

...og hvad deraf følger ?



P 924 i Bruxelles, hvor den deltog i verdensudstillingen 1910.

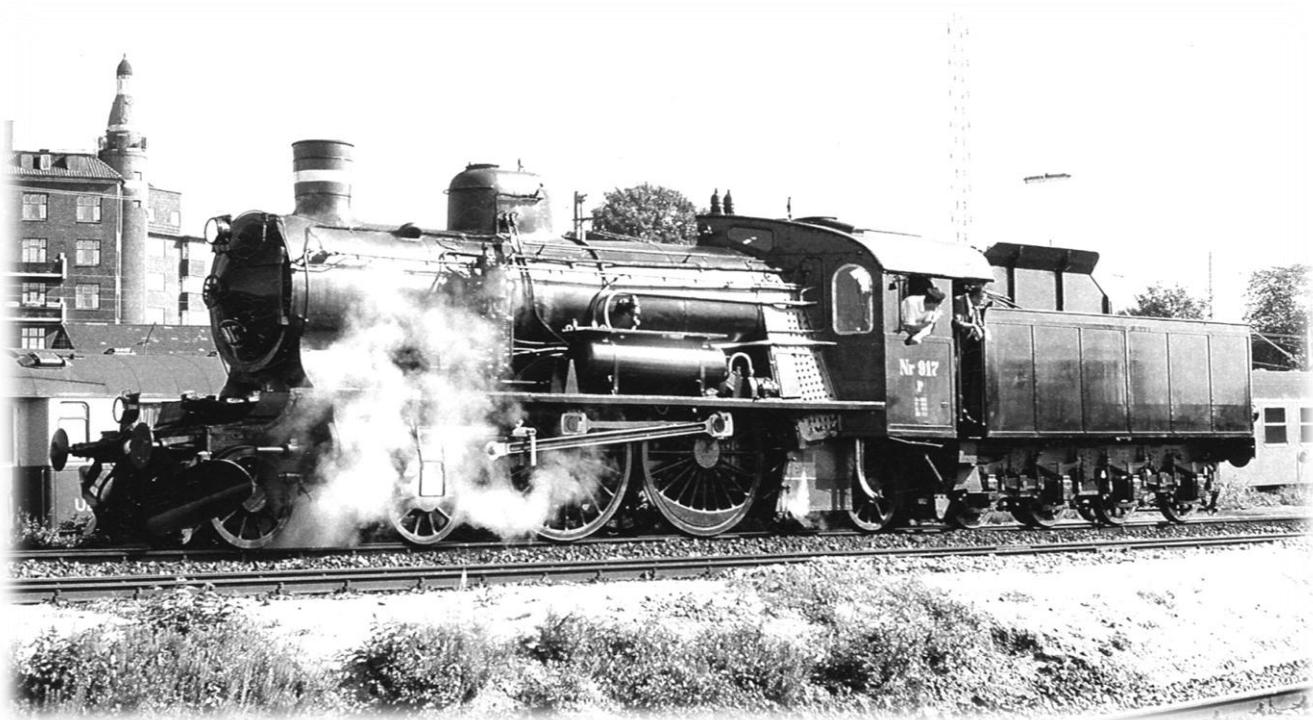
Foto.: Jbm.

Offer jagt!

Denne gang er det opgraderingen af en eksisterende model, vi skal more os lidt med og det er måske det jeg holder allermest af at gøre. Da P maskinen kom fra Heljan anskaffede jeg en maskine, den kørte fint (og *det gør den stadig*) men jeg var ikke særlig tilfreds med finish og detaljerne. Den har ligget i sin æske og hygget sig siden, så det var egentlig meget nærliggende at den blev valgt til projektet. Omfanget af indgreb er dog så stort at det nærmer sig en egentlig ombygning. Jeg havde fra starten heller ikke selv forestillet mig at det skulle være så omfattende et projekt, men der gik sport i det og så er det jo sjovt at lave tingene. P maskinen (*modellen*) kan sagtens bruges som den er, det er en stort set nydelig maskine og når den har fået ordnet strømaftagere, på tenderen, kører den faktisk rigtig godt. Jeg er fuldt ud klar over at der er en hel del, der har haft større eller mindre problemer med vrikkende gang i sporet. Det er til en vis grad meget naturtro, for det gjorde de rigtige P maskiner også, så man behøver ikke at fortvivle hvis ens model vrikker LIDT i sporet. Heljans model lider lidt under at drivhjulene er for ringe, teknisk set bl.a. bliver mange hjul løse på akslerne, dette giver en huggende kørsel – når kvadreringen af hjulene ikke er nøjagtig 90° vil kobbelstængerne være årsagen, til de fleste vrikende maskiner. Ligeledes har der været en del sprængte tandhjul på P og især PR maskinerne, Heljan skifter tandhjulene for ca. 600.- kr.

Det var forsiden af Banen nr. 101 der fik mig op af stolen. Man ser et billede af det fine nye vandtårn fra Heljan, flankeret af en nydeligt patineret P maskine. Selve patineringen er som sagt ganske flot, men den fremhæver også de uheldige detaljer i uhyggelig grad. Det er især røret fra domnen ned til forenden af kedelen, røgkammer døren, det lange gelænder på kedlen (*der bugter sig i bakke og dal*) og diverse dele som puffere, turbodynamo og smøreapparat der springer i øjnene på en, det er synd for maskinens hoveddele har potentiale til noget meget, MEGET, bedre og flottere.

Nu har jeg ofte plæderet voldsomt, for at man skal planlægge slagets gang, det første punkt er valg af forbillede. Det er klogt at vælge en maskine der er godt dokumenteret og endnu bedre er det, hvis den stadig eksisterer. Så har man større mulighed, for at skaffe den nødvendige dokumentation. En tegning er også godt, dog ikke så nødvendig i dette tilfælde, maskinens mål er jo lavet og er ikke sådan til at ændre på – men den er rar nok at have. Helt generelt kan man klare sig med lidt, men jo mere man har, jo mere korrekt, vil man kunne detaljere ens model. Min model er døbt 917 fra fabrikken og da påskrifterne er meget fine om end lidt for store, valgte jeg dette nummer, da jeg i min naivitet troede at påskrifterne kunne bevares. Desværre tåler påskrifterne ikke ret meget berøring, før de ryger af - på trods af jeg virkelig prøvede at undgå det - er det selvfølgelig lykkes mig at få gnubbet de fleste af. Havde jeg vidst dette havde jeg valgt nr. 924, da det, af en eller anden grund, er det foretrukne nummer – så hvis man skulle få klørerne i endnu en P maskine, er valget let.



