

Plåtvagnar i Trainz

Ettapp III: Tvåaxliga plattformsvagnar
Av Korvtiger



Denna guide förklarar lite om personvagnens historia och beskriver de 5 vagnstyper som ingår i korvtigers plåtvagnsprojekt ettapp III.

Historia

Personvagnens historia kan delas in i ett antal epoker.

Epok I: ca 1850-1880

Vagnarna är byggda som små trälådor inspirerade av tidens diligenser, med 3 kupéer per vagn där kupéerna inte är sammanbundna med varandra, utan har en dörr på var långsida av vagnen. Mittkupén är oftast första klass, på de vagnar som har det. Uppvärmning sker med sand i plåtlådor under sätena. I början av epoken är ramverket på vagnarna av trä, men blir sedan gjorda av stål. Fotogenbelysning.

Epok II: ca 1880-1900

De tidigare vagnarna utvecklas och får gavelplattformar med grindar. Korridorer på sidan av kupéerna eller öppna salonger gör att man kan gå igenom vagnarna från gavelplattform till gavelplattform. På SJ inför man vakuumbroms på persontågen vilket höjer hastigheterna. Runt mitten av epoken införs boggievagnen. Lanternintak införs och vagnarna får uppvärmning med ånga från loket eller ifrån ångfinka. Plåtklädsel över träram.

Epok III: ca 1900-1910

Boggievagnarna får större utbredning och höjer både komfort och hastighet. Länkaxelvagnen införs vilket gör att man bygger tvåaxliga vagnar med längre hjulbas och med det införs C3 vagnarna vilka byggdes i mer än 500 exemplar och som användes flitigt i lokaltrafik och trafik på mindre banor, särskilt på privatbanor i Skåne. 1909 öppnas tågferjelinjen Tälleborg-Sassnitz och speciella vagnar med en ny typ av lanternin tillverkas för SJ efter Europeisk standard. Tåg gick direkt Stockholm-Berlin. Gasbelysning införs på alla SJ's vagnar. Plåtklädsel över träram. Dalénbelysning med acetylgas som standard.

Epok IV: ca 1910-1929

Lanternin blir omodernt och nya vagnar byggs utan den, teakklädsel på vagnarna blir standard, dock så har man problem med att importera teak under första världskriget och därav byggs en del vagnar med plåtklädsel eller klädsel av furu. Fler och större C3 vagnar byggs. Tryckluftsbromsen Kunze Knorr införs såväl på passagerarvagnar som på godsvagnar. Motorvagnar och rälsbussar dyker upp som till exempel Hilding Carlsson. Elbelysningen införs. Under sena 1920-talet blir många äldre boggievagnar moderniserade.

Epok V: ca 1929-1942

Den nitade stålvagnen introduceras. SJ övertar många privatbanor och får då massor med äldre och udda vagnstyper. Andra världskriget hindrar folk från att åka bil och tågåkandet skjuter i höjden. På grund av detta blir det vagnsbrist och många förstaklassvagnar byggs om till tredje klass. Träbänkar i tredje klass byts allt eftersom mot stoppade stålörssoffor.

Epok VI: ca 1942-1953

De svetsade stålvagnarna introduceras. Flera övertagna vagnar från privatbanor gör att många udda typer finns hos SJ, som bygger om vagnarna så att deras inredning liknar tidigare vagnars, vilket gör det lättare att sätta ihop tågplaner.

Epok VII: ca 1953-1960

Den svetsade stålrälsbussen införs, littera Y6/Y7/Y8. 1956 avskaffas förstaklass. Tredjeklass blir andra och andraklass blir förstaklass. Det som tidigare var förstaklass (halvkupé i sovsvagn) kallas hädanefter för singel.

Epok IIX: ca 1960-1980

60-talsvagnen införs. De är svetsade av stål och har ofta öppna salonger istället för kupéer. Vagnarna görs strömlinjeformade med avrundade gavlar. 1968 så är det slutkört med träramsvagnar. Några blir dock kvar som tjänstevagnar och det är oftast dessa vagnar som blivit bevarade till idag.

