



Ett stycke trovärdig järnvägshistoria i skala 1:87 Ulf besöker Malmö Modelljärnvägsklubbs nya bana

Det är tidigt 50-tal en vacker sommardag i Småland

Text Ulf Beskow Foto Ronin

Malmö Modelljärnvägsklubb (MMJK) hör till landets mest seriösa och anrika. 1980 började man bedriva järnvägstrafik i skala H0 på den normalspåriga privatbanan Malmhamn–Mällösa Jernvägs AB (MMJ) och angränsande smal-

spåriga Wilsaleda–Bära Jernväg (WBJ). Det kunde ske utan större trafikstörningar fram till år 2007, då MMJK plötsligt blev av med sin lokal. Någon vecka före den brutala rivningen av anläggningen, gjorde jag ett reportage i Allt om Hobby. Jag körde dit i sällskap med min vän Pelle K Soeborg,

världsberömd MJ-fotograf på andra sidan Öresundsbron.

VAD ORDET "SERIÖS" KAN BETYDA I MJ-SAMMANHANG

En MJ-klubb får nog betraktas som seriös, om den konsekvent återspeglar en viss tidsepok. (I MJ-världen har vi med åren fått många att välja på och är nu inne i Epok 7). MMJK visade sig ha valt tidigt 50-tal, som jag och många modelljärnvägare med mig tycker är den intressantaste tidsepoken. Då byggdes ånglok, diesellok och ellok sida vid sida i de flesta av världens lokfabriker. 1953 tog som exempel SJ leverans av sitt sista normalspåriga ånglok (S1 nr 1929). Två år senare kom det 150 km snabba och moderna elloket Ra 846. Jag minns att jag avslutade med att gå runt deras anläggning för att se om det fanns något att slå ner på, något som inte passade in i tidsepoken. Men Pelle och jag såg inte en enda modell av ett



Överst: Det kan ibland vara svårt att skilja mellan verklighet och modell.

Till vänster: Detta förefaller vara en vy från normalspårrets station Mällösa. Smalspåret skymtar i bakgrunden.



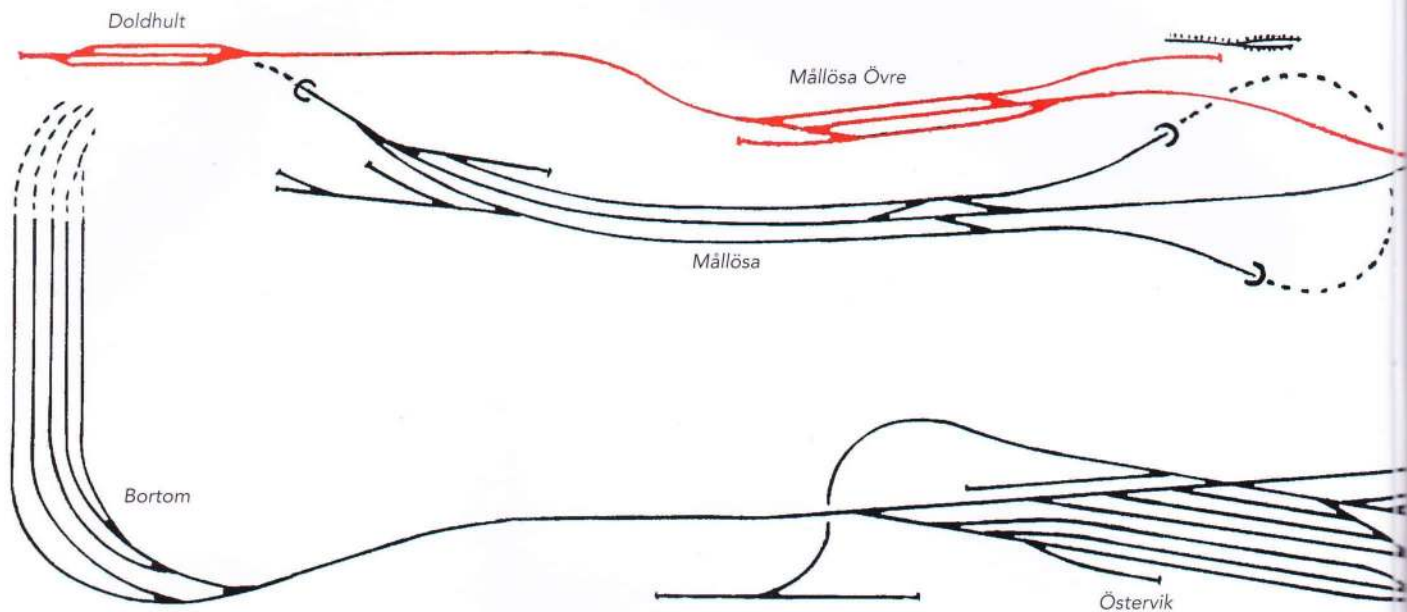
lok eller en vagn, vars förebild skrotats före 1950 eller tillverkats efter 1955. Vi var på väg att ge upp, när jag upptäckte en liten Volkswagen med hel bakruta! Som de välutbildade läsarna vet, var bakrutan delad fram till 1956. Ha! Men det var ju inte så mycket att grymta om...

