

Statens Järnvägars ånglok littera B

För Trainz



Statens Järnvägars alltiallo-lok littera B från 1909.

Littera	B
Typ	Tungt person- eller godstågslok
Axelordning	2'C + 2'2'
Tillverkningsår	1909-1919
Tillverkat antal	96 st (SJ) + 3 st (SWB)
Slidstyrningstyp	Walschaert (Heusinger)
Längd över buffertar	19 490 mm
Effektivt ångtryck	12 kg/cm ²
Tjänstevikt (ink. tender)	116.8 ton
Adhensionsvikt	47.7 ton
Kolförråd	6 ton
Vattenförråd	20 kbm
Startdragkraft ¹	9 620 kg
Största tillåtna hastighet	90 km/h

(Tabellen gäller för lok med tender littera A)

I början av 1900-talet var Statens Järnvägar i behov av nya och starkare lok för de stora stambanorna. Det främsta snälltågsloket vid den här tiden var ånglok littera Cc, av vilka det krävdes två lok för att kunna framföra de tyngsta snälltågen i de önskvärda hastigheterna, vilket inte var ekonomiskt hållbart. Därför lät man 1906 konstruera en ny loktyp med större panna och nyheten överhettare som skulle ge bättre driftsekonomi. Loken som fick littera A blev tyngre än de tidigare och vilade därför på fem axlar, men precis som tidigare så var bara två av dessa kopplade, således axelordningen 2'B1 eller så kallad Atlantic-typ. Loken visade sig ganska lyckade men hade en del problem, bland annat med sin låga adhesionsvikt. Detta gjorde att loken hade svårt att dra igång de tyngre tågvikter som de var byggda för att klara av att framföra på stambanorna.

1909 började en ny snarlik loktyp med littera B att tillverkas med inspiration från de Preussiska stadsbanornas modell P8. Man använde de erfarenheter man fått från A-loken och lät det nya loket få exakt samma tender littera A som A-loken hade. Utseendemässigt var denna nya loktyp ganska lik littera A, men hade tre kopplade axlar, således axelordning 2'C samt större cylindrar monterade utanför ramarna. Den extra drivaxeln gjorde att B-loken hade lättare att dra igång tyngre tåg, men dragkraften var lägre i höga hastigheter jämfört med A, vilket gjorde att de inte kunde dra samma tåg vikt riktigt lika snabbt. B-loken blev mycket lyckade och tillverkades i 96 exemplar för SJ och var en av de ånglokstyper som användes längst i Sverige. Det tillverkades även tre snarlika maskiner åt privatbanan SWB som senare togs över av SJ. Flera privatbanor köpte även begagnade B-lok från SJ på 30-talet när det rädde överflöd på dem för att elloken började ta över på stambanorna.

Under 10- och 20-talet gick loken framförallt som dragare till alla typer av tåg på stambanorna, från

1 Förenklat värde för startdragkraften för jämförelse mellan loktyper. Uträknat som $\frac{0.65 \cdot p d^2 l}{D}$

snälltåg och persontåg till rena godståg. Därefter trängdes de undan av de modernare elloken och flyttades över till de oelektrifierade banor som var tillräckligt dimensionerade för att klara loken. Under 50-60-talet gick de mest på mindre och oelektrifierade linjer vilket SJ fått flera av efter förstatligandet av privatbanor under 40-talet.

Från början av 20-talet byggdes loken om och fick den ursprungliga fotogenbelysningen ersatt med gasbelysning, samt fick utrustning för tryckluftsbroms. Vissa lok fick direktverkande tryckluftsbroms på loket, men en del lok behöll ångbromsen.

Under 1930-talet började man att bygga in hytterna till så kallade Norrlandshytter för att ge lokpersonalen en bättre, mindre kall och mindre dragig arbetsmiljö.

Från 1940-talet fick vissa B-lok treaxliga C-tendrar från slopade C- och T-lok. Detta gjordes för att loken lättare skulle kunna gå i de norra delarna av landet där man hade kortare vändskivor där B-lok med A-tendrar var för långa för att vändas. Flertalet lok fick även elektrisk generatorbelysning.

Under 60 och 70-talet ställdes mängder med B-lok i beredskapsförråd för att kunna tas fram vid en eventuell kris. Det är framförallt dessa lok som finns hos museiföreningarna runtom Sverige idag.

Loktypen är den idag antagligen vanligaste bevarade svenska ånglokstypen och det finns ett stort antal lok som är i driftsdugligt skick runtom i landet, men även runtom i andra delar av världen.

B-loken idag

Bevarade lok: ca 40 stycken.

Körbart skick²: ca 10 stycken.

B-loken i Trainz

I Trainz finns det två varianter på B-lok och tre olika tendrar som tillsammans kan kombineras för att visa hur B-loken såg ut vid tre olika tidsperioder.

- B-lok med öppen hytt och med A-tender visar hur loken såg ut under 20-talet, när tryckluftsbromsen och acetylengasbelysningen var nymonterad och loket fortfarande hade blånerade plåtar med röd linjering på tendern.
- B-lok med slutna Norrlandshytt och A-tender visar hur loken såg ut under 40-50-talet när de fått elektrisk belysning, men fortfarande hade A-tender.
- B-lok med C-tendern som visar hur loken såg ut under 30/50-talet och framåt.

Just B 1147, som är det lok med slutna hytt som finns i spelet, fick sin A-tender bytt mot C-tendern från lok Ta 750 någon gång 1949/1950.

2 Körbart som att det med en mindre mängd ideellt arbete skulle gå att få loket i skick för tåg tjänst.