



Malmö MJ-klubb

Månadens modelljärnväg



Text: Ulf Beskow
Foto: Pelle K. Sæborg

◊ Den 31 januari blåste det hårt i södra Skåne och särskilt hårt blåste det runt Malmö Central. Det var väntat, för den dagen skulle jag hämta upp Pelle K Sæborg vid 17.20 tåget från Köpenhamn. Den mannen tycks alltid ha med sig ruskväder i portföljen. Att hitta en parkeringsplats nära stationshuset är en hopplös uppgift fram till år 2011, då Citytunneln och den ombyggda stationen ska invigas. Så jag fick snurra runt tills jag hittade ett hål på en bakgata. Jag kollade gatuskylten, så att jag kunde hitta tillbaka till bilen. Den stod på Stormgatan.

Vi skulle besöka anrika Malmö MJ-klubb, som efter 26 år måste riva och flytta till annan lokal. Vi var ute i "grevens tid", för "gravölet" skulle hållas den 10 februari – därefter en

sista körkväll och så rivning. Klubbens ordförande Bengt Nylén hade flugit ner från Stockholm för att närvara vid AoH:s besök, så vi kände oss lite betydelsefulla. Klubblokalen var ett rymligt skyddsrum med tjocka väggar och tunga portar. Uppskattningsvis var det ett 10-tal klubbmedlemmar som väntade på oss..

BROTT MOT HUVUDREGLER

Jag har ofta skrivit att en modelljärnväg inte behöver vara "färdig" för att komma med i Månadens Modelljärnväg. Det viktiga är att den har något intressant att berätta för läsarna. Om man i ett sällskap med ledande rallare råkar undslippa sig orden "färdig modelljärnväg", är det alltid någon som med en överlägsen blick påpekar att "en modelljärnväg

blir aldrig färdig". Men Malmö MJ-klubbs pampiga bana, som utvecklade sig 140 cm över golvet framför våra ögon, verkade faktiskt färdig. Bengt Nylén tycktes läsa mina tankar.

– Det här är något så ovanligt som en stor, färdig modelljärnväg, eller vad säger du?

– Det måste jag hålla med om. Jag har aldrig sett en så stor bana, som kommit i närheten av den här i fullbordande. Alla detaljer verkar finnas på plats. Jag kan inte se att ni missat någonting. Så ni har brutit mot en huvudregel i hobbyn. Ni har byggt färdigt! Det här blir svårt att förklara för läsarna. Jag vände mig till Pelle för att få medhåll. Han nickade och plockade förvåntansfullt fram sin kamerautrustning.

– Var befinner vi oss och i vilken tidsperiod? frågade jag.

– Ni befinner er i ett svenskt sommarlandskap i trakterna kring norra Skåne, norra Blekinge och södra Småland, svarade Bengt. Det var nödvändigt att ta med Småland, i annat fall hade vi inte fått med några smalspårsallare på projektet. Tidsmässigt är det 1950-55 som gäller.

– Epok 3a alltså, Hur många medlemmar är ni i klubben?

– Femton man.

– Och hur många av dem är aktiva?

– Femton man.

Det borde jag ha begripit. Helhetsintrycket var att femtio man tagit några sabbatsår för att skapa detta MJ-imperium. I sällskap med Bengt tog jag en första runda. Man hade byggt längs väggarna i de olika utrymmena och även på två "halvöar" ut i lokalen. Ungefär 70 kvm netto efter avdrag för gångutrymmen hade stått till klubbens förfogande. Det ska ställas i relation till att en "normalstor" modelljärnväg i skala H0 brukar ligga på 4-6 kvm. Efter ett tag kom jag till insikten att grabbarna brutit mot en andra huvudregel!

Det går ju till så att när en MJ-klubb äntligen bestämt sig för vilken spårplan man ska använda, reserveras större delen av disponibelt utrymme för själva järnvägen med stationsområden med rangerbangårdar, lokstallar och tillhörande vändskiva, bostadsbebyggelse, industriområden och passande byggnader längs banan. Det utrymme som "blir över" används till landskapet, som inramning till järnvägsnätet. Här tycktes man ha gjort precis tvärtom. Först efter det att det kuperade och typiskt svenska landskapet planerats, verkade utrymmen ha anslagits för själva järnvägsbebyggelsen. Effekten blev att på Malmö MJ-klubb utgjorde järnvägen en inramning till landskapet.

