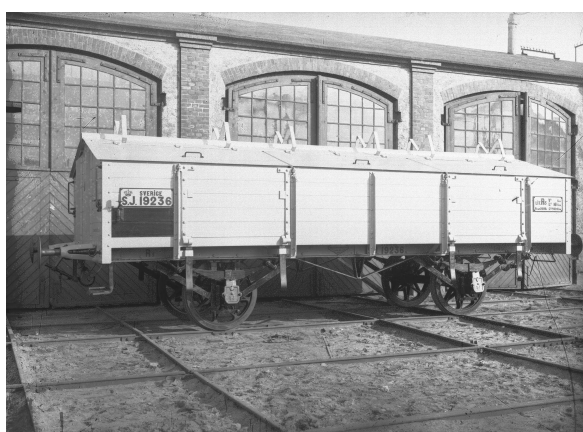
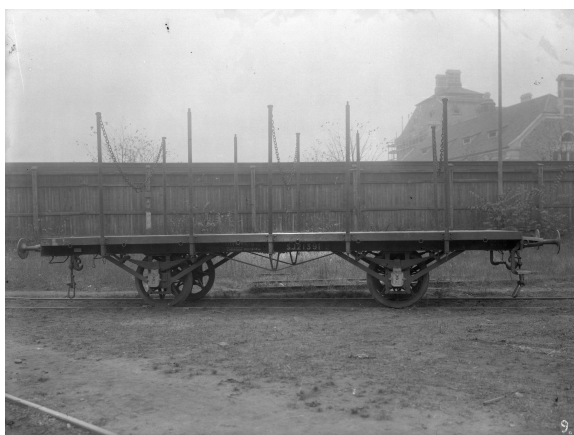


# Statens järnvägars godsvagn littera Os

För Trainz Railroad Simulator



SJs standardvagn littera Os med låga lämmar och stolpar är en vagnstyp som kom till på 1920-talet genom ombyggnad av vagnar av flera olika litteran. Från 1898 lät SJ tillverka en mängd nya godsvagnar av nya standardmodeller för att ersätta och komplettera äldre vagnar med lägre bärighet. Bland dess nya vagnar byggdes bland annat vagnar av littera N3, NN3 och I3, som alla hade samma underrede, men med olika typer av lämmar och överbyggnad. N3 hade en lägre, fast tråkant runt lastytan vars övre del kunde höjas upp och ned. Vagnen hade även 5 par stolpar längs långsidorna. Littera NN3 var snarlika N3 vagnarna, men utan träramen, utan bara med stolpar. Detta förenklade avlastning av stockar, genom att de kunde rulla av åt sidan om man bara drog upp stolparna ur sina hållare. I3-vagnarna var byggda mer för bulklast, såsom kol, grus, sockerbeter och liknande. De hade högre väggar än N3 med två luckor på vardera långsida som kunde fällas ned vid tömning av vagnen. Utöver dessa tre litteran fanns även en vagnstyp littera R3 för transport av kalksten. Kalksten måste hållas torr, därav hade dessa vagnar ett tak utöver de halvhöga sidoväggarna och var vitmålade då de ändå skulle komma att bli vita av kalkstensdamm förr eller senare. R3-vagnarna hade ett snarlikt underrede, men var något kortare än de övriga, då de var byggda för en last med högre densitet.



*Uppifrån vänster: Leveransfoto från 1907 av SJ N3 22043 med handbroms. Leveransfoto från 1906 av SJ NN3 21391 utan broms. Leveransfoto från 1903 av SJ R3 19263 utan broms. SJ I3 121459 och 13135 med flera I3-vagnar på Abisko station runt 1909-1915. Den borte med broms, den i mitten obromsad. JvmKAGB00043, JvmKAGB00042, JvmKAGB00039 och JvmKAAA00268*

Alla dessa fyra vagnstyper fanns i två varianter, obromsad och bromsad, där de bromsade hade en bromskur i vagnens ena hörn med plats för en bromsare för manövreringen av

handbromsveven. Denna bromshytt tog upp en del av lastytan på dessa vagnar, vilket gjorde att de obromsade vagnarna både hade något mindre lastyta än deras obromsade motsvarighet. Dessutom vägde bromsutrustningen en del, vilket gjorde att lastförmågan för dessa vagnar var lägre än för de obromsade.

