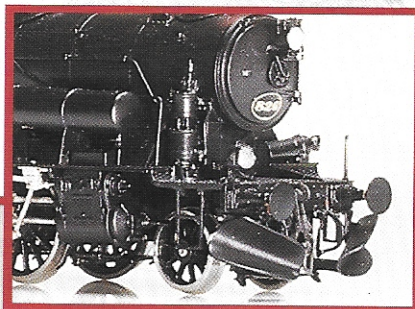
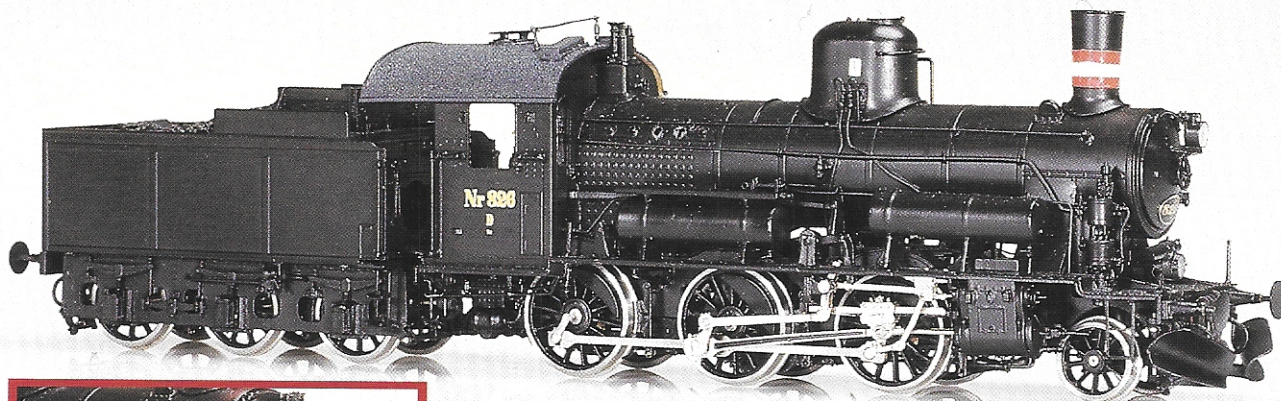


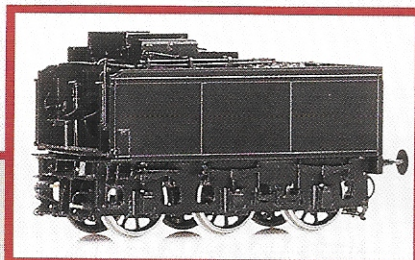
BRIMALM ENGINEERING PRÆSENTERER

DSB'S Damplokomotiv litra D IV

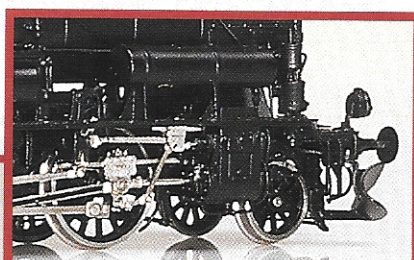
Det ideelle lokomotiv på modeljernbanen



Kvalitet!



NEM-kobling kan monteres



Affjedrede hjulaksler (også tenderaksler)

Godstogslokomotivet Litra D IV var resultatet af en gennemgribende ombygning, foretaget i årene 1925 til 1941, af ældre Litra D I og Litra D II maskiner bygget i perioden 1902-1912.

Selvom Litra D var konstrueret som en godstogsmaskine har den på grund af sin alsidighed været brugt som trækraft for persontog på Danmarks sidebaner og efter 2. verdenskrig endda også på hovedstrækninger.

D-maskinen med kælenavnet »Dagmar«, der var i drift indtil 1966, er nok et af de populæreste danske damplokomotiver.

Tekniske data for Litra D IV

Drivhjulsdiameter:	1404 mm
Cylindre:	460 x 610 mm
Kedeltryk:	12kg/cm ²
Ristareal:	2,1 m ²
Tjenestevægt inkl. tender:	75,2 t
Adhæsionsvægt:	38,8 t
Længde over puffer:	1556 mm
Max. hastighed:	60/70 km/t

Modellen af Litra D er på grund af sin lille størrelse det ideelle lokomotiv på modeljernbanen.

Det er anvendbart til alle togtyper og dets hastighed er passende for de relativt korte kørestrækninger, der er på næsten alle anlæg.