*Den rigtige P 917 efter S-revision i 1972, min models forbillede – jeg skal være glad hvis den når den til sokkeholderne.
Maskinen er på prøvetur efter endt revision, maskinbakken på Kh. Foto.: Ole Pedersen.*

Tanker før handling

Efter grundig overvejelse, havde jeg på forhånd fundet ud af en hel del der skulle udskiftes. Jeg er helt på det rene med at mere altid vil komme til.

Lanterner.: Da jeg er ligeglad med lys på modellen er de originale "kæmpe" lanterner erstattet med små fine og skalatro messing lanterner, mine er fra Bemo, de laver dem ikke mere, men kan fås fra Weinert nr. 9013.

Trykluftpumpe.: Den "plastikdums" der gør det ud for en trykluftpumpe skal erstattes med en støbt i messing, min er fra OKT F maskine byggesættet, den fås ligeledes fra Weinert med nr. 8400.

Banerømmer.: Puffer, pufferplanke, bane-rømmer og plove er bygget sammen i en enhed, jeg havde egentlig tænkt mig at bruge den enhed igen, dog skulle puffere udskiftes, de er simpelthen for gyselige. Det viste sig at netop udskiftningen af pufferne ville betyde at tappene bag på pufferplanken forsvandt, med dem forsvandt så argumentet for at bruge den ikke særligt pæne pufferplanke. Efter moden overvejelse fandt jeg at banerømmerne var noget kraftige i godset, så de røg også ud og erstattedes af nogle i messing, mine er fra Günther og har nr. 1420. (Günther har været borte fra markedet i en del år, men er i 2008 dukket op igen. Med en del af det gamle

løsdelesortiment, i 2009 overtog Weinert restlager, støbeforme og rettigheder. Det burde derfor være muligt at skaffe nævnte banerømmere)

Snepløve.: Snepløvene kommer fra Pearl med nr. 2-001

Turbogenerator.: Heller ikke generatoren på fodpladen, er særlig "heldig" i formen, den er af forkert type til P 917. Mit eksemplar stammer fra et supleringssæt til det gamle UK Modeller P maskine byggesæt. Sættet er fra På Sporet, det skal indrømmes at finishen ikke er den bedste, men det er den rigtige type generator, lig den der var monteret på P 917. Svenske Pearl har dog en "AGA-Pyle generator" der må siges at komme meget tæt på. Pearl nr. 1-450.

(Den ærede læser bør være opmærksom på at generatorerne enten var placeret direkte på fodpladen eller hævet ca. 30 – 40 Cm. Over denne. På 931 er den placeret højt og er af et andet fabrikat end på P 917, denne type er identisk med Weinert nr. 8451. Altså et punkt man bør være opmærksom på, ved valg af forbillede.)

Wakefield smøreapparat.: P maskinerne havde to smøreapparater, på venstre fodplade (fyrbøder siden) stod et højt Wakefield smøreapparat, det er købt hos På Sporet for mange, mange år siden, man kan stadig købe det der. På højre fodplade stod der på 917 et lavt Wakefield smøreapparat, det har Pearl i programmet

med nr. 1-200. (*Bemærk at andre maskiner kan have et højt smøreapparat monteret på højre fodplade*)

Fødevandsventiler & rør.: De monterede ventiler er meget "primitive" udført, røret er noget overdimensioneret og tilmed forsynet med et par meget synlige grater, der gør indtrykket endnu voldsommere nye ventiler er let modificerede "dimser" fra et prøjsisk kedelarmatursæt, Weinert nr. 8207.

Puffer.: De originale kurvpuffer gør ikke noget godt for maskinens udseende. Nye flotte, fjedrende og fandens dyre puffer er leveret fra Weinert nr. 8610.

Gelænderholdere.: Det er en rigtig dårlig ide at fremstille lange gelændere i plastik, de er som regel for store, aldrig lige – sådan så det i hvert fald ud på min P maskine og det ser ganske forfærdeligt ud. Nye gelænderholdere er fra Markits nr. M4HRKs. Selve gelænderet er 0,3 mm. Pianotråd.

Kulkasse.: Kulkassen er lavet efter P 931's tender, den er meget forskellig fra P 917's, man kan få et nydeligt lille ombygningssæt fra Tikøb hobby, jeg var heldig at få en færdig (*støbt*) fra Scheuer Modeller, den er nok svær at finde i dag.



Begge sider af Heljans P maskine, før alle pillerierne.

Lokomotiv Striptease

Når jeg har læst om lokomotiver og vogne, der er blevet splittet ad, for at blive "klasket" sammen i ny og bedre rækkefølge, har forfatteren ofte udtrykt sin nervøsitet og betænkelighed ved at skulle snitte, save, file og det

der er værre, i den fine model. Det har altid undret mig lidt, nu er det endelig lykket at berolige den usikre begynder, straks skal han pilles lidt ned ved at føje lidt dramatik til historien. Selvfølgelig er man da betænkelig (*ikke mig – de andre, ikke!*) men det er da inderligt overflødigt at nævne, se bare hvor mange linjer jeg har brugt på at skræmme jer og hva hjælper det – ikke en fis!



P maskinen adskilt i hoveddelene, rensat for indstøbte detaljer og (næsten) klar til at få hængt al "sildesalaten" på igen

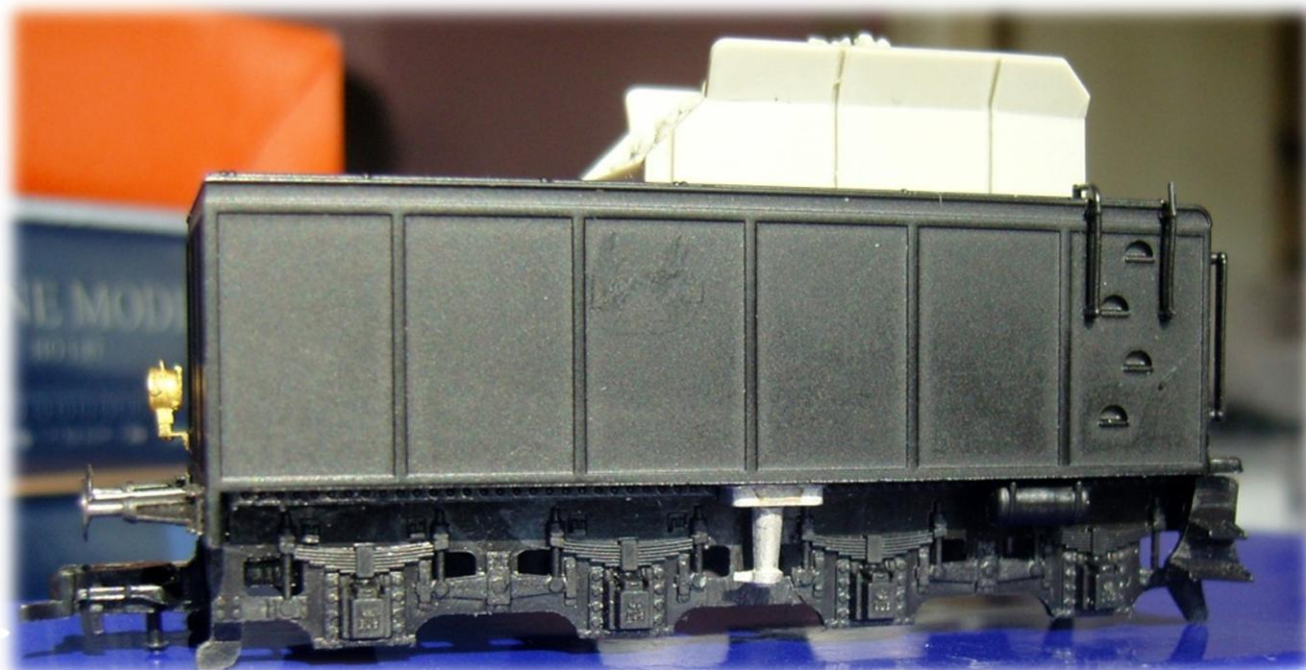
Jeg føler stor trang til at præcisere at det jeg har gjort ved det arme lokomotiv, er hvad eders har fundet nødvendigt eller sjovt at udføre. Det er IKKE et udtryk for hvad der er for ringe eller ubrugeligt, i den henseende er Heljans P maskine,

