

T a b e l l 5.

Vissa huvuddata för ångloktyper av spårvidden 1.435.

Litt	Axel- anordn.	Eldyta 1 m ² i=inre y=yttre	Max. hast. km/t	Drag- kraft ton	Antal	A n m.
under- strykn. =tenderlok	Huvud- data för maskine- riet se arm	rostytta m ²	sken- tryck ton	V=våt- ånglok	lev. år	
f.d. EJ						
1	2	3	4	5	6	7
<u>A</u>	2 C 500- ⁶⁰⁰ / ₁₈₈₀	1 133,9 2,6	90 14,5	6,2	7 06-09	F.d. 2 C 1 lok, lämpl. t.v. å OKB övre del, där B lok få gå blott 50 km/t
<u>A 2</u>	2 C 500- ⁶⁰⁰ / ₁₈₈₀	1 144,2 2,6	90 15,8	6,8	1 07	
<u>A 3</u> OKB	2 C 520- ⁶¹⁰ / ₁₇₁₀	i 133,9 2,6	90 13,5	7,5	2 28	Stor kolförbrukning, 1 varje fall vid anv. i tåg med täta uppehåll
<u>A 4</u> div. EJ	2 C 520- ⁶¹⁰ / ₁₇₂₀	y 117,3 2,4	90 12,4	7,5	4 15-18	= H ₃ vid flera EJ. Lämpl- liga lok för ant, pt å linjer med svag överbygg- nad.
<u>A 5</u> KJ S&W	2 C 520- ⁶¹⁰ / ₁₇₂₀	y 117,4 2,5	90 13,0	7,5	2 30	Mera oekonomiska än A ₄ vid måttlig tågstorlek.
<u>B</u>	2 C 590- ⁶²⁰ / ₁₇₅₀	i 145,6 2,6	90 15,9	9,6	85 09-19	
<u>B 2</u> YJ	2 C 460- ⁶¹⁰ / ₁₅₄₀	y 86,8 1,6	90 10,4	6,0	3 00	Böra slopas, när loken efter fullslitning kunna avvaras (tillv. USA).
<u>B 3</u> MSJ	2 C 450- ⁵⁸⁰ / ₁₄₀₀	y 81,3 1,7	84 10,8	6,0	2 10	Slopas, när obehövlighet och fullslitning inträ- der
<u>C</u>	2 B 420- ⁵⁵⁹ / ₁₈₈₀	i 80,5 2,0	90 13,5	4,1	16 97-03	Slopas, när obehövlighet och fullslitning inträ- der
<u>C 2</u> BAJ	2 B 432- ⁶¹⁰ / ₁₇₀₀	i 82,2 1,5	80 11,5	4,4	2 01	Slopas, när obehövlighet och fullslitning inträder (ena lokets panna rel.ny)
<u>C 3</u> VBHJ	2 B 445- ⁵⁰⁰ / ₁₅₅₀	y 69,5 1,5	90 10,5	4,2	2 98	Slopas, när obehövlighet och fullslitning inträder
<u>C 4</u> KJ	2 B 410- ⁵⁰⁸ / ₁₅₀₀	i 58,0 1,3	80 10,3	4,5	1 04	Slopas, när obehövlighet och fullslitning inträder
<u>E</u>	D 500- ⁶⁴⁰ / ₁₃₈₈	i 103,0 2,1	65 12,5	9,0	60 07-20	
<u>E 2</u>	1 D 500- ⁶⁴⁰ / ₁₃₈₈	i 103,0 2,1	70 12,5	9,0	70 07-20	
<u>E 3</u> VBHJ	D 500- ⁷²⁰ / ₁₂₉₀	y 113,0 2,0	60 11,0	8,5 V	3 14-25	

