

Teakvagnar i Trainz

Av Korvtiger



Denna guide förklarar lite om personvagnens historia och beskriver de 6 vagnstyper som ingår i korvtigers teakvagnspaket.

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 bygga 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.

Epok IV: ca 1910-1929

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

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 på 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 sovvagn) 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 gordsvagnar. 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)
- B** Andraklass (sittvagn eller sovvagn med helkupéer)
- 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, mycket ovanlig)
- 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 (infördes 1929, 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 på vagnar av typ C3.
- 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 nitade stålvagnar.
- p** Smalspårig 891mm.
- t** Smalspårig 1067mm

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 underlittera sist förutom boggivagns ”o” som skrevs mellan huvudlittera och siffran. Exempel:

ABo1a Co8 CDo5a C3g

Samlingslitteror:

Vissa udda vagnstyper fick aldrig något eget huvudlittera och samlades dessutom 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:

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

Siffran 5 (Bo5a/BCo5a/Co5a) Boggievagnar med öppna plattformar, grindar och limptak.

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

C7 Fångvagnar (efter 1940, tidigare huvudlittera E)

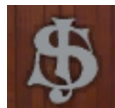
F1 Liten resgodsvagn baserad på godsvagn Gs

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 och man är nu uppe över 5500.

1970 gjordes en till litterareform då man tog bort boggienollan.



Märkning



Vagnarna har märkts på olika sätt genom tiderna. De teakklädda har gått igenom tre perioder. Den första som kännetecknas av "SJ-metkroken" på mitten av vagnssidan är den äldsta av de som teakvagnarna haft, men den näst äldsta om man räknar alla vagnar. Tidigare hade man en liknande metkrok, men med annat utseende och att den var målad och hade en skugga. Denna användes bara på de plåtklädda trävagnarna fram till 1912.

På teakvagnarna hade man SJ-metkrok, klasssiffror och vagnsnummer med vita emaljtecken. Fram till 1917 skrev man ut 3 KLASS med stora bokstäver och mellan 1917 och 1932 skrev man 3 KL. Efter det var det bara en 3:a och slutligen 1955 försvann de helt, men då var trävagnarnas period snart över.

Mellan 1917 och 1921 hade man två metkrokar på långsidan.

1941 försvan numret i det nedre högra hörnet och bara den på den vänstra sidan och rambalken blev kvar. Efter 1953 försvann numret och texten på rambalken helt och ersattes med en skylt på den platsen där det vänstra vagnsnummret stått.

Alla nybyggda vagnar efter 1939 fick märkning av typsnittet futura, då hade man ingen SJ-metkrok längre utan bokstäverna SJ i vitt. En del kraftigt ombyggda träramsvagnar fick denna märkning, annars fick de behålla det äldre typsnittet.

Märkningen ändrades inte direkt alltid efter senaste instruktioner, utan blev uppdaterad vid större revisioner, vilket säkert kunde ta år efter att nya märkningsinstruktioner kommit ut.

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.

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. Att tänka på när du sätter ihop tåg är att det mycket sällan förekom tåg med bara denna typ av vagnar med teakklädsel och bälga. Vanligare var det med blandat teak/plåtklädda vagnar med och utan öppna plattformar. I förortstågen och på mindre linjer förekom också mycket tvåaxliga vagnar av typen C3 med olika underlittera. (kan ju vara lite svårt då dessa vagnstyper inte finns till Trainz. Ännu...) Men den ultimata dragaren som passar från 20-tal fram till 60-tal är nog D-loket. Träklädd i början, plåtklädd i slutet.

Som ånglok, tidigt 1910-1930 något större linjelok, B, F, eller A₂. På mindre linjer S2/Sb, L, i förortståg Sa eller J. Efter 30-tal, S1 eller annat tanklok. Andra lok förekom också men något linjelok eller L skulle jag säga är troligast, lite beroende på tid.

På elloksfronten är D med underlittera nästan ensam. Inga Rapid eller Rc-lok!

