

Statens Järnvägars ånglok littera Sb

För Trainz



Statens Järnvägars tyngsta egenbyggda tanklok littera Sb, från 1917.

Littera	Sb (S2 från 1942)
Typ	Tungt persontågslok
Axelordning	1'C2'
Tillverkningsår	1917
Tillverkat antal	5 st
Slidstyrningstyp	Walschaert (Heusinger)
Längd över buffertar	14 100 mm
Effektivt ångtryck	12 kg/cm ²
Tjänstevikt	80.0 ton
Adhensionsvikt	43.2 ton
Kolförråd	3.6 ton
Vattenförråd	10 kbm
Startdragkraft ¹	8 050 kg
Största tillåtna hastighet	90 km/h

SJs ånglok littera Sb tillverkades i 5 exemplar år 1917 för att fylla behovet av ett tyngre persontågslok än den mindre arbetshästen till tanklok littera S. De nya Sb-loken klarade både av att dra tyngre och snabbare tåg längre än de äldre S-loken tack vare sin större tyngd och större förråd. När Sb-loken levererades bytte man littera på de äldre S till Sa för att de nya och de gamla loken skulle kunna skiljas åt lätt.

För att minimera påverkan av adhensionsvikten på grund av minskande förråd, placerade man de bakre förråden långt bak på Sb:n, rakt över boggien istället för att belasta drivhjulen med dem. Man ville också standardisera loktypen genom att använda samma panna som till godstågsloket littera E och samma drivhjul som till littera B, vilket förenklade revisioner. Hytterna var inbyggda redan från början för att ge lokpersonalen en bättre arbetsmiljö och loken var även försedda med hastighetsmätare. Två av loken, nummer 1308 och 1309, hade från leverans apparater för torrpulvereldning på grund av det rådande världskriget som gjorde det svårt att importera kol. Dessa konverterades till vanlig koleldning i slutet av 20-talet. Loken fick tidigt under 20-talet apparater för tryckluftsbromsning, vilka sattes upp jämte vakuumbromsapparaterna som fick sitta kvar ett par år under tiden vakuumbromsen fasades ut.

Loktypen blev mycket lyckad men trots det lades inga nya beställningar på fler lok. Loken visade sig passa bra i persontåg, men även i godståg och tunga blandade tåg. Den relativt höga dragkraften, den kortare hjulbasen och det faktum att loken kunde köras lika fort framåt som bakåt gjorde att de passade bra i tyngre tåg på linjer där lok littera A och littera B var för stora och mindre lok vad för svaga. De slutna hytterna gjorde att loken även passade bra på banor i norra Sverige. Loken flyttades runt mycket bland trafiksektionerna på SJ under sin tjänstetid.

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

Under andra världskriget byggdes alla fem loken om med vedeldning för att klara kolkrisen, något som de behöll under slutet på 40- till början av 50-talet då de fick tillbaka koleldning. Vid litterareformen 1942 ändrades litterat från Sb till S2 (och Sa-loken bytte tillbaka till bara S igen). Under 50-talet fick loken elektrisk belysning.

Loken togs ur tjänst 1962-1963. Två lok, nummer 1306 och 1307 köptes av Svenska Järnvägsklubben. Det första av dessa är idag driftslok i Nora och det andra är under renovering i Danmark.

Sb-loken idag

Bevarade lok: 2 st.

Körbart skick: 1, Sb 1306 i Nora.

Sb-loket i Trainz

Loket i Trainz är nummer 1306 i det skick som det har idag som museilok hos NBVJ i Nora. Detta i sin tur motsvarar ungefär hur loket såg ut under sin sista tjänstgöringsperiod under 50-talet. Egentligen borde litterat vara S2, men då NBVJ valt att använda det ursprungliga litterat Sb, så har vi det med. Loket är utrustat med tryckluftsapparater, men är självt ångbromsat. Loket har elektrisk belysning.