FAKTAUPPGIFTER OCH LITE HISTORIK

Nu skulle man kunna tro att grabbarna inte lagt ut särskilt mycket spår i sitt magnifika landskap. Men 70 kvm är en betydande yta i MJ-sammanhang. Det fanns hela 195 meter 16,5 mm H0 1435 mm normalspår, 55 meter 10,5 mm H0n3 891 mm smalspår och 4 meter 600 mm smalspår. Slår man ihop dessa körsträckor får man 254 meter. 87 x 254 meter blir 22.098 meter i full skala, alltså 2,1 mil. Hur många klubbar disponerar 2,1 mil för tågtrafiken?

När det gäller tillåtna kurvradier och stigningar hade man tagit sin egen historik som utgångspunkt, ett realistiskt och trevligt koncept. I samtrafik med Statens Järnvägar (SJ) hade man i fantasin skapat två enskilda järnvägar, normalspåriga Malmhamn-Mällösa Jernvägs AB (MMJ) och smalspåriga Wilseleda-Bära Jernväg (WBJ). MMJ förstatligades först 1958. I likhet med



50-talets Sverige. Äldre läsare känner igen Cloetta-skylden. Notera det trovärdiga gruset och överföringsvagnarna i förgrunden.



Ovan: Loken var alla oerhört detaljerade. Notera den oerhört realistiska rostfärgen på metallskrotet. Förebilden till den udda vändskivan återfanns i Västervik fram till mitten av 1960-talet. Nedan: Rio Grandes utsökta modell av Tp-loket växlar i "smalspårsland", någonstans i Småland.



andra enskilda järnvägar hade den en klenare banöverbyggnad än SJ. Det hade man tagit hänsyn till genom att bestämma minsta kurvradie för SJ-spår till 900 mm och för MMJ till 600 mm. Samma logik gällde för stigningarna. På SJ-spår var det som exempel max 3,6 % för rakspår och 1,5 % för kurvspår, vilket borgar för en säker trafik i skala H0.

Man hade varit lika konsekvent vid valet av spårmaterial. För SJ och upprustade bansträckor hos MMJ gällde Peco code 100. På övriga delar av MMJ handlade det om code 70, antingen i form av räls från Shinohara eller handlagda spår. På smalspåriga WBJ körde tågen på code 55 räls, från Shinohara eller handlagd. På den korta sträckan 600 mm spår vid ett stembrott hade man lagt ut code 40 räls för hand. Det fanns sammanlagt 129 växlar, och vad jag kunde förstå var samtliga motoriserade.

I varje större MJ-klubb med en klipsk styrelse brukar det finnas en Elektrisk Man. Det är klokt att låta en man svara för att det elektriska fungerar. Är det flera som tillåts plocka med kablarna, vet till slut ingen vad de andra gjort. Och då kan det bli kortslutningar, som blir grymma att avhjälpa. Jag utgick från att MMJK hade en sådan man och bad ordförande Bengt peka ut honom. Den Elektriske visade sig stå framför kontrollpanelen vid smalspårstationen Vilsaleda och han hette Mats Nilsson.

– Jag skulle tro att många läsare är intresserade av vilket digitalt system ni fastnat för i klubben och hur det fungerar i praktiken, inledde jag rutinerat intervjun.

– Vi kör analogt, sa Mats.

EN KLASSISK 2-RÄLS BANA

Det var faktiskt en traditionell 2-räls anläggning för 12 volt likström. Såväl transformatorer som handkontroller och kontrollpaneler var hemmabyggen. Banan var uppdelad i över 200 från varandra elektriskt isolerade sektioner, som alla kunde köras med minst två handkontroller. Medan Mats tålmodigt försökte förklarade för reportern hur det hela fungerade, började tågen rulla. Lok och vagnar var framtagna av verkliga mästerybyggare och några stopp utanför tidtabellen, som innebars insats av en "hjälpande hand", noterade jag inte. Bakom mig hörde jag Mats säga att växelmotorerna var på 110 volt. De styrdes visserligen av 12 volt, men de femton i klubben var tydligen hårda män. 110 volt!

Jag lämnade Mats åt hans bestyr och förflyttade mig till normalspåriga Malmhamn vid väggen till vänster om ingången. Man hade anslagit tre löpmeter till själva hamnområdet. Ett stort lastfartyg på en meters längd imponerade, liksom en tågfarja och några mindre, mycket fina fartyg. "Vattnet" hade skapats genom att flera lager lack applicerats mot ett brungrått underlag. Vid kajen stod en



Det är sommar dag vid 600 millimetersspåret. Notera vattnet, stockarna vid strandkanten och det vackra sågverket.



Ovan: Rälsen i spårvidderna 891 och 600 millimeter var handlagt. Det är ett jobb – men vilken belöning man får!
Nedan: Kyrkogården var så stor att den räckt till för medlemmarna i många MJ-klubbar.