Epok IX: ca 1980-

80-talsvagnen införs med fjärrmanövrerade dörrar och toaletter som inte går rakt ned i banvallen. 1988 slopas den sista nitade 30-talsvagnen. På 1990-talet började vagnarna målas blå. X2, X12 och X40 m.fl.

Littera

Littera är en kod, ett namn för en vagnstyp, precis som på lok och godsvagnar. Litterat skiljer inte bara vagnstyper från varandra, utan talar om vad det är för typ av vagn, vilka klasser som ingår och om den står på boggier eller enkla axlar.

Litterat delades upp i två delar, huvudlittera och underlittera.

Littera såg ut såhär hos SJ fram till 1956 och i stort sett alla privatbanor hade likadant:

Huvudlittera:

- A** Första klass (sovvagn med halvkupé, för första eller andra klass)
- B** Andra klass (sittvagn eller sovvagn för första eller andra klass)
- C** Tredje klass (Fram till 1956)
- D** Postkupé (för manuell sortering av post)
- E** Fångvagn (fram till 1940, därefter samlingslittera C7)
- E** Vagnar som bara får användas på övertaget privatbanenät (efter 1940)
- F** Resgodsvagn
- R** Restaurantvagn (från 1933, tidigare samlingslittera ABo3)
- S** Sjukvagn (efter 1956, tidigare nummer 10)
- X** Eldriven motorvagn/rälsbuss
- Y** Rälsbuss

Underlittera:

- a** Vagnen har trästomme (många undantag finns, infördes 1928-29, ej på tvåaxliga vagnar)
- o** Vagnen har boggier (gemen nolla, skrivs dock oftast som litet O, men uttalas "noll")
- c/d/e/f/g/h** Olika underlitteror för att skilja vagnar åt, vanligt på C3 eller Co8.
- b/d** (på stålvagnar av 30-talstyp) För att skilja vagnarna från trävagnarna och de svetsade.
- c/cm/cr/cs** (på stålvagnar av 30-talstyp) kafévagn
- f** (på vagnar av 40-talstyp) För att göra skillnad från trä och stålvagnar.
- p** Smalspårig 891mm. (även på lok och motorvagnar)
- t** Smalspårig 1067mm (även på lok och motorvagnar)

Dessutom hade man en siffra eftersom det fanns flera vagnar med samma klasser och underlittera, men som såg helt olika ut. Siffran infördes först på 1800-talet och var då tänkt att ange hur gammal vagnen var, ju lägre siffra ju nyare vagn. 1880-1886 årsmodeller av vagnar hade siffran 1 och de äldsta från 1858 hade siffran 8. Men detta försvann ett tag efter att SJ köpte sina första boggievagnar och fick ta över sina första privatbanevagnar. Eftersom boggievagnarna blev modernare än de tidigare vagnarna så fick de först en lägre siffra ändå, nämligen 0, som sedan kom att bli boggienollan. 1902 började man använda det litterasystem som användes fram till 1956 med siffror för att skilja vagnarna åt. Precis innan 1902 fick boggievagnarna heta BC0a, BC0b osv, men det blev sedan BCo1 och BCo2 osv. Läs mer:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?mode=thread&id=57086>

Litterorna kombinerades sedan med huvudlittera i bokstavsordning och med siffran följt av underlittera sist förutom boggivagns "o" som skrevs mellan huvudlittera och siffran. Exempel: ABo1 Co8 CDo5a C3g Bop

Samplingslitteror:

Vissa udda vagnstyper och en del specialvagnstyper fick aldrig något eget huvudlittera och samlades istället under ett och samma littera. Och när SJ tog över privatbanor fick man massor av udda typer som skulle in i litterasystemet och då samlades vagnar med liknande inredning under samma litteror. Några sådana att komma ihåg är:

ABo3 Restaurantvagnar före 1933, sedan fick de huvudlittera R.

B7/Bo7 Undervisning-, mät-, undersökning- och inspektionsvagnar.

Siffran 5 (t.ex. BCo5a/Co5) I regel boggievagnar med öppna plattformar, grindar och limptak.

