

BETAGENDE S

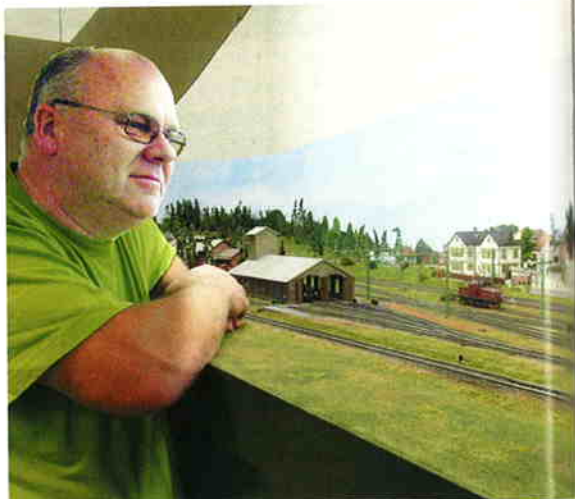
Blandt kendere går Malmö Modell Järnvägs Klub for at være noget af det ypperste. Vi besøgte klubben, inden anlægget skal rives ned.

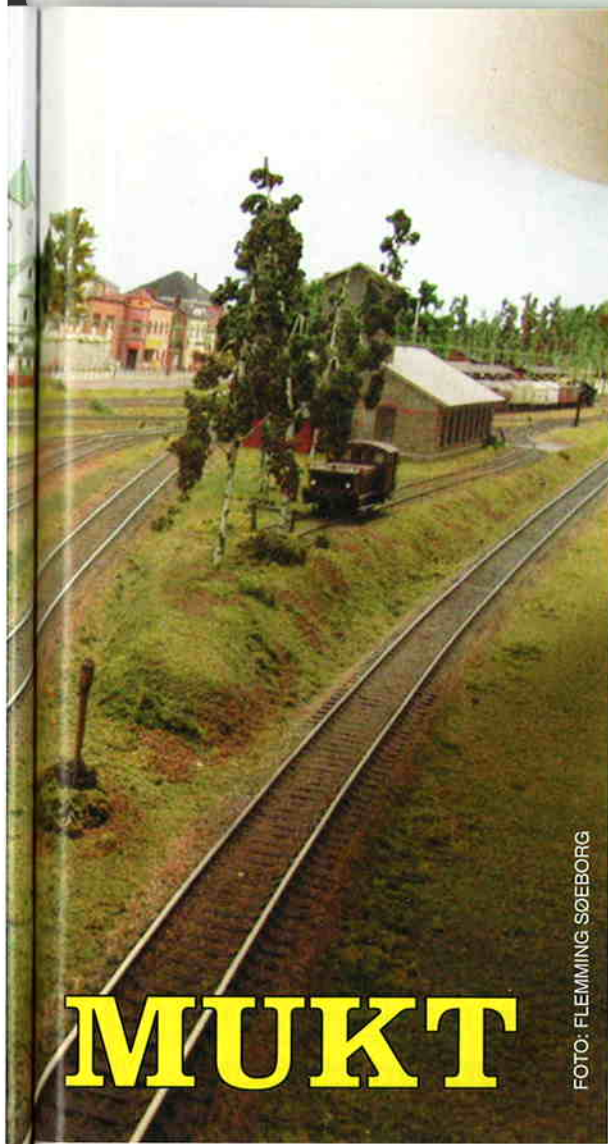


PÅ KLUBBESØG

Af Flemming Søeborg

Overvældende er nok det ord, der passer bedst, når man står i det lille lokale, der rummer MMJKs modelbane. Ikke fordi det er stort, rummet - eller de to rum - er så små, at man vanskeligt kan komme rundt. Men overvældende, fordi banean-





MUKT

FOTO: FLEMMING SØEBORG

at skulle nedlægge hele banen og finde os et nyt sted at være, beretter han. - Vi har været her i 25 år, og man kan vel sige, at anlægget er færdigt. Naturligvis er det vemodigt, men det er også rart at kunne se en ny begyndelse - og så er der jo sket meget på 25 år. Digitalisering, f.eks. - derfor skal det nye anlæg også være digitalt. Det rum, vi har kig på, er også meget større og mere praktisk indrettet, så vi får flere muligheder - blandt andet har vi savnet et rum til at hygge os i, når vi *fikar* (drikker kaffe). Her har vi ikke engang plads til en stol - vi må stå op, når vi holder pause.

