



Olof Wickström fortsätter sin artikelserie om att bygga modelljärnväg i skala 0, och presenterar här olika alternativ till koppel, lok och vagnar. Bilden ovan är tagen på Luindarallarnas gamla nollskalebana Olunda.

Nollan för nybörjare

Del 2

TEXT OCH FOTO:
OLOF WICKSTRÖM

I första delen av denna artikelserie (MJ-magasinet nummer 37) gick jag igenom hur man bygger en modelljärnväg med svensk förebild i skala 0. Det skiljer sig inte särskilt mycket från att bygga en bana i H0 men man kan behöva leta lite för att hitta tillverkarna.

EN MODELLJÄRNVÄG UTAN tåg blir lätt tråkig. Därför kommer jag i denna del att ge lite tips på fordon som, ibland med lite fantasi, kan passa på en svensk modelljärnväg i nollan.

Det finns ett par småtillverkare och individer som tar fram byggsatser med

svensk förebild, men dessa är inte i fokus denna gång. Nu skall vi prata om serietillverkade modeller som antingen finns att köpa nu eller som går att få tag på begagnade – modeller som med enklare konvertering kan passa in på en svensk bana; konverteringar som kan göras med kniv, pensel och grundläggande kunskaper i plastmodellbygge.

Koppel

Innan vi går in på fordonen skall vi först bestämma hur de skall sättas samman till modelltåg; det är dags att diskutera koppel i nollan.

Här råder det tyvärr viss splittring då olika koppel tillfredsställer olika krav. De vanligaste kopplarna i Sverige är skalakoppel, Göteborgskoppel och Lenz-koppel.

Skalkopplarna är vanliga skruvkoppel fast i liten skala: två länkar med en skruv mellan, och vrider man på skruven så spänns kopplarna. I Storbritannien kallas motsvarande koppel *three link*. Fördelen med skalakoppel är det korrekta modellutförandet. Det finns inget på buffetbalken som inte ser ut som på förebilden.

Nästan alla fordon man kan köpa är antingen utrustade med skalkoppel från början eller så är det enkelt att montera. Det går också oftast att utrusta ett fordon med annat koppel med skalkoppel, åtminstone kroken, så de används ofta för att koppla samman fordon med i övrigt olika koppelstandard.

Nackdelen med skalkoppel är att de är lite pilliga. Det tar en stund att koppla ihop och isär, även om en bra pincett hjälper; de är alltså mindre lämpliga för intensiv växling.

Koppel i skala 0: från vänster Lenz, Göteborgskoppel och skalakoppel. Observera att Göteborgskopplet går utmärkt att kombinera med skalakoppel. Nedan är Lenz koppel i närbild – funktion framför utseende. Om de åatminstone hade använt genomskinlig plast istället för svart, då hade det syntts mindre. Foto Lenz.



Nedan: Norsk Modelljernbanes fantastiskt fina modell av NSB Di3. Foto NMJ.



Göteborgskoppel är svensk modelljärnvägshistoria och egentligen värda en egen artikel. I yttersta korthet är det ett koppel som togs fram av Göteborgs modelljärnvägssällskap (GMJS). Kopplet blev populärt och används bland annat av flera 0-skaleklubbar i Danmark. Konstruktionen blev sedan inspiration till det bland H0-byggare vanliga trådbygelkopplet (TB).

Göteborgskopplet har senare moderniserats efter inspiration från TB-kopplet. Utseende och mått är beskrivna i GSMJ standard C 04.01 som finns att ladda hem från GMJS hemsida (www.gmjs.se). För- och nackdelar är desamma som med TB-koppel i H0, ett smäckert utseende som inte stör och möjlighet att ha med alla detaljer på buffertplankorna men man måste själv göra och montera kopplet.

Det tredje kopplet kommer från Lenz. Sedan 2006 har firma Lenz Elektronik utvecklats till en storserietillverkare av modeller i nollan. Till dessa modeller har man tagit fram ett koppel som blivit något av en standard i Tyskland, där de flesta modeller går att få med detta koppel.