Siffran 10 (C10/Co10/Bo10/BCo10/So10) Sjukvagnar

C7 Fångvagnar (efter 1940, tidigare huvudlittera E)

F1 Liten resgodsvagn baserad på godsvagn Gs

F2 Värmevagnar, med olika underlittera.

Vagnsnummer:

Varje vagn fick också ett unikt nummer i en nummerserie där alla vagnar var med i och som blev högre efterhand. Inga vagnar fick ett gammalt slopat nummer. Nummerserien började användas 1866 och används än idag. Första boggievagnen fick passande nog nummer 1000.

1970 gjordes en till litterareform då man tog bort boggienollan.

Klassindelningen

Första och andraklassvagnar kan verka rörigt, då båda klasserna egentligen var samma kupéer, bara med olika antal resande i. Ungefär såhär fungerade det fram till 1956:

Vagnar som *inte* kunde användas som sovvagnar hade i regel B som huvudlittera och kupéerna kunde då användas som vanliga andraklasskupéer med tre resande per säte (6 i varje helkupé) eller som förstaklasskupéer med bara två resande per säte (4 i helkupé). Ett bra exempel på en sådan vagn är Bo4. Gick vagnen bara på linjer eller i tåg där första klass saknades (det var i regel bara snälltågen som hade förstaklasskupéer) så kunde de vara märkta enbart 2 klass, annars hade de vändbara skyltar för att kunna märkas om beroende på om vagnsänden gick som första- eller andraklass.

Sovvagnar litterades oftast med A och på samma sätt kunde kupéerna användas både för första- och andraklass. (Undantag före 1910-talet då A var enbart förstaklass och AB var första- eller andraklass) Sovvagnarnas kupéer kunde vara både halv och helkupéer och om de användes som förstaklasskupé sov man ensam i en halvkupén, användes de som andraklass sov man två i halvkupén genom att man fällde upp sätets ryggstöd till en brits. Man använde halvkupéer till första klass och helkupéer till andraklass så långt det gick. Sovvagnarna kunde även gå som dagvagnar då sätena var bäddbara. Man satt då två respektive tre personer per halvkupé beroende på om kupén användes som första eller andraklasskupé, det dubbla antalet i helkupé. Sedan så finns det många undantag från detta och det verkar ha förändrats över tid, så det är minst sagt förvirrande.

Tredje klass fanns från början bara som sittvagn, men på 10-talet byggdes sovvagnar om och nytillverkades för att kunna ha tredjeklassovkupéer. I dessa sov man tre personer på höjden i en halvkupé.

I tredjeklasssittvagnar satt man antingen 4 per säte i kupévagnar (8 i varje helkupé), vilket förekom mest i snälltågen, eller i öppna salonger som var betydligt vanligare. Dagvagnarna hade träbänkar, vissa vagnar fick stoppade stålrörssäten under 30 och 40-talet. Tredjeklassovvagnarna hade stoppade säten från början och var bäddbara precis som förstaklassvagnar, men ryggstödet bestod av två britsar.

Möjligheten att resa i första klass fanns i princip bara på snälltågen och det var oftast bara en eller möjligen två kupéer som användes som förstaklasskupéer på dagsnälltågen.

Priset på en andraklassbiljett var i regel 50% mer än för motsvarande tredjeklassbiljett, och en förstaklassbiljett kostade dubbelt så mycket som en andraklassbiljett.