Vor model er som sædvanligt bygget helt i messing og rustfrit stål og har som forbillede lokomotiverne som de så ud i 1950-erne. Modellen leveres med følgende 4 numre, 818 og 826 er begge sjællandske maskiner mens 840 og 850 er jyske lokomotiver. De to sidstnævnte blev på et senere tidspunkt overført til Sjælland. Nr 818 og 826 bygges i 35 og nr 845 og 850 i 65 eksemplarer, i alt er oplaget 200 eksemplarer.

Modellen er monteret med en schweizisk Maxon-motor med svinghjul i tenderen, der gennem et kardanled overfører kraften til den midterste drivaksel via en kuglelejet præcisionsgearboks, der ligesom forbilledet så overfører kraften gennem kobbelstængerne til de andre drivhjul.

Data for modellen:

Eksakt skala 1:87
2-skinne jævnstrøm med strømaftagning på 10 hjul
Detaljeret Heusinger styring
Fuldt indrettet førerhus
Røgkammer med indretning, der kan åbnes
Glasvinduer i førerhuset
Kuglelejet kraftoverføring med realistiske langsom køreegenskaber
Samtlige hjulaksler er affjedrede
Hjulbandager i rustfrit stål med RP 25 profil
Mindste kurveradie 420 mm
Fjedrende puffer og koblinger
Kan monteres med digitaldekoder
Leveres i eksklusiv trætui
5 års teknisk garanti
Originale reservedele lagerføres

Riktiga lokomotiv i modell



Bestilling

☐ Jeg bestiller hermed messingmodellen af Damplokomotivet Litra D til en pris af DKK 7.495 inkl. moms.

Modellen leveres efter betaling af faktura.

Du er velkommen til at kontakte os, hvis du har spørgsmål.

Navn _____

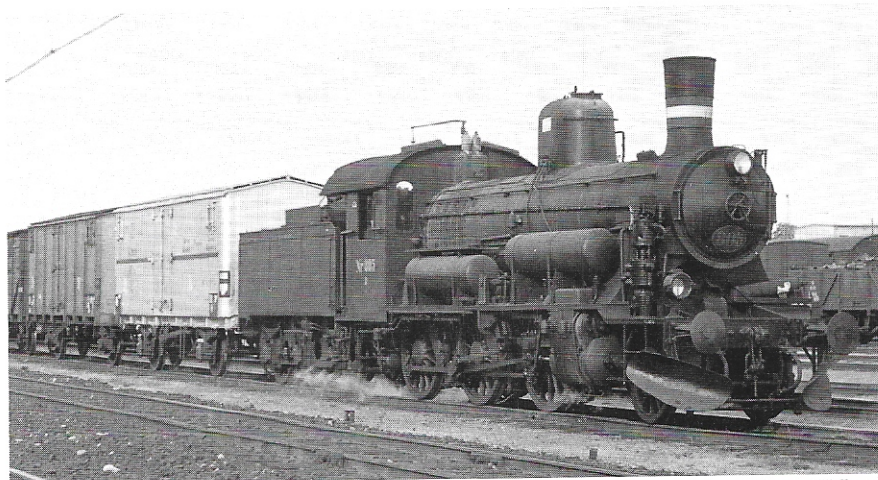
Adresse _____

Postnummer og by _____

Telefonnr./fax _____

Send til: Brimalm Engineering, Box 15, 592 21 Vadstena, Sverige
eller til din forhandler

Tel 0143-10 200 • Fax 0143-12 120 • Epost: order@brimalm.com
www.brimalm.com



D 805 på Nørrebro godstation 1962. Arkiv Hellesten

DSBs Damplokomotiv Litra D, en kort historisk oversigt

Litra D blev anskaffet lige i begyndelsen af sidste århundrede som afløser for de talrige G-maskiner, der efterhånden ikke kunne leve op til kravet om stadig større og hurtigere godstog.

Derfor lod den daværende maskinchef maskinchef Otto Busse et nyt og kraftigt godstogslokomotiv af »Mogul typen« konstruere.

Den første serie D-maskiner med numrene 801-841 blev leveret i årene 1902-1908 af henholdsvis Henschel og Hartmann i Tyskland samt af Nydquist og Holm i Sverige.