Kopplet prioriterar funktion framför utseende, och eftersom lokkopplarna går att fjärrstyra via DCC kan man rangera utan att vara beroende av avkopplingsramper eller pincetter. De har också en kortkopplingsfunktion som håller samman fordonen i tåget utan de ryck man ofta ser vid körning med Göteborgs- och skalakoppel.

För mig är utseendet den stora nackdelen med Lenz koppel. Det är en stor svart tingest som sitter under buffertbalken och det finns inte någon plats för bromsledningar.

Lok

De enda färdiglok som gått på svenska spår är stora linjelok. Heljan gjorde 2007 en nu utsäld modell i av danska littera MY. NMJ säljer en modell av norska Di3. Båda dessa lok rullade på egna hjul från tillverkaren i Trollhättan till respektive land, och en del har kommit tillbaka till Sverige de senaste tjugo åren som littera TMY och Di3.

Nästa svenska linjelok är ångloket BR55, som Lenz har som kommande nyhet. Tyska statsjärnvägarnas BR55 var ursprungligen kungliga preussiska statsbanornas (KPeV) littera G8. Det var ett mycket lyckat lok som byggdes i tusentals exemplar och som spreds över Europa. För att pressa lokpriserna köpte SJ tjugo lok som gavs littera Ga och levererades 1918. Efter några år byggde SJ om



En omålad prototyp till Heljans MY visades på Bankalaset 2006. När modellen kom i handeln året efter var den mycket bättre målad och detaljerad.

Tre lok som passar utmärkt på en liten anläggning, från vänster: Lenz V20, Minervas Manning Wardle och Brawas Breuer. Alternativa fakta talar för att de skulle ha använts på svenska järnvägar.



dem med bland annat samma panna som i B-loken, men innan dess var SJ-lok gangska lika BR55.

Det som behöver göras är att måla underredet svart, flytta omkastarspaken till vänster sida och sätta på svenska, ovala nummerskyltar (om dina vänner inte vet vad en omkastarspak är kan du låta den sitta kvar för ingen kommer att märka att den är på fel sida). Detta är en konvertering som gjorts av Märklin, Piko och antagligen fler i H0, så det finns en hel del artiklar att använda som stöd.

Om vi skall ha lite mindre lok så får vi gå på mer exotiska förebilder och motiveringen att "det skulle kunna ha hänt och därför är det så på min bana".

Britiska Minerva har en modell av Manning Wardle industriånglok typ K. Två av dessa lok kom 1870 till Sverige och användes på olika järnvägar från Stockholm till Skåne. I ett kommande nummer återkommer jag med en test av denna modell.

Nora Bergslags Järnväg (NBj) köpte sina smådieslar från DWK, men något annat svenskt företag eller järnväg skulle mycket väl kunna ha köpt den tyska

konkurrent som står som förebild för Lenz V20. Modellen testades i MJ-magasinet nummer 24, och är ett pålitligt och lagom stort lok för privatbanor från sent 1930-tal till tidigt 1970-tal.

Lite större är Dapols modell av brittiska BR08. SJ köpte 1949 två treaxliga dieselvaxellok som fick littera V1, och som efter tjänst hos SJ gick vidare till olika industrier. V1 är inte en BR08 utan ett äldre syskon med samma ursprung som BR08.

Om man börjar titta på detaljer är det rätt mycket som skiljer men det är nog inte många som idag har en klar minnesbild av V1. Efter en ommålning och ommärkning kan Dapols modell därför passera som en V1.

Betydligt mindre är Brawas Breuerlokomotor. Loket är ungefär lika långt som det är brett, så det passar utmärkt på en liten anläggning. Modellen går bra och Brawa har lyckats få in både ljuddeko-der och kondensator som ger ström på strömlösa avsnitt. Loktypen var vanlig i Danmark men tyvärr inte i Sverige. Ett modernare exemplar med sluten hytt fanns dock som industrilok i Munksund, så varför skulle inte ett Brawalok ha kunnat hitta till en svensk modelljärnväg?

Person- och motorvagnar

Kapitlet om person- och motorvagnar blir tyvärr kort. De svenska järnvägarna utvecklade en egen stil och mycket lite materiel köptes från utlandet. Det köptes några tyska motorvagnar och treaxliga personvagnar, men tyvärr har jag inte sett några modeller av dessa.