Tvåaxliga vagnar under 1900-talet

Detta vagnpaket innehåller 5 stycken tvåaxliga vagnar som tillverkades i början av 1900-talet. Efter 1891 så övertogs SJs tunga tågtrafik på stambanorna mer och mer av boggievagnarna som introducerades detta år från de tvåaxliga 1800-talsvagnarna. Boggievagnarna blev även vanliga i vanliga persontåg tack vare sin mjukare gång och mindre slitage på rälsen. Tidigare under 1800-talet så var alla vagnar tvåaxliga och hade vad man kallar fasta axlar, alltså axlar vars lager inte kunde röra sig i vagnens längdled, vilket gjorde att axlarna alltid var precis parallella mot varandra. Dessa stela axlar gjorde gången hos vagnarna dålig och de slet mycket på både bana och hjulens upphängning. På de tvåaxliga vagnar som tillverkades under 1900-talet (däribland samtliga vagnar i detta paket) så hade man istället axlarna anordnade som fria länkaxlar. Denna typ av axlar hade långa bärfjädrar som var upphängda i länkar vilka gjorde att fjädern kunde vagga i vagnens längdriktning och med fjädern hela lagerboxen. För att göra detta möjligt så fanns det ett par millimeters spelrum mellan lagerboxen och lagergaffeln som tillät lagerboxarna att glida fritt en aning i vagnens längdled. Detta gjorde att vagnens axlar kunde rotera en liten bit kring den lodräta axeln och på så sätt följa med i spårets kurvor. Länkaxlarna förbättrade gången och tillät dessutom att man förlängde vagnarnas axelavstånd, vilket inte kunde göras mycket längre än 4-5 meter på vagnar med fasta axlar.

Efter boggievagnens införande så var i princip alla tvåaxliga vagnar som SJ köpte tredjeklassvagnar, med bara några enstaka vagnar med andraklassavdelning, samtliga dessa var blandade andra/tredjeklassvagnar. De tvåaxliga vagnarna som alltså då i princip bara var tredjeklassvagnar användes i början i alla sorters tåg, även i stambanetågen ända till 20-talet. Dock så ersattes de mer och mer av boggievagnar i snälltågen och från 20-talet var de vanligast i mindre persontåg och framförallt i lokaltrafiken, som mer eller mindre enbart bestod av C3-vagnar under 1910 till 1940-talet.

Målning och märkning

Vagnarna har målats och märkts på olika sätt genom tiderna. De plåtklädda har gått igenom tre perioder.

Den första perioden är ifrån leveransen fram till 1924, under vilken vagnarna målades i olika färger beroende på vilka klasser de inhyste. Vagnar med flera olika klasser målades så att motsvarande del av vagnssidan hade motsvarande den klassfärg vars klass fanns innanför. Man målade då tredjeklassvagnar/avdelningar med en rödbrun färg kallad todenkopf eller caput mortum, andraklassvagnar hade en grön färg som benämndes olivgrön eller lokomotivgrön och förstaklassvagnar hade en blå färg kallad ultramarin. Märkningen var målad på plåten och hade en äldre stil på SJ-monogrammet än den som de teakkläddavagnarna fick när de började dyka upp i mitten på 10-talet, samt så var texten skuggad.

Eftersom andra- och förstaklasskupéer i princip såg likadana ut så målade man om många andraklassvagnar som kunde användas som första klass i ultramarin efter en bestämmelse i november 1905. Dessa vagnar hade dessutom klassiffrorna målade på vändbara plåtar, med en 1:a på ena sidan och en 2:a på den andra. Vagnar som aldrig gick i tåg eller på linjer med första klass fick behålla sin olivgröna färg och direkt påmålade märkning 2:a klass.

De tidiga vagnarna var dessutom försedda med en dekal av riksvapnet som satt mitt på vagnssidan, med ett SJ-monogram på var sida. I april 1905 beslöt man dock att ta bort riksvapnet och bara ha ett monogram per sida, men att man först skulle använda upp alla riksvapensdekaler som fanns kvar i lager. Det verkar ha tagit ett par år innan detta hade skett.

Efter 1924 så målades alla klasser med samma färg, som bara gick under namnet rödbrun. Den skulle ha samma nyans som Ripolin nr 96, vilket är en färg som finns som alternativ på vagnarna i denna etapp. Märkningen ändrades då till samma som på teakvagnarna, nämligen ett SJ-monogram

per sida, ibland målad på plåten och ibland med fastskruvade emaljtecken som på teakvagnarna.

Sista varianten på målning fick vagnarna på 40-50-talet då de fick märkning av futura-snittet där monogrammet ersattes med bokstäverna SJ, samt vagnarnas tak målades ljusgrå.