såmænd god nok som den er. Meeeen det ville glæde ham fælt om nogen følte sig inspireret! I min forberedelse indgik der to klare plastikkasser. (*den ene er den æske lokomotivet skal bo i, når det ikke er i brug*) I den ene opbevares lokomotivets indmad,

motor, tender hjul og diverse småting. De afventer bare at det andet bliver færdig, så delene forhåbentlig atter kan føjes sammen til en superflot velfungerende model. I den anden æske opbevares tender og lokomotiv overdel sammen med diverse smådele og tråd stykker i forskellig størrelse. Det er bestemt ikke nødvendigt at have alt på forhånd. Det kan godt betale sig at samle tingene et sted, da de er mange og let forsvinder, selv om det er i skala 1:87 vi bygger, er det imponerende hvad ens byggeri lige pludselig kan fylde.

Nåh - et sted skal vi jo starte, som det første trækker vi lokomotiv og tender fra hinanden, husk ledningen fra lokomotivet. Kardanakslen lægges i den æske der indeholder ting

der bare venter på alt det andet – det går jo helt fint, det her - ikke! Ja – ja i har forstået, jeg skal nok.....;-) Overdelen lirkes af tenderen, den lanterne der sidder øverst på tenderloftet, skal fjernes først. (*hullet efter den, lukker vi senere*) Den er resultatet af det var jernbanemuseets P 931 der blev brugt som forlæg for Heljans model. Hvorfor man (*jernbanemuseet*) placerede en lanterne der må guderne vide, den har aldrig siddet der, da maskinerne var i drift. Den samme vej går lanternen på tenderens bagvæg. (*hvis man, som jeg, hellere vil have flotte lanterner, end lys i dem*) Indvendigt i overdelen sidder lyslederen, den skal under alle omstændigheder fjernes. Hvis den skal bruges igen bør man være forsigtig, den knækker meget nemt.



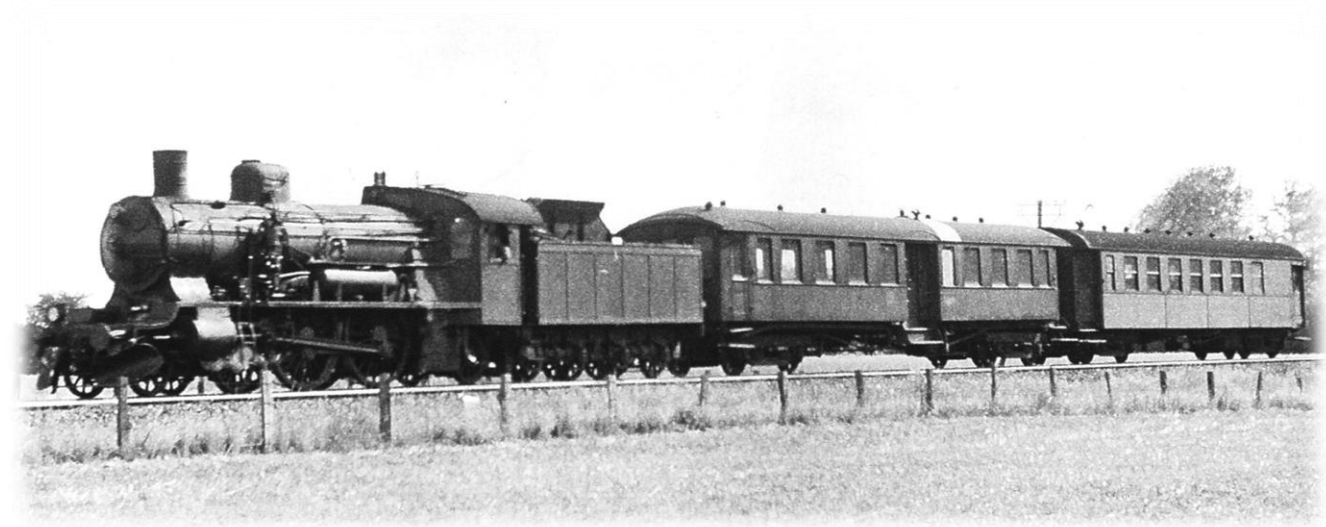
Tenderen med de i teksten beskrevne ændringer udført

Printet der står i tenderens forende skal også ud, jeg har begået den "store" fejl, at smide printet helt ud, fordi jeg mente at det gav bedre plads til dekoderen, det gør det også men nu skal dekoderen så bare loddes i. Jeg må hellere få "opfundet" noget snedigt med et "snittstelle" (*man kan sige meget om tyskerne, men de er fadme gode til at finde på grimme ord og snittstelle er en perle i den klasse*) Ovennævnte må siges at være et skoleeksempel, på at man altid skal tænke sig godt om. Det giver et fingerpeg om at man altid gemmer afmonterede dele også dem man "ved" man ikke skal bruge igen – for man kan ALDRIG vide. Når vi engang er færdige, kan vi altid muge ud. Vægtklodsens har et "bijob" som motor holder, det er to stykker blødt gummi der fikserer motoren på sin plads, enkelt og smart. Hvis man flugter (*med øjnene!*) hen over øverste kant af vægtklodsens, vil

man opdage at gummiet rager noget op over kanten, det er årsagen til at mange tenderoverdele ikke kan komme ned på plads, men sidder og flagrer en millimeters penge for højt og ofte skævt. Med en helt frisk hobbykniv skæres det der rager op – af, vupti! nu sidder overdelen som den skal. Herefter lirkes motor med gummiklodser ud af vægtklodsens. Under svinghjulekens plads, kommer der 4 plastiktappe til syne, ved at presse forsigtig på dem, med en dorn eller lign., kan vægtklodsens fjernes fra underdelen. (*Motor, vægtklods, gummi-klodser og de øvrige dele puttes i den æske, i ved nok, den hvor kardanakslen ligger i*)