Den næste serie af disse lokomotiver adskilte sig hovesagelig fra de tidligere leverede ved at være forsynet med overheder. Disse D-maskiner blev leveret i årene 1909-1922 med numrene 842-851 samt 865-900 (internt hos DSB benævnt DII) fra en række fabrikker: Schwartzkopff i Tyskland, Tubize i Belgien, Baldwin i USA samt Frichs i Århus.

Samtidig med disse D-maskiner bestilte Otto Busse yderligere 13 fra Schwartzkopff uden overheder, men med større kedler og risteareal. Disse der havde numrene 852-864 blev så benævnt DIII. Efter nogle års forløb forsynede man

disse lokomotiver med overheder, men ingen af disse 13 maskiner blev underkastet den store ombygning. Det var da også de første, der blev udrangeret, den sidste i 1959.

Dvs. at der i perioden 1902-1922 blev bygget i alt 100 lokomotiver af litra D, hvoraf de sidste først blev udrangeret i 1968/1969.

Da den første serie D-maskiner med numrene 801-841 (internt hos DSB benævnt DI) havde været i drift i omkring 25 år var tiden inde til forskellige ændringer og forbedringer. Dette resulterede i, at man i årene 1925-1941 foretog en gennemgribende ombygning af DI-maskinerne samt en del af DII-maskinerne. Denne ombygning indebar, at de oprindelige rammer blev forlænget bagud med 550 mm. Næsten alle lokomotiverne fik nye cylindre og nye og større kedler. Samtidig fik lokomotiverne nye og større førerhuse, der gav lokomotivpersonalet bedre arbejdsforhold. Desuden foretoges en del ændringer, som det vil føre for vidt at komme ind på her. Men ombygningen af de lokomotiver, der havde fået nye cylindre og kedler var så omfattende, at disse fremover internt blev benævnt DIV. De øvrige D-maskiner, der ikke havde fået nye cylindre og kedler blev fremover benævnt DII

ombygget. Foruden de her nævnte ændringer og ombygninger gennemgik D-maskinerne i årenes løb adskillige forandringer såsom montering af trykluftbremse, ændring af olielamper til gas eller el for at nævne nogle få.

Ombygningen til DIV-maskiner, der var ledet af maskiningeniør V. Voldmester, var en succes. Den nye højreliggende kedel gav lokomotivet en betydelig roligere gang i sporet, således at man kunne hæve den oprindelige maksimalhastighed på 60 km/t til 70 km/t om søndagen! Denne pudsige bestemmelse skyldtes, at disse lokomotiver i mellemkrigsårene blev benyttet til de såkaldte »billige Søndagstog« – datidens udflugtstog. Senere ændredes denne bestemmelse således, at de 70 km/t også gjaldt hverdage. Selvom litra D var konstrueret som en godstogsmaskine, har den været brugt til meget andet end godstog. Som trækraft for langsomme person- og blandet tog på landets sidebaner. Det var egentlig først efter 2. verdenskrig, at man kunne se D-maskiner på landets hovedstrækninger med persontog. Ligeledes har litra D i perioder været nedbrudsreserve for de diesel-elektriske motorvogne litra MO.

D-maskinen med kælenavnet Dagmar, er nok et af de populæreste danske lokomotiver. Det har med sine 100 enheder været at finde over det ganske land, hvor det har fungeret som trækraft for næsten alle typer tog. Litra D var at finde, da ekspresstogslokomotivet litra P var det allernyeste DSB kunne fremvise og litra D var der også da litra MY kom for at fortrænge damplokomotivet.

I dag er der 5 af disse lokomotiver bevaret. 802 og 871 tilhører Danmarks Jernbanemuseum, 825 og 826 tilhører Dansk Jernbane-Klub – henholdsvis Limfjordsbanen og D-maskinegruppen, og endelig 857 der tilhører Kolding Lokomotivklub.

Med Brimalms model af litra DIV er et længe næret ønske hos danske mj-folk nu inden for rækkevidde, da det er et lokomotiv der passer lige godt i epoke II som i epoke III. Og da det yderligere har kørt med næsten alle typer tog på Danmarks sidebaner bør det også passe på næsten alle modeljernbaneanlæg uanset størrelsen.

Kildemateriale:
DSB's driftsmateriel fortegnelser samt tillæg.
Damplokomotivet og dets betjening I og II af Wilhelm Voldmester, DSB 1948.
Danmarks Damplokomotiver af William Bay, Herluf Andersens Forlag.
Litra D af Steffen Dressler; Forlaget Lokomotivet 1988.

Riktiga lokomotiv i modell



Modellbild Brimalm Engineering