I vagnbeskrivningarna har jag försökt att sätta ungefära årtal på texturerna med tanke på märkningen, byggnad, ombyggnad osv. ”+” betecknar att det kan ha hängt med längre än årtalet. Jag har inte lagt ned så mycket möda på att försöka ta reda på vad som hände vagnarna efter 40-talet då jag researchat detta dokument, då de är bättre representanter för hur vagnarna såg ut från 1900-talet fram till 30-talet.

Passande dragare

Nu undrar man ju vad för dragkraft man bör koppla till dessa vagnar för att få det optimala tåget. Det beror ju helt på vilken tidsperiod du vill att tåget ska representera och hur realistiskt du vill ha det. Även tågets sammansättning beror ju på det. Dessa vagnar passar bra i tåg från i vissa fall 1900-talet fram till mitten på 50-talet.

Vad det gäller fram till 1910-tal så är det framförallt ånglok D/Da för blandade tåg eller persontåg och Cc för person- och snälltåg. På 1910-1920-tal så var det framförallt A/A2, B, Sb och F-lok på de större linjerna, S/Sa för lättare persontrafik, J eller S/Sa för förorts- och lokaltåg, samt L för tyngre persontåg i Norrland. På elloksfronten är Ds eller Pa bra kandidater, några andra lok användes senare. Men inga Rc-lok!

När många boggievagnar fick vestibuler på 20-talet så gick dessa framförallt i snälltågen och på de stora stambanorna, medan plattformsvagnarna användes mer i mindre persontåg och lokaltåg. Snälltågen kunde även bestå av utländska vagnar och SJ:s kontinentalvagnar som var de första vagnarna med vestibuler från 1909. När man började att klä vagnarna med teak på 10-20-talet så kom tågen att bli blandade teak/plåtklädda vagnar.

Vilka vagnar gick i vilka tåg då? Lite om detta finns att läsa längre ned för varje vagn, men väldigt översiktligt såhär:

Stambanetåg, blandat första/andra/tredjeklass boggievagnar (fram till 1920t eventuellt några enstaka C3b/d/e/g-vagnar), sovvagnar och några sittvagnar nattetid. Mellan en och tre vagnar med resgodsavdelning, eventuellt även postavdelning. Ev. en restaurantvagn beroende på sträcka och tid på dagen.

Persontåg, en eller ett par tredjeklassboggievagnar, eventuellt några C3-vagnar. En till två BCo-vagnar för andraklassutrymmet eller en ren Bo vagn när fler andraklassäten behövs. Boggievagn med resgodsavdelning och/eller en eller två F1:or. Postavdelning på vissa tåg.

Lokaltåg, massor av C3:or av olika slag, eventuellt med en eller ett par Co4 eller Co5-vagnar, ibland en resgodsvagn F1. Ev. en eller två BCo.

Resgods- och postavdelning

Vagnar med resgodsavdelning kopplades alltid in i änden på ett tågsätt, närmast eller längst ifrån loket, med resgodsavdelningsänden vänd från tågsättet så den gick ytterst. Detta för att det inte skulle finnas någon anledning för passagerare att ta sig igenom denna avdelning som dessutom var låst och kunde låsas upp med hjälp av en specialnyckel inbyggd i konduktörspersonalens biljettång. I resgodsavdelningen fanns personal som tog hand om godset som lastades in där, och märkte det med polletter som talade om var det skulle lastas av. Dessutom ställdes gods som skulle av på samma ställe tillsammans om det var möjligt, för att underlätta urlastning. Vid behov togs hjälp av konduktörspersonalen emot vid ur- och ilastning. Det fanns även vagnar med postavdelning där posten sorterades och lastades i postsäckar under resans gång för att lastas av där det skulle till. På sidan av dessa vagnar fanns en brevlåda som ledde direkt in till sorteringsrummet. Även postvagnarna gick ytterst i tåg.

