

Plåtvagnar i Trainz

Etapp I: Inbyggda vagnar med boggie md07
Av Korvtiger



Denna guide förklarar lite om personvagnens historia och beskriver de 8 vagnstyper som ingår i korvtigers plåtvagnsprojekt etapp I.

Historia

Personvagnens historia kan delas in i ett antal epoker.

Epok I: ca 1850-1880

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

Epok II: ca 1880-1900

De tidigare vagnarna utvecklas och får gavelplattformar med grindar och korridorer på sidan av kupéerna eller med salonger, utan kupéer så att man kan gå igenom vagnarna från gavelplattform till gavelplattform. På SJ inför man vakuumbroms på persontågen vilket höjer hastigheterna. Mot slutet 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 tågfarjelinjen 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 stålrörssoffor.

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 var svetsade av stål och hade ofta öppna salonger istället för kupéer. Vagnarna gjordes strömlinjeformade med avrundade gavlar. 1968 var det slutkört med träramsvagnar. Några blev dock kvar som tjänstevagnar och det är oftast dessa vagnar som blivit bevarade idag.

Epok IX: ca 1980-

80-talsvagnen införs med fjärrmanövrerade dörrar och toaletter som inte gick rakt ned i banvallen. 1988 slopades 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** Andraklass (sittvagn för första eller andra klass)
- C** Tredjeklass (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** Resgodskupé
- 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 (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 från 1858 hade 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: ABo1a Co8 CDo5a C3g

Samlingslitteror:

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 då de fick huvudlittera R.

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

Siffran 5 (t.ex. **Bo5a/BCo5a/Co5a**) 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:

Alla vagnar 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 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.

Sovvagnar litterades med A och på samma sätt kunde kupéerna användas både för första- och andraklass. Sovvagnarnas kupéer var i regel halvkupéer och om de användes som förstaklasskupé sov man ensam i halvkupén, användes de som andraklass sov man två i halvkupén genom att man fällde upp sätets ryggstöd till en brits. 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. Ett bra exempel på en sådan vagn är Ao1c.

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 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.

Boggievagn modell 1891

Detta paket innehåller 8 vagnar som är (med undantag för ABo3) baserade på 1891 års boggievagnsstandard. Detta år så byggdes nämligen de första boggievagnarna för SJ, som samtliga från början hade öppna gavelplattformar, lanternin med fönster i och boggier av modell -91. Som alla vagnar vid denna tiden så byggdes de med en ram av plåtprofiler, korgens stomme var av träreglar och kläddes med plåtar. Vagnar med denna standard byggdes fram till mitten av 1910-talet då man gick över till att klä vagnarna med teak eftersom man hade problem med rost, då fukt

trängde in mellan plåtarna. På 1920-talet så började SJ att modernisera de flesta av dessa plåtklädda vagnar och då byggde man in gavlarna på vagnarna till vestibuler, och många fick en nyare typ av boggie, modell -07 som var samma modell som monterades under de teakklädda boggievagnarna. Det är vagnar efter denna moderniseringsperiod som vi ser i detta paket. Vagnarna överlevde i många fall till 50 och 60-talet i vissa enstaka fall ännu senare, vilket innebar att vissa vagnar kunde ha varit i trafik i nära 70 år när de slopades!

Målning och märkning

Vagnarna har målats och märkts på olika sätt genom tiderna. De plåtklädda har gått igenom tre perioder. Den första från leveransen (innan moderniseringen) fram till 1924, då 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, som är mer röd än den rödbruna färg som alla vagnar i detta paket har. Andraklassvagnar hade en grön färg som benämndes olivgrön eller lokomotivgrön. Förstaklassvagnar samt andraklass-sovvagnar som kunde användas som första klass målades med en blå färg kallad ultramarin som är den enda av klassfärgerna som är representerad i denna etapp på ABo3. 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. Efter 1924 så målades alla klasser med samma färg, som bara gick under namnet rödbrun som skulle ha samma nyans som Ripolin nr 96, vilket är den färg som vi ser på vagnarna i denna etapp. Märkningen ändrades då till samma som på teakvagnarna, ibland målad på plåten och ibland med fastskruvade emaljtecken som på teakvagnarna. Vagnar fick vid större revisioner märkning av futura-snittet från 40-talet och i mitten av 50-talet fick vagnarna ljusgråmålade tak.

