

GODSVAGNAR

Den utveckling, godsvagnsparken genomgått, har varit betingad dels, beträffande storleken, av trafikens ökning, dels, beträffande ekonomiseringen, av strävandet att genom bärkraftigare och rymligare vagnar kunna framforsla största möjliga last på minsta möjliga antal vagnar.

I vilken utsträckning godsvagnsparken och bärigheten ökats framgår av diagr. 12 och 13.

Större rymlighet har erhållits genom större bredd och längd såsom figurerna 194—206 visa.

En anmärkningsvärd vagnstyp representeras i detta avseende av de täckta godsvagnarna litt. G₄ (fig. 197), som hava 9 m lång korg. Dessa vagnar äro avsedda till styckegodsvagnar och gå vanligen i kurstrafik. På grund av den stora rymligheten kan i styckegodstrafiken vagnarnas lastförmåga bättre utnyttjas än vad fallet är med kortare vagnar.

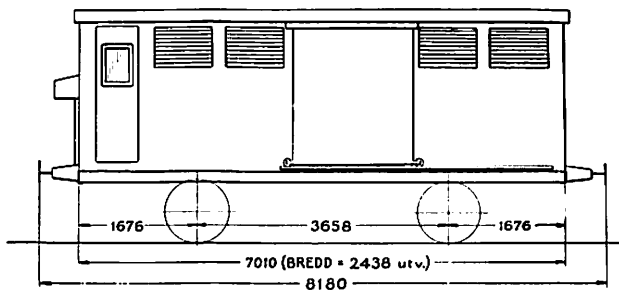
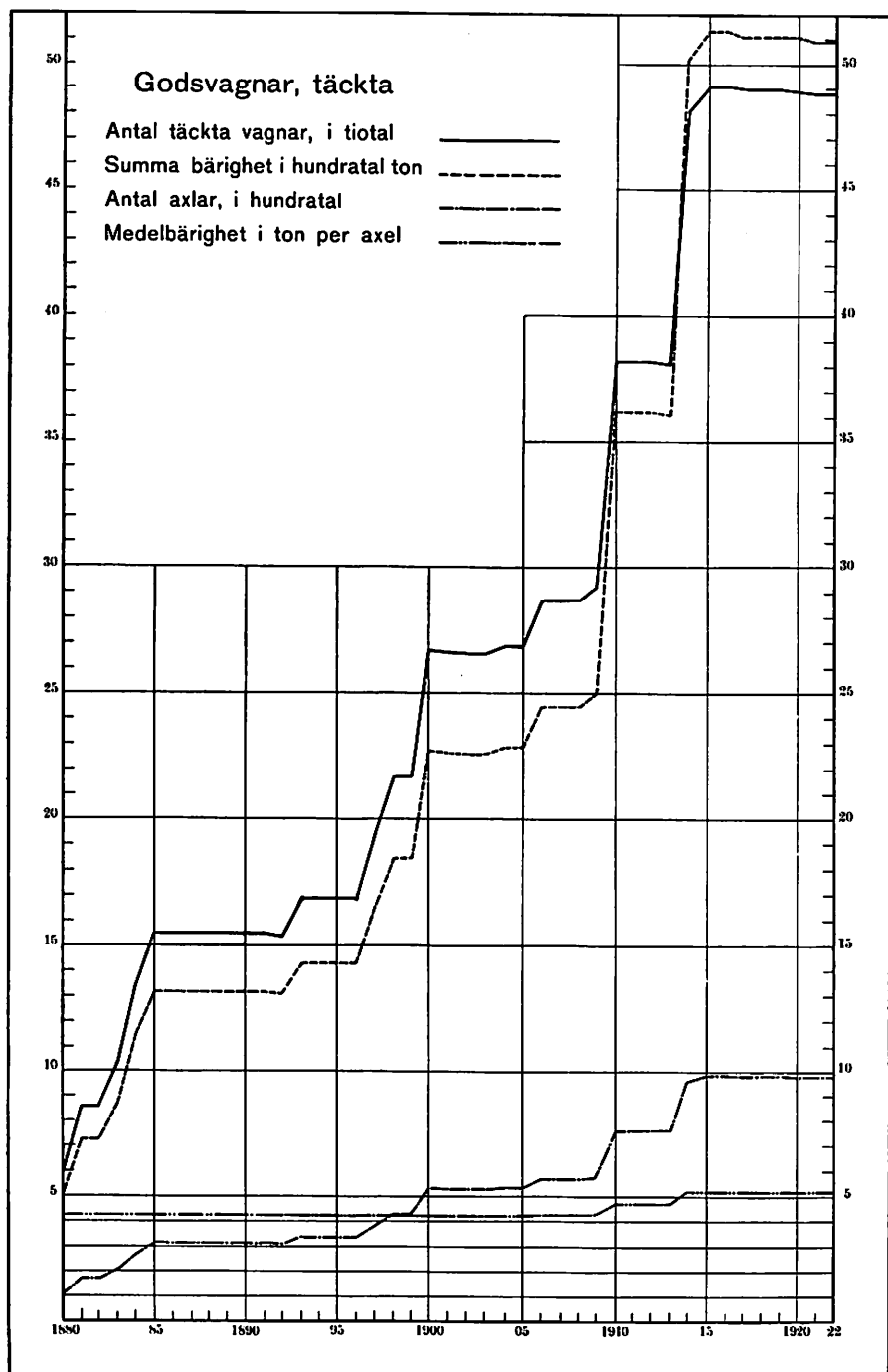