BC3



1904 så levererades två nya tvåaxliga vagnstyper till SJ med väldigt lika utseende till det yttre. Den ena var en ren tredjeklassvagn C3 (senare C3b eller C3c, som man kan läsa om lite längre fram i häftet) och den andra vagnen är den som vi ser här, en blandad andra/tredjeklassvagn BC3. Om man tittar på fönsterindelningen så är de båda typerna ytterst lika, men var lätta att skilja åt på färgen före det att man började måla alla vagnar bruna 1924. Dock så satt fönstren på BC3 aningen osymmetriskt och sotkåporna till lamporna satt på andra ställen. Vagnstypen lär ha varit den sista tvåaxliga vagnstypen som levererats till SJ som haft andraklass-avdelning, samtliga senare andraklassvagnar var boggievagnar. Inuti var de uppdelade i tre mindre salonger, två som tredje klass och en som andraklass. I mittensalongen fanns det en toalett, vilket nästan samtliga samtida tvåaxliga vagnar saknade. Andraklassavdelningen skiljde sig från de i boggievagnarna som ofta var lyxigt inredda med soffliknande säten och paneler av fint trä eller tygtapeter på väggarna. På ritningarna till BC3 så ser man knappt skillnad på andra och tredje klass, utan andraklass skiljde sig nästan enbart på att de hårda träbänkarna hade en tunn stoppning. Väggarna hade samma kala panel som i tredje klass och saknade riktiga gardiner, utan hade rullgardiner istället. Vagnarna gick i lättare persontåg och blandade tåg där andraklassutrymme behövdes och emellanåt i lokaltrafiken.

Mellan 1935 och 1938 så byggdes 7 vagnar om till C3c, så de såg ut i princip som de C3c-vagnar som byggts om från C3b som man kan läsa om längre fram.

Littera:

-1956 BC3

1935-1956 C3c

Antal byggda: 30

Byggnadsår: 1904, 1906

Sittplatser: Andra klass: 15 och tredje klass: 33 (Senare: 15 i andra klass, 30 i tredje klass)

Vikt: 14.6 ton

Bevarade vagnar: BC3 1445 hos ENJ(?)

BC3 1568 som Qgu-e 945 0976, NBJvM, Luleå. Renoveringsobjekt.

Texturer

Caput mortum/Lokomotivgrön: SJ BC3 1439

1904-1924+ leverans – ommålad till brun

Brun: SJ BC3 1568

1924+-1932+ Ommålad från caput mortum/lokomotivgrön – 3KL byttes mot bara 3.

C3a



1901 så var det nästan 20 år sedan den senaste modellen av tvåaxliga tredjeklassvagnar levererats och SJ var i behov av att ersätta alla gamla föråldrade tvåaxliga vagnstyper som fortfarande fanns kvar. Man började därför att beställa en enkel tvåaxlig tredjeklassvagn i samma stil som boggievagnarna av modell 1891, med lanternin och öppna gavelplattformar, fast med en något smalare profil. Till skillnad från de flesta tvåaxliga tredjeklassvagnar som fanns vid tiden så fick de nya vagnarna vakuumbroms eller vakuumledning, och belysning med gas istället för fotogenlampor eller stearinljus. Vagnarna stod dessutom på fria länkaxlar istället för fasta axlar som tidigare vagnar, vilket medgav längre axelavstånd och mjukare gång. Vagnarna var enkelt inredda med tre mindre salonger med träbänkar samt saknade toalett, dock fanns en liten kupé för konduktörspersonal. Litterat för vagnstypen blev C3, men ändrades 1906 till C3a för att kunna skilja dem från de senare tillverkade C3-vagnarna.

Vagnstypen gick i alla typer av persontåg och blandade tåg. På 10-talet och framåt så var de vanliga i lokaltrafiken och förortstågen.

Åren 1943-1945 så byggdes 22 av vagnarna om till blandade tredjeklass- och resgodsvagnar med littera CF4 genom att en av de yttre salongerna byggdes om till resgodsavdelning med utrymme för konduktörspersonal, samt att en toalett sattes upp i salongen i den andra änden.

Littera:

-1906	C3
1906-1956	C3a
1943-1956	CF4
1956-	BF4

Antal byggda: 40

Byggnadsår: 1901, 1903

Sittplatser: Tredje klass: 54 (senare 42)

Vikt: 14.0 ton

Bevarade vagnar: C3a 1323 som tjänstevagn/personalvagn Q 1276 NJM, Nynäshamn.