På deras hemsida finns numera intressant information om både den gamla och nya anläggningen, så att man kan följa MMJK:s utveckling. Mycket har hänt i branschen sedan 80-talet.

Klubben har tagit fram en rad med standarder att gälla på den nya anläggningen. Medlemmarna vet med utgångspunkt från dessa vad som gäller för kurvradier, stigningar, hjulprofiler, koppel, vagnvikter, ägarmärkning, DCC-adresser och mycket annat. Vad som imponerar mest på mig är uppgiften om tillåtna lastprofiler! Med det menas hur stor en vagn får vara för att vara tillåten för trafik på en bestämd järnvägslinje eller i ett visst land. När SJ beställde



Överst: Modellen av SJ:s ellok litt Dk nr 727 är verkligen fin. Vad ska MMJK ha för det loket?
Ovan: På smalspåret står godsaker som ett motorlok litt Z4p och tre "Märstarälsbussar".



våra 80-tals personvagnar, tänkte man inte på eller struntade i att lastprofilen innebar att de inte skulle komma att godkännas för trafik på kontinenten. Under de över tjugo år jag besökt modelljärnvägar, har jag aldrig stött på en klubb med fastslagna lastprofiler för sitt rullande material. "Serriöst", sa Bull.

LITE OM DEN NYA ANLÄGGNINGEN

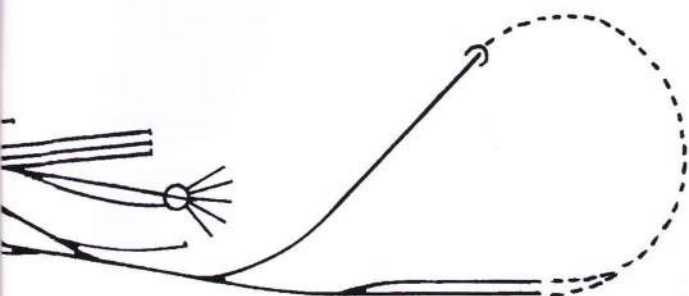
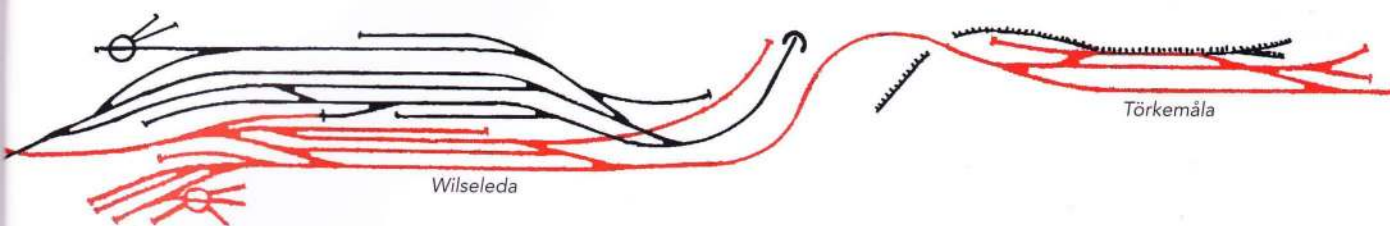
Den nya banan ska, liksom den första, återspegla tidigt 50-tal och vara en del av Småland en solig sommardag. I februari 2007 började man bygga den nya anläggningen, som kunde driftsättas redan i september 2010.

Man har sedan dess inte legat på lat-sidan. En station återstår att färdigställa och landskapsbyggandet pågår, en uppgift som sällan ebbar ut. Banan är numera digitaliserad med Lenz system med 16 volt växelström i spåret. Loken styrs med handkontrollerna LH 90 och LH 100. När det gäller normalspåret har man gått över till den slankare Peco code 75 (med handlagd code 70 på stationen Wilseleda). Till smalspåret har använts Railcraft code 70.

