

Plåtvagnar i Trainz

Ettapp II: Plattformsvagnar med boggie md91

Av Korvtiger



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

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** 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:

- 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

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, 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:

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 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 var 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.

Boggievagn modell 1891

Detta paket innehåller 8 vagnar som är av 1891 års boggievagnsstandard. Detta år så byggdes nämligen de första boggievagnarna för SJ, med öppna gavelplattformar, lanternin med fönster och boggier av modell -91. Som alla vagnar vid denna tiden så byggdes de med en ram av plåtprofiler och korgens stomme var av träreglar som sedan 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 (och även teakklädda) 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 de teakklädda boggievagnarna hade redan från leverans. Dessa moderniserade varianter av modell-91-vagnar ingår i första etappen av detta projekt. Vagnarna överlevde sedan i många fall till 50 och 60-talet i vissa enstaka fall ännu senare, viket 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 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 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 de vagnar i denna etapp som inte blev moderniserade på 20-talet, och på nästan alla vagnar i förra etappen. 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 1890-talet fram till 20-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 1890-talet fram till för de som inte moderniserades, mitten på 50-talet.

Vad det gäller sent 1800 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 vagnar 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, sovvagnar nattetid. Mellan en och tre vagnar med resgodsavdelning, 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, 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.

Detaljer på taken

Om man kollar noga på vagnarnas tak kan man hitta två olika typer av prylar, dels luftventiler och dels sotkåpor till gasbelysningen. Luftsugarna är av två typer, dels torped-ventilerna som har två spetsar som pekar ut åt vart håll, och dels sidoluftsugarna som är cylindriska och sitter på sidan av lanterninerna. De toppiga sakerna som vagnarna har är sotkåpor till oljegasglödljusen av system Pintsch. Vagnarna har också stora behållare mellan ramarna för förvaring av gasen. Från 20-talet så byttes belysningen antingen till elektrisk, via batteri som laddades av en generator på ena boggien, eller till den mer lätthanterliga acetylengasen, som kunde förvaras i brandsläckarstora behållare, där man bytte hela behållaren istället för att fylla på vagnen från en gasvagn.

ABo (Ao/ABo1)



Den första vagnserien med boggiévagnar av modell 1891 som beställdes var sovvagnar av litterat ABo, eller Ao och första vagnen fick nummer 1000 hos SJ. Totalt tillverkades fram till och med 1902 68 vagnar, de fem första av dessa fick litterat Ao, resten ABo. Skillnaden var att Ao-vagnarna, som alltså var enbart förstaklassvagnar hade fasta ryggstöd på sätena, så att dessa ej gick att användas som andraklass-sovvagnar, där man fällde upp ryggstödet till en överslaf. Dessutom var Ao målade i enbart ultramarin för att markera första klass, medan ABo var målade i både ultramarin och lokomotivgrönt, då man använde halva vagnen som andraklass och halva som första. (Dock så verkar minst 6 vagnar till ha haft fasta säten, men ändå varit litterade och målade som ABo) Inredningen, bortsett från sätena, såg likadan ut, halva vagnen bestod av 3 helkupéer och andra halvan av 6 halvkupéer, där halvkupéerna i första hand användes till förstaklass på ABo-vagnarna, men vagnarnas märkning hade vändbara klassiffror, så de kunde användas så som var behövligt. Precis som många andra modell-91-vagnar så hakade man på en 1:a i slutet av litterat för att skilja dessa mot andra vagnar med samma klassindelning, men av annan modell. Detta gjordes år 1902 för ABo som då blev ABo1, Ao-vagnarna verkar ha blivit omlitterade/ombyggda till ABo redan innan detta. I november 1905 beslutades det att alla ABo1-vagnar skulle få samma uppfällbara säten, samt att samtliga vagnar skulle målas helt i ultramarin, för att visa att hela vagnen kunde användas som första klass.

Den första vagnen, med nummer 1000, fick skrotas efter Malmslättsolyckan 1912. Av resterande vagnar blev mellan 1922 och 1923 21 stycken ombyggda till Ao1b och resterande vagnar blev ombyggda till Ao1c och ACo3 åren 1925-1926. Dessa vagnar kan man läsa mer om i första etappen av projektet, där de två sistnämnda vagnarna ingår.

Littera:

-190x (senast 1907)	Ao
-1902	ABo
1902-1926	ABo1

Antal byggda: 68

Byggnadsår: 1891-1902

Sittplatser: Första klass: 12 och andra klass: 18 sittande *eller*
Första klass: 6 och andra klass: 12 sovande

Vikt: 31.0 ton

Bevarade vagnar: Ingen.