1	2	3	4	5	6	7
<u>E 4</u> div. EJ	D 550 $\frac{640}{1275}$	1 125,7 2,2	50 12,5	9,9	5 14-20	Typen = N ₃ vid flera EJ.
<u>E 5</u> KJ	D 500 $\frac{640}{1388}$	1 104,7 2,1	65 13,2-13,7	9,0	3 17-19	
<u>G</u>	D 600 $\frac{660}{1350}$	1 143,1 2,6	55 17,5	16,0	2 18	
<u>G 2</u>	D 600 $\frac{660}{1350}$	1 144,2 2,6	55 17,5	16,0	2 18	
<u>G 3</u>	1 D 600 $\frac{660}{1350}$	1 143,1 2,6	60 16,7	16,0	1 18	
<u>G 4</u>	1 D 600 $\frac{660}{1350}$	1 144,2 2,6	60 15,3	16,0	1 18	
<u>G 5</u>	D 600 $\frac{660}{1350}$	1 145,6 2,6	55 17,5	16,0	2 20-23	
<u>G 6</u>	1 D 600 $\frac{660}{1350}$	1 145,6 2,6	60 17,3	16,0	13 20-23	
<u>G 7</u> SJ Me	1 D 560 $\frac{640}{1300}$	1 145,6 2,6	60 14,7	16,0	2 03	
J	1 C 2 420 $\frac{580}{1300}$	1 69,3 1,4	75 11,0	6,1	45 14-18	
<u>K</u>	C 450 $\frac{559}{1386}$	1 73,2 1,7	60 12,8	5,8	25 96-02	
K 2 f.d. Kf2	C 1 450 $\frac{559}{1386}$	1 73,2 1,7	60 14,7	5,8 V	2 00-01	
K 3	C 450 $\frac{559}{1386}$	1 76,1 1,5	60 13,0-14,2	5,8 V	7 02-17	
K 4	C 450 $\frac{559}{1386}$	1 64,0 1,5	60 13,8	5,8	50 02-15	
K 5 MV	C 1 440 $\frac{610}{1290}$	y 72,3 1,5	65 11,0	6,1	1 14	Bör behållas kvar så länge pannan räcker.
<u>K 6</u> SGGJ	C 470 $\frac{610}{1390}$	y 74,5 1,7	60 11,4	7,0	1 08	Bibehålles kvar, så länge pannan räcker.
K 7 BUJ	C 1 440 $\frac{610}{1400}$	y 72,3 1,5	70 11,0	5,5	3 17	Bibehållas kvar, så länge pannorna räcker.
<u>K 8</u> BAJ	C 430 $\frac{610}{1270}$	y 81,8 1,5	50 11,6	5,2 V	1 01	Slopas, när loket kan avvras. Pannan användbar längre tid.