Underdelen kan nu adskilles i tre stykker, det gør vi ved forsigtigt at lirke et knivblad ind mellem vanger og midterstykke, jeg siger det bare, tappene kan knække. Midterstykket med stømftagere gemmes væk, den skal ikke bruges før vi er færdige med at

rode og male. Vangestykker skal vi derimod pusle lidt med. På virkelighedens tendere var akslernes fjedre indbyrdes forbundet via et balanceophæng, det gav roligere kørsel, aksel 1 og 2 var forbundet, aksel 3 og 4 var forbundet, men aksel 2 og 3 var ikke forbundet.



P 917 d. 16.08.1964. på banen mellem Slagelse og Næstved, oprangeringen er en CRS og en CPE, et tog lige til modelbanen.
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Itenderens højre side, set bagfra, skal der placeres en donkraft mellem 2. Og 3. Aksel, den limes fast på metalklodsens underside. Jeg mener den stammer fra **UK Modeller** løsele og mon ikke **På Sporet** eller **Tikøb** er leverings dygtige?

Alt efter hvilket forbillede der er valgt, ændres kulkasse opbygningen. I mit tilfælde var det meget nemt, for Peter Scheuer lavede for nogle år siden en ny kulkasse, fiks og færdig, lige til at klipse på tender overdelen – det er så heldigt at den passer til P 917. (*Tikøb laver et lille byggesæt, i fræset plast, der er magen til*) Ved det venstre forhjørne (*stadig set bagfra*) er der placeret en holder til fyrbøderens værktøj, ekstra kulskovl, syvtal m.m. Holderen er lavet af 0,4 mm. tråd, formet som et u med et langt ben, dette er ført igennem tenderloftet og fastlimet.

Hullet efter lanternen, bag på tenderloftet, dækkes med et lille stykke tape, på oversiden. Hullet fyldes indefra med lidt tokomponent lim, når denne er hærdet fjernes tapen og man har lavet en fin glat udspartling af hullet. Den nederste lanterne på bagvæggen af tenderen er fjernet med et mejsel-knivblad og en ny smukkere lanterne, dog uden lys, er monteret. Det giver en solid montering, hvis man bruger støbestilken som monteringsstap, via et lille hul i tenderbagvæggen.

De oprindelige kurvpuffer i plastik er klippet af, hullet er boret op med en passende størrelse bor (*og nej! Jeg kan ikke huske hvilken størrelse det var – det må i selv måle, det er i øvrigt afhængigt af hvilket fabrikat puffer, der anvendes*). Pufferplanken

Det er de på modellen, så det må vi hellere gøre noget ved. Selve balancen fjernes ret let, ved hjælp af et mejselknivblad, en fil og lidt forsigtighed. (*Et mejselblad, er et knivblad der har den skarpe æg, for enden, ligesom et stemmejern, dog uden hammer!*).

planslibes forsigtigt og de fine fireslidsede fjederpufferne, fra Weinert, limes på plads. (*den allestedsnærværende skarpe iagttager, har allerede opdaget at puffertallerknerne er forskellige, den ene er helt flad og den anden er hvælvet. De er placeret på en bestemt måde, således at en flad puffer altid møder en hvælvet – det er rigtig smart, for det giver minimalt slid. Historien om hvordan man placerer dem, hører absolut til en af mine favorithistorier – så i slipper ikke!!*) "Vi er i de gode gamle dage hvor der var damplokomotiver og dermed to mand i førerhuset. I højre side råder lokomotivføreren, han laver ikke en dyt, så hans mave er stor og rund, når han ser ud af frontvinduet kan han (i teorien) se den højre puffer og den er rund som hans mave. I venstre side regerer fyrbøderen, han må knokle, så derfor er hans mave flad, fra hans frontvindue kan den venstre puffer ses og den er ligesom fyrbøderens mave, ganske flad." Husk denne lille søde historie og i vil aldrig montere pufferne forkert - tro mig, det er en af de ting JEG vil kigge efter på en hjemmeflikket model – Oh spot – oh ve!)

Nu vi alligevel har fat i tenderoverdelen, så har jeg monteret bøjlen til "Göteborg" koblingen. Det er vældig enkelt, to 0,5 mm. huller i samme højde som pufferne og så tæt på pufferne som muligt, dog uden at røre disse, så er maskinen forberedt og man kan jo aldrig vide – kan man vel? Bøjlen generer på ingen måde de andre typer kobling.

Først skal det hele af...

Så er det tid til at adskille selve maskinen, overdelen er forholdsvis nem at få af undervognen. Midt mellem de to drivhjul griber to tapper, i overdelen, ind i tilsvarende fordybninger i undervognen, ved at føre to meget tynde skruetrækkere forsigtigt op mellem undervogn og overdel, en i hver side, kan man trække de to dele fra hinanden, pas på lyslederne hvis de skal bruges igen. Alle påsatte detaljer er indledningsvis blevet afmonteret, såsom kompresser, smøreapparat, lufttanke, pufferplanke, stiger, trin, fødevandsrør med ventiler, vinduesglas, turbodynamo, diverse løst monterede gelændere, Dampfløjten på taget og røgkammerdør. Dette fordi mange af delene skal kasseres, forarbejdes med mere, endelig vil de være godt beskyttet mod overlast når overdelen bearbejdes.

Det indstøbte rør der går fra domen i venstre side og frem foran skorstenen er meget lidt kønt, det blev høvlet af med et mejsel knivblad og finpudset med en lille fil, i højre side er der indstøbt et lille rør lige under omstyrestangen, det går fra førerhuset og frem til forkanten af fyrkassen, hvor det noget umotiveret bare ender, dette rør er fjernet på samme vis som før. De indstøbte balustre på førerhusets bagvægge er skåret af og endelig er den uklædelige og meget synlige støbegrat på toppen af kedelryggen slebet forsigtigt væk.

