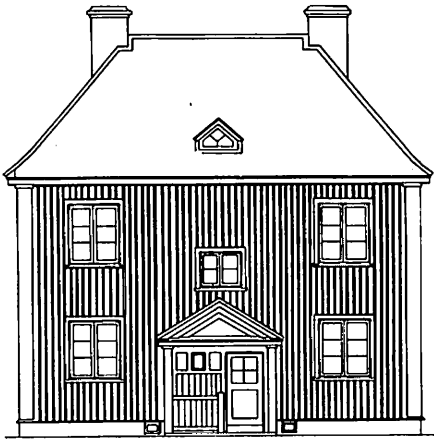


Fig. 140.

för trafik- och maskinavdelningens åkande personal. I allmänhet äro 2 sängar placerade i varje rum. År 1923 finnas på de olika platserna följande antal sängar till disposition: Falun 6, Ludvika 43, Grythytted 23, Daglös 20, Deje 2, Kil 22, Åmål 10, Mellerud 2, Öxnared 11, Nygård 3 och Göteborg 50 st.

BYGGNADER



Bostadshus, nyare modell.

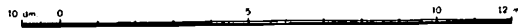
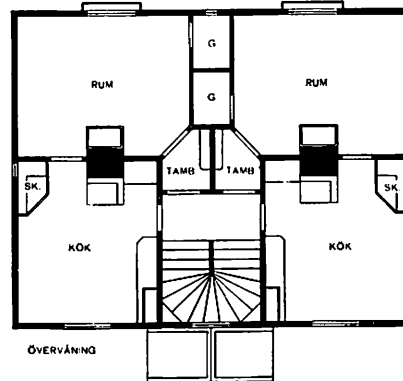
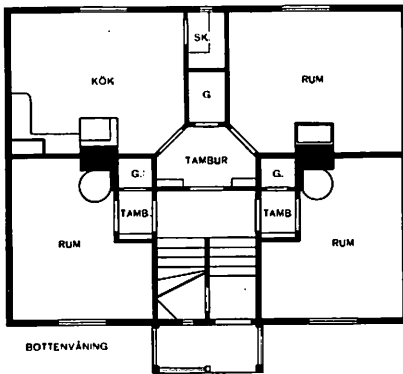


Fig. 141.

Det uteslutande för ändamålet ifråga i Ludvika år 1916 uppförda överliggningshuset innehåller 20 rum, bostad för städerska, borstrum, kapprum, torkrum, tvättrum, mat- och dagrum m. fl. lokaler (fig. 145 och 147).



Fig. 142. Boställshus, nyare modell (Daglösen).



Fig. 143. Boställshus, nyare modell (Hörken).



Fig. 144. Boställshus, nyare modell (Loka).



Fig. 145. Överliggningsbyggnaden i Ludvika.