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 mitten på 20- genom 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 sammansättningen beror ju på det. Dessa vagnar passar bra i tåg från mitten på 20-talet till mitten på 50-talet. I början gick de i snälltåg och passagerartåg på stambanenätet, blandat med teakvagnar och vagnar med öppna plattformar, framförallt boggievagnar. I passagerartåg längre sträckor var de också vanliga, kortare sträckor och lokaltåg bestod oftare av C3-vagnar och vagnar med öppna plattformar.

Som dragkraft, ånglok, 1920-1930-tal, A, B och F-lok i snälltågen, Sb, Sa, J eller L i tåg på mindre banor och längre norrut. Kolla på bilder och kontrollera leverans-, ombyggnads- och slopningsår på ångloken!

På elloksfronten är Ds eller Pa bra kandidater, några andra lok användes senare. Men inga Rc-lok!

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.

De två vagnar i detta vagnpaket med resgodsavdelning, BFo5 och CFo5 har båda en gångpassage förbi resgodsavdelningen vilket tillåter att de placeras mitt i tåg. Dock så föredrog man att ha dessa intill loket eftersom det fanns något som kallades skyddsutrymme som betydde att om man hade en vagn som inte var stålvagn intill loket så skulle en viss del (beroende på tågets hastighet och vagnvikt) av vagnen närmast loket vara avstängd för resande av säkerhetsskäl då denna vagn drabbades värst vid olyckor. Så istället för att slösa bort sittplatser på detta skyddsutrymme så valde man helst att ha en resgodsvagn eller köksavdelningen av en restaurantvagn närmast loket.

Detaljer på taken

Om man kollar noga på vagnarnas tak kan man hitta två olika typer av pryglar, dels luftventiler och dels sotkåpor till gasbelysning på de vagnar som har det. Luftsugarna är av två typer, dels Groves modell som är bubbelformade med grå/svarta ränder och dels sidoluftsugarna som är cylindriska och sitter på sidan av lanterninerna på många av vagnarna. De toppiga sakerna som bara några av vagnarna har är sotkåpor till oljegasglödljusen av system Pintsch. Dessa vagnar har också stora behållare mellan ramarna för förvaring av gasen. Många av de vagnar som användes på stambanenätet fick tidigt elektrisk belysning, särskilt sovvagnarna, varför dessa vagnar saknar både sotkåpor och gasbehållare.

ABo3a (md11)



1910 så ägde SJ 9 stycken restaurantvagnar littera ABo3 tillverkade mellan 1897 och 1908. Dessa var baserade på 1891 års vagnmodell med 91-boggier och öppna gavelplattformar och de skiljde sig något mellan varandra i utseende. Vagnarna bestod till hälften av matsal och till hälften av serveringsrum, kök och förrådsrum och det gick inte att ta sig genom vagnen utan att gå igenom köksavdelningarna, och därför var vagnarna alltid tvungna att gå som yttersta vagn i tågen.

Året därpå, 1911 beslöt SJ att låta tillverka tre nya restaurantvagnar av en modernare typ inspirerad av de kontinentalvagnar som tillverkats från 1909 för trafiken till bland annat Tyskland, som hade boggier modell -07, längre korg, strömlinjeformade lanterniner och vestibuler. Besättningen av de nya reestautentvagnarna gick till Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping och var en av de första viktiga beställningar man lade hos det då relativt nystartade företaget. Vagnarna fick matsal med plats för 40 personer och en gångpassage förbi köksdelen på vagnen, så att passagerare kunde ta sig genom vagnen utan att störa kökspersonalen, vilket tillät att man placerade dem var som helst i tågen. Två boxar som var nedsänkta under golvet, mellan boggierna, användes för att förvara mat i som kylades ned av fartvinden. Vagnarna fick också ett obeprövat ventilationssystem, modell Timochowitsch som man ser på de "skorstenar" i ändarna på lanterninen som i själva verket är en lufttrumma som av fartvinden skulle suga ned luft i en luftkanal som gick i lanterninens tak. I innertaket på lanterninen satt takskivor med små hål i som luften sedan strömmade ut ur. Systemet verkar inte ha varit lyckat då det togs bort rätt snart och aldrig användes på andra vagnar.