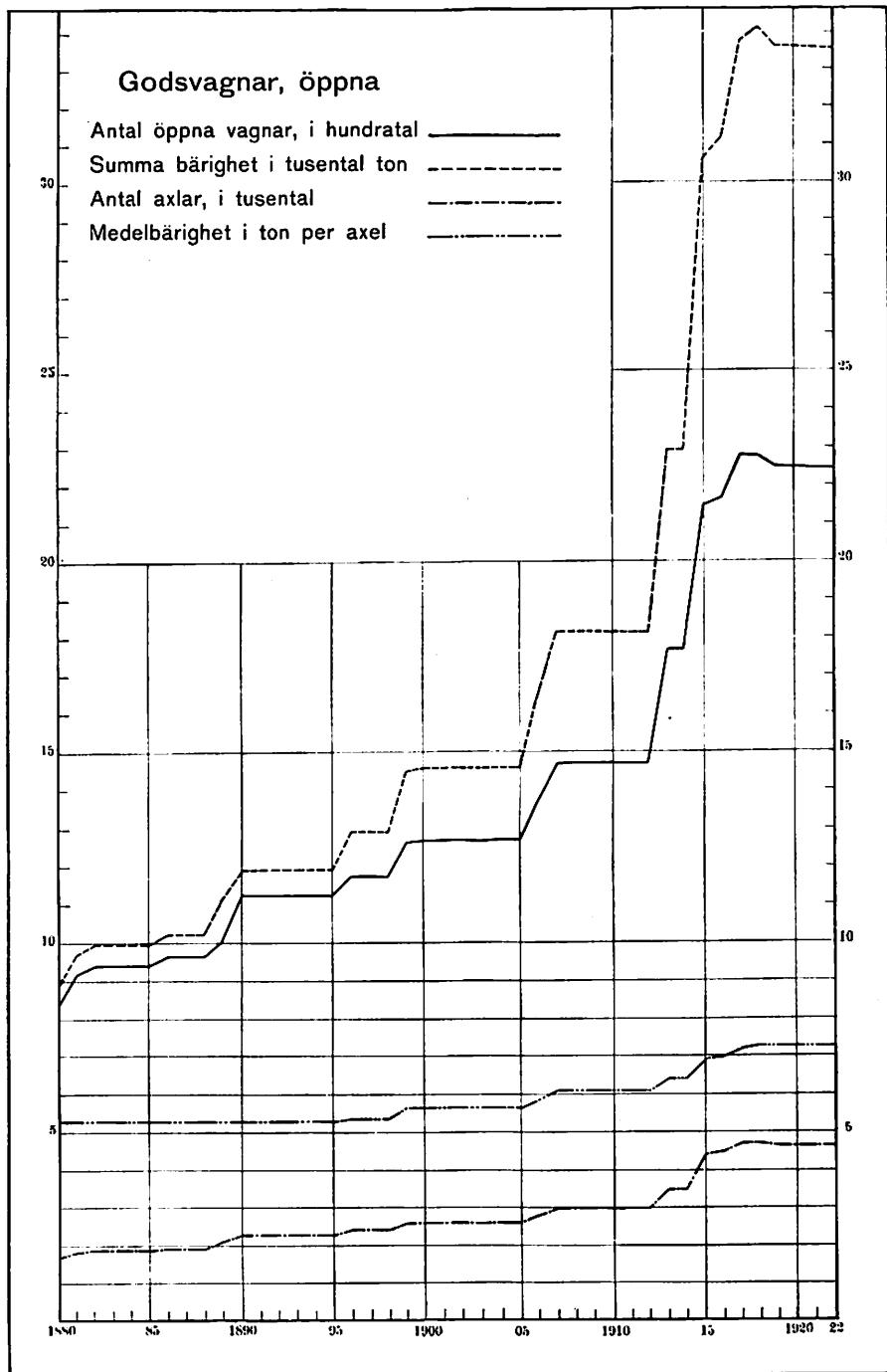
Fig. 194. Täckt godsvagn litt. G.