BANA OCH BYGGNADER

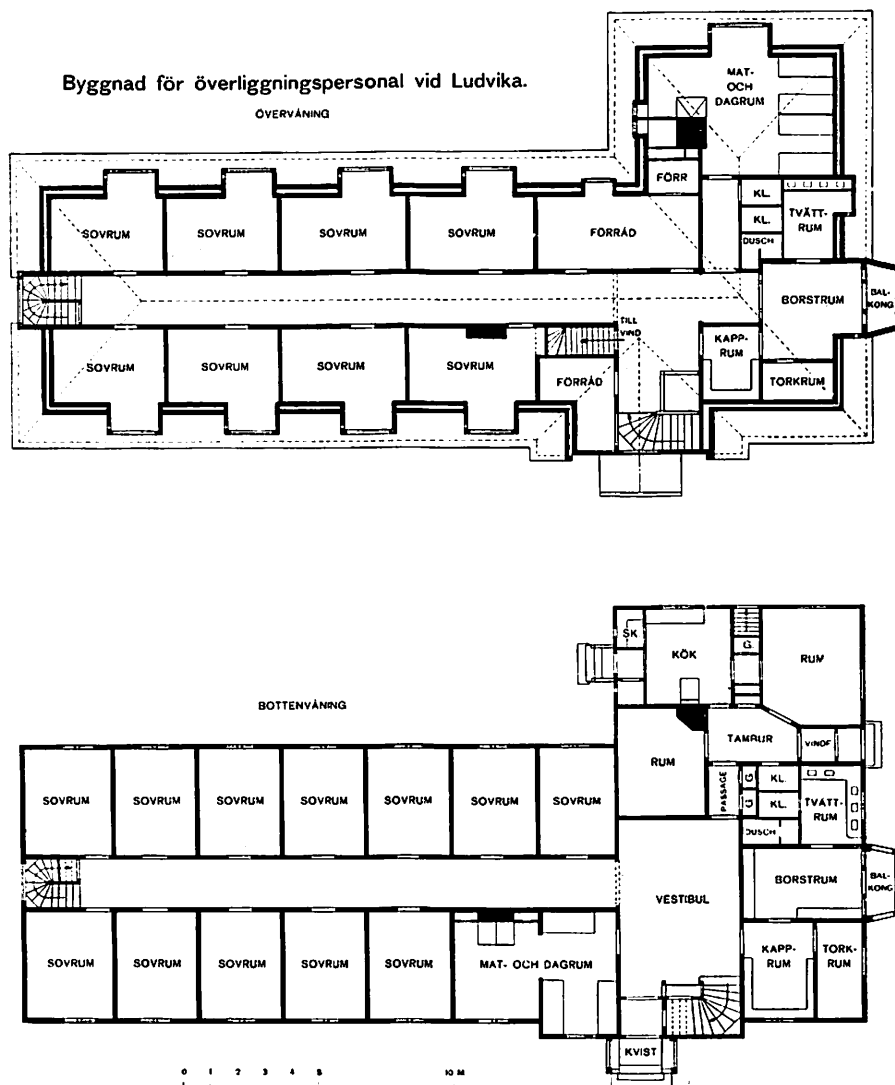


Fig. 147..

BYGGNADER

Boställshus.

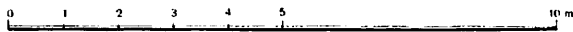
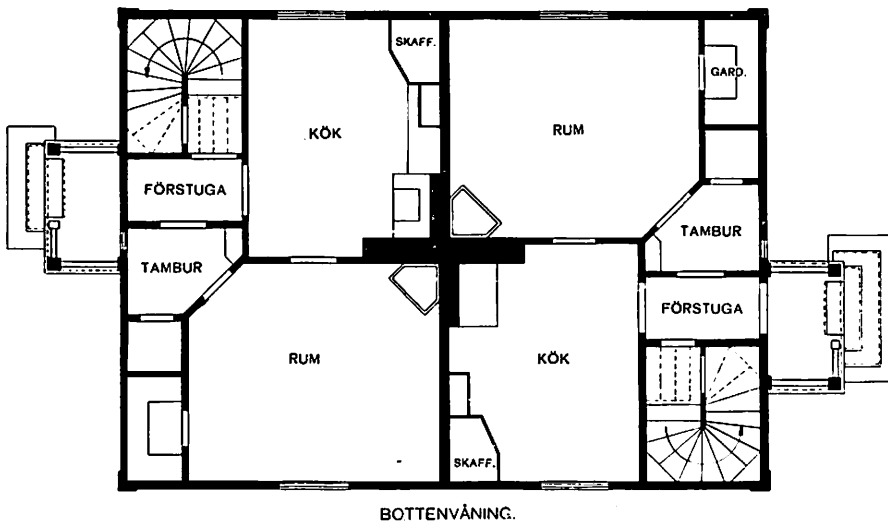
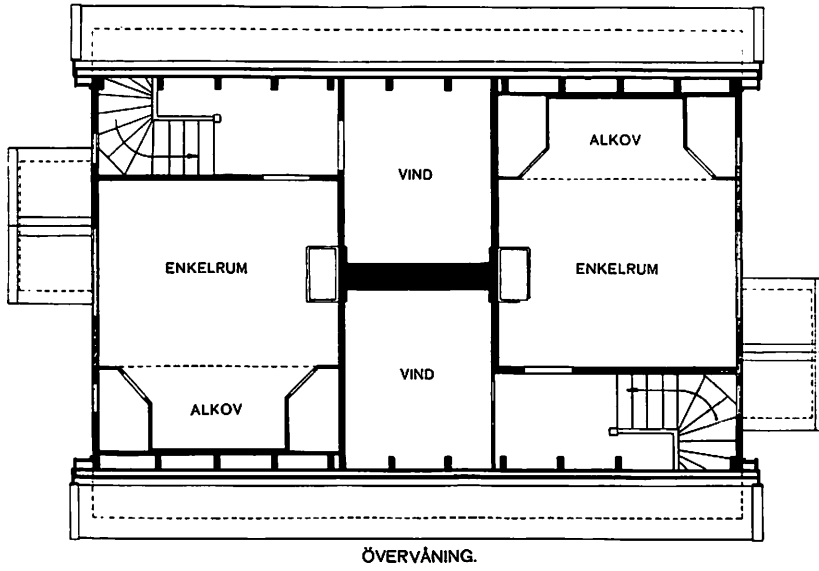


Fig. 146.