Godsvagnar

Någon skrev att modelljärnväg i nollan påminner om hur det var att syssla med svensk modelljärnväg på 1970-talet. Så låt oss gå tillbaka till 1976 och det årets första nummer av Allt om Hobby. Där startade signaturen LOK den banbrytande serien "Svenskare modelljärnväg" med en artikel om öppna tyska vagnar littera O10. Dessa köptes in av ett tiotal svenska privatbanor där de fick littera Is eller I3.

Nuerna avsmnade 0-Scale Models tog fram en fin modell av O10 som såldes både färdig och som byggsats. Dessa är eftersökta men går att få tag på begagnade. Det enda som behövs för att få en svensk vagn är ommålning och ny märkning.



Exempel på tyska vagnar som går fint att försvenska. Övan är Lenz Glr Dresden som Bergslagsbanans littera Gr. Övan till höger ser vi Halmstad-Nässjö Järnvägs littera Iss. Modifieringarna Olof gjort på Lenz Om12 är ny färg och dekaler samt byte till Göteborgskoppel och detaljering av buffertbalkarna. Till höger är två godsfinkor från HNJ, konverterade från tyska G10, i det här fallet från Polas modell men det är mindre jobb att utgå från Lenz modell av G10 istället. Nedan är två vagnar från avsmnade 0-scale Models: Göteborg-Borås Järnvägs littera Is och SJ Q12. Båda går att hitta begagnade.



I efterföljande nummer av AoH kom LOK tillbaka med den tyska godsfinkan G10. Även denna köptes in av flera svenska enskilda järnvägar och den finns i modell från Lenz. Tidigare gjorde Pola en modell, som ibland dyker upp på begagnatmarknaden. Lenz modell är dock mycket bättre. Tyvärr har både Lenz och Pola gjort modellen med de diagonala förstärkningsbalkar som de tyska vagnarna fick på 1940-talet. Dessa fanns aldrig på de svenska vagnarna varför lite plastslöjd krävs för att ta bort balkarna och rista in brädmönster innan ommålning i SJ-brunt får avsluta en konvertering.

LOK:s artikelserie rekommenderas, eftersom den har många goda förslag på konverteringar att göra i skala 0. Ett exempel är Lenz modell av Glr 22 Dresden. GDG-banorna köpte 1939 100 av dessa moderna G-vagnar, och de gjorde sedan tjänst i Sverige till långt in på 1970-talet. Även här behövs inte mer än ommålning och märkning för att få en svensk vagn.

Låt oss avsluta listan på Lenz modeller av tyska standardvagnar som funnits hos svenska järnvägar med numera utsålda

Om12 Breslau, som här fick littera I4 och Is och efter förstatligandet littera Isu.

Jag är inte så kunnig på tankvagnar, men det verkar som att man i Sverige köpt in många vagnar från Tyskland. Brawa, Kiss, Lenz och 0-scale Models har eller har haft tankvagnar i sortimentet. De blir passabla svenska vagnar med ommålning och kanske flytt av skyltarna samt märkning. Leta bilder på svenska tankvagnar tills du hittar någon som passar.

Bland rullande materiel finns inte lika mycket färdigt som i de andra skalorna, men med denna, långt ifrån fullständiga, uppräknig hoppas jag ha visat att det går att få ihop svenskliknande godståg utan att bygga allting själv.

Så varför inte pröva nollan du också; omväxling förnöjer. ❀

Avslutningsvis

I denna och föregående artikel har jag velat visa att det inte är svårare att bygga en svensk modelljärnväg i nollan än i H0. Man kan använda samma tekniker och material även om man kanske får anlita andra leverantörer.

Länkar och referenser

Brawa: www.brawa.de
 Dapol: www.dapol.co.uk
 Kiss Modellbahnen: www.kiss-modellbahnen.de
 Lenz: www.lenz-elektronik.de
 Minerva Model Railways:
www.minervamodelrailways.co.uk
 NMJ: www.nmj.no
 Schnellenkamp: spur-0-kaufhaus.de
 Tyska vagnar som kom till Sverige: www.svenskmjwki.se/Tyska_privatbanevagnar