De vagnar av littera NN3 som levererades från ca 1910 försågs med inåt fällbara plåtlämmar av 500 mm höjd för att skydda lasten från att ramla av åt sidorna. Vagnarna kunde då dessutom användas till att lasta kol, grus och andra liknande laster som man annars använde I3- och N3-vagnar till. Senare levererade NN3-vagnar fick ännu högre, 750 mm höga lämmar. Båda dessa tidiga typer av lämmar hade samma höjd runt hela vagnen. Att de var fällbara inåt gjorde vagnars användningsområde mycket bredare än tidigare. Man kunde enkelt fälla de tunna lämmarna inåt och ned på golvet för att få något som var väldigt likt de tidigare NN3-vagnarna, där man kunde lasta rundvirke utan att lämmarna var ivägen när man skulle lossa lasten; och samtidigt kunde man nu lasta dem med bulklast, likt N3 och I3. Den första lösningen med enbart inåt fällbara lämmar ersattes med att fästa lämmarna i kedjor som gjorde att de kunde fällas både inåt och utåt. Att fälla dem utåt var fördelaktigt för att de skulle vara ur vägen vid lastning, då man ville ha dem uppfällda när lastningen var färdig, eller för att användas som en ramp mellan vagnen och lastkajen. År 1912 hade ungefär 30% av NN3-vagnarna lämmar. Från 1912 började en ny vagnstyp med längre axelavstånd levereras, littera NN4, vilken också levererades med liknande lämmar, dock bara 616 mm höga.



*Leveransbild från 1914 på storasyskonet NN4 23932 som har låga plåtlämmar med raka gavlar, likt hur de NN3 vagnar som först fick plåtlämmar såg ut. Dessa NN4 litterades senare om till Or. JvmKAGB00049*

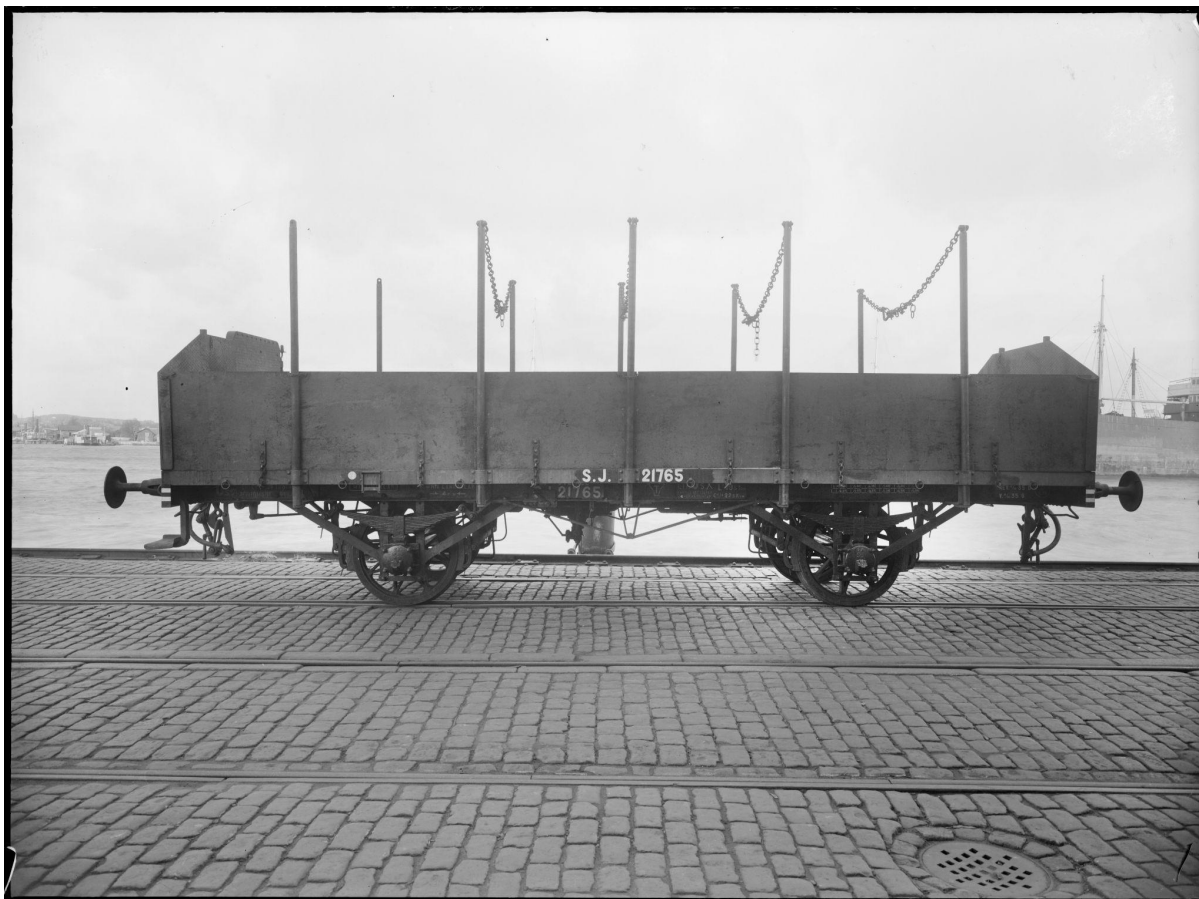
SJ bestämde 1922 att alla vagnar av littera N3, NN3 och I3 skulle byggas om med dylika plåtlämmar. Man tog fram en standardmodell där sidolämmarna var 800 mm höga och gavellämmarna var upphöjda på mitten till 1200 mm, för att kunna lasta med råge, likt hur trälämmarna på I3 vagnarna sett ut. Denna utformning användes även på de lite större NN4 och NN5-vagnarna, som senare kom att byggas om till Or samt Orn, samt på senare tillverkade öppna vagnar av standardtyp littera O som kom på 30-talet.