ABo3a



ABo3a var ett samlingslittera för restaurantvagnar och detta är en av typerna som hade det litterat, den enda av dem som hade teakklädd korg. Tidigare hade SJ plåtklädda vagnar, med i stort sett samma utseende. En stor milstolpe i restaurantvagnshistorien var den sista serien av plåtklädda träramsvagnar som levererades innan dessa, närmare bestämt år 1911 av ASJ i Linköping. Vagnarna fick en ny inredning där man hade en matsal i halva vagnen och andra halvan bestod av tre rum, ett serveringsrum, ett kök och ett förrådsrum. På sidan av dessa tre sista rum gick en gång som förband matsalen med den ena vestibulen på vagnen. Denna inredning blev stilbildande och vagnar fram på 50-talet byggdes med samma inredningsuppdelning.

Detta är den tredje serien av boggierrestaurantvagnar, de första var 9 olika vagnar som byggts om till restaurantvagnar mellan 1897 och 1908 och som 1912 byggdes om och fick samma inredning som den andra serien med vagnar från ASJ år 1911. Den andra serien bestod endast av 3 vagnar.

Denna tredje serie, som blev den sista med tråkorg hos SJ och den enda med teakklädsel byggdes i tre omgångar, men efter samma ritningar. Första omgången var 1913 av Aktiebolaget Södertälje Verkstäder (nummer 2133-2135), andra serien av Kockums mekaniska verkstad i Malmö 1918 (Nr 2464-2466) och den tredje och sista av Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna (ASJ) i Linköping 1927 (nr 2702-2704). Lanterninen på vagnarna var av samma typ som på kontinentalvagnarna.

Littera:

-1929 ABo3
1929-1933 ABo3a
1933- Ro2a

Antal byggda: 9

Byggår: 1913, 1918, 1927

Sittplatser: 40

Vikt: 40 ton utan inventarier och förråd

Bevarade vagnar: 2702, restaureras hos Järnvägmuseum i Gävle.

Texturer

Ljus: SJ ABo3a 2703

1927-1941 därefter stavades det restaurang istället för restaurant på märkningen

Mörk: SJ ABo3a 2704

1927-1941 leverans-stavningsändring

Sliten: SJ ABo3a 2134

1921-1941 tidigare dubbla SJ-metkrokar

Mellan: SJ ABo3a 2702

1927-1941

199?-2005 Museivagn på MBV

2012?- Efter restaration hos JVM

Ao4



Ao4 var en sovvagn som tillverkades som vagn med öppna gavelplattformar, halvkupéer och var den andra teakklädda vagnstypen hos SJ. 1921 fick vagnarna vestibuler med dragspelsbälgar. Vagnen fick aldrig underlitterat ”a”, även om vagnen hade träram.

Vagnarna användes antingen som sovvagn eller sittvagn och kunde även användas för andraklass.

Då den användes som sovvagn så hade man som förstaklassresenär en egen kupé, om den användes som andraklass så fick man dela kupén med någon. Man fällde då ut en överslaf ur sätets ryggstöd. Vagnen 2002 var med i tågolyckan i Malmslätt 1912 och skrotades därefter.

Vagnarna byggdes 1911 av Aktiebolaget Arlövs Mekaniska Verkstad och Waggonfabrik (nr 2000-2007) och 1912-1913 av Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag Malmö (nr 2070-2073, 2105-2107)

7 av vagnarna byggdes om 1945-1946 till Co4a eftersom det rådde vagnsbrist hos SJ. Detta var vagnarna 2000-2001, 2004-2006, 2073 och 2107.

De resterande vagnarna användes mer sparsamt och användes mest som sovvagnar i tåghem.

Littera:

Ao4

(1945/6- vissa ombyggda till Co4a)

Antal byggda: 15

Byggår: 1911-1913

Sittplatser: Förskå klass: 22 sittplatser eller 11 sovplatser
Andraklass: 44 sittplatser eller 22 sovplatser.

Vikt: 40 ton

Bevarade vagnar: Ingen (2001 som Co4a hos NBVJ)

Texturer

Ljus: SJ Ao4 2105

1921+ Nyombyggd med bälgar och vestibuler, dubbla SJ-metkrokar som byttes till enkla efter 1921.

Mörk: SJ Ao4 2007

1921-1932+ Endast nummer i vänster hörn efter 1941. KL.