Texturer

Lokomotivgrön/Ultramarin: SJ ABo 1005

1891-1905+ leverans – ommålad helt i ultramarin

Ultramarin: SJ ABo1 1216

1905+-1924+ Ommålad från lokomotivgrön/ultramarin, riksvapnet borta – Ommålad till brun.

Bo3



Mellan 1902 och 1907 byggdes 38 andraklassvagnar av littera Bo3. Dessa vagnar hade 6 stycken helkupéer där sofforna inte var bäddbara, så de kunde enbart användas i dagtågen. De första 7 vagnarna målades i ultramarin för att även kunna användas som första klass, resterande vagnar var andraklass-gröna vid leverans. I december 1906 så beslutade man att vid nästa revision där man målade om en Bo3-vagn så skulle denna vagn målas om i ultramarin, samt få målade plåtar för klassiffrorna som var vänderbara med en 1:a på ena sidan och en 2:a på den andra. 10 vagnar byggdes om till tredjeklassovagn Co11 åren 1921 och 1922, vilken senare under 20-talet fick inbyggda vestibuler. Mer om dessa vagnar kan man läsa om i etapp I av detta projekt. Resterande vagnar moderniserades från och med 1924 till Bo4 genom att man bytte till -07-boggier och byggde in vestibulerna. I särtryck 263 från juni 1930 så är alla vagnar införda som antingen Bo4 eller Co11, men senare ändringstryck säger att den sista vagnen byggdes om från Bo3 till Bo4 1932. Även Bo4 ingår i första etappen av projektet.

Littera:

-1930 (1932?) Bo3

Antal byggda: 38

Byggnadsår: 1902-1907

Sittplatser: Andra klass: 36 sittande

Vikt: 30.0 ton

Bevarade vagnar: Bo3 1558 (som byggdes om till Co11 och därefter försedd med stålkorg, litt. Co4b) som Redskapsvagn Tjv 901 SJ Qgk 946 0258, NBvJ
(Ev. Bo3 1376 som Bo4 hos DHdJ, men den saknas i listorna efter 1937)

Texturer

Lokomotivgrön: SJ Bo3 1377

1903-1907+ leverans – ommålad till ultramarin

Ultramarin: SJ Bo3 1368

1902-1924+ leverans – brunmålad

BCo md97 (BCo1/BCo3)



Delade andra/tredjeklassvagnar var något som SJ hann skaffa två varianter av före man började att haka på siffror efter boggienollan år 1902 för att skilja vagnar med samma klassindelning, men som hade olika utseende. Därför så fanns det två varianter av vagnen med littera BCo som skiljdes åt med ett modellnummer för det året som första vagnen i respektive serie tillverkades. Modell 1893 tillverkades i 19 exemplar mellan just 1893 och 1895. Den hade tre andraklasskupéer som även kunde användas som sovkupéer, samt tre mindre salonger med tredjeklassträbänkar. När den hade slutat att tillverkas så kom den andra varianten, BCo modell 1897, vilket är den modell som ingår i denna etapp. Dessa tillverkades i minst 63 exemplar mellan 1897 och 1910 och skiljde sig mot den tidigare modellen på att tredjeklassavdelningen var indelad i vanliga kupéer, fem stycken, samt så såg fönsterindelningen annorlunda ut. Vagnarna som var tillverkade fram till och med 1900 hade dessutom tredelade fönster i andraklass, de senare hade tvådelade. Vagnarna (eventuellt bara vissa) blev ommålade till ultramarin och fick vändbara klassiffror för att kunna användas som första klass efter bestämmelsen år 1905.

Vagnarna av modell -97 som levererades 1909 och 1910 fick littera BCo3 och skiljde sig på att de hade obäddbara säten. Resterande vagnar fick sätena utbytt mot obäddbara sådana och litterat ändrat till BCo3 från 1924. Mellan 1926 och 1929 så moderniserades 19 av vagnarna med modell -97, av både de som hade littera BCo1 och BCo3 till BCo7, senare BCo7a, genom att gavelplattformarna byggdes in. Dock så fick vagnarna behålla sina -91-boggier till skillnad från de flesta andra moderniserade plåtklädda vagnar av modell 1891.

Av den tidigare BCo1 modell -93 så fick 19 vagnar behålla sina bäddbara soffor och litterat BCo1, men fyra fick sofforna bytta till obäddbara och litterat BCo3.