*Flera Os-vagnar i grusningståg utanför Lund 1926. De närmaste två vagnarna är obromsade med standardmodellen på lämmar, där gavlarna är upphöjda i mitten. Den tredje vagnen i raden har den äldre varianten med lägre lämmar som inte går upp vid gavlarna, samt har handbromskuren kvar, men är försedd med tryckluftsledning (men ej tryckluftsbröms). Längre bort skymtar två till Os med de lägre lämmarna och bromskur. JvmKDAA05655*

Vid SJs stora omlittering av godsvagnar år 1922 fick de vagnar av 1898 års modell som försetts med lämmar ett nytt littera Os. De vagnar av littera N3, NN3, R3 och I3 som ännu inte var ombyggda fick littera Ns, NNs, Rs respektive Is, tills dess att de byggts om. De vagnarna som ursprungligen haft littera R3 fick sina takluckor borttagna från 1921, då man hade börjat transportera kalksten på andra sätt, och litterades då också Is när taket tagits bort. Från 1928 byggdes de om med plåtlämmar likt de övriga vagnstyperna. R3-vagnarna var dock kortare än N3-, NN3- och I3-vagnarna (som alla hade alla samma rammått), så de före detta R3-vagnarna litterades Osu från 1945 för att skilja dem från de andra vagnarna littera Os. Före 1945 fick dessa kortare vagnar bara användas norr om Gävle för att undvika missförstånd.



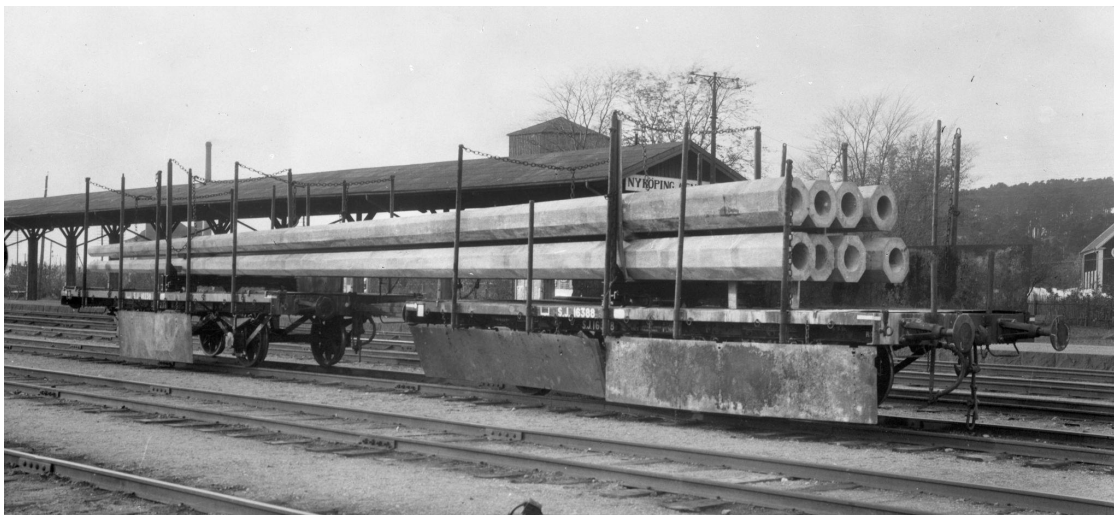
*SJ Os 21765 fotograferad runt årsskiftet 1935-1936. Vagnen är ursprungligen byggd som en NN3 och ses här ombyggd med plåtlämmar av standardtypen, bromsplattform och Kunze-Knorrbroms. JvmKAGB00340*