RULLANDE MATERIELL



Diagr. 12.

GODSVAGNAR



Diagr. 13.

RULLANDE MATERIELL

Godsvagnarna förete i övrigt icke några nämnvärda olikheter i förhållande till de vanligen använda, varför en närmare beskrivning av de olika vagnslagen torde vara överflödig.

Av följande sammanställning framgår nuvarande godsvagnsparkens sammansättning och några data till belysning av utvecklingen.

Littera	Fig.	Antal	Första beställningsår	Typbeskrivning	Lastförmåga ton	Golvytta kvm
G	194	160	1875	täckt godsvagn	8,5	11,3-15
G1	195	110	1897	" "	8-9	19,1
G1s	—	69	1910	" "	11-12	19,1
Gv	—	5	1910	" " varnvagn	10	18,1
G3	196	75	1914	" "	14-15	19,1
G4	197	50	1910	" " styckegodsvagn	12-13	24,6
H	—	1	1893	kylvagn	7	14,6
H1	—	3	1904	"	7	17,9
H3	198	15	1909	"	11-12	18,6
I	—	43	1875	öppen hög vagn	11	14
P	199	261	1874	ballastvagn	11	11-11,9
M	—	94	1873	mahnvagn, 2-axlig	11	11-11,9
M1	200	49	1896	" 3- "	20	12,8
M3	—	1	1907	" 3- "	28	13,3
I3m	201	100	1915	" 3- "	28-29	20,6-21,3
KN	202	60	1875	virkesvagn med svängel	11	13,7
N	203	653	1873	" " väggar	11	15,7-16
NN3	204	295	1899	" utan "	16-18	20,5-21,5
N3	205	600	1913	" med väggar	17-18	19,7-20,7
N3a	206	89	1917	" " "	20	20,5-21,5

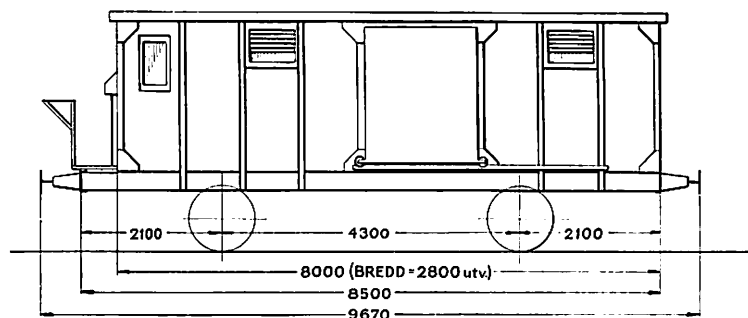


Fig. 195. Täckt godsvagn litt. G1.