Vagnskonstruktionen var dock väldigt lyckad och alla de nio redan befintliga vagnarna byggdes om året därpå, 1912 för att likna dessa med vestibuler och gångpassage, men då de var kortare fick de bara 32 sittplatser i matsalen samt litterat ABo3b. Tre gånger, 1913, 1918 och 1927 beställde man ytterligare totalt 9 vagnar av littera ABo3a, tre i varje beställning som var nästan identiska med denna ABo3a modell-11, dock med teakklädsel, vilka ingår i första etappen av mina teakvagnar.

Själva planlösningen med gångpassagen och hur serveringsrum, kök och förrådsrum såg ut användes på nybyggda vagnar i ett halvt sekel efter att dessa första vagnar byggdes så man kan lugnt säga att de var en lyckad vagnstyp som blev stilbildande.

Efter 1924 så målades vagnarna om från den ultramarinblåa färgen som skulle matcha förstaklassovvagnarna för trafiken till Tyskland i snällågen till rödbrunt, som alla andra vagnar vi ser i denna etapp. Man lade även till ett -a i litterat, inte för att separera dessa som trävagnar (de äldre vagnarna hette ju ABo3b, även om de inte var stålvagnar) utan för att skilja dessa mot de mindre äldre vagnarna ABo3b. 1933 fick de som alla restaurantvagnar ett eget huvudlittera, R och litterat Ro2 som sedan, någon gång så sent som på 50-talet ändrades till Ro2a, där a stod för att det var en träramsvagn.

Littera:

1911-1924	ABo3
1924-1933	ABo3a
1933-195x	Ro2
195x-	Ro2a

Antal byggda: 3

Byggår: 1911

Sittplatser: Matsal: 40

Vikt: 39.2 – 41.8 ton

Bevarade vagnar: Ingen (1 teakklädd ABo3a 2702 under restauration, Järnvägsmuseum, Gävle)

Texturer

Rödbrun: SJ ABo3a 1962

1924?-1933 målades om och fick elektrisk belysning, tryckluftsbroms – omlitterad till Ro2

Ultramarin: SJ ABo3 1964

1911-1925 leverans – Kunze-Knorr-broms uppsatt och ommålad till rödbrun

ACo3



Mellan 1891 och 1902 byggdes inte mindre än 68 vagnar av littera ABo (ABo1 från 1902), vilket var både den första och den största levererade vagnsserien av vagnar modell -91. Den första av vagnarna med nummer 1000 var med i järnvägsolyckan i Malmslätt 1912 och fick skrotas, men de resterande 67 vagnarna överlevde och blev under 20-talet moderniserade med inbyggda vestibuler, moderna -07-boggier och med ombyggd interiör. Vagnarna byggdes om till tre olika nya litteran, 21 vagnar blev ACo3, 24 blev Ao1c samt de sista 22 blev Ao1b. 1928 byggde man om en av Ao1b vagnarna till en ACo3, men med något annorlunda utseende interiört för att användas i trafiken på malmбанan.

ACo3 var sovvagnar för trafik framförallt i nattnälltågen och hade 5 halvkupéer för första/andraklass varav fyra av dessa satt ihop två och två med en öppningsbar vägg emellan så att de kunde öppnas upp till två helkupéer. Andra änden av vagnen bestod av 5 stycken 3:e klass halvkupéer där man satt 4 personer per säte dagtid eller som kunde bäddas för tre personer per kupé nattetid. I första klass satt man i dagtågen två personer, eller sov ensam i en halvkupé. Användes kupén som andraklass satt man tre i varje säte, eller sov två över varandra genom att fälla upp ryggstödet till en brits.

1939 blev 14 av vagnarna omlitterade med ett trävagns -a till ACo3a och uppfräschade, resterande 8 vagnar fick gå kvar under samma littera till året därpå, 1940 då de byggdes om till tredjeklasssovvagnar Co16 med enbart halvkupéer.

De flesta vagnar blev logivagnar på 50- och 60-talet.