Vagnarna försågs under 20-talet med broms av modell Kunze-Knorr eller tryckluftsledning. Vanligast var att de vagnar som haft handbroms med bromskur fick tryckluftsbroms med rangeringsbroms, alltså en liten plattform på vagngavelns utsida med en handbromsvev, och de vagnar som varit obromsade tidigare bara försågs med tryckluftsledning. Dock försågs även vissa vagnar som varit obromsade med broms, men kunde då sakna bromsplattformen. De vagnar som tidigare hade haft bromshytt som nu försågs med en bromsplattform på utsidan av vagnen fick nu samma lastytan som de obromsade vagnarna. Dock blev en del av vagnar som tidigare hade haft bromshytt ombyggda på ett annat sätt när de fick trycklufts-broms, genom att man helt enkelt kapade av bromshytten på höjden för att ge en mer lättåtkomlig bromsvev men utan lika mycket ombyggnad.



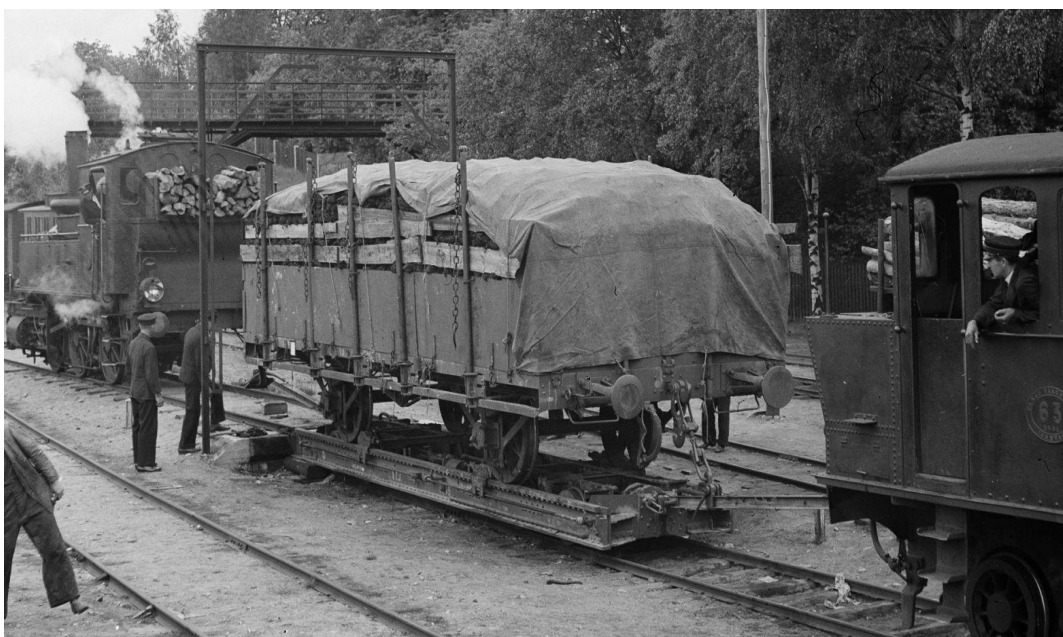
*SJ Os 22080 lastad med ved, fotograferad någon gång runt 40-talet. Sidolämmarna har här fällts in och kan skymtas under lasten. Vagnen har tryckluftsbroms system Kunze-Knorr, samt plattform för rangerbroms som skymtas bakom veden. JvmKBDB01691*

Från 1929 byggdes 294 vagnar om med svängel och förstärkt underrede för att kunna gå i par med lasten liggande över svänglarna, mellan två vagnar. Vagnarna kopplades då ihop med en balk mellan dragkrokarna. Dessa vagnar kallades i listorna för Osk för k stod för svängel (K var tidigare huvudlittera för svängelvagnar) men k:et skrevs inte ut på vagnarna. När de längre, öppna vagnarna med boggier littera Ob började att levereras från 1933 tog man bort svängeln på alla vagnar utom 40 stycken som istället fick förstärkta spännstag under ramen av nitad typ, likt de på NN4/Or-vagnarna. 1947 slopades alla svängelvagnar utom åtta stycken som då också fick hela litterat utskrivet på vagnen.



