



YXSKAFTKÄLENS JÄRNVÄGAR

Ulf besöker Inlandsbanan i skala 1:22,5

För omkring sju år sedan gjorde jag min första reportageresa till Norrland och kunde omgående konstatera att grabbarna norr om Dalälven inte behöver några goda råd från oss på andra sidan älven om hur man bygger modelljärnväg. Så därför tvekade jag inte att planera en ny resa, när det kom in ett tips om en utomhusbana i Strömsund, som enligt min sagesman "inte gick av för hackor".

På senare tid har SJ fått skarp kritik för sina många försenade tåg. Men mitt nattåg från Stockholm C rullade in på Östersund C bara två timmar efter utsatt ankomsttid. Det tyder på att SJ:s Högsta Ledning börjar ta tag i problemen på allvar. Jag fortsatte de sista tio milen till Strömsund med buss. På den nerlagda järnvägsstationen vid inlandsbanan väntade en skäggig man på mig. Han hette Kalle och hade det där kompetenta utseendet, som vi som bygger MJ så ofta har.

I Yxskaftkälén

Vi satte oss i Kalles bil för att åka till den

lilla orten Yxskaftkälén i Strömsunds kommun. Han berättade att kommunen är nästan lika stor som Skåne och är resultatet av en sammanslagning med en kappsäck glesbygdskommuner. I Skåne är vi en miljon invånare. Strömsund är inte fullt lika tätbefolkat. Enligt Kalle rör det sig om 12.000 invånare, 3.000 älgar, 300 björnar och en

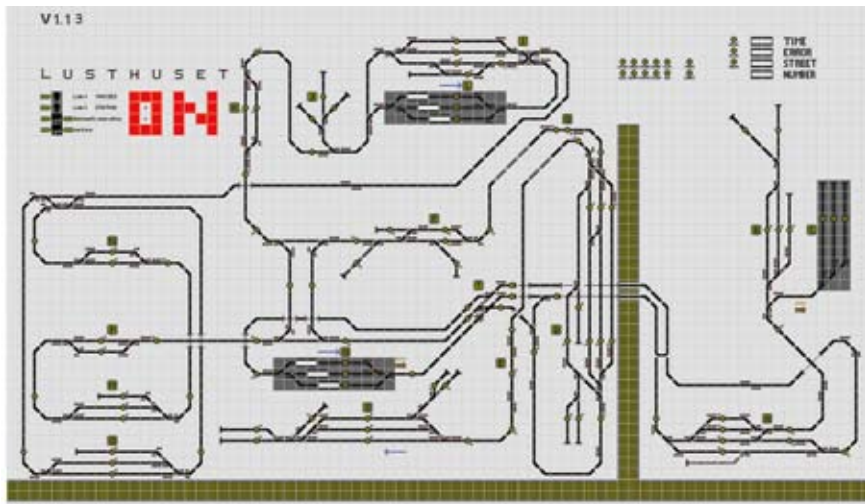
Text Ulf Beskow
Foto Kalle Lindberg



Översta stora bilden: Ulriksfors station på Inlandsbanan.

Övre lilla bilden: Rålsbussen är av "tysk" härkomst.

Undre bilden: "Är rålsbussen försenad nu igen?"



och annan varg. Jag frågade varför han förlagt en modelljärnväg för visning till allmänheten mitt ute i ödemarken.

– Vi är runt 90 invånare i Yxskaftkälen. Alltså skadar det inte att försöka få hit lite mer

folk, svarade han sävligt. En ”normal” sommar kan utomhusbanan ha 5000 besökare. Fler ska det bli, har jag tänkt mig.

Vi parkerade framför visningsbanans område och knallade in. Där fanns många små



Det är något speciellt med modelltåg ute i den verkliga naturen.



Stationshuset på Inlandsbanan var ofta röda med vita knutar.

byggnader. Jag såg bland andra ett lusthus, en shop för försäljning av MJ-artiklar, ett litet hus för långväga gästers övernattnings, en lagerlokal, en verkstad och en kafeteria. Kalle styrde stegen dit och presenterade mig för sin sambo Märnit och dottern Evelina. Båda utstrålade kompetens och styrkte det intrycket genom att genast fråga om jag ätit frukost.