Sliten: SJ Ao4 2070

1946-1971 (dock rödmålad mot slutet då den ingick i Fyrbåksexpressen, ett tåghem för hemlösa vid Göteborgs fiskhamnbangård) Efter bild ifrån ett tåghem på Riksgränsbanan 1952. Verkar dock rödmålad.

Mellan: SJ Ao4 2001

1921+ Nyombyggd med bälgar och vestibuler, dubbla SJ-metkrokar som byttes till enkla efter 1921. Senast 1946 Ombyggd till Co4a.

BCo7a



BCo7a byggdes i två omgångar som littera BCo7, men med samma utseende som dessa vagnar. Första serien på 15 vagnar levererades 1918 från Aktiebolaget Arlövs Mekaniska Verkstad och Waggonfabrik (Nr 2467-2473), Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag Malmö (Nr 2474-2476), Ljunggrens Verkstads Aktiebolag Kristianstad (Nr 2477, 2478) och Aktiebolaget Södertälje Verkstäder (Nr 2479-2481). Den andra serien på en vagn levererades så sent som 1928 av Kockums (Nr 2770). Vagnarna hade tre andraklass kupéer och 5 tredjeklass. En vagn, 2770 finns bevarad på järnvägsmuseum och kunde bland annat beskådas med de två andra driftdugliga teakpersonvagnarna med vestibul och dragspelsbälg, Co8a 2772 och Co4a 2001 under TÅG150, 2006.

Littera:

-1929 BCo7
1929- BCo7a

Antal byggda: 16

Byggår: 1918, 1929

Sittplatser: Andra klass: 18, Tredje klass: 40

Vikt: 38 ton

Bevarade vagnar: 2770, hos Järnvägsmuseum i Gävle.

Texturer

Ljus: SJ BCo7a 2770

(1941-1953+ Efter 1953 fick vagnarna en skylt istället för vagnsnummer siffror)

2006- Enligt bilder från TÅG150 från 2006

Mörk: SJ BCo7a 2473

1918-1921+ Dubbla SJ-metkrokar byttes till enkla.

Sliten: SJ BCo7a 2480

1932-1941+ Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen, avsaknad av KL. Troligtvis sent med tanke på slitenheten i teaken.

Mellan: SJ BCo7a 2469

1921-1941+ Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen.

BCo11a



BCo11a var en vagn som blev ombyggd från BCo5 från och med 1925 och fram till 1928. BCo5 vagnarna var byggda med öppna gavelplattformar, men dessa byggdes in när vagnarna litterades om. Inredningen ändrades dock inte. Vagnens vestibulväggar byggdes till skillnad från övriga teakklädda vagnar raka, parallella med vagnens väggar precis som de plåtklädda träramsvagnarna och inte lite lutande som alla andra vagnar med teakpanel. BCo5 vagnarna byggdes i två omgångar, totalt 38 vagnar, varav 13 byggdes om till BCo11a. Första serien levererades 1912 och den andra serien 1915. Vagnarna byggdes av Ljunggrens Verkstads Aktiebolag Kristianstad, Aktiebolaget Arlövs Mekaniska Verkstad och Waggonfabrik, Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag Malmö, ASJ Linköping och Aktiebolaget Södertälje Verkstäder. De ombyggda vagnarna hade dessa nummer:
2085, 2091, 2093-2095, 2100, 2104, 2300-2302, 2304, 2305 och 2402. De resterande BCo5-vagnarna litterades om BCo5a och fick behålla sina gavelplattformar.

Littera:

1925-1929 BCo11

1929- BCo11a

Antal ombyggda: 13

Ombyggnadsår: 1925-1928

Sittplatser: Andra klass: 12 Tredje klass: 48

Vikt: 35 ton

Bevarade vagnar: 2302, som tjänstevagn Qla-cei 985 3251. Skrotningskandidat, ev. restaration MBV

Texturer

Ljus: SJ BCo11a 2302

*Mellan 1926-1932+ Ombyggnad. Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen. KL.
(Före 1929+ med tanke på att det står BCo11 på rambalken och inte BCo11a.)*

Mörk: SJ BCo11a 2104

*Mellan 1928-1932+ Ombyggnad. Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen. KL.
(Före 1929+ med tanke på att det står BCo11 på rambalken och inte BCo11a.)*

Sliten: SJ BCo11a 2094

1932-1941+ Saknad av KL Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen. Sent med tanke på teakens kondition.