Littera:

-1902	BCo
1902-1929	BCo1
1909-	BCo3

Antal byggda: 63 (md97) + 23 (md93)

Byggnadsår: 1897 – 1910 (md97), 1893-1895 (md93)

Sittplatser: Andra klass: 18 sittande (el. 12 som första klass) eller 12 sovande (el. 6 i första klass)
Tredje klass: 40 sittande

Vikt: 30.0 ton

Bevarade vagnar: (En modell-93 BCo 1032 som BCo1-LÅ, Järnvägsmuseum Gävle, renoverad till ursprungsskick)

Texturer

Lokomotivgrön/Caput mortum: SJ BCo 1082

1897-1905+ leverans – ommålad till ultramarin.

Ultramarin/Caput mortum: SJ BCo3 1887 (Hade egentligen tvådelade fönster)

1909-1924+ leverans – ommålad till brun

Brun: SJ BCo3 1253

1924+ - 1932 ommålad från caput mortum – KL togs bort

BFo (BFo1)



År 1900 så levererades de första vagnarna av 1891 års modell som hade både resgods- och passageraravdelning. En av de två typerna var BFo, alltså en andraklass vagn med resgodsavdelning. Totalt 18 vagnar byggdes av detta littera fram till 1904.

Vagnarna hade fyra bäddbara helkupéer för andraklass, men vagnarna var målade i förstaklass-ultramarin för att indikera att de kunde användas även som förstaklassvagnar. De försågs även med vändbara plåtar för att kunna skylta om mellan ”1” eller ”2” klass, samt en stor plåt med SOFVAGN på ena sidan och den andra sidan plank för att vagnarna kunde användas både som dagvagnar och som sovvagnar, likt alla andra sovvagnar.

De 6 första vagnarna som levererades hade tredelade fönster till andraklasskupéerna, precis som de första BCo-vagnarna, resterande hade tvådelade fönster.

Någon gång efter 1907, antagligen 1909 (samtidigt som CFo), så lade man till 1:an till litterat så att det blev BFo1.

Från och med 1924 så började man att modernisera vagnarna. Till att börja med så byggda man in passageraränden till en vestibul, men lät den resgodsänden behålla sin öppna plattform och gav dessa vagnar littera BFo4. Från 1927 byggde man in båda ändarna på de resterande BFo1:orna, bytte till modernare 07-boggier samt bytte svängdörrarna till utanpåliggande skjutdörrar. Litterat på dessa vagnar blev BFo5, vilka ingår i etapp I av detta projekt. I juni 1930 var 8 vagnar ombyggda till BFo5 och de 10 resterande hade blivit BFo4. De sistnämnda byggdes sedan under början av trettioalet om till BFo5:or de med. År 1936 hade 16 vagnar litterat BFo5 och de sista två verkar aldrig ha blivit ombyggda vidare från BFo4, men de saknas i ändringstrycken, även om de inte blivit skrotade än.

Littera:

-1909? BFo
1909?-1929? BFo1

Antal byggda: 18

Byggnadsår: 1900 - 1904

Sittplatser: Andra klass: 24 sittplatser, eller 16 sovplatser

Vikt: 30.5 ton

Bevarade vagnar: Ingen

Texturer

Ultramarin/Caput morum: SJ BFo 1279

1901 -1924+ leverans – ommålad (dock utan riksvapen efter ca1905)

Co (Co1)



För att fylla behovet av tredjeklassvagnar i snälltågen så tillverkades mellan åren 1896 och 1900 42 stycken vagnar av littera Co och blev därmed den första typen av rena tredjeklassboggievagnar. Dessa hade till skillnad från alla tvåaxliga tredjeklassvagnar vid samma tid kupéer, precis som på vagnarna av högre klasser, istället för öppna salonger. Men för att det inte skulle bli för lyxigt så saknades väggar mellan varannan kupé, så att kupéerna var hopsatta två och två, men utan möjlighet att ta sig från en till en annan utan att gå ut i korridoren och in i nästa kupé. 1918 så byggde man om två vagnar till CDo2 genom att det byggdes en liten postkupé i ena änden av vagnen. Dessa båda vagnar gick sedan på malmbanan. 23 av vagnarna blev moderniserade mellan 1926 och 1929 till Co9a genom att de fick vestibuler och -07-boggier. Denna vagnstyp ingår i etapp I av detta projekt om man vill läsa mer om vad som hände med dessa vagnar. En vagn fick skrotas efter Getåolyckan i oktober 1918 och resterande 16 vagnar gick kvar som Co1 tills de togs ur trafik. Den enda större modifikation som gjordes på dessa vagnar var att de fick stoppade stålrörsoffor samt odelade fönster med stålkarm under 40-talet.