Littera:

1925-1940	ACo3
1939-	ACo3a
1940-	Co16

Antal ombyggda: 21 + 1*

Ombyggnadsår: 1925-1926, 1928*

Sittplatser: Första klass: 10 sittande (el. 15 andraklass), eller 5 sovande (el. 10 andraklass)
Tredje klass: 20 sittande, eller 15 sovande.

Vikt: 39.0 ton

Bevarade vagnar: Ingen

* En vagn, nummer 1297 byggdes om senare från Ao1b och hade något annorlunda utseende.

Texturer

Rödbrun: SJ ACo3 1046

1925-1939 ombyggnad leverans – omlitterad ACo3a

Ao1c



Ao1c är en av de övriga två vagnstyperna som härstammar från ABo1 (som man kan läsa mer om på förra sidan, under ACo3). Denna vagntyp och det tredje syskonet Ao1b var båda vagnar med 10 stycken halvkupéer för första/andraklass, men Ao1b fick behålla sina gamla -91 boggier samt så fick den samma fönsterindelning på kupésidan av vagnen som ACo3 hade.

Ao1c:s kupéer satt liksom på ACo3 ihop två och två så att de gick att öppna till 5 helkupéer om så behagades. Även dessa vagnar gick framförallt i nattågtrafiken.

17 vagnar blev ombyggda till fasta sovvagnar Ao1b 1937 och resterande 7 stycken fick vara kvar som Ao1c. De flesta av vagnarna slutade som logivagnar på 50-60-talet.

Littera:

1925- Ao1c

1937- Ao1b

Antal ombyggda: 24

Ombygnadsår: 1925-1926

Sittplatser: Första klass: 20 sittande (10 sovande)
eller Andra klass: 30 sittande (20 sovande)

Vikt: 39.0 ton

Bevarade vagnar: Ingen

Texturer

Rödbrun: SJ Ao1c 1042

1926-1956? leverans ombyggnad – senast, omlitterad, inga spår i listorna mellan 1930 - 1957

BFo5



Mellan 1900 och 1904 så byggdes 18 vagnar av littera BFo (litterat ändrades inte till BFo1 fören 1925) som hade fyra andraklasskupéer och halva vagnen var resgodsavdelning med en liten kupé för konduktörspersonalen. De 6 första vagnarna hade tredelade fönster, men i övrigt var de lika. Resgodsörrarna hängde på gångjärn och var insänkta ett par decimeter i vagnssidan för att minimera hur långt dörren hängde ut från vagnssidan när den var öppen. Resgodsavdelningen tog även upp hela vagnens bredd, vilket gjorde att passagerare inte kunde ta sig genom vagnen från resandeplattformen till resgodsändens plattform.

1925 började man att modernisera dessa vagnar och under två år så blev samtliga vagnar ombyggda och omlitterade till BFo1. Moderniseringen var inte lika omfattande som på många andra vagnstyper som byggdes om vid den här tiden, utan man nöjde sig med att bygga vestibul över ena vagnshalvan, den med andraklasskupéerna i.

1927 när alla vagnar var ombyggda så beslutade man att de skulle moderniseras ordentligt och få ett nytt littera, BFo5. Då fick båda ändar vestibuler, modell -91-boggierna byttes mot nya av modell -07, resgodsavdelningen fick skjutdörrar och en gångpassage på sidan av resgodsavdelningen byggdes så att passagerare kunde ta sig genom vagnen. Moderniseringsarbetet gick långsammare denna gång och 1930 hade enbart 8 vagnar byggts om till BFo5. 1936 så var 16 vagnar ombyggda till BFo5 och de sista två var ombyggda till CFo5.

Från 1931 så beslutade man att resgodsavdelningen skulle utvidgas genom att man rev ned den kupé som låg närmast densamma, detta verkar ha varit utfört på alla vagnar 1936. Det är i detta skick som den här modellen är i.