Mellan: SJ BCo11a 2305

*Mellan 1927-1932+ Ombyggnad. Enkla metkrokar, vagnsnummer i båda hörnen. KL.
(Före 1929+ med tanke på att det står BCo11 på rambalken och inte BCo11a.)*

Co4a



Co4a var ett littera med flera olika vagnar som under vagnkriserna på 30 och 40-talet blev ombyggda till tredjeklassvagnar från förstaklassvagnar. Just denna serie blev ombyggda från Ao4 och var 7 till antalet. Ombygget skedde mellan 1945 och 1946. Vagnarna 2000, 2005 och 2006 blev ombyggda 1945 och resten 1946. Vagnarna fick två stora salonger med sätesindelningen 1-3. Sätena var av samma typ som i de nya svetsade stålvagnarna av tredjeklass. Vagnarna fick också hyllor att ha bagage på i vestibulerna. En vagn nummer 2001 finns bevarad och används av NBVJ i Nora.

Littera:

1945/1946- Co4a

Antal ombyggda: 9

Ombyggnadsår: 1945-1946

Sittplatser: 72

Vikt: 37 ton

Bevarade vagnar: 2001, hos NBVJ i Nora.

Texturer

Ljus: SJ Co4a 2005

1945-1953+ Ombyggnad, skylt inte uppsatt. Aldrig om vagnarna fick märkning av futuratypsnitt.

Mörk: SJ Co4a 2073

1946-1953+ Ombyggnad, skylt inte uppsatt. Aldrig om vagnarna fick märkning av futuratypsnitt.

Sliten: SJ Co4a 2107

1946-1953+ Ombyggnad, skylt inte uppsatt. Aldrig om vagnarna inte fick märkning av futuratypsnitt.

Mellan: SJ Co4a 2001

1999- Som den såg ut sommaren 2010 hos NBVJ

Co8a



Co8a vart SJ's största serie med likadana vagnar med träram, med hela 81 stycken byggda och 1 övertagen. Dock så slås det nog av Co5 vagnar som SJ efter förstatligandet av privatbanor hade i långa rader, men de var av mycket skiftande utseende. 1930 var 78 av SJ's Co8a vagnar i drift. Vagnarna byggdes mellan 1916 och 1929 vilket också gör dem till en av de sista byggda med trækorg för SJ. Vagnarna som byggdes mellan 1919 och 1921 fick korg av furu eftersom världskriget gjorde det svårt att importera teak. Från 1922 var träbänkarna klädda med tyg och på 30-40-talet monterades stålrörsoffor. Vagnarna byggdes av Ljunggrens Verkstads Aktiebolag Kristianstad, Aktiebolaget Södertälje Verkstäder, Hässleholms Mekaniska Verkstads Aktiebolag, Aktiebolaget Arlövs Mekaniska Verkstad och Waggonfabrik, Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag Malmö och Aktiebolaget Svenska Maskinverken Södertälje.

Littera:

-1929 Co8
1929- Co8a

Antal byggda: 81 (+1)*

Byggår: 1916, 1917, 1919-1920, 1923, 1927, (1928)*, 1929

Sittplatser: 78

Vikt: 35 ton

Bevarade vagnar: 2772, hos Järnvägmuseum i Gävle.

** En vagn litt Co19 levererad till Dalslands Järnväg (DJ) övertagen av BJ 1942 och av SJ 1948 då omlitterad Co8a med numret 4211.*

Texturer

Ljus: SJ Co8a 2772

1929-1941+ Byggnad, vagnsnummer i båda hörnen. (1932- med tanke på att KL saknas)

2006- Som den såg ut på TÅG150, 2006.

Mörk: SJ Co8a 2684

1923-1941+ Byggnad, vagnsnummer i båda hörnen. (1932- med tanke på att KL saknas)

Sliten: SJ Co8a 2737

1927-1941+ Byggnad, vagnsnummer i båda hörnen. Sent med tanke på teakens skick.

(1932- med tanke på att KL saknas)

Mellan: SJ Co8a 2705

1927-1941+ Byggnad, vagnsnummer i båda hörnen. (1932- med tanke på att KL saknas)

Mycket nöje!

//Korvtiger 101109