Littera:

-1902 Co
1902-1956 Co1

Antal byggda: 42

Byggnadsår: 1896 – 1900

Sittplatser: Tredje klass: 72

Vikt: 29.0 ton

Bevarade vagnar: Co1 1057 som Co9a-LÅ, Järnvägmuseum, Gävle. Renoveringsobjekt.

Texturer

Caput mortum: SJ Co 1058

1897-1924+ leverans – ommålad (dock utan riksvapen efter ca1905)

Brun: SJ Co1 1237

1924+1932+ ommålad från caput mortum – KL togs bort

Co5



År 1901 började man att tillverka tredjeklassvagnen Co5, som byggdes särskilt för att användas i lokaltrafik. Inuti var vagnen uppdelad i två stora, öppna salonger med träbänkar och istället för vanliga gardiner hade man enklare rullgardiner i fönstren. Bra med utrymme var det knappast, passagerarna fick tränga ihop sig 3 personer på 1.2 meter breda träbänkar. Vagnens utformning skiljde sig lite ifrån övriga vagnar av modell 1891 genom att hela vagnens ram var en halvmeter längre, men själva korgen var något kortare. Detta var för att man skulle kunna göra de öppna plattformarna större så att resandeutbyttandet på stationerna skulle gå snabbare i rusningstrafik. Liknande utformning för att underlätta i- och urstigande kan ses på modernare lokaltrafiksvagnar, som stålvagnarna Co6 som hade dubbla dörrar i vestibulerna eller Co13 som förutom stora gavelplattformar hade extra dörrar på mitten av vagnen.

1903 hade 22 vagnar byggts och två år senare så blev två av dessa ombyggda till elektriska motorvagnar, men fick behålla litterat Co5. I särtryck 263 har dessa motorvagnar fått litterat X3a/Co1. År 1911 så levererades 30 nya Co5:or som skiljde sig något från tidigare vagnar genom att interiören inte var symmetrisk. Sätena var olika breda på höger och vänster sida av mittgången och därmed var dörrarna inte placerade i vagnens mittlinje. Detta gjorde man för att ge varje passagerare lite mer plats genom att byta sätesindelningen från 3+3 som de tidigare vagnarna haft till 3+2 vilket gjorde att antalet säten sjönk till 80. På de äldre vagnarna byggdes inredningen om så att de fristående sätena indelades 3+2 som på de nya vagnarna, medan de säten som stod mot en vägg och således inte kunde ändras utan att flytta dörrposten fick 2+2 indelning. Dessa vagnar fick således 76 sittplatser. Ingen Co5 moderniserades under 20-talet så vagnarna gick relativt oförändrade tills de skrotades. Vagnarna var vanliga i invalidtågstrafiken på 10-20-talet och som sjukvagnar då det var lätt att få in bårar i tack vare de stora gavelplattformarna. Mängder med vagnar som togs över från förstärktligade privatbanor på 40-talet fick litterat Co5, även om de inte var lika dessa ursprungliga vagnar.

Littera:

-1956 Co5

Antal byggda: 52

Byggnadsår: 1901-1911

Sittplatser: Tredje klass: 96

I str 263 juni 1930: 76 för vagnar levererade före 1911 eller 80 för vagnar levererade 1911

Vikt: 28.5 ton

Bevarade vagnar: Ingen?

Texturer

Caput mortum: SJ Co5 1396

1902 – 1924+ leverans – ommålad (dock utan riksvapen efter ca1905)

Brun: SJ Co5 2042

1932-1941+ KL saknas – senare togs vagnsnumret i högra hörnet bort

CFo (CFo1)



CFo var nära släkt med BFo, fast med tredjeklasskupéer istället för andraklass. År 1900 levererades de två första resgods/tredjeklassvagnarna CFo till SJ som var specialbyggda för att kunna gå som följevagnar till kungavagnarna. Dessa vagnar hade skjutdörrar och var smalare för att passa de mindre normalsektioner som man hade utomlands. Samma år levererades dessutom den första CFo-vagnen som det här är en modell av och som hade normal bredd enligt samma modell som alla andra boggiévagnar av modell -91 hade. Det levererades totalt 24 vagnar av denna bredare typ fram till 1907. Dessa skiljde sig från de första två (förutom på korgbredden) på att de hade svängdörrar som var insänkta i nischer för att de inte skulle hänga utanför normalsektionen i öppet läge, precis som på BFo.