1	2	3	4	5	6	7
K 9 UVHJ	C 350 $\frac{508}{1200}$	y 54,9 1,0	55 9,7	4,2 V	1 10	Anv. vid hvst, M, behålles kvar så länge loket räcker
K 10 VBHJ	C 425 $\frac{610}{1356}$	y 91,8 1,6	70 10,3	6,2 V	2 05-07	Slopas, när vid obehövlighet fullslitning inträder.
K 12 YJ	C 380 $\frac{500}{1390}$	y 63,3 1,3	75 9,2	3,7 V	2 84	Anv. f.n. blott som värme-lok. Slopas, så snart nämnvärt rep. behov uppstår.
K 13 YJ	C 400 $\frac{508}{1396}$	y 63,6 1,4	75 10,2	3,8 V	1 95	Bör t.v. behållas kvar för linjen Börringe-Östratorp.
K 14 YJ	C 356 $\frac{508}{1085}$	y 45,6 0,7	55 10,8	3,9 V	3 98-99	Böra t.v. behållas för växling vid Malmö V å spår, som ej tåla högt skentryck.
K 15 TRJ MTJ	C 432 $\frac{610}{1270}$	y 92,8 1,6	60 11,0	6,4 V	2 89-90	Slopas, när vid obehövlighet fullslitning inträder.
K 16 MSJ	C 432 $\frac{610}{1283}$	y 89,1 1,5	60 12,0	5,8 V	2 06-08	Slopas, när vid obehövlighet fullslitning inträder.
K 17 MTJ	C 410 $\frac{508}{1450}$	y 67,5 1,2	75 11,8	4,2 V	5 04-08	Slopas efter fullslitning, ersättas av J lok.
L L	1 C 450 $\frac{580}{1530}$	1 90,3 2,1	80 12,3	5,7	47 04-08	
L 2 HSJ	1 C 410 $\frac{560}{1390}$	1,2	70 9,8	5,3	2 94-00	Slopas, när efter fullslitning obehövlighet inträder.
L 3 ÖCB	1 C 450/680 $\frac{610}{1400}$	y 96,3 1,5	60 11,2	6,0 V	1 04	Slopas efter fullslitning.
L 4 ÖCB	1 C 530 $\frac{610}{1700}$		75 13,0	7,2	1 08	T.v. användbart för beredskapsändamål.
L 5 BAJ	1 C 470 $\frac{610}{1550}$	1 98,8 2,0	90 13,0	7,4	2 31	Användes t.v., därefter t.v. beredskapslok.
L 6 UVHJ	1 C 440 $\frac{610}{1550}$	1 68,8 1,5	80 9,7	5,0	4 99-17	Slopas, när vid obehövlighet fullslitning inträder
L 6 VBHJ	1 C 440 $\frac{612}{1550}$	y 73,6 1,5	90 9,7	5,5	1 08	
L 7 S&NJ	1 C 470 $\frac{610}{1600}$	1 77,3 1,6	85 11,7-11,8	6,0	2 14	Rätt bra lok, nära lika L 11.
L 8 UVHJ	1 C 415 $\frac{610}{1550}$	1 93,0 1,3	80 9,7	5,0 V	2 99	Slopas, när efter fullslitning obehövlighet inträder.
L 9 LyJ	1 C 440 $\frac{560}{1200}$	y 65,0 1,5	60 12,1	5,9	2 12-14	Behålles kvar till LyJ blir elektrifierad.

1	2	3	4	5	6	7
L 10 TJ	1 C 430 $\frac{610}{1586}$	y 77,9-98,4 1,5	60 13,0	6,1 V	2 06	Rel. goda lok. Slopning efter fullslitning. Ett lok har överhettare.
L 11 CVJ LLTJ	1 C 470 $\frac{610}{1400}$	y 83,9 1,6	70 11,0	6,3-6,9	9 06-19	Användes t.v., Loktypen finnes även vid andra EJ.
L 11 SÄNJ	1 C 470 $\frac{610}{1400}$	1 77,3 1,6	80 11,5-11,7	6,9	3 12	
L 12 SSJ	1 C 400 $\frac{500}{1200}$	1 70,0 1,4	60 9,6	4,3	4 89-92	Slopas, när efter fullslitning obehövlighet inträder.
L 13 YJ	1 C 400 $\frac{500}{1300}$	y 57,9 1,2	60 10,2	4,8	2 93-94	Behålles kvar t.v. för linjen Börringe-Östratorp.
L 14 CVJ	1 C 470 $\frac{610}{1660}$	y 90,3 1,6	90 11,5	6,4	1 26	Behålles kvar t.v. Rätt bra lok.
L 15	1 C 470 $\frac{610}{1600}$	y 84,5 1,6	90 11,4	6,6	1 28	Behålles kvar t.v. Rätt bra lok.
L 16 MTJ	1 C 470 $\frac{610}{1400}$	y 90,0 1,5	80 11,8	7,5	2 99	Behållas t.v. i tjänst, därefter beredskapslok.
N	D 480 $\frac{600}{1210}$	1 80,6 1,7	45 14,4	9,0	39 00-20	
N 2 OK	1 D 1 550 $\frac{640}{1400}$	1 129,9 2,6	70 15,3-15,5	10,6	3 16	Ersätta t.v. S lok, därefter beredskapslok.
N 3 YJ	1 D 500 $\frac{580}{1210}$	y 86,7 1,8	60 13,3	9,0	2 19	Användas t.v. vid f.d. YJ på grund av banförhållandena.
Q KJ MHJ	1 A 300 $\frac{400}{1100}$	y 32,3-33,0 0,6	55 12,5-13,1	2,1	3 07-09	Användas bara t.v. såsom reserv för motormateriel. Slopas när efter fullslitning obehövlighet uppstår.
R	E 700 $\frac{640}{1300}$	1 196,9 3,2	50 17,0	18,8	3 09	
S	1 C 1 500 $\frac{580}{1530}$	1 87,4 1,8	80 14,2	7,1	42 08-16	
S 2	1 C 2 540 $\frac{620}{1750}$	1 103,0 2,1	90 14,4	8,1	5 17	
S 3 HVe	1 C 1 500 $\frac{580}{1400}$	1 96,2 1,8	75 12,9	7,1	1 19	
S 4 BAJ	1 C 1 500 $\frac{580}{1540}$	1 96,2 1,8	80 12,9-13,2	7,1	4 18-23	Kunna ersätta S lok t.v., därefter beredskapslok.
S 5 HV	1 C 1 470 $\frac{610}{1400}$		75 13,0	7,0	1 21	
S 6 YJ	1 C 1 500 $\frac{580}{1540}$	y 87,2 1,8	80 13,0	7,0	6 12-18	