C3a 1331, som Q1c 946 0305 NJM, Nynäshamn, under renovering till originalskick.

C3a 1333, NBJmV Luleå, halvrenoverad, för närvarande avställd.

C3a 1314 som C3a-LÅ ägd av JvM, utlånad till ENJ, Ängelsberg, under renovering(?)

C3a 1326 Järnvägs- och järnmuseum, Gävle (?), (Skrot?)

C3a 1404, tidigare Q1c 946 0301, ÖSJ, Kristianstad, i drift, halvrenoverad från tjänstevagn.

C3a 1319 som BC 1319, Scaniamuséet, Södertälje. Renoverad till originalskick bortsett från tillbyggd andraklasskupé för utställningsändamål.

Texturer**Caput mortum:** SJ C3a 1316*1901-1924+ leverans – ommålad till brun (dock utan riksvapen efter ca1905)***Ultramarin:** SJ C3a 1325*1924+-1932+ ommålad till brun – 3KL byttes till enbart 3.*

C3b (C3c)



För att kunna ersätta fler gamla uttjänta tredjeklassvagnar så beställdes 1904 de första vagnarna av en vagnstyp som skulle komma att bli en av de vanligaste. Från början fick de litterat C3, men för att kunna skilja dem från de redan tidigare levererade C3-vagnarna från 1901 som blev omlitterade till C3a, så fick dessa littera C3b år 1906. Vagnarna var mycket lika BC3 till det yttre och skillnaderna mot C3a var inte så stora invändigt sett. Jämfört med C3a så var vagnstypen något längre, men man hade valt att ge mer benutrymme mellan sätena istället för att trycka in fler sätesrader. Dock saknades den lilla kupén som fanns på C3a, varför man fick plats med 4 passagerare extra. Korgen var dessutom bredare, samma bredd som boggievagnarna och som hade blivit mer eller mindre standard på alla vagnar som inte skulle gå i kontinental trafik. Samtliga vagnar hade vakuumbroms från leverans, vilken byttes mot tryckluftsbrom på 20-talet som på i princip samtliga av SJ's personvagnar. De sista två serierna av vagnar av denna typ som levererades år 1911 fick litterat C3c och skilde sig mot C3b genom att de hade en toalett i ena änden av vagnen. Alla tidigare levererade C3b-vagnar försågs mellan 1929 och 1935 med toaletter och litterades om till C3c de med. Totalt byggdes 119 vagnar av littera C3b/C3c.

Littera:

-1906	C3
1906-1935	C3b
1911-1956	C3c
1956-	B3c

Antal byggda: 119

Byggnadsår: 1904-1911

Sittplatser: Tredje klass: 58 sittande (C3c: 54 sittande)

Vikt: 14.7 ton

Bevarade vagnar: C3b 1444, NJM, Nynäshamn, i drift som C3c 1444.

C3b 1683 som C3b-LÅ 1683, JvM, Gävle, under renovering.

C3b 1735 som C3c 1735, SkåJ, Brösarp, i drift.

C3b 1578 som C3c 1578, Klippan, utlånad till JvM, i drift.

Texturer

Caput mortum: SJ C3b 1470

1904-1924+ leverans – ommålad till brun.

Brun: SJ C3c 1454

1932+-1941+ 3KL ändrades till 3/omlitterad från C3b – 3:orna på gavlarna försvann

C3d



C3d är en vagn som hamnade i gränslandet mellan två epoker av vagnstyper, vilket kan ses på att den fanns i två varianter med olika klädsel. Vagnarna skiljde sig från tidigare personvagnar genom att de saknade lanternin för att istället ha ett högvälvt tak, något som kom att känneteckna de teakklädda vagnar som levererades under 1910-talet. De första 75 C3d-vagnarna som levererades mellan 1911 och 1913 fick klädsel av plåt, precis som på alla tidigare vagnar, men då man haft problem med rost på grund av fukt innanför plåtarna så började man att utföra tester med klädsel av teak istället som skulle tåla det svenska klimatet bättre. Flera vagnstyper levererade 1911 och 1912 som Ao4, BCo3 och BCo5 fick klädsel av teak och alla C3d vagnar levererade från mitten av 1913 fick därför också klädsel av teak. C3d-vagnar i denna klädsel finns i mitt teakvagnsprojekt etapp III. Totalt levererades det hela 275 vagnar av littera C3d fram till 1915 med båda typerna av klädsel, vilket innebär att 200 vagnar levererades med teakklädsel.