Men nu er det modelbanen, det drejer sig om. Jeg går rundt langs anlægspladerne og stirrer som besat. - Det er et sandt eldorado, hvor er det betagende smukt, udbryder jeg. At anlægget forestiller et sted i Sverige for mange år siden, er jeg ikke i tvivl om - der er masser af skovpartier med de smukke, sølvvrøde stammer af skovfyr, bilerne kører i venstre side, alt materiellet er så typisk svensk med slikkepinde, der er *Matsal* og *Tidningar*, *Pressbyrå*n og *Låkerol*, og så er der jernbaner - masser af jernbaner, sporvidder af alle slags, men først og fremmest er der landskabet. Landskabet, som det var der før jernbanen og civilisationen, og som vil være der længe efter, at det sidste tog en gang er kørt.

- I princippet har vi en ret stor privatbane MMJ, som går fra Malmhamn ved Wilsaleda til Limö. Den er ikke elektrificeret, men togene køres af damp- eller dieselmaskiner. I Malmhamn, som er en kombination af navnene Malmö og Limhamn, er der en stor havn, færgeleje, diverse industrier, remiseanlæg og en

lægget formeligt tager pusten fra én - så flot er det. Og så er det bygget i øjenhøjde - så man straks bliver indfanget af den særlige stemning, der hviler over det. Men jeg lader klubmedlemmet Bengt Nylén tage ordet.

- Vi står netop over for

FOTO: FLEMMING SØEBORG
Anders Henriksson (tv) ved banen - lige foran rangerlokomotivet (th) kan man skimte hans dobbeltgænger - figuren Henrik Andersson





FOTO: FLEMMING SØEBORG

Indkørslen til Wilsaleda med normal- og smalspor. Bemærk omladningshallen i midten.

større købstad.

Stationsbygningen stammer fra Ystad, men ellers er de fleste bygninger frit opfundne. Banen har tilslutning til SJ i byen Limö, hvor SJs hovedstrækning løber igennem - den er dobbeltsporet og elektrificeret. Denne strækning er i virkeligheden blot en sammenlagt oval med et par store opstillingsbanegårde skjult under andre dele af anlægget, for vi vil gerne køre automatisk en gang imellem - det er rart, når noget rører på sig. Selvfølgelig kan vi rangere mellem de to

baner, når der er behov for det. Og når vi 'holder fri', kører vi også med TGV-tog på anlægget - mere frelste er vi ikke! Vi har prøvet at køre efter køreplan, men det er svært, så for det meste kører vi efter egen lyst.