Jeg har valgt at fjerne alle de detaljer, der skulle væk og andet i videst mulige omfang, inden de nye detaljer og løsdele monteres. Det giver den klare fordel, at man ikke får ødelagt just fremstillet ting, når næste "dime" skal fjernes. En anden gevinst er at en strippet overdel, gør det lettere at få øje på andre uhensigtsmæssigheder, det er f.eks. meget lettere at fjerne et indstøbt rør nu, end når al sildesalaten er hængt på. Endvidere bliver det ikke nemmere at finpudse overdelen, end nu. Det kan jo ikke undgås at der kommer mærker og ridser efter alle vores gøremål, så det er en god investering, at bruge noget energi og lidt tid på finpudsning.

Selvom min P maskine overdel nu var klar til at blive "super udrustet" med alle de rare sager, fandt jeg det særdeles klogt underkaste den endnu et kritisk blik, er der nu noget der kan gøres bedre? Eller er der flere dele der ikke er pæne nok og som derfor bør fjernes, f.eks. fandt jeg at vinduesrammerne på de skrå forstykker, var uklædeligt brede på de lodrette kanter, et par (*eller ti*) lette strøg med filen vinkelret på rammerne fik dem til fuldstændigt at skifte karakter. Bare lige for at understrege at jeg er en pillerøv, så sætter jeg mig lige med overdelen og alle de foto jeg kan finde af P 917, for bare lige at tjekke om det er rigtigt at jeg er tilfreds, dels er det vældig hyggeligt, dels kan det let ske, at man opdager - det er man ikke! Så er tidspunktet jo vældig godt til at få indhentet det forsømte - inden man nu begynder at "plastre" overdelen til med de nye stumper.



Ikke P 917, men P 916, til gengæld er det helt sikkert spor 4 i Slagelse toget holder i. "Man" er ude for at kontrollere smøringen, et aldrig afsluttet job - på sådan en "jernseng". Den der smører godt - kører godt. Foto.: Svend Jørgensen.

...så skal det hele på



Den tilslebne røgkammerdør / kedelende, med den nye lanterne og elkabel. Hullet efter den gamle lanterne, den grå firkant bag lanternen, er lukket med tokomponentlim. Håndhjulet ser ikke for godt ud, det er mest slibe" snuller" der ikke er blevet fjernet.

De få originale løsdele der overlevede mit kritiske dræberblik, blev herefter udsat for alle tænkelige som utænkelige behandlinger

og besværgelser i den gode sags ærinde. Røgkammerdøren, som har en meget bred kant, der i virkeligheden er det sidste stykke af kedlen, blev filet ned til samme diameter som kedlen, dette gjorde samlingen langt mindre synlig, indtrykket mindre klodset og mere rigtigt. Nu jeg havde fat i røgkammerdøren, blev det firkantede hul efter toplanternen udfyldt efter samme princip som hullet på tender overdelen.

Inden toplanternen monteres, har jeg boret et 0,3 mm. hul på bagsiden af lanternen, lige der hvor kabel gennemføringen er markeret, på kanten af røgkammerdøren – for oven, er der en lille "gevækst". Det er sådan set en fordelerdåse til det el kabel vi er i gang med også her har jeg boret et 0,3 mm. hul, ikke hele vejen igennem, der er boret nedefra og op. Et passende stykke 0,2 mm. messingtråd er bukket i form og limet i de to huller, en vældig fin lille detalje og nem at lave. Nu kunne jeg så have valgt at montere røgkammerdøren igen, men den vil kun være i vejen og noget udsat – så den røg i plastkassen – til senere montering. I plastkassen fandt jeg nogle af de overlevende løsdele, to lufttanke med fodplader og tre trin for do. Lufttankene er voldsomt skæmmet af en støbegrat på fodpladen, bunden og begge ender af tanken, disse skal ubetinget fjernes, da de er meget synlige på modellen. Fodpladen kan sagtens tåle at man sliber rigeligt af, der er gods nok og det pynter gevaldigt. Enderne af tanken har ud over graten en mærkelig ufuldstændig runding, sliber den lidt fladere og gør rundingen ensartet, brug gerne lidt tid på de to løsdele – det lønner sig.



Fyrbødersiden af P 917, her er detaljerne ret tydelige – et godt foto at arbejde efter. Billedet er fra Slagelse i 1963. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

De tre trin, (*det lyder som en bedre krimi*) der står foran og bag lufttankene, er trods deres lidenhed også ramt af støbegrater og en noget kraftig materiale tykkelse, her er kuren også en tur med filen. Trin og lufttanke kan monteres igen. De sidder fint med nogle tappe ned i fodpladen, det vil senere være nødvendigt at afmontere dem igen – men de skal være monteret når nye ”rør” og andet fittings skal trækkes / monteres.

Generelt set er ”øjemål” og ”billedlureri” fuldt ud tilstrækkeligt, ved et projekt som dette. Selvfølge lig er der nogen tiltag, der kræver en nøjagtig måltagning, f.eks. er det ”smart” at overholde dimensioner på gelændere, rør o. lign. Omvendt er man nødt til at tilpasse detaljer til modellen og detaljers afvigelse, modellens mål og udrustning har Heljan jo lavet og dem bør vi tage udstrakt hensyn til – hvis det er en harmonisk og velproportioneret model vi ønsker at skabe.



Førersiden af P 917 også her er detaljerne til at få øje på, vi er stadig i Slagelse og det er stadig 1963. Toget er et lokaltog til Næstved, via Dalmose.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Noget at holde i...

Så er det på tide, vi piller lidt ved overdelen. Det første jeg gjorde, var at montere to nye balustre på bagkanten af førerhuset – i stedet for de to plastik ”dimser” modellen er født med. Jeg brugte restmarkeringen fra de oprindelige balustre, til at bore fire 0,4 mm. huller, til de nye holdere. Spiddet på et stykke 0,4 mm. pianotråd blev holderne limet på plads, med ufatteligt små mængder Cyanolitlim duppet på stammen af holderen. Efterfølgende er pianotråden afkortet i rigtige længde, enderne filet rene og så er tråden limet fast, igen er det Cyanolitlim og den er påført med et andet stykke tråd og ligeledes i uhyrligt små mængder. Det er (*ubestrideligt*) en god ide, at man aldrig, aldrig og aldrig nogensinde, limer direkte fra tuben – tro mig, du vil fortryde det!



De nye balustre, det pynter gevaldigt på foretagendet med disse, frem for de indstøbte – det har fået mig til endnu en gang, at overveje de tilsvarende balustre på tenderen.