Littera:

1927-1956 BFo5
1956-1961 AFo15
1961- BFo13

Antal ombyggda: 16

Ombyggnadsår: 1927 - senast 1936

Sittplatser: Andra klass: 24

Vikt: 35.8 ton

Bevarade vagnar: Ingen

Texturer

Rödbrun: SJ BFo5 1419

1931/36 -1941+ kupén intill resgodsutrymmet nedtagen, KL saknas – siffrorna till höger togs bort

Bo4a



Vagnen Bo4 stammar från en vagn av modell -91 som hette Bo3 som mellan 1902 och 1907 byggdes i 38 exemplar. När SJs moderniseringsvåg kom på 20-talet så blev samtliga dessa ombyggda till två olika vagnstyper, dels Bo4 och dels Co11. De 28 vagnar som byggdes om till Bo4 fick de öppna plattformarna inbyggda och nya boggier modell -07, interiören såg i stor sett ut som tidigare med 6 helkupéer för enbart sittande. Ombyggnaderna pågick mellan 1924 och 1932 enligt senare särtryck, men i särtryck 263 från juni 1930 så är samtliga vagnar redan införda som Bo4.

I september 1930 ströks en vagn nummer 1560 efter att den troligen används som mål under en bombningsövning.

Samtliga vagnar blev omlitterade 1933 med ett -a för att tala om att de var träramsvagnar då de första Bo4b stålvagnarna levererades då.

Littera:

1924-1933	Bo4
1933-1956	Bo4a
1953-1956	Co4d
1956-	Ao14a
1956-	Bo14d

Antal ombyggda: 28

Ombyggnadsår: 1924 – 1932?

Sittplatser: Andra klass: 36

Vikt: 37.6 ton

Bevarade vagnar: Ingen? (Ev. Bo4 1376 hos DHdJ, men den saknas i listorna efter 1937)

Texturer

Rödbrun: SJ Bo4 1424

1927-1933 ombyggnads-leverans – omlitterad till Bo4a

CFo5



Mellan 1900 och 1907 byggdes 26 stycken vagnar av littera CFo (omlitterade till CFo1 1909), efter 1891 års vagnstandard. Dessa hade fem tredjeklasskupéer i ena vagnshalvan och andra vagnshalvan bestod av en resgodsavdelning som tog upp hela vagnens bredd samt en liten kupé för konduktörspersonal. Dörrarna hängde på gångjärn insänkta i vagnssidan, precis som på BFo1.

Två av vagnarna skiljde sig genom att de bara hade fyra kupéer och dessa två vagnar moderniserades enbart genom att få skjutdörrar på slutet av 20-talet, annars så gick de som CFo1 hela sin livstid. Resterande vagnar började att moderniseras 1925 till littera CFo4 genom att tredjeklassänden fick sin öppna plattform inbyggd, men resgodsänden fick fortsätta att vara öppen, precis som man gjorde på BFo1, även om den inte fick något nytt littera. Eftersom resande inte fick passera genom resgodsavdelningen så var vagnen tvungen att gå med den änden utåt och då fanns det ingen anledning att bygga in den änden ansåg man antagligen.

Innan alla vagnar hunnit bli ombyggda så ändrades planerna och man påbörjade arbetet med att bygga om både de kvarvarande CFo1 och de nyligen ombyggda CFo4 till littera CFo5, något som höll på fram till 1933 då samtliga 24 vagnar hade byggts om. Vid moderniseringen så fick båda vagnsändar vestibuler, de gamla boggierna byttes mot nya av modell -07, resgodsavdelningarna ändrades till skjutdörrar vilket gav plats åt att kunna ha en smal gångpassage för passagerare förbi resgodsavdelningen vilket möjliggjorde att man kunde koppla in vagnen mitt i tåg.

1935 så byggde man om två vagnar från BFo1 som inte hunnit moderniseras än till CFo5, dock så fick dessa en annan fönsterindelning.

Någon gång mellan 1930 och 1936 så utvidgade man (som man även gjorde på BFo5:orna) resgodsavdelningen genom att riva den kupén som var närmast densamma.

Littera:

1925-1933 CFo4

1927-1956 CFo5

1956- BFo15

Antal ombyggda: 24 + 2*

Ombyggnadsår: 1927-1933, 1935*

Sittplatser: Tredje klass: 40

Vikt: 36.0 ton

Bevarade vagnar: Ingen

* Två vagnar byggdes om 1935 från BFo1 till CFo5, men hade samma fönsterindelning som BFo5.