ET KONGLOMERAT AF SVERIGE

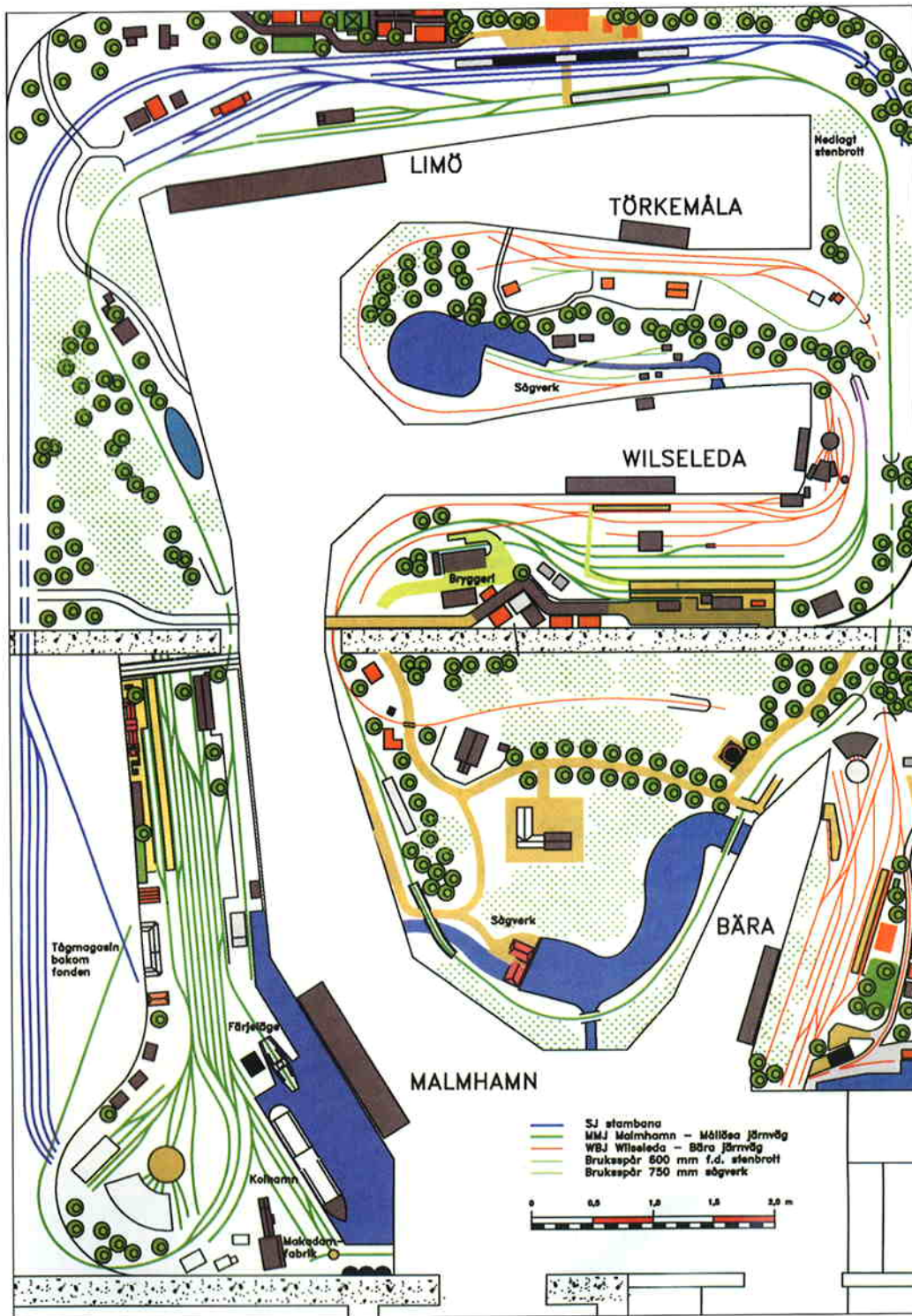
- Det ser jo ægte svensk ud for mig - men er der tale om reelle, svenske forbilleder?

- Nej, ikke helt. Der er enkelte, nøjagtige huse fra svenske byer og steder, men ellers er der tale om tillempede modeller,



FOTO: FLEMMING SØEBORG

Tæt trafik på Limö banegård bl.a. med en hvidmalet, dansk godsvogn.



hvad enten det er industrimodeller eller selvbyggede huse. Det samme med sporplanerne - det er ikke modeller af eksiste-

rende stationer, men der er træk fra alle mulige steder. Privatbanen ender i Wilseleda, hvor der er tilslutning til 891-