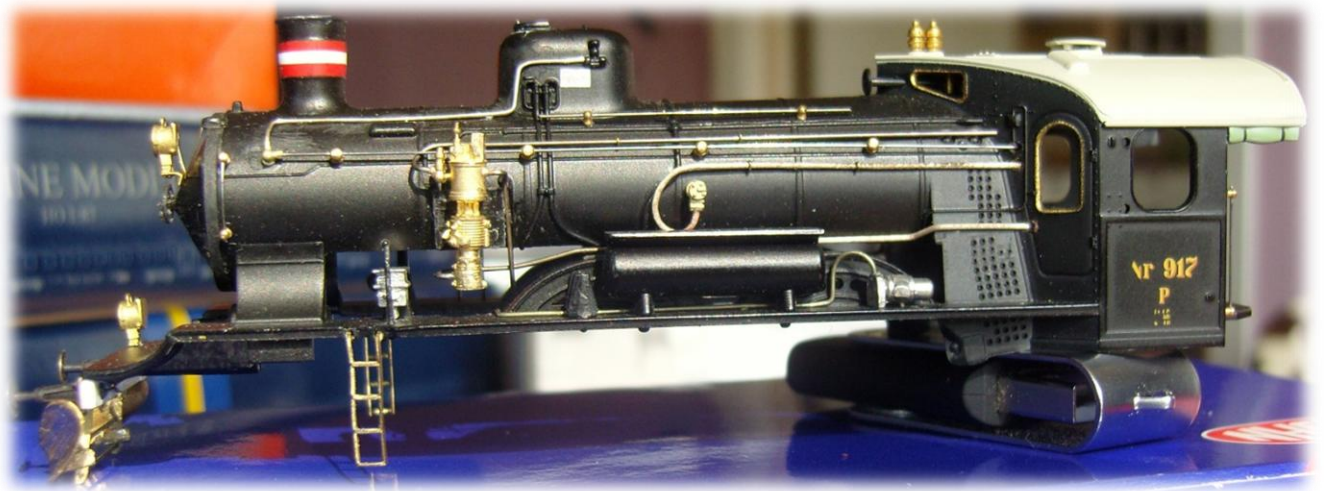
Træk & stød apparater

Nogen vil måske erindre, at jeg i bedste frisk fyr stil, kasserede den originale pufferplanke, noget tidligere i artiklen – nu kommer så straffen! Den nye pufferplanke fik jeg fra et sæt, i ætset messingplade, beregnet til superudrustning af godsvogne. Længden af planken blev tilpasset bredden på P maskinens fodplade, den ætsede pufferplanken blev limet på en 1 mm. strip i passende bredde (*sådan en havde jeg, helt tilfældigt!*). Hullerne til de fine Weinert kurvpudder, borede jeg op, inden pufferplanken limes fast på fodpladen. Da pufferplanken, højst sandsynligt, vil opleve en hel del af "De små stød, livet giver og sikkert et par store med" smurte jeg et ganske tyndt lag tokomponent lim på, undtagen de sidste 2 mm. I hver ende, her lagde jeg til gengæld to små dråber Cyanolitlim. Kombinationen af de to lim typer giver den fordel at man kun skal holde delene samlet, i rette position i det øjeblik det tager Cyanolitten at hærde. Tokomponent limen giver en meget holdbar samling, i kraft af den langsommere hærdetid. De fine

kurvpuffer limes herefter på plads, (*husk at montere dem rigtigt*) her anvendte jeg ligeledes de to slags lim, på samme vis.

Så er tiden til konstruktion af en ny banerødder. Som det første, klargjorde jeg de to sider, når de klippes fri, bør man være opmærksom på, at det sidste stykke af støbestokken, er udformet således at det kan fungere som en hjælp ved monteringen, derfor tager man de sidste 2 - 3 mm. med, når delen afklippes. Med en ridespids markeredes tre huller i hver af siderne, til 0,5 mm. pianotråd, hullerne blev boret med et 0,6 mm. bor, fordi tråden vil komme til at ligge lidt skråt i dem og derfor har brug for lidt ekstra plads. To 0,8 mm. huller bores i pufferplanken, så tæt på pufferne som siderne tillader, siderne limes på plads med førnævnte lim kombination – 3 stykker 0,5 mm. pianotråd klippes til, så de rager ca. 0,5 mm. ud på hver side af siderne, tråden fæstnes, til siderne, med bittesmå dråber tokomponent lim.

Den nye lanterne monteres i den gamle lanternes hul, evt. skal det bores op så støbestokken på den nye lanterne passer i. Den kan snildt limes med tokomponent lim, da den bliver stående i rette position, af sig selv.



Fyrbødersiden af modellen, man kan med fordel sammenligne den med forbilledet – ikke helt ude i den blå luft, hvis jeg selv skal sige det. De nye dele ser lidt voldsomme ud, det hjælper når modellen bliver malet.