*SJ Os (eller egentligen Osk) 16238 och 16388 försedda med svänglar bärandes en last av långa cementstolpar på Nyköping Central. Notera att vagnarna har olika plåtlämmar, där den närmsta har tvådelade sidolämmar medan den borte har tredelade, där den mellersta är nedfälld på bilden och de andra är fällda inåt. Vagnarna har inte broms, men tryckluftsledning. Foto runt 1942. JvmKAFN00004*

Vissa av Os-vagnar fick även en specialanordning för att lossa alla stolparna på sidan av vagnen på avstånd genom att dra i en kedja som synkroniserat lossade alla stolpar på en sida av vagnen i nedre änden. Det lastade timret kunde då snabbt lossas utan att personalen riskerade att stå i vägen för det nedfallande timret. För dessa vagnar använde man littera Osp när man beordrade fram vagnar, men i listorna och enligt märkningen på vagnen hette de bara littera Os. Detta ändrades när bokstaven p började att användas för smalspåriga fordon i början på 40-talet.



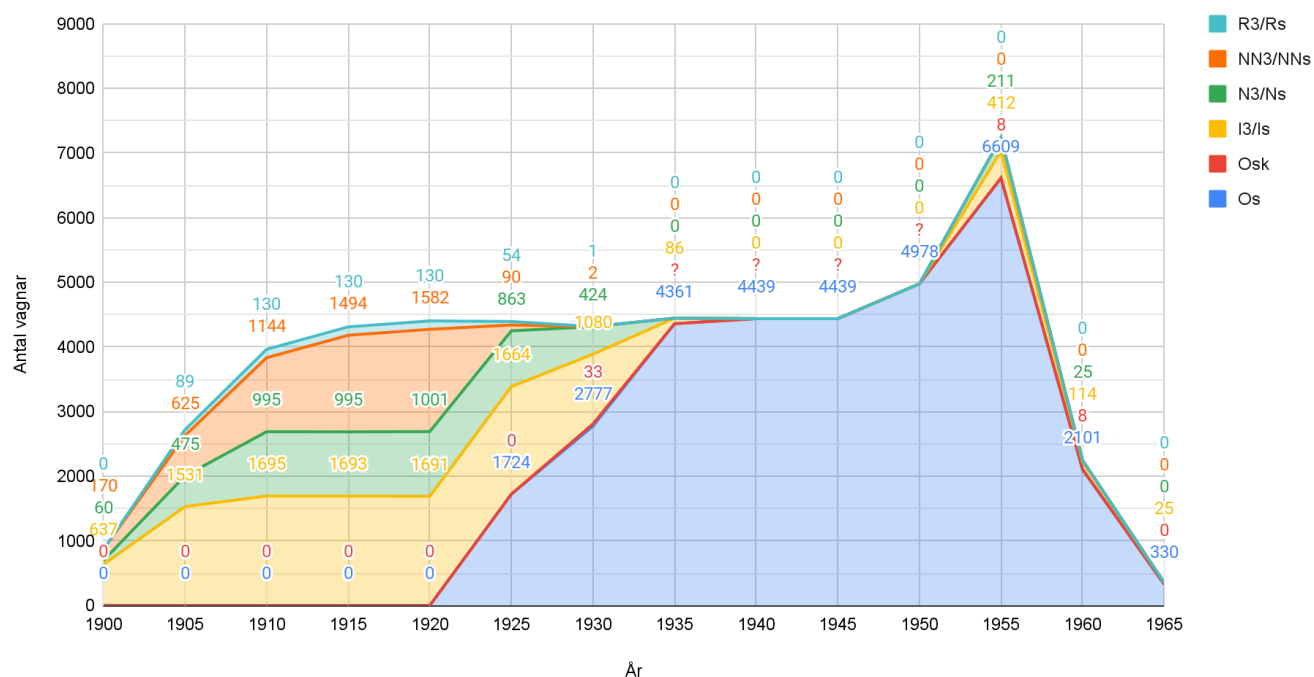
*Os-vagn lastad på överföringsvagn för transport på 1067 mm spårvidd i Växjö. Os-vagnen är försedd med lossningsanordning för sidostolparna, vilket syns på de extra balken som går längs med nedre änden av stolparna. Foto 1941. JvmKBDB04962*



Under 1940-talet tillkom nya vagnar från de privata järnvägar som förstärktes vid den tiden. Många av dessa var byggda efter samma ritningar som SJs vagnar, eller hade snarlikt utseende, så de fick samma littera Os, Is, eller Ns.

