

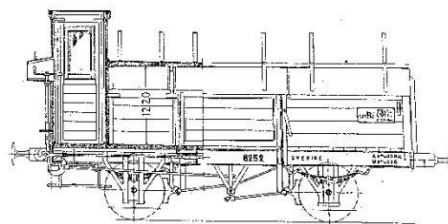
# Etsplåt 'SGGJ'

## Litt R1/Rm

Täckt vagn för kalktransporter. Genom att kalk måste skyddas från väta är den täckt med uppfällbara plåtluckor. Byggs från 1876 och fram till 1898, då litt R3 kommer.

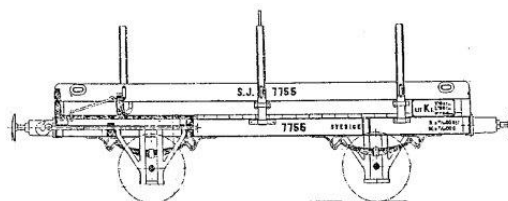
Efterhand slutade man köra kalk som bulk utan den förpackades i stället i säckar som transporterades på ex vis litt Os. Härvid byggdes många av vagnarna om till öppet utförande, litt I. Tidpunkt för detta är lite oklar, troligen ca 1920-30-tal, men det finns bilder från sent femtiotal på liknande kalkvagnar som fortfarande har luckorna kvar.

På SGGJ hade man två kalkvagnar för transport av kalk från Armansbo, ett kalkbruk strax norr om Sala. Vagnen på plåten är i leveransutförande och kan byggas obromsad eller i bromsat utförande med bromshytt.



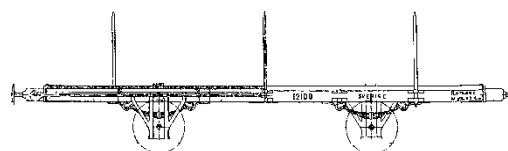
## Litt K1/Km

En kort öppen vagn utrustad med svängel. Med hjälp av två litt K1, eventuellt med förbindningsvagn emellan, kunde man transportera långt gods, ex vis helstamstimmer, telefonstolpar, räls. På samma sätt som grusvagnar en typ av vagn som ofta införskaffades vid banans byggnad och därefter fanns kvar länge för just transport av räls. På SGGJ hade man tio stycken svängelvagnar, nr 200-209.



## Litt NN1/NNm (3 ex)

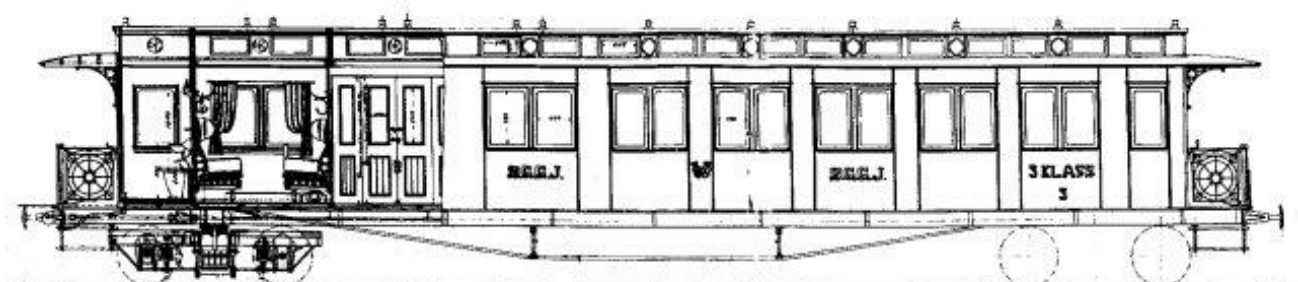
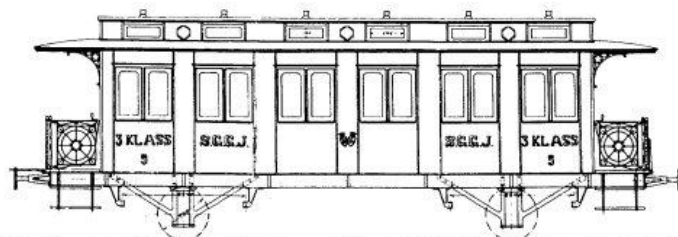
En öppen godsvagn utan lämmar, mycket lämplig för timmertransporter och därför mycket vanlig på SGGJ: av inalles 194 vagnar var 64 av typ NN1. (2 ex kompletta, 1 ex behöver lagergafflar från 'SJ+Godis'.)



## Litt C/CD

Vid SGGJ:s byggande beställdes 1898 från Kockums fyra tvåaxliga personvagnar. En, nr 4, fick littera C, dvs helt tredje klass. Övriga, nr 5-7, fick littera CD, dvs de hade också postkupé. Mycket snart beställdes ytterligare en litt C som fick nummer 8.

Vagnen finns i mycket snarlikt utförande även på andra banor, bl a hade Ystad-Eslöv sådana. Även SJ:s standardvagn C3a är mycket lik. Det är i princip bara ett par lister på sidorna som skiljer. Vagnen kan byggas både som litt C och CD.



## Litt BCo

Likt litt C/CD beställdes denna vagn typ av Kockums 1898, som nr 1-3. UFWJ hade i stort sett identiska vagnar, och efter förstatligandet av SGGJ 1937, såldes också alla tre vagnarna till just UWHJ, där som nr 11-13.

SGGJ hade oftast dålig ekonomi och på 1920-talet försökte man förbättra denna genom att bygga om sina BCo till motorvagnar. Resultatet blev inte helt lyckat. De orkade knappt dra sig själv på plan mark, än mindre med utlovade 2-3 vagnar i uppförslut, och då ska man veta att SGGJ är en bana med så små stigningar att de aldrig ansåg sig behöva något som helst luftbromssystem.

Vagnarna byggdes därför snabbt tillbaka till personvagnar, men med bibehållande av bl a inbyggda plattformar.

Vagnen kan byggas i alla tre utförandena: före, under och efter motorvagns-debaclét. Dock ska erkännas att underlaget för de två senare är mycket begränsat och konstruktionen till delar rena gissningen.

Drivning för motorvagnsutförande ingår inte, ej heller någon exakt beskrivning för hur den bör göras. Den bör dock kunna byggas från ex vis Perls Y6-boggiedelar eller Brimalms Y6-bogie.