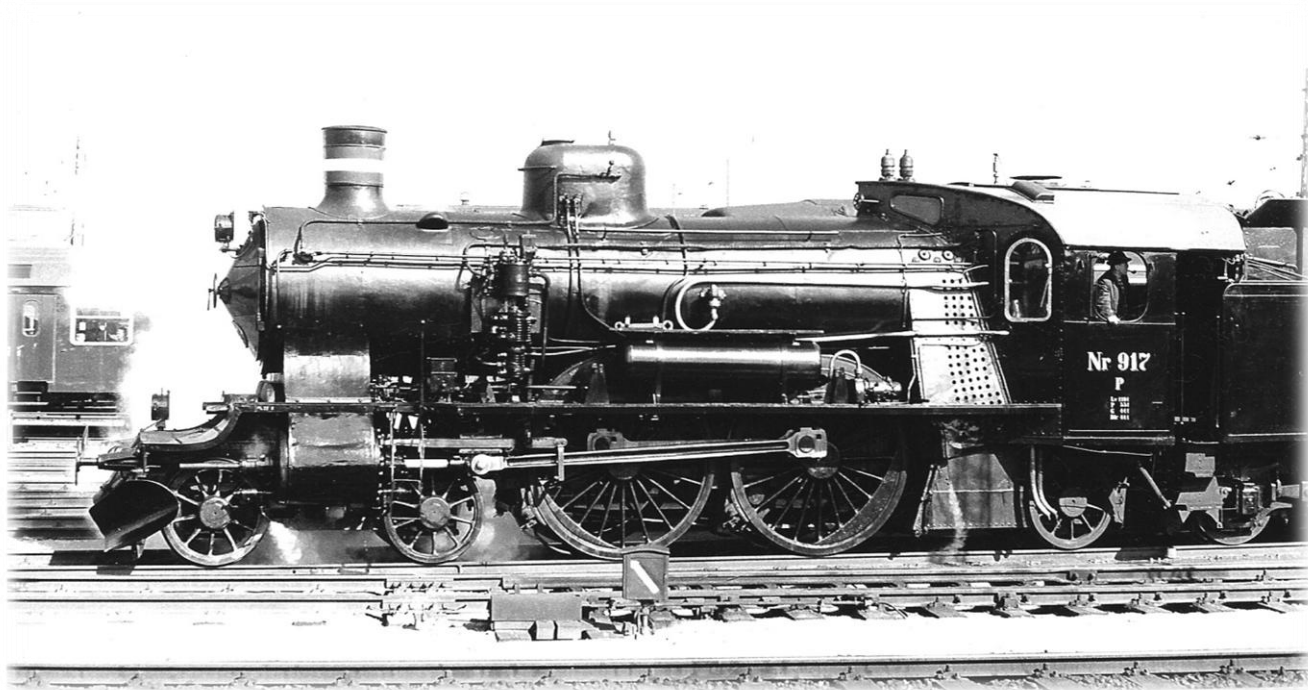
Noget mere, at holde i

Næste punkt på dagsordenen, er de vandrette gelændere på kedlen. Jeg har genanvendt de gamle huller, fra plastik gelænderet, det har jeg fortrudt lidt, for der er kun fire huller i hvert gelænder og der burde være fem. Jeg har ligeledes "opdaget" at selvom de anvendte gelænderholdere, er ganske små og fine, så er de altså stadig nogle gevaldigt store "klumper". Til det næste projekt, vil jeg scanne markedet for nogle der er finere udført. Selve

gelænderet er 0,3 mm. pianotråd, der er ført gennem førerhusets forvæg – på begge sider af kedlen. Det er vældig fornemt, for Heljan har været så flinke, at markere hvor der skal bores i forvæggene. I fyrbødersiden, ender gelænderet i en såkaldt Soderventil, helt fremme i forenden kedlen, eller rettere er det sådan set røggammeret vi er ude ved. (*med soderventilen, kunne man åbne og lukke for Ringblæseren, denne kunne skabe bedre træk i*

røgekammeret, noget man brugte, især under opfyrring af lokomotivet og under særlige ugunstige vindforhold, der fik trækken til at slå tilbage. Bedre træk = mindre sod = mindre arbejde. Soderventilen havde en lang spindel, den lå i det hule gelænder, spindelen endte i et betjeningsgreb, inde i førerhuset, hos fyrbøderen og

den kunne derfor bekvemt betjenes fra dennes plads.) Ventilen er en del af det tidligere omtale kedelarmatur sæt fra Weinert. Fra Soderventilen er der trukket et nyt "rør" op til ventilen på domen, røret er 0,6 mm. blød nysølv.



Endnu et foto af P 917, i nyrevideret stand på Dybbølsbro (Kh) 1972.

Foto.: Ole Petersen.

De to små gelændere er tilføjet, dengang P maskinerne fik trykluft udstyret monteret. De sidder noget højere end det lange gelænder og er ikke monteret på modellen, fra Heljans side. Med hensyn til placering og længde, har

jeg ganske enkelt "målt" på diverse foto af P 917, det er hverken så svært eller så upræcist, som man måske kunne fristes til at tro, i øvrigt findes der heller ikke nogen fabrikstegning der viser den nøjagtige placering og mål.

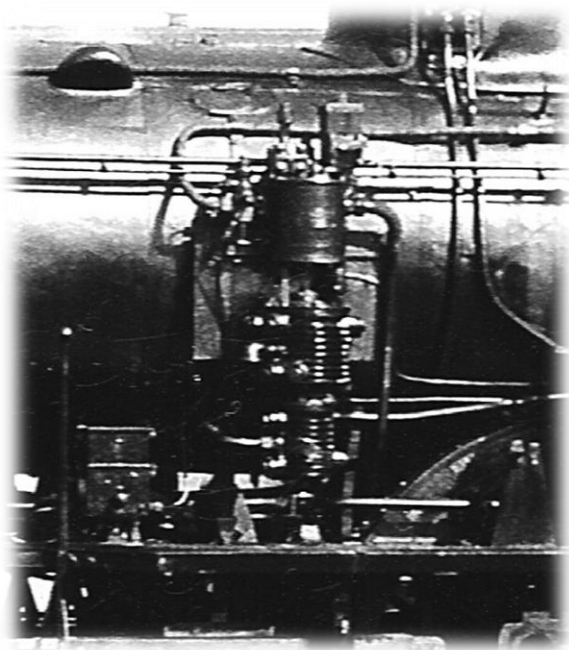


P 917 forsyner i Slagelses maskindepot, 1963.

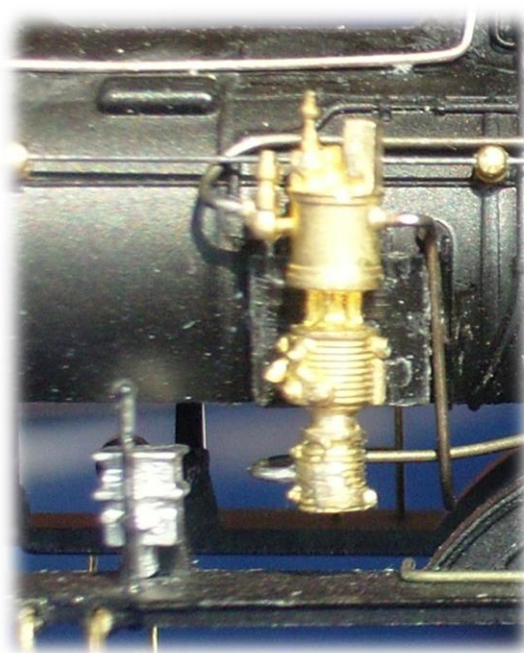
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Alle mand, til pumperne!

Vi befinder os stadig på venstre side af lokomotivet, en meget markant detalje på denne side, er trykluftpumpen. Om den pynter, skal jeg lade være usagt – jeg synes at P maskinen er meget elegant og formfuldendt, i oprindelig udgave. Omvendt har den et fortættet og kraftfuldt udtryk, når al "sildesalaten" er hængt



på. Det er for så vidt ret ligegyldigt, hvad jeg bedst kan lide, for tingene skal under alle omstændigheder på. Den luftpumpe som Heljan satte på P maskinen, har ikke ret meget med forbilledet at gøre, den er meget grov i detaljerne og tydeligvis noget man ikke har interesseret sig ret meget for. Heldigvis er der råd for det, der er flere muligheder for vellignende trykluftpumper. Jeg har anvendt en fra OKTs F maskine byggesæt, den er efter min mening meget korrekt og af fin støbe kvalitet.



Uha – det er ondt, det her – sammenligning af forbillede og model. Det ses tydeligt at gelænderholdere er en hel del for store. Markeringen af kedelbånd er også markant tydeligere på modellen. Smøreapparat og luftpumpe er faktisk rimelige.