GODSVAGNAR

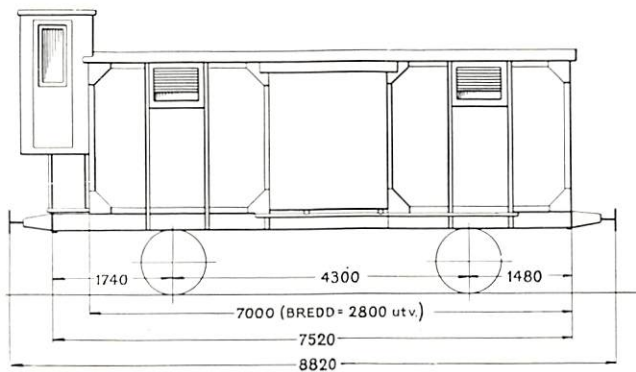


Fig. 196. Täckt godsvagn litt. G3.

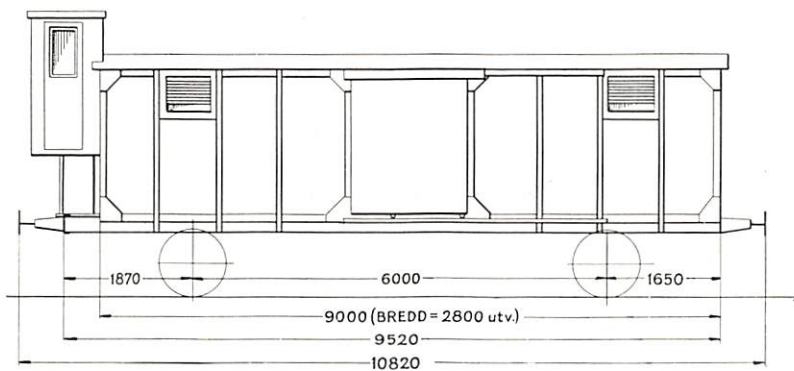


Fig. 197. Täckt godsvagn litt. G4.

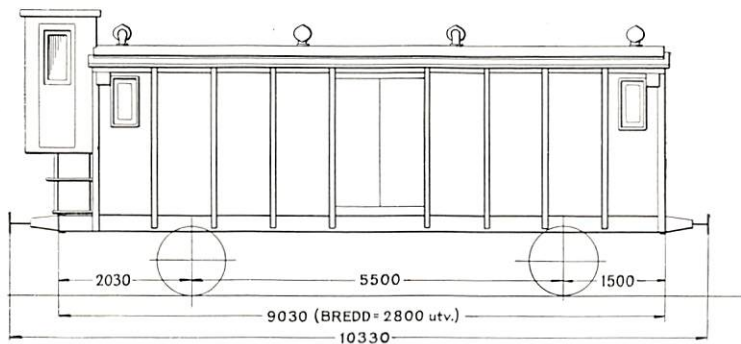


Fig. 198. Kylvagn litt. H3.

RULLANDE MATERIELL

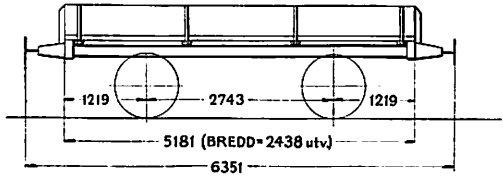


Fig. 199. Öppen godsvagn litt. P.

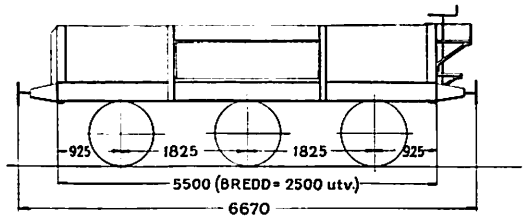


Fig. 200. Malnvagn litt. M1.

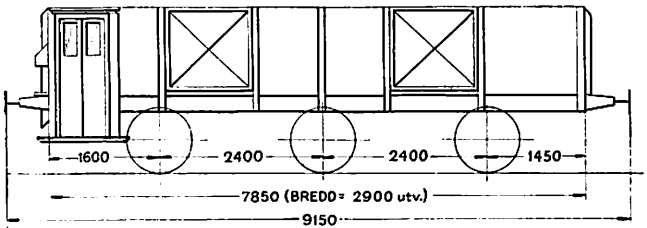


Fig. 201. Malnvagn litt. I3m.