Tillåtna stigningar är max två procent för raka spår och en procent för kurvor. Minsta kurvradie har bestämts till 90 cm för normalspåret huvudlinje och 60 cm för smalspåret. Det är klokt. Code 70-75 spår är av naturliga skäl inte lika driftsäkra

Övre bilden: Det finns många fina scener med lite ovanliga detaljer. Kolla den realistiska lastkajen och sopcontainern.

Till vänster: Det verkar finnas en tanke bakom varje utplacering av en "gubbe" tillhörande MMJK:s "befolkning".



Spårplan över anläggningen med normalspår i svart och smalspår i rött. De "taggiga" spåren är riktigt smalt industrispår.
Spårplanen ritad av Leif Elgh.

som code 100. Därför gäller det att undvika branta stigningar och skarpa kurvor.

Klubben har lagt ut 125 meter normalspår och 40 meter smalspår, motsvarande 14,4 km i verkligheten. Maximal körsträcka i en riktning är 35 meter på normalspåret och 20 meter på smalspåret. Normalspåret har 53 växlar Peco Electrofrog och smalspåret 30 växlar från Shinohara. En ruggig vinterdag, beväpnade med fyra kartor över Malmö stad, körde Ronin och jag söderut. Det sägs att Malmös taxichaufförer inte klarar sig utan en vägkarta över Malmö i handskfacket. Hur vi hittade MMJK:s nya tillhåll är en gåta.

HOS MMJK

Klubben har visserligen gått över till modern teknik, men namnet på sin ordförande har man inte ändrat på. Han tycks alltid heta Bengt Nylén. Vi ringde honom från bilen och han kom ut och mötte oss. Bengt såg lite förvånad ut över att vi hittat rätt och visade sedan vägen till en källarlokal. I den hälsade vi på medlemmen Anders Göth och en hemlig medlem. Anders hade tagit med sig sina två söner. Deras ärorika uppgift var att under dagen förflytta tågen i enlighet med Ronins önskemål. Det skötte sedan pojkarna med den äran. (Att jag skulle erbjudas köra ett tåg var uteslutet – se Tåg nr 12/2015). Vi fick hett kaffe och stora semlor.

Övre bilden: Ett tanklok med några 2-axliga personvagnar i kroken glider in på station.. Notera den skickligt byggda järnvägsövergången. Det är realism.

Till höger: Här ser man tydligt hur klubben låter järnvägen utgöra en del av det mäktiga landskapet.





Ovan: De omgivande byggnaderna är imponerande hemmabyggen. Kolla bussen uppe till vänster i den gamla "hederliga" färgen från 50-talet.

Till vänster: Här ser vi ett annat bevis på att det inte handlar om en överbelamrad modelljärnväg. Landskapet har prioriterats.



– Skriv gärna något om det där, sa Bengt vänligt och pekade på ett väldigt kassaskåp. I det förvaras de tåg medlemmarna inte tar med sig hem efter en arbetskväll. Inbrott ska inte löna sig hos oss.

– Det ser ut som om Houdini hade fått sammanbrott, om han försökt öppna det, sa jag. Sist hade klubben femton aktiva medlemmar. Hur många är ni idag?

– Nu är vi sjutton. Vi har också 23 stöd- jande. När vi visste att den gamla lokalen var förlorad, hade vi ett möte. Alla var med.

Den stora frågan var: Ska vi upphöra eller ska vi bygga nytt?

– Resultatet av det mötet ser ni idag, fortsätter Bengt. Från den gamla anläggningen tog vi med oss stationerna Törkemåla och Wilsaleda. Den förra anläggningen slutade i dem. Man kan säga att den gamla banan fortsätter i den nya...

Den nya lokalen är fem meter bred och hela tjugo meter lång. Det innebär förutsättningar för långa, stationer och realistiska raksträckor. Tågorden är uppställda så att

de bildar ett stort U med skänklarna på var sin sida om ingången. Jag granskade vad grabbarna kan köra med. Det första som slog mig var de underbara godsvagnarna. I verkligheten ser en godsvagn inte ut, som om en Jättehand plockat den sprillans ny ur en kartong och ställt den på spåret. Den lever ett hårt liv och därför bör inte en modell påminna om en leksak. Klubbens täckta godsvagnar är kärleksfullt föråldrade och de öppna har även en trovärdig last. Personvagnarna ligger på samma höga nivå. Men det är loket som är Hjältarna på en modelljärnväg. Och vi såg många Hjältar den här dagen.