Vagnstypen tillsammans med de närbesläktade C3e och C3g-vagnstyperna var ytterst vanliga i lokaltrafiken under från 1910 till 1940-talet.

8 av de plåtklädda C3d-vagnarna blev ihopbyggda till fyra par CC2-enheter (två C3d-enheter vilande på var sin axel samt en gemensam så kallad Jacobsboggie) under åren 1937-1938 för att förbättra vagnarnas gång. Den teakklädda varianten av CC2 kan man se i etappen III av teakvagnsprojektet.

Littera:

-1956 C3d

1956- B3d

(1937-1956 CC2)

(1956- BB2)

Antal byggda: 75 (+200 med teakklädsel)

Byggnadsår: 1911 – 1913 (-1915)

Sittplatser: Tredje klass: 59 sittplatser

Vikt: 16.5 ton

Bevarade vagnar:

(C3d 2180, korg ombyggd till sommarstuga, NBJvM, Luleå. Renoveringsobjekt, teakklädsel)

(C3d 2265 som tjänstevagn Qlc nr 945 1824, NBJvM, Luleå. Renoveringsobjekt, teakklädsel)

Texturer

Caput morum: SJ C3d 2046

1912 -1924+ leverans – Ommålad till brun

Brun: SJ C3d 2117

1924+ -1932+ Gula linjer borttagna, ny märkning – 3KL byttes till enbart 3

D3



D3 är en ren postvagn som har sitt ursprung i en 1870-talsvagn med litterat D1. Dessa tillverkades i åtminstone 29 exemplar mellan 1874 till 1879, flera av vagnarna i Tyskland. D1 saknade gavelplattformar och således saknades även genomgångsmöjligheter. Ramen var därför kortare och axelavståndet likaså. På långsidorna satt dörrar på samma ställen som den moderniserade D3 hade fönster. För att släppa in så mycket ljus som möjligt till postsorteringspersonalen som annars bara hade stearinljuslyktor till sin hjälp, så hade vagnarna extra höga lanterniner som gav vagntypen smeknamnet kyrka. Mellan 1902 och 1910 så moderniserades 15 av vagnarna till D3 genom att ramen byttes ut och vagnarna fick gavelplattformar som alla ny tillverkade vagnar på den tiden hade haft i flera årtionden. Dörrarna i vagnssidorna blev därför onödiga och ersattes med enbart fönster, samt så förlängde man axelståndet vilket kunde göras genom att man bytte till länkaxlar. Åtminstone 6 av vagnarna fick runt 1941 nya nummer ur serien 336x, utan synbar anledning. Två av dessa plus en övertagen vagn från SWB fanns kvar 1949 då de litterades om till D20a, resterande vagnar var antingen skrotade eller hade blivit ombyggda till tjänstevagnar av olika slag under 40-talet.

Littera:

-1949 D3
1949- D20a

Antal ombyggda: 15 (+1)*

Ombyggnadsår: 1902 – 1910

Vikt: 12.9 ton

Bevarade vagnar: (D1 612, Järnvägmuseum, Gävle. Renoveringsobjekt?)

**En vagn blev övertagen från SWB, med exakt samma utseende som SJs vagnar*

Texturer

Caput mortum: SJ D3 426

1906-1924+ ombyggd från D1 – ommålad till brun

Brun: SJ D3 754

1924+ca1940 ommålad från caput mortum – skrot/ombyggd till tjänstevagn

Med reservation för ev. fel.

Mycket nöje!

//Korvtiger 2015-05-13