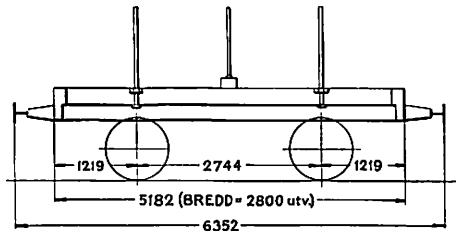


Fig. 202. Öppen godsvagn litt. KN.

GODSVAGNAR

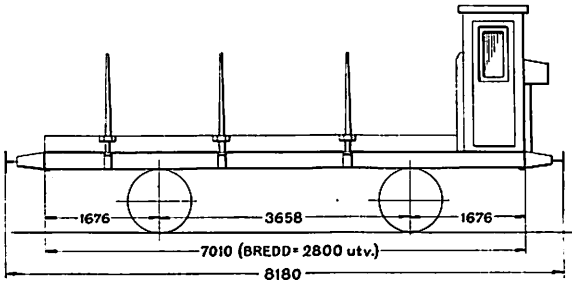


Fig. 203. Öppen godsvagn litt. N.

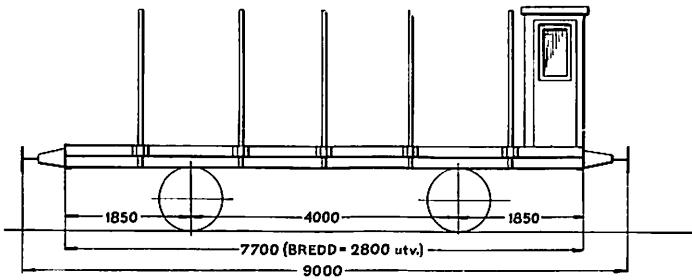


Fig. 204. Öppen godsvagn litt. NN3.

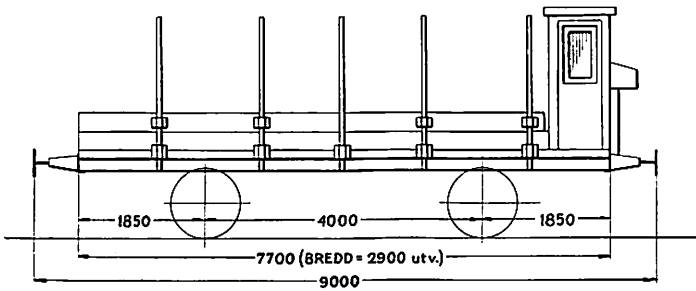


Fig. 205. Öppen godsvagn litt. N3.

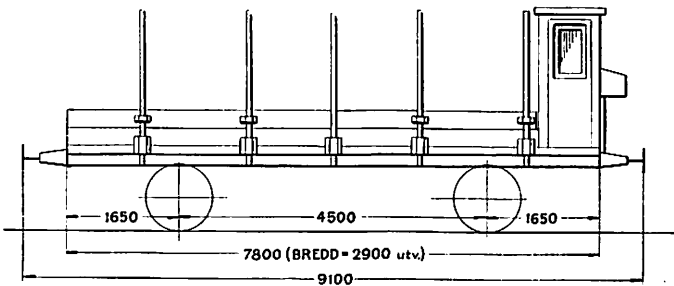


Fig. 206. Öppen godsvagn litt. N3a.