Den 1 januari 1935 fanns det 4361 stycken Os-vagnar registrerade hos SJ av totalt 20328 godsvagnar. Godsvagnsparken bestod således till 21% av Os-vagnar. Nedan visas en graf över antalet vagnar av de olika typerna som fanns i tjänst hos SJ enligt Särtryck 77, vart 5:e år mellan 1900 och 1965. I grafen syns tydligt mellan 1920 och 1925 hur nästan alla NN3-vagnar litteras om till Os, då de redan är försedda med plåtlämmar. De vagnar som är kvar som NNs vid 1925 är de som fortfarande inte fått lämmar monterade. Antalet Osk är lite otydligt då de räknas in under Os mellan 1935-1950. Man ser även tydligt de mängder med vagnar som övertogs med privata banor som förstärktes på 40- och 50-talet, samt hur snabbt vagnarna slopas under slutet på 50- och 60-talet.

Antal vagnar i tjänst



Allmänt så rullade Os-vagnarna hyfsat oförändrade fram tills dess att de började slopas och skrotas på 1950- och 60-talet.

## Vagnen i Trainz

Modellerna till Trainz är standardmodellen av Os, som de vagnar såg ut som var ombyggda från en N3, NN3 eller I3. Den bromsade vagnen har rangerbroms på en liten plattform samt Kunze-Knorr tryckluftsbroms. Varianten utan bromsplattform saknar också tryckluftsbroms men har tryckluftsbromsledning. Modellerna passar in på hur vagnarna såg ut från sena 20-talet, i stort sett fram tills att de slopades på 1950 - 1960-talet.



Modellen har lämmar som kan fällas både inåt och utåt ifrån propertyrutan, både i Surveyor och Driver mode. Lämmarna fälls också ned eller upp automatiskt beroende på om och hur vagnen lastas.

Vagnarna har flera texturvarianter med olika nummer och vädring som kan bytas i Surveyor genom propertyrutan.

## Extra bilder



*En littera Is och fyra littera Os på rad, lastade med grus eller liknande på bangården i Borås. Is-vagnen är antagligen ägd av GBJ (Göteborg-Borås Järnväg) har därför inte blivit ombyggd till Os. De fyra SJ-ägda Os-vagnarna har samtliga tryckluftsledning, men ingen tryckluftsbroms, vilket syns på de enkla vita hörnmarkeringarna. Tredje vagnen har kvar sin bromshytt och har alltså handbroms. Fotot taget 1936. JvmKDAA00984*



*Ett lok littera A6 växlar tomvagnar på okänd plats. Tågsettet består av en täckt vagn littera Gs följt av två Os, en standard littera O med 9 par stolpar, en till Os, och längst bort två till littera O. Längre bort på spåren skymtar fler O/Os/Or-vagnar lastade med virke. Foto av Lars Ekeröth 1940. JvmKBED00059*



*SJ Os 22122 i Jönköping med borte gavellämmen infälld och bortesta sidoplåtarna infällda. Till vänster i bild SJ Nm 9191(?), en äldre modell av godsvagn som byggts om till något liknande en Os. Till höger syns Grh 31573. Foto någon gång 1930-40-tal. JvmKBEB01211*



*Göteborgs hamn. Närmast en Os-vagn med avkapad bromshytt. Detta är en variant på ombyggnad som vissa vagnar med bromshytt fick. Vagnen har även tryckluftsbroms vilket syns på de dubbla vita strecken. Efter den en standard O, följt av tre Os. På spåret bredvid står fler Os-vagnar framför magasin 213. Foto av Walter Pöppel runt 1935. JvmKDAA10184*





*Vagnar på okänd bangård. Närmast en Os-vagn med tryckluftsbröms och bromshytten kvar. Bakom den en Or med lutande tak på bromshytten och bortanför det två till Os. Foto av C. Järnmark runt 1930. JvmKDAF02940*



*Vagnavsyning och förberedelser inför avgång på Hallsbergs rangerbangård efter avslutad rangering. Littera Os med tryckluftsbröms.*  
*Foto A. Blomqvist, juli 1941. JvmKDAF05076*