Byggnader var alla modellbyggen av absolut högsta klass.

rad godsvagnar uppställda, alla små klenoder med olika vagnsnummer. Handmålade hamnarbetare bildade en rad realistiska scener. Det var en hamn med liv och rörelse, som förde tankarna till Henrik Åkessons mästerverk "I Hobokens hamnkvarter" (AoH nr 8/2006). Järnvägsstationen bakom själva hamnområdet var fem meter lång. Fast jag inte sett den förut kändes den på något sätt bekant.

– Stationshuset är en modell av stationshuset i Ystad, sa Bengt. Och godsmagasinet är en modell av det som stod på Malmö Västra. Det förklarade saken. I vänstra hörnet hade man förlagt en lokstation för ångloken med lokstallar och en specialbyggd vändskiva. Jag noterade modeller av en W2, två K4, en A8, en E2, en Gb och en E10. Medlemmarna hade använt byggsatser från Perl, Västerås Vagnagentur, Jeco och UGJ som utgångspunkt för sina mästerbyggen. Nästan alla lok var utrustade med motorer från Faulhaber. Nu förstod jag varför körningen

gätt så smidigt. Det finns en känd ekvation i vår hobby: 2-räls likström + stor bana = många driftstopp. Den stämde inte här.

Jag gick vidare längs vänstra långväggen. Efter Malmhamn gick linjen genom ett landskap, som verkligen gav känslan av "så här ser det ju ut". Grabbarna hade gjort utfärder i trakterna kring "hörnet" Skåne/Småland/Blekinge och dokumenterat verkligheten med bilder. Dessutom hade man stegat upp längd och bredd på intressanta byggnader. Vid borten kortväggen låg Limö med en station på ca sju meters längd. Här möttes spåren från SJ och MMJK före förstatligandet. De utsökta husen vid Limö var handbyggda modeller av Christian Fors.

Utrymmet på "halvön" vid högra långväggen mitt emot Limö var reserverat för trafiken på WBJ med normalspåret i bakgrunden. Smalspåret var fint med handlagda träsleepers och var sjätte gjord av kopparpartinax för lödningen. Bal-

lasten kom från Woodland Scenic. Så följde en betydligt större utskjutande "halvö" från högra långväggen med ett kuperat landskap och järnväg i harmonisk förening. I högra hörnet vid ingången fanns den lilla hamnen i Bära – och där var sagan slut.

DETALJER ATT MINNAS

Det fanns en kyrkogård med gravar så stor att man kunnat bygga en liten bana i skala N på området. Ångarna var avgränsade av typiska småländska gårdsgårdar i sten. I skogarna låg lösa kvistar på marken, en detalj jag aldrig tänkt på. I en skog pågick jakt med jägare och hundar. I kanalen vid ett sågverk simmade svanar. På ett ställe hade man rest en runsten med inristad text. Vägarna var försedda med korrekta skyltar från 50-talet. Järnvägsövergångarna och järnvägssignalerna andades alla 50-tal. De öppna godsvagnarna var lastade med olika former av gods som timmer, tunnor, kabelrullar, taggtråd mm. På perrongerna stod

vagnar lastade med resväskor. Man hade tänkt på allt.

– Har ni gjort några misstag, något ni ångrar?

– Vi gjorde faktiskt ett stort fel. Vi lackade golv och väggar, men glömde taket. Hade vi gjort det med, hade vi inte behövt lägga ner så mycket tid på att putsa rälsen.

Jag tog en runda till. Någonstans måste det finnas en detalj som inte passade in 1950-55. Jag var på väg att ge upp, när jag fick syn på en svart liten Volkswagen. Den hade hel bakruta! Jag lyfte upp den, som om den var en giftig insekt, och vände mig till den närmaste rallaren - Erik Jervill.

– Vad jag vet hade Volkswagen delad bakruta 1955. Vad gör den bilen här?

– Det är en experimentbil, sa Erik med stenansikte.

Det fanns ingen bra kommentar till det, så vi tackade för oss och gled hem i blåst och mörker.

NYHETER



V200
Långt lok med två motorer.
LGB 20940

Till trädgården!

Tåg: LGB · Hus: Vollmer, Pola, Piko · Figurer: Preiser, Elita
Digitalt: LGB, Zimo, Uhlenbrock, AMV



Glacier Express
Digitalt ljud, ljus i vagnar. LGB lok 27402. Vagnar 36650, 36653, 40840.



Led - kort från AMV
Belysning 3 st i ett. Inbyggd dekoder med extra utgångar. Flera färger.
Se Allt om Hobby nr 1/2007.



**Specialbutiken
för tåg i trädgård**

Beställ direkt på www.lusthuset.se
Även Märklin och Faller

Lusthuset
Trädgårdskälen

Tel: 0644 - 70 000
Fax: 0644 - 70 050