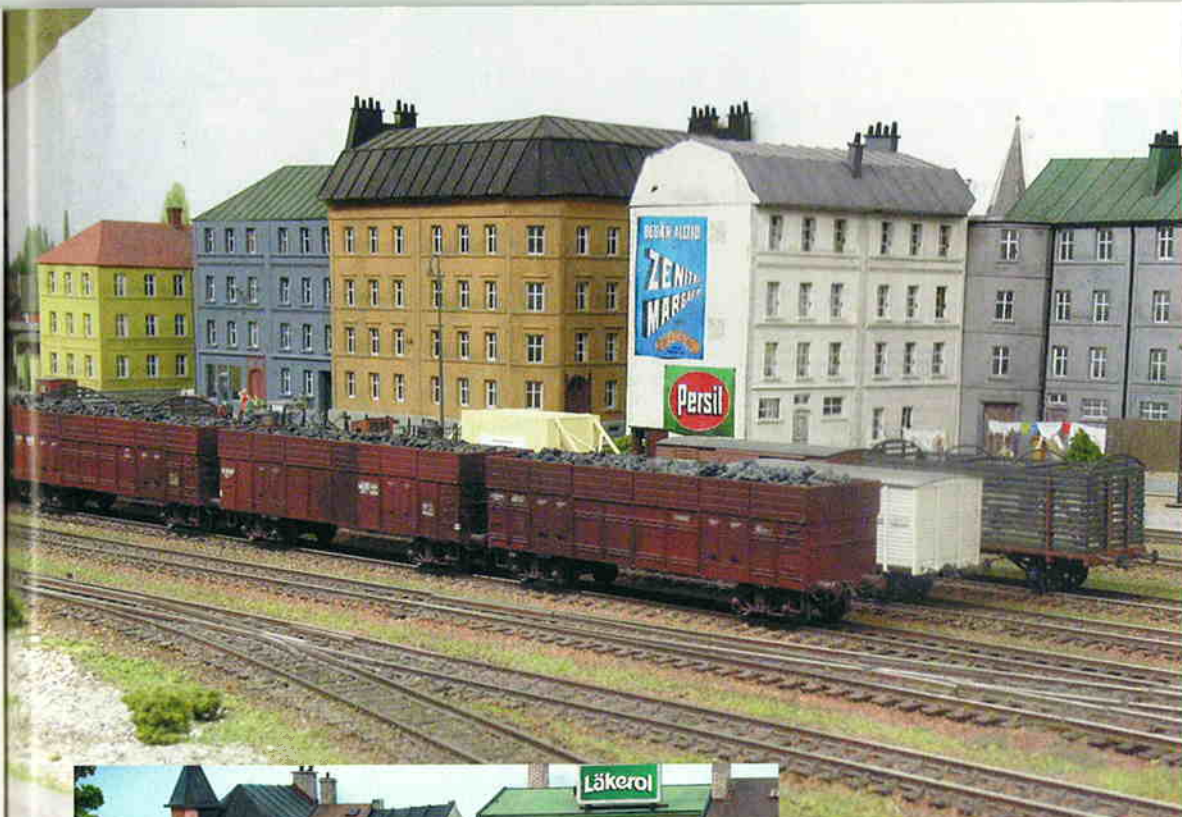


FOTO: FLEMING SØEBORG



Malmhamn har storbyens typiske husrækker med baggårde og gavltreklamer . samt stort spors anlæg. I Limö (tv) er forholdene til gengæld ganske anderledes provinsielle, men hyggelige.

rundbane, der på sin vej får selskab af endnu smallere baner. Ved savværket ligger en kort 750-mm bane til interne transporter, ved en anden station ligger en delvist forladt 600-mm stenbrudsbane, hvor svellerne ligger efterladt i jorden. Her kan man bl.a. se

mm banen, der fører videre til Törkemåla og Bära havn. Det giver nogle interessante sporforløb, hvor den smalsporede bane skærer normalsporet. Vi har bygget sporskifterne selv, og skinnematerialet er Shinohara og Peco. Det er code 70 og 100 til normalsporene, code 55 til den smalsporede bane, der er lavet i spor H0m3 (10,5 mm sporvidde). Naturligvis er der godsmagasiner, hvor varerne skal læses om mellem de to baner, men der er også vogntransportører til normalsporsvognene. Den smalsporede bane er egentlig en

H0-udgaven af den smalle personvogn, som Lunderallarna havde med på udstillingen i Valby-Hallen, fortæller Ola Ahlström, der er kommet til i mellemtiden. Han sender derefter det første, smalsporede tog - en Tp-maskine - af sted på strækningen. - Det er en Brimalm-maskine, men jeg var nødt til at bygge den om, førend den kunne køre ordentligt, fortæller han. Nu bevæger den sig langsomt gennem det skønne landskab - ikke uden en tydelig motorstøj, men det gjorde forbilledet sikkert også.