1	2	3	4	5	6	7
S 7 YJ	1 C 1 470 $\frac{610}{1400}$	1 75,2 1,8	75 14,0	6,9	2 28-29	Kunna ersätta S lok t.v. därefter beredskapslok.
S 8 MTJ MSJ	1 C 1 510 $\frac{600}{1700}$	y 99,0 1,8	90 15,2	7,2	4 26	Kunna ersätta S lok t.v., därefter beredskapslok
S 9 TRJ	1 C 1 510 $\frac{600}{1540}$	y 82,6 1,9	90 13,8	7,9	1 22	Kunna ersätta S lok t.v., därefter beredskapslok.
T	2 C 508/787 $\frac{610}{1575}$	1 143,0 2,1	75 13,6	7,9 V	4 03-05	Efter kriget beredskaps- lok
T 2	2 C 508/787 $\frac{610}{1575}$	1 143,7 2,4	75 14,4	7,9 V	4 06-07	Efter kriget beredskaps- lok.
W	B 2 350 $\frac{550}{1300}$	1 42,9 0,9	65 11,0	4,0	5 14	Användas t.v. för banlin- jer med svag trafik och lågt skentryck.
W 2 KJ YJ	1 B 2 460 $\frac{600}{1712}$	1 80,7 1,9	90 13,5	5,3	3 23	Användas t.v. 10 dylika lok finnas vid TGOJ.
Å UVBJ	1 B 1 350 $\frac{460}{1420}$	y 62,2 1,2	60 10,0	3,3 V	1 02	Slopas, när loket kan er- sättas av ett modernare lok.
Å 2 YJ	1 B 1 406 $\frac{508}{1540}$	y 73,7 1,6	90 11,9	3,5 V	1 95	Användes t.v. å linjen Dalby-Bjärsjölagård.
Å 3 UVBJ	1 B 440 $\frac{508}{1540}$	y 65,2 1,6	90 11,3	4,2	1 12	Slopas, när efter full- slitning obehövlighet in- träder.
Å 5 TJ	B 300 $\frac{440}{1100}$	y 35,6 0,7	60 12,0	3,5	1 11	Användes f.n. såsom växel- lok, bör ersättas av mo- dernare sådant.
Å 7 MSJ	1 B 406 $\frac{508}{1540}$	y 74,7-84,6 1,6	75 9,4-10,7	3,9 V	4 92-93	Användas t.v. väsentligen på grund av det låga sken- trycket.
Å 8 MSJ	B 320 $\frac{450}{1100}$	1 32,0 0,9	50 13,5	3,3	1 09	Slopas, när efter full- slitning obehövlighet in- träder.
Å 9 MTJ	1 B 320 $\frac{450}{1190}$	y 41,4 0,9	60 8,8	2,5 V	1 91	Slopas, när efter full- slitning obehövlighet in- träder.

Anm: I kolumn 2 angives maskineriet huvuddata sålunda:

cyl.diam. $\cdot \frac{\text{slaglängd}}{\text{drivhjulsdiam.}}$