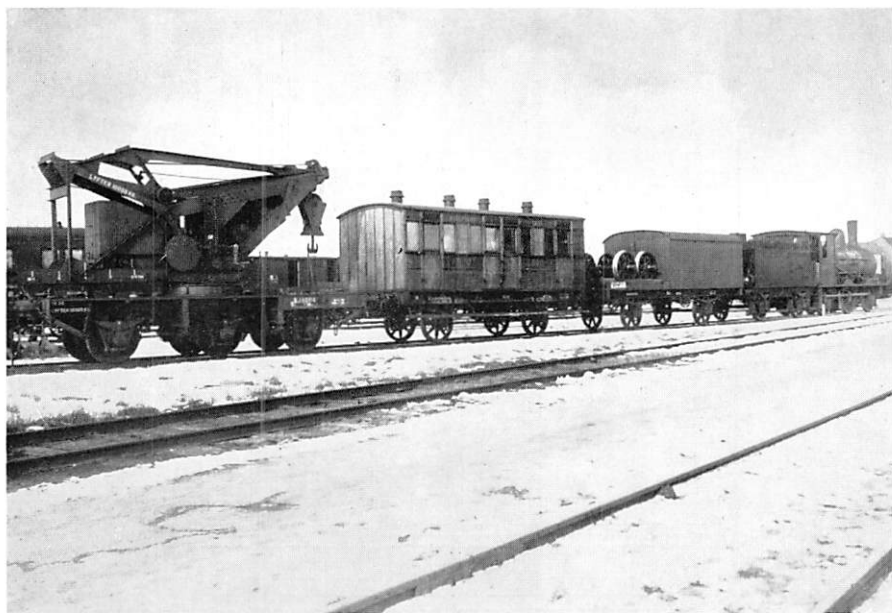


Fig. 207. Hjälptåg (Åmåls-sättet).

SPECIALVAGNAR

För tjänstens behov avsedda vagnar äro i huvudsak följande.

Inspektionsvagnar.

Under avdeln. Person- och postvagnar omnämnes, huru en äldre salongsvagn ombyggts till inspektionsvagn (fig. 210). Den tillbyggda delen, som är bredare än den äldre, utgör det egentliga inspektionsrummet. I vagnens äldre del finnes ett arbetsrum, toalett och ett mindre inspektionsrum. Vagnen är försedd med hastighetsmätare.

För kortare inspektionsresor är en av de äldre korta vagnarna inredd. Av samma slag är en avlöningsvagn.

Hjälpvagnar.

För att snabb hjälp skall kunna lämnas vid skogseld, urspårningar eller andra olyckshändelser, hava hjälptågsätt ordnats. Tågsätten bestå av: en N-vagn med diverse tyngre inventarier såsom en tralla, 2 par axlar med hjul, pallningsvirke o. d., en redskapsvagn med manskapskupé samt rum för lyftblock, domkrafter, belysningsmaterieell och verktyg. Dessa tågsätt äro stationerade i Åmål, Göteborg och Ludvika. Till Åmåls-tågsättet hör utom nämnda vagnar en treaxlig 10 tons kranvagn (fig. 207).

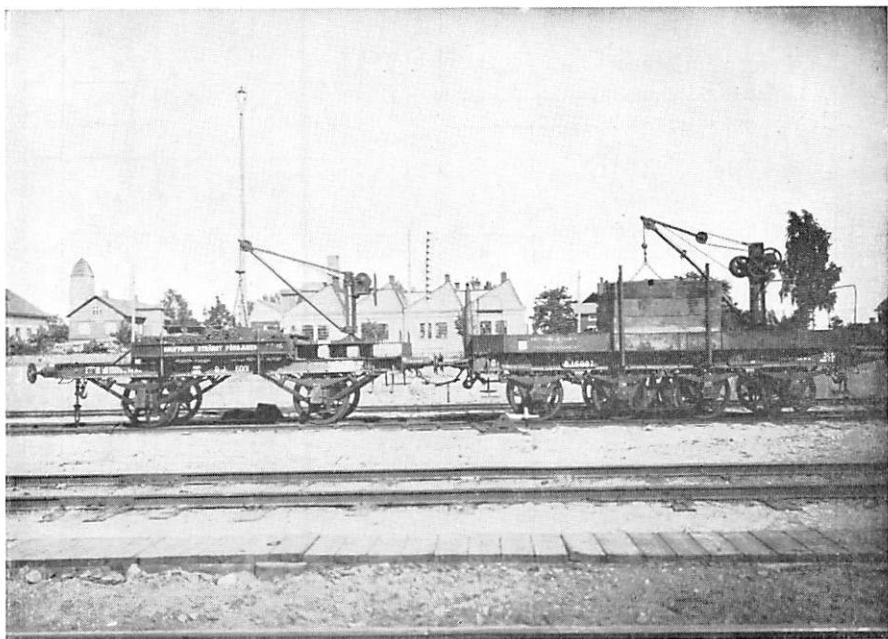


Fig. 208. Vågjusteringsvagnarna.