FOTO: FLEMMING SØEBORG



*Som den vandrende oplever Limö
banegård fra skovkanten -
et fascinerende jernbanemiljø*

DETALJER OG DRILLERI

Ustandselig bliver jeg distraheret af detaljer og inspirerende scenerier. Ved et rangerlokomotiv står en pudsigt udseende Preiser-figur. - Det er Henrik Andersson, berømt (eller berygtet?) lokomotivfører. Han er medlem i klubben, og det er ham, der kommer der, siger Bengt Nylén. Henrik Andersson - eller Anders Henriksson, som han i virkeligheden hedder - stiller sig op til sammenligning, og signalementet stemmer - men hvad har han at gøre på modelbanen? Jo, forklarer Bengt Nylén, et andet af medlemmerne har for vane at lave vittige indfald. Nogle gange står figuren af Henrik Andersson ude på banelegemet, andre gange bag et hus eller inde i skoven. Han er blevet en slags maskot for banen. Engang forsvandt han i lang tid - det viste sig, at han var havnet i en anden klub. En anden gang fandt vi ham i en lukket godsvogn -

men nu betragter han altså toggangen. Drillerierne og de spidse bemærkninger flyver igennem lokalet - stemningen er fin her i klubben.

På opstillingssporene får jeg øje på et par specielle, spraglede godsvogne imellem alle de SJ-brune. Det er dels en rød dynamitvogn, dels en grøn, kort, fireakslet godsvogn med gylden påskrift. Lasten er blyknipler - derfor de fire aksler til den korte vogn. Et fiffigt påfund. Det samme kan man sige om den lille detalje, der er i

FOTO: FLEMMING SØEBORG



*Den nedlagte stenbrudsbane krydsede en
anden smalsporsbane, før sporet førte ned i
den underjordiske grube.*



FOTO: FLEMMING SØEBORG

FOTO: FLEMMING SØEBORG

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Skinnebusen er ankommet til Törkemåla station, men et andet tog afventes.

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Törkemåla station har hele to sporvidder, begge smalsporede.

FOTO: FLEMMING SØEBORG



forgrunden ved vandkraftværket. Her står nemlig en stor runesten i en indhegning, og neden for - på anlægskanten - er en oversættelse af indskriften.

I et dalstrøg kigger jeg nærmere på et vandkraftværk - Tjärnåby, står der på facaden. - Jo, siger Bengt Nylén, bygningen fik navnet efter en vis hændelse i Ukraine i 1986. På stedet griber vi stemningen og døber vandløbet nedenfor Barsebäcken, mens den over for liggende havn får navnet Oskarshamn. Oven for dalen sidder den lokale van Gogh og maler efter levende model, et såkaldt aktstudie. Og henne ved den røde *stuga* er pigen på vej ud med spanden til udedasset - og sådan finder jeg gradvist flere og flere, perfekt iscenesatte motiver.

Ved en skovstrækning står et langt bølgebliksskur. Det er et strategisk depot - under den kolde krig havde SJ konserveret en mængde damplokomotiver, der kunne / skulle indsættes, hvis landet blev invaderet og elforsyningen blev afbrudt. I dette depot holdt der dog ikke damplokomotiver, men et antiluftskytstog, af hvilke der fandtes 55 i hele landet. - Alt er håndbygget, siger Ola Ahlström, mens han med håndkraft træk-

Et par typiske spinkle SJ-rangertraktorer holder hvil.

