

Personvagnar i Trainz

Littera F1 – resgodsvagnar av 1902/1907 års modell
Av Korvtiger



*Denna guide förklarar lite om personvagnens historia och beskriver
närmare resgodsvagnen med littera F1.*

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, vilket har använts även på lok och godsvagnar. Litterat skiljer inte bara vagnstyper från varandra, utan talar om vad det är för slags vagn, vilka klasser som ingår och om den står på boggier eller enkla axlar.

Litterat delades upp i två delar, huvudlittera och underlittera.

Littera för personvagnar (inklusive andra typer av vagnar i personförande tåg) såg ut såhär hos SJ fram till 1956 och i stort sett alla privatbanor hade likadant:

Huvudlittera:

- A** Förstaklass (sovvagn med halvkupé, för första eller andra klass)
- B** Andraklass (sittvagn eller sovvagn 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** Resgodsvagn
- R** Restaurantvagn (från 1933, tidigare samlingslittera ABo3)
- S** Sjukvagn (efter 1956, tidigare nummer 10)
- X** Eldriven motorvagn/rälsbuss
- Y** Rälsbuss

Underlittera (urval):

- 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 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: 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 tvåaxlig resgodsvagn

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.

De tvåaxliga resgodsvagnarna tillsammans med ångvärmevagnarna hade från början en nummerserie i personvagnarnas serie, men med sin början på nummer 1500. 1906 hade personvagnarnas nummerserie kommit ikapp resgods- och värmevagnarnas och alla dessa fick därför nya nummer i godsvagnarnas nummerserie med början på 25000. När godsvagnarnas nummer hann ikapp resgodsvagnarnas något år senare gjorde man helt enkelt ett hopp till 26000 för att alla 25000-nummer skulle kunna användas på resgods- och värmevagnar. Dock så tog de 1000 numren slut i mitten av 40-talet, så man fick ta till 1000 nya nummer, denna gången i 55000-serien. Resgodsvagnar som hade boggier, samt vagnar med bara en resgodsavdelning infördes dock i den vanliga nummerserien för personvagnar.

Resgodsvagnen

Under 1800-talet kallades det vi idag säger resgodsvagn om för *packvagn*. Vagnarna var egentligen bara en täckt godsvagn som man lastade in resgods i. Senare fick dessa vagnar i regel också en liten kupé i ena vagnsänden som uppläts för konduktörspersonalen. 1899 tillverkades 20 vagnar med littera F1 till SJ, vilka baserades på den täckta godsvagnen G1, men med en kamin i konduktörskupén (bromsarkupén på G1). Mellan 1901-1903 byggdes ytterligare 19 vagnar om från G1 till F1 av samma typ, men utan kamin.

1898 presenterade SJ en ny serie med godsvagnstyper av en ny standardstorlek. Dessa vagnar fick en 3:a som underlittera, kända typer är G3, I3, N3 och NN3. G3 var den täckta godsvagnstypen i denna standardserie och 1902 levererades den första resgodsvagnen baserad på denna täckta godsvagn och man bytte i denna veva från benämningen "packvagn" till "resgodsvagn". Vagnen fick inte en 3:a i litterat, utan blev även här F1, samma littera som de tidigare resgodsvagnar hos SJ hade. Litterat följde alltså varken standarden för godsvagnar eller personvagnar, då den hade haft en 3:a som godsvagn för att indikera att det handlade om en vagn ur 1898 års standardserie, eller ett lägre nummer än 1 för att indikera att det var en nyare personvagn än F1.

Skillnaderna mot G3 och de tidigare F1 var att man på F1 modell 1902 hade flyttat ut hjulaxlarna för att få en längre hjulbas och bättre gång då resgodsvagnar gick i tåg med högre hastighet än godsvagnar. Skjutdörrarna försågs också med fönster för att släppa in mer ljus, liksom gasbelysning i taket med tre lampor vilket gav sig till känna genom de tre små skorstenarna på taket. 10 F1-vagnar till baserade på G1 levererades under 1902, men skiljde sig mot 1899-års modell genom en större konduktörskupé och fönster i skjutdörren. F1 modell 1902 efterföljdes av en modell 1907 vilken var ytterst snarlik och den enda skillnaden verkar vara att 1907 års modell inte hade någon vedkamin i konduktörskupén, utan istället hade uppvärmning från loket/ångvärmevagn med ånga. Denna modell efterföljdes av en sista F1 modell 1915. Denna fick plåtlagergafflar och en större konduktörskupé som återigen hade en kamin. Fönstren till kupén var dessutom placerade närmare mitten än på tidigare modeller.

Mellan 1904 och 1919 levererades också 75 resgodsvagnar med littera F4. Dessa var anpassade för att användas i Norrland genom att vara bättre isolerade och försedda med vedkamin. Dessa vagnar var också baserade på G3, men skiljde sig från alla modeller av F1 genom att ha kvadratiska, med spröjs fyrdelade fönster på båda sidorna av dörren som var tvådelad på gångjärn istället för en skjutdörr.

Utöver dessa tvåaxliga vagnar baserade på godsvagn G3, hade SJ flera boggievagnar för resgods, vilka framförallt användes på stambanorna i snälltågen på grund av dess bättre gångegenskaper. De flesta av dessa hade bara resgodsavdelning i halva vagnen och post-, eller passageraravdelning i den andra.