När kontinentalvagnarna började att levereras 1909 så fick dessa vagnar byta littera till CFo1, för att kunna skilja dem mot kontinentalvagnsvarianten CFo2.

1925-1926 började man att modernisera 15 av vagnarna till CFo4 genom att passagerarändan av vagnen fick sin plattform inbyggd till vestibul. Resterande 9 vagnar fick båda ändar inbyggda, gångpassage förbi resgodsutrymmet och utanpåliggande skjutdörrar åren 1927-1929, samt litterades CFo5. Mellan 1927 och 1933 så byggdes CFo4:orna om till CFo5 de också, och 1933 var alltså samtliga 24 vagnar ombyggda till CFo5, som man kan läsa mer om och som ingår i etapp I. De två första, smalare CFo1:orna gick i princip oförändrade ända tills de skrotades.

Littera:

-1909 CFo
1909-1929 CFo1

Antal byggda: 24 + 2

Byggnadsår: 1900-1907

Sittplatser: Tredje klass: 38

Vikt: 29.5 ton

Bevarade vagnar: Ingen

Texturer

Caput Mortum: SJ CFo1 1284

1901-1925 leverans – ombyggd till CFo4 (riksvapnet försvann något år efter 1905)

DFo (DFo1)



Bland de första beställningarna på boggienvagnar av modell 1891 fanns vagnstypen DFo, alltså en blandad resgods- och postvagn. Vagnarna bestod till hälften (precis som de senare tillkomna vagnarna BFo och CFo) av resgodsutrymme, samt en kupé för konduktörspersonalen. Andra halvan var utrymme för postsortering och postsäckar, med en egen dörr för i- och urlastning på mitten av vagnen. På var sida av vagnen fanns brevlådor som gick rakt in i sorteringsrummet. Utöver element kopplade till ångvärmeledningen som alla passagerarvagnar på denna tiden hade så hade DFo-vagnarna en vedkamin i postrummet för att hålla värmen i sorteringsutrymmet när vagnen ej var kopplad till lok, eller ångvärmevagn.

De vagnar som levererades under 1890-talet var målade i gult och svart, men senare levererade vagnar var målade som tredjeklassvagnarna i caput mortum.

Vagnarna fick aldrig vestibuler, men de moderniserades en aning genom att boggierna byttes till modell -07 någon gång före 1930, samtidigt som vagnarna fick tryckluftsbröms och elektrisk belysning. Totalt tillverkades mellan 1892 och 1902 22 stycken vagnar. 1902 ändrades litterat till DFo1 för att skilja dem från övriga DFo-vagnar som man övertagit från bland annat Väst kustbanorna. En vagn fick skrotas efter Getåolyckan 1918.

1942 ändrades tre vagnar om till rena postvagnar genom att konduktörskupén revs ned och resgodsavdelningen användes till att lasta postsäckar. Dessa fick littera Do48. En av de kvarvarande DFo1:orna skrotades efter en olycka i Upplands-Väsby 1943, en till vagn skrotades av okänd anledning 1944 och resterande 16 DFo1:or fick nytt littera, DFo29 år 1950.

Littera:

-1902	DFo
1902-1950	DFo1
1942-	Do48
1950-	DFo29

Antal byggda: 22

Byggnadsår: 1892 - 1902

Vikt: 30.0 ton

Bevarade vagnar: DFo1 1100 Sveriges Järnvägmuseum, Nynäs (ev. Skrot?)

DFo1 1101, senare DFo29, som tjänstevagn Qlc 986 0060, renoveringsobjekt Orsa 2005, ev. skrot?

DFo1 1196, senare DFo29, som tjänstevagn Qlc 986 0062, tåg hem Glimminge.

DFo1 1357 som Do48-LÅ, Järnvägmuseum Gävle. Renoveringsobjekt.

Texturer

Caput mortum: SJ DFo 1197

1901 – 1924+ leverans – ommålad till brun (utan riksvapen från något år efter 1905)

Ljussgul/svart: SJ DFo 1188

1897 – 1924+? leverans – ommålad till brun (eventuellt ommålad till caput mortum tidigare?)

Med reservation för ev. fel.

Mycket nöje!
//Korvtiger 2015-03-27