Texturer

Rödbrun: SJ CFo5 1352

1927/28/29 - 1935~ leverans – senare utvidgades resgodsavdelningen

Co9a



Vagnen Co9 är en ren tredjeklassvagn som i sin modell -91-skepnad hette Co när de byggdes mellan 1896 och 1900 i 42 exemplar. Från 1902 tillkom 1:an och litterat blev Co1, för att inte beblanda den med övriga rena tredjeklassboggievagnar som fanns då. Vagnarna hade till skillnad från övriga rena tredjeklassvagnar kupéer istället för öppna salonger, även om kupéerna ”satt ihop” två och två, då varannan vägg mellan kupéerna saknades för att det inte skulle bli för lyxigt.

Vid SJs moderniseringsvind på 20-talet så byggdes 23 av dessa vagnar om till Co9 då man som på så många andra vagnar byggdes in de öppna plattformarna och bytte de gamla boggierna mot nya av modell -07. Resterande Co1:or byggdes aldrig om.

Interiören på Co9:orna ändrades inte från hur de hade sett ut som Co1:or och kupéerna gjorde att vagnarna passade bra i nattågen som sittvagn för de som inte hade löst sovplatsbiljett.

1930 levererades de första stålvagnarna med littera Co9b och för att kunna skilja dessa åt så litterades de här vagnarna om med trävagns -a:et, till Co9a.

1935 byggdes fyra vagnar som två år tidigare övertagits med Uppsala Gävle Järnväg (UGJ) om till att se ut precis som de redan befintliga Co9a-vagnarna.

1941 skrotades vagn nummer 1238 efter att ha varit med i Krylbosmällen den 19 juli.

Littera:

1926-1930	Co9
1930-1956	Co9a
1956-	Bo9a

Antal ombyggda: 23 + 4*

Ombyggnadsår: 1926 - ~1930, 1935*

Sittplatser: Tredje klass: 72

Vikt: 34.1 ton

Bevarade vagnar: Co9 1057 som Co9a-LÅ, Järnvägsmuseum, Gävle. Renoveringsobjekt.

* Fyra vagnar köptes in med UGJ 1933 och byggdes om till Co9a 1935.

Texturer

Rödbrun: SJ Co9a 1225

1932+-1941+ ommärkning med bara 3 utan ”KL” – vagnsnumret i högra hörnet togs bort

Co11



Som tidigare nämnts så byggdes Co11:orna om från Bo3. 1921 och 1922 så behövde man tredjeklassovvagnar och man byggde därför om 10 stycken Bo3:or, fem första året och de andra fem året därpå. Man ändrade enbart interiören på vagnarna, och byggde inte in de öppna gavelplattformarna. Interiören genomgick inga större skillnader, utan man satte bara upp en vägg i mitten av alla helkupéer och fick på så sätt 12 halvkupéer. Kupéerna fick sedan stoppade säten där ryggstödet kunde fällas upp på två ställen till en trevåningssäng.

1926 när moderniseringsvågen kommit igång på allvar, så började man att bygga in vestibulerna (och antagligen byta boggierna från -91 till -07, då det troligen inte gjordes vid första ombyggnaden till Co11) även på Co11-vagnarna och detta var klart senast 1930.

1938 byggdes samtliga 10 vagnar om och fick en stålkorgstomme med plåtklädsel som gjorde att de liknade 30-talsstålvagnarna. Litterat ändrades till Co4b och interiören gjordes om från kupéer till två stora salonger med för 64 sittande.

Littera:

(1921-)1926-1938	Co11
1938-1956	Co4b (stålkorg)
1956-1959	Bo14b (stålkorg)
1959-	Bo10b (stålkorg)

Antal ombyggda: 10

Ombyggnadsår: 1926 - ~1930

Sittplatser: Tredje klass: 48 sittplatser, eller 36 sovplatser

Vikt: 38.0 ton

Bevarade vagnar: Co11 1558 som Redskapsvagn Tjv 901 SJ Qgk 946 0258, (stålkorg) NBvJ

Texturer

Rödbrun: SJ Co11 1558

(1926-29) - 1938 leverans – ombyggd Co4b

Med reservation för ev. fel.

Mycket nöje!

//Korvtiger 2014-10-27