- Landets bedste web-shop - www.modeltog.nu

FOTO: FLEMMING SØEBORG



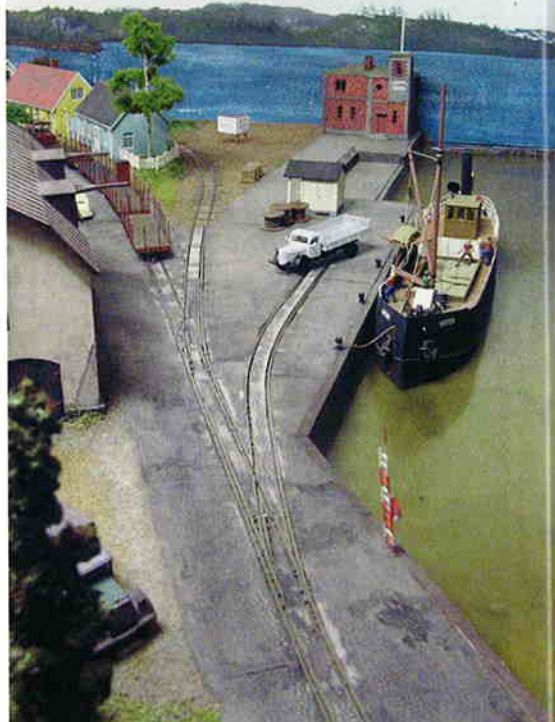
Færgen klar til afgang

ker toget ud af remisen. Vognbunden er dækket af skinneprofiler for at give vægt. Sporet er uden forbindelse med banelinjen, for sporskifterne var normalt altid demonterede, men de kunne indbygges i løbet af kort tid. Et andet sted er en længere kolonne militærkøretøjer på øvelse, ser det ud til, og her og der ses ældre Volvo-lastbiler på vejene - modeller, som møjsommeligt er skabt af resinbyggesæt, for genuine, svenske industrimodeller er der ikke mange af. I øvrigt udspiller scenen på anlægget sig i perioden 1950-55.

SUBTILE TRICKS OG KNEB

Klubben ejer de faste anlæg, dvs. spor, bygninger og landskab, mens de 12 medlemmer ejer materiellet - som alt sammen er i særklasse.

Bära havn med lodsbygningen fra Landskrona.



Messingmodeller af damp-lokomotiver, håndbyggede godsvogne, superdetaljerede industrimodeller, ja, det er som at være på banen in natura. Med til at give den overbevisende effekt er koblingerne på materiellet, der er en videreudvikling af den navnkundige Göteborg-kobling, lavet



Den markante lagerbygning på havnen i Bära - fri fantasi med indlysende rigtig.

FOTO: FLEMMING SØEBORG

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Polarstjernen ligger ved kaj i Malmhamn, hvor der er omfattende industrialanlæg, siloer og havnekraner.

monteret køretrådsmaster og køres med Du- og andre ellokomotiver. Men der er ingen køretråd. Det opdager man først ved andet blik - og det savnes ikke. Bygningerne rundt om på anlægget giver et helt umiskendeligt indtryk af et Sverige - for-

af 0,25 mm tråd. De kaldes TB-koblinger. Koblingerne er i praksis usynlige og giver alligevel næsten puffer-til-pufferkobling. - Det er vigtigt, at man anvender præcis 0,25 mm. Den tyndere tråd er for tynd og bøjer let, den tykkere bliver for klodset at se på. En yderligere fordel ved denne koblingstype er, at vognene kan koble i kurver - det kan ingen af industri-koblingerne.

SJ-strækningen er som nævnt elektrificeret - dvs. det ser sådan ud, for der er

skellene i arkitektur mellem vore to lande er tydelige: Masser af træhuse, etageejendomme med plåttak (kulørte bliktage) og kulørte facader, flot forsirede telefonbokse for at nævne de mest iøjnefaldende.

KENDTE OG UKENDTE STEDER

Ved smalsporsbanens endestation Bära holder nogle flotte trævogne. - De stammer fra Roslagsbanen, fortæller Ola Ahlström, det er en ven, der har lavet dem i ætset metal til mig. Vi mangler dog stadig

motorvognen til dem. Ved siden af er henstillet en række typiske rälsbussar - disse køretøjer, der også reddede mange, danske privatbaner i nogle tiår. Bag stationen fører sporet i en kurve gennem den lille bys gader - en scene

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Færgerangering på Ølands-færgen. Bemærk den fine telefonboks ved galgen - de kan stadig findes enkelte steder i Sverige.

FOTO: FLEMMING SØEBORG

Her er den ensomme vandrer nået til den store bro, der fører banen over elven ved vandkraftværket Tjärnåby - snart vil det buldre over hovedet på ham, når toget passerer stål-buebroen.



fra en anden, svensk by (hvor banen dog er normalsporet). Sporet fører ned til havnen, hvor molen prydes af en model af en stadig eksisterende bygning, som mange danskere kender - lodsstationen i Landskrona havn. Vandet i havnen er meget realistisk, selvom der blot er tale

om brun-grønlig, malet overflade - rigtig dovent havnevand. Den store lagerbygning, der knejser over for havnen, er dog 'fri fantasi', men den er ramt lige på kornet. I den anden havn ligger en lille, firsporet færge. Den stammer fra Ölands-overfarten, hvor den imidlertid kun fik en



Lokomotivparade på Limö banegård - de nye tider i form af Du-lokomotiv har vundet indpas på stambanen, men endnu kan damphestene ikke undværes.