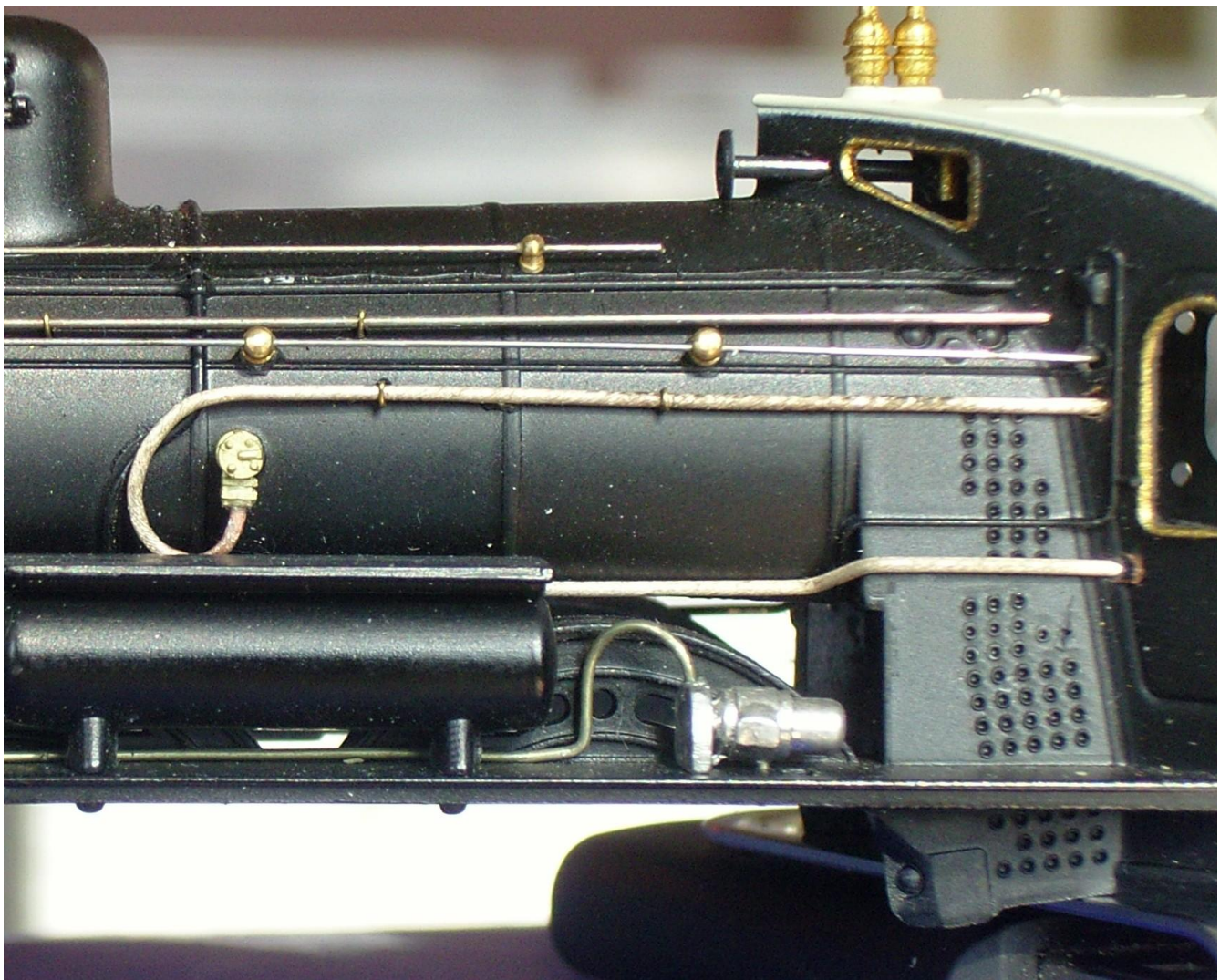
Weinert og Perl laver også et par varianter, som udviser flere afvigelser – men er dog ret vellignende. Jeg ville ikke tøve med at bruge dem, hvis ikke jeg havde jeg dem fra F'ern. Inden pumpen blev monteret, er hullerne til diverse rørforbindelser boret op med et 0,7 mm. bor. Hullerne er markeret på pumpen, så det kan ikke gå helt galt. Pumpen limes til kedlen ved hjælp af støbestokken, rørene trækkes og her er billeder virkelig en stor hjælp, for ikke to maskiner var helt ens. Er man så uheldig at have valgt et forbillede der ikke er godt dokumenteret, med foto, så må man improvisere lidt, vigtigst er det at fange udstyrets generelle udførelse, skulle så bukningerne vise sig ikke at være 100 % rigtige, gør det vel knap så meget.

Det rene vand – med turbo ?

Nye fødevandsventiler blev lavet af et par ventil lignende dimser fra samme kedel armatur sæt, som før, der er blevet fjernet lidt udvækster, så de ligner fødevandsventiler mest muligt – jeg synes i hvert fald at de er meget pænere. I bunden af ventilen er der boret et 0,8 mm. hul til fødevandsrøret, her har jeg ligeledes brugt foto af P 917 som "skabelon" for rørets form. I højre side er fødevandsrøret "bare" en stump 0,8 mm. tråd, der er ført ned bag lufttanken og slutter der, i virkeligheden gik det under kedlen og op på højre side, bag lufttanken, herfra lå det langs kedlen

(nederst) og var ført ind i førerhuset, lige under vinduet. Jeg må indrømme at, på min model ser det grangiveligt ud som om det er røret fra luftpumpen, der går denne vej, meeen den (føromtalte) skarpe iagttagelse, vil straks opdage at røret fra pumpen er tyndere end røret på den anden side, af luftbeholderen. Fødevandsrøret i venstre side er monteret med to holdere, lavet af 0,2 mm. messing tråd, begge ender er stukket igennem et 0,4 mm. hul, lige bag ved røret. Tråden er snoet et par omgange, kortet af og limet med en lille dråbe Cyanolitlim, indvendigt i kedlen. Sørg endelig for at trådstykket såvel som lim, absolut ikke fylder ret meget, der skal ikke meget til, før end overdelen ikke kan komme helt på plads. Alternativt må man file lidt i vægtholdsen.

På venstre fodplade, bag lufttanken, havde P maskinerne turbodynamoen stående, DSB anvendte flere udgaver og typer. De var enten placeret direkte på fodpladen, eller også "hang" den ca. 30 – 40 cm. over fodpladen. På P 917 er den placeret direkte på fodpladen, det betyder at den må have en ny dynamo på også her er indløbsstokken brugbar, som monterings pind. Hullet placeres så dynamoen kommer til at sidde nogenlunde midtvejs mellem bagenden af luftbeholderen og forkant af fyrkassen. I toppen af turbine enden (den brede og tynde del) bores et 0,6 mm. hul, et stykke 0,6 mm. tråd bukkes i form, således at det går fra dynamoen, om bag lufttanken og ind foran forreste hjulskærm, her ender røret, af modeltekniske årsager.



Fødevandsventil og turbodynamo med rørforbindelser.