På smalspåret stod två läckra modeller av motorloken Z4p nr 314 och 400. Och för första gången såg jag modeller av de legendariska "Märstarälsbussarna". Dessa tillverkades på sin tid av Märstaverken i smäländska Eksjö. Klubbens medlemmar bygger från scratch eller förfinar byggsatser från fina företag som Kai Nilsson, Rio Grande, HNJ Verkstad, Jeco och Tumba Lokstation. Bland normalspåkretsens ellok noterade jag SJ:s Dk 727, (tidigare Bersla-

gernas Järnvägars nr 207) med den sluttande fronten. Ånglok finns så det räcker för flera MJ-klubbar. Bland SJ:s tanklok upptäckte jag modeller av J 1393 från 1918, S 938 från 1908 och Sb 1308 från 1917. Vidare blev jag extra avundsjuk, när jag fick syn modeller av SJ:s tenderlok A6 1543 från 1918, E 901 från 1907, E2 987 från 1909, E9 1762 från 1936 (tidigare HNJ:s G12 47) och E10 1742 (1947).

SMALSPÅRET

Ansvarig för spårplanens huvuddrag är MMJK:s medlem Lars-Owe Göthe. Den kan vid en första anblick verka enkel, men det är den inte. Den inbjuder till en omväxlande och realistisk tågtrafik. Längs högra långväggen och i övre plan går smalspåret. Det bildar en äkta "point-to-point" bana mellan Törkemåla och Doldhult. Linjen går över Wilsaleda (med anslutning till normalspåret) och Mällösa Övre. Wilsaleda station tycker jag är den mest spännande med en bangård för båda spårvidderna. Den förde tankarna till Växjö's gamla station med tre spårvidder

– En korsväxel, som den där borta mellan smalspår och normalspår, finns inte att köpa, förklarade Anders. Den fick vi bygga själva.

NORMALSPÅRET

Normalspåret börjar i Östervik vid vänstra långväggen. Det är en mäktig, ännu inte färdigbyggd station med lokstall och vändskiva. Där var många av de fina ångloken stationerade. Tågen kan vända i Östervik och i en andra vändslinga efter Mällösa.

På MMJK:s enkelspåriga huvudlinje mellan Östervik och Mällösa har grabbarna placerat ett dolt tågmagasin bakom en skogbevuxen bergskedja vid bortre kortväggen. Det är döpt till Bortom och har fem genomgångsspår och två uppställningsspår. Vad som skiljer Bortom från andra dolda tågmagasin, är att det inte är särskilt dolt. Det finns en behändig övervakningskamera kopplad till en TV-skärm, så att man har full koll på tågtrafiken. Den kan styras med hjälp av dubbla ställverk på ömse sidor om berget.

I branschen har det blivit mäktigt populärt med dolda tågmagasin. Men jag har sett många tåg försvinna i dem för att inte



Överst: En underbar modell av en Hilding Carlsson rälsbuss litt Yo1 med släp väntar på avgång.

Ovan: Klubbens makalösa modell av SJ:s 4-axliga ånglok litt E nr 901 från 1907 lär vara den enda som tillverkats.

återkomma, om inte en "frivillig" fått krypa in under bordet och leta rätt på dem.

– På den förra banan var omkring 30 procent av spåren dolda, sa Bengt stolt. Nu är det bara fyra meter!

Vid Mällösa kan normalspåriga tåg byta färdriktning eller korsa vändslingan och fortsätta till Wilsaleda. Här noterade jag en annan smart finess. För att minimera en brant stigning är vändslingan efter Mällösa nedsänkt i bordet, medan bibanan till Wilsaleda går upp i övre plan. Därmed halveras avståndet till korsningen. En tredje finess är att banan inte är överbelamrad. I verklighe-

ten utgör ju järnvägen en del av landskapet. Särskilt tyska MJ-klubbar glömmar bort det. Ser en tysk ordförande en öppen fläck på anläggningen, beordrar han att en fabrik sätts där. Ett bra exempel på hur klubben resonerat i denna fråga är det öppna landskapet kring sträckan Bortom–Östervik.

– Hur är det med inmatningen av ström? frågade jag. Vilket avstånd gäller? Kan det vara två meter?

– Varje enskild skena får sin egen ström, svarade Anders. "Den här klubben vet nog inte hur ordet strömstopp stavas", mumlade Ronin tankfullt. 🚂