Vågjusteringsvagnar.

Sedan vågarnas kapacitet ökats till 50 ton, blev en befintlig, äldre vågjusteringsvagn för liten. År 1920 anskaffades därför en 4-axlig 50 tons justeringsvagn med sådan anordning, att den även kan användas för provning av reparationsverkstadens i Åmål större lyftkranar. (Fig. 209.)

Cisternvagnar.

Under krigstiden inköptes 3 st. 15 tons cisternvagnar, avsedda för oljedistribuering utefter linjen, men tillsvidare använda såsom oljeupp-lag.

Plogvagnar.

För spårets befriande från snö och is äger järnvägen fem med spårrensare försedda vagnar samt en kraftig vingplog.

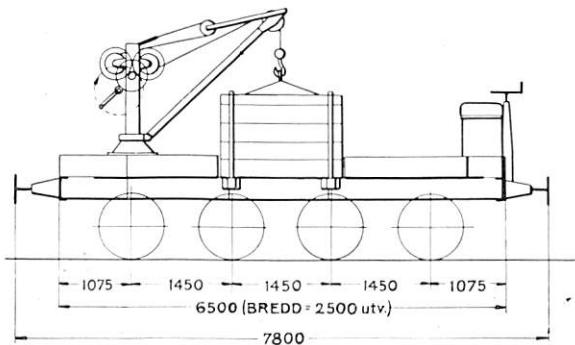
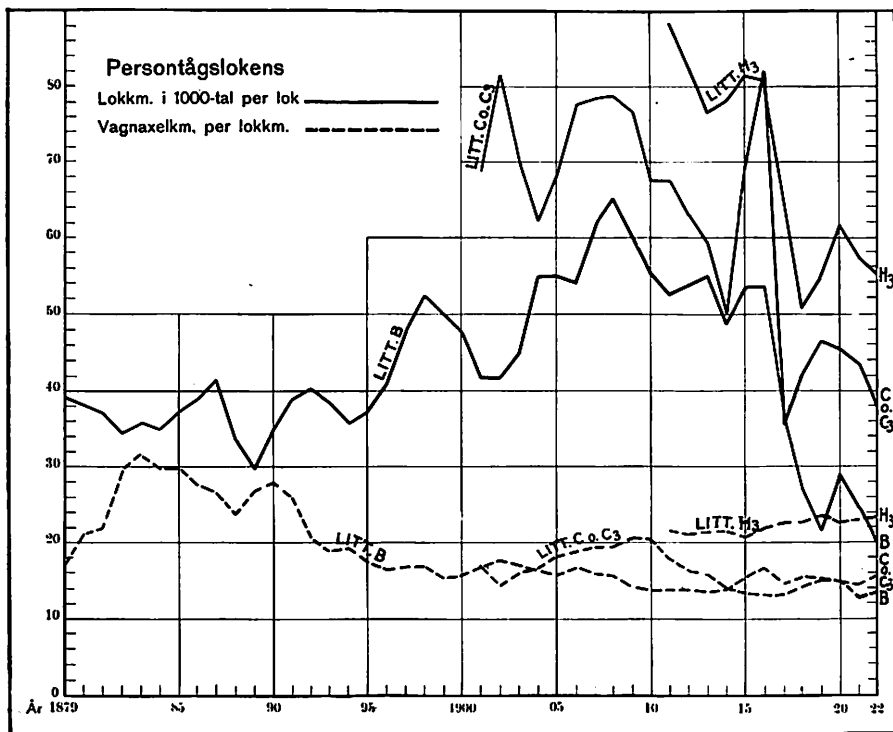


Fig. 209. 50 tons vågjusteringsvagn.

RULLANDE MATERIELL



Diagr. 14.

ÅNG- OCH MOTORDRESSINER

Huvudsakligen för baningenjörernas inspektionstjänst har järnvägen anskaffat maskindrivna dressiner.

Den första år 1907 inköpta dressinen var ångdriven och försedd med ångöverhettning. Dressinen blev år 1921 slopad.

Någon enhetlig typ för de motordressiner, som sedan 1909 anskaffats, har man icke fastslagit. F. n. finnas fyra stycken av olika modeller.