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Et par eksempler på elektrificeringen af SJ - Du- og Hg-lokomotiver.

FOTO: FLEMMING SØEBORG



kort karriere, førend jernbanen på øen blev nedlagt omkring 1960. Og sådan er det overalt på dette fantastiske anlæg - selvom Bengt Nylén siger, at det kun er et fåtal af bygningerne, som har et virkeligt forlæg, er alting bearbejdet på en så omhyggelig og indsigtfuld måde, at det ligner det Sverige, vi alle kender. Med til at give den overbevisende effekt er, at der er store, landskabelige partier på anlægget, der trods den righoldige detaljering

FOTO: FLEMMING SØEBORG



Vandkraft værket, hvorfra en del af elektriciteten åbenbart produceres - som det ses af årstallet, var man tidligt ude med elektriciteten i Sverige.



FOTO: FLEMMING SØEBORG

Wilseleda - en detalje hvor smalspor krydser normalspor.

faktisk ikke er særlig dybt - øjet bliver narret til at tro, at afstandene er større, end de rent faktisk er.

Ola Alström tilføjer, at træerne endda ikke er i korrekt størrelse - hvis de skulle svare til virkelighedens træer, skulle de være to-tre gange så høje, siger han og henter et af fyrretræerne fra Lundarallarnas bane, som blev præsenteret i sidste nummer. - Vørsågod, siger han og planter træet midt i sporet til sammenligning - det er vel 25 cm højt i modsætning til de ellers ret høje HO-træer på anlægget.

NYE HORIZONTER

Over anlægget hænger et billede - det forestiller et Ra-lokomotiv (Rapid) med et for nemt tog på kroger. Ja, fortæller Bengt, vi er jo så heldige, at vi har jernbanespor lige uden for døren (anlægget ligger i det gamle *Skånska Cementgjuteriets* fabriksområde) - og da vi holdt ti års jubilæum, fik vi arrangeret et særtog herud - godt nok trukket af et diesellokomotiv, da industrisporet ikke er elektrificeret. Men, det lønner sig at have lokomotivførere som medlemmer, siger han og nikker over til Anders Henriksson - eller Henrik

Karakteristiske træk fra det landlige liv - kartoffelkælder, gravet ind under huset, lastbil med gasgenerator og telefonpæle.



FOTO: FLEMMING SØEBORG

FOTO: FLEMMING SØEBORG



FOTO: FLEMMING SØEBORG



Indkørsel til Limö

En sprængfarlig vogn - dynamitekspressen på sporet

Andersson, der ler hjerteligt. Til dagligt kører han X 2000, men det er jo en helt anden sag.

Ola Ahlström beder mig kigge ind bag forhænget - der findes en af de større opstillingsbanegårde. - Men rør ikke ledningerne - drevene til sporskifterne stammer fra gamle kopimaskiner og kører på 110 V. Fordelen er, at sporene skiftes lige så langsomt som i virkeligheden. Han råber til de andre medlemmer om at skifte sporene, og ganske langsomt bliver tungerne trukket fra den ene til den anden side og tilbage igen. - Vi har omhyggeligt optegnet alle ledningsforløb, da vi har villet have det fulde overblik - og tingene skal være så enkle som muligt. Opstillingssporene er lagt med Peco code 100. Og du vil ikke finde græstæpper eller klæde som landskabsmateriale - vi bruger flock og turf fra Woodland Scenics for at

få så realistisk et landskab som muligt.

- Hvordan vil I gribe det nye anlæg an, spørger jeg.

- Ja, nu skal vi først blive enige om det nye lokale - om det er det rette, siger Bengt Nylén. Men vi vil fortsætte i det gamle spor - vi vil ikke ændre på materiel eller epoke, for vi har bygget det hele efter årene 1950-55. Flere af scenerierne er bygget på plader, der let kan demonteres - derfor er det ikke så slemt at skulle rive hele anlægget ned. Men det vil helt givet bibringe os nye muligheder, og det er spændende. Og med de ord hængende i øret bliver jeg kørt ind til Malmö Centralstation - medlemmerne skal nu ud for at se på lokalerne og afgøre, om det bliver deres fremtidige hjemsted. Men uanset, om det bliver der eller et andet sted, så er MMJK et sted, der er værd at besøge - efter aftale.