F1-vagnarna av de olika modellerna hade följande nummerserier efter 1906:

F1 m99/m01 hade nummer 25043 - 25083

F1 m02 hade nummer 25084 – 25093 och 25104 - 25113

F1 m02 (G1-baserad) hade nummer 25094 - 25103

F1 m07 hade nummer 25402 – 25501 och 25513 - 25552

F1 m15 hade nummer 25553 - 25612

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 1900-talet fram till 50-60-talet.

Vad det gäller fram till tidigt 1900-tal så är det framförallt ånglok D/Da för blandade tåg eller persontåg och Cc för person- och snälltåg. På 1910-1920-tal så använde man hellre boggievagnar i de fjärrgående snälltågen, men F1 förekom i alla andra sorters personförande tåg. Dragare då var framförallt B, F och Sb på de större linjerna, Sa för lättare persontrafik, J eller Sa för förorts- och lokaltåg, samt L för tyngre persontåg i Norrland. Även Cc/Cd och Ta/Tb på mindre linjer. På slutet av 20-talet när elloken började ta över så är littera Ds eller Pa bra kandidater.

Vilka vagnar gick i vilka tåg då? Väldigt översiktligt såhär:

Stambanetåg 1890-1920: blandat första/andra/tredjeklass boggievagnar och tvåaxliga vagnar, sovovagnar nattetid. Mellan en och tre vagnar med resgodsavdelning, både F1 och boggievagnar, eventuellt även postavdelning. Ev. en restaurantvagn.

Persontåg: en eller ett par tredjeklassboggievagnar, eventuellt någon C3-vagn. En BCo-vagn för andraklass, kanske två stycken 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, minst en resgodsvagn F1, ibland upp till tre. Ev. en eller två BCo.

F1, precis som alla andra resgods- och postvagnar/avdelningar placerades om möjligt ytterst i tåget, alltså närmast, eller längst bort från loket. Detta för att de resande inte skulle ha någon anledning att springa genom resgodsavdelningen och konduktörskupén vars dörr var låst. Då det extra konduktörsutrymme inte behövdes kunde G3-vagnar kopplas in som extra resgodsvagnar.

Bilder från verkligheten

Flertalet F1:or på Malmö central 1924:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=25913>

Persontåg i Kumla med både F1 och G3-vagn:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=93991>

Persontåg/lokaltåg i Jonsered med F1 sist i tåget:

http://www.samlingsportalen.se/getitem-record?PID=SE_SJM_FG_Jvm_KAFR00795

Resgodsvagn littera F4 med lite fakta:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?mode=thread&id=174235>

Snälltåg vid Båstad med två F1:or, 1930-tal:

http://www.samlingsportalen.se/getitem-record?PID=SE_SJM_FG_Jvm_KDAA01171

Autentiska tågsammansättningar, lokaltåg i Stockholm december 1929:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?mode=thread&id=37772>

Två F1:or i Strömstad, ca 1926:

<http://www.jvmv2.se/forum/index.php?id=184392>

F1 som skidvagn i tåg hem under 50-talet. andra vagnen är en av de två F1 som byggdes om till duschvagn littera F7:

http://www.samlingsportalen.se/getitem-record?PID=SE_SJM_FG_Jvm_KBDB01509

F1 (modell 1902/1907)



1902 levererades de första resgodsvagnarna littera F1 baserade på 1898 års täckta standardgodsvagn littera G3. 20 vagnar tillverkades vilka var försedda med kaminer. Nästa leverans med tvåaxliga resgodsvagnar littera F1 blev modell 1907 som var väldigt lik den tidigare modell 1902, men de saknade vedspisen i konduktörskupén. Denna hade istället bytts mot ångvärmeledning. Totalt 140 vagnar av denna modell levererades, dock fick de 30 sista vagnarna på nytt kaminer.

Vagnarna gick sedan i alla sorters personförande tåg i stort oförändrade fram till de skrotades i vissa fall så sent som 60- och 70-talet. Från 1933 flyttade man (precis som på de täckta godsvagnarna) litteraskyltarna från vänster sida om dörren till höger sida, under nummerskylten. Från 1935 började man att sätta igen höger gavelfönster vid större revisioner.

Två vagnar byggdes om 1947 till dusch- och torkvagnar för tåg och fick då littera F7.

Littera:

1902-196x F1
(1947- F7)

Antal byggda: 140 av modell 1907 (minst 302 totalt av littera F1)

Byggnadsår: 1902 (modell 02), 1907-1911 (modell 07)

Lastförmåga: 12 ton resgods

Golvyta: 18.4 kvm

Vikt: 12.8 ton

Bevarade vagnar:

SJ F1 25559, NBVJ, Nora. I trafik. (Dock av 1915 års modell)

SJ F1 25074, JvM, Gävle. I trafik. (Dock av 1899 års modell)

SJ F4 25508, JvM, Gävle. Under renovering/renoveringsobjekt (Dock av littera F4)

WbÄJ F 25, Skånska Järnvägar, Brösarp (Dock en modell mera lik SJs F4)

Säkert flera..

Texturer

SJ F1 25107

1902-1933+ Leverans – Litteraskylten flyttad till vänster sida, under nummerskylten

SJ F1 25552

1933+-1947 Litteraskylten är på vänster sida – Ombyggd till dusch- och torkvagn för tåghem

SJ F1 25424

1907-1933+ Leverans – Litteraskylten flyttad till vänster sida

SJ F1 25452

1933+-(1967+) Litteraskylten flyttad – Skrot någon gång efter 1967

Med reservation för ev. fel.

*Mycket nöje!
//Korvtiger 2016-08-06*