Kort därpå satt jag i lusthuset bakom en tallrik filmjolk, täckt av ett berg nyplockade smultron. Dagen kunde ha börjat sämre, tänkte jag. Vad jag förstod av vårt samtal skötte Märnit och Kalle allt arbete förknippat med att hålla utomhusbanan igång och ta hand om alla besökare på bästa sätt. Ett område på 20 x 40 meter var upplåtet åt utomhusbanan Yxskaftkälens Järnvägar, alltså hela 800 kvm. De planerade att utöka med ytterligare 200 kvm. Jag bad att få se anläggningen och Märnit räckte mig ett paraply.

På vägen till utomhusbanan gick vi förbi en liten trevlig, separat anläggning för provkörningar. Vi korsade en damm med levande fiskar. Kalle förklarade att där simmade koi-karpar och jag försökte se ut som om jag visste vad det var för något. Vi kom fram till Yxskaftkälens Järnvägar. Det var en enorm bana i skala G (1:22,5) med det mesta av materialet levererat av LGB. Jag bad Kalle berätta om tankarna bakom projektet.

– Förebilderna till våra stationer har hämtats från inlandsbanans sträckning mellan Hoting och Östersund C (ca 16 mil). Ambitionen är att de som åkt med inlandsbanan, har bott vid den eller bor vid den, ska känna igen sig. Det kommer nog att bli en femton stationer när allt är klart

– Vad är ditt recept för att göra stationerna verklighetstrognare – så att folk känner igen sig? frågade jag nyfiket. Jag funderar nämligen på att lägga in en station från verkligheten på min egen bana.

– När det gäller spårplanerna har jag lagt ut rälsen i enlighet med SJ:s ritningar eller som spåren låg när jag var barn. Nästan alla stationshus har jag byggt eller kommer att bygga själv. Det är ingen större nackdel med att vara utbildad snickare i MJ-sammanhang. Jag utgår då från fotografier jag tagit eller bilder från svunna tider, som jag lyckats få fatt på. Om ett stationshus är rivet och foton saknas, får jag börja forska. Jag har med tiden byggt upp ett nätverk med Sakkunniga På Inlandsbanan. Det finns fler där ute än man tror.

För att kunna inspektera anläggningen räckte det inte med att sätta på monokeln och luta sig fram. En normalstor bana i skala H0 ligger på sex kvm och en klubbanläggning på 40-70 kvm. Men här handlade det om 800 kvm. Det blev en lång vandring med Kalle som ciceron. Tur att man är vältränad, tänkte jag.

Till ”övernattningshuset” gick ett mystiskt



stickspår. Kalle avslöjade att där inne fanns en station och en separat körkontroll. Idén var att gästerna skulle kunna köra tåg från huset. Slagregn, glödande hetta eller björnbesök kunde således inte hindra gästen från att göra vad han kommit för - köra tåg. Norrlänningarna är sluga, tänkte jag. Inspektionen avbröts av att Märit ropade på oss. Vi återvände till lusthuset. Medan regnet hemtrevligt smattrade mot taket fick smultronen sällskap av älgstek med gräddsås.

Hur man bygger en fungerande utomhusbana

– Att bygga en utomhusbana som går att köra med i alla väder lär vara en hel vetenskap, anmärkte jag vid kaffet. Det finns många vägar att gå och jag känner till de flesta, tillade jag självbelåtet. Du Kalle, som har en vad jag förstår fungerande bana för visning, måste ha en hel del intressant att förtälja i ämnet för läsarna. Den uppmaningen gjorde honom inte svarslös. Noggrant antecknade jag hans

tillvägagångssätt steg för steg:

1) Han börjar med att ta bort all matjord med tanke på ogräs.

2) Därefter skyfflar Kalle på ett mellan 20 och 50 cm tjockt lager med grus. Det är till för dräneringen och för att banvallskroppen ska bli stabil.

3a) Ute på linjen lägger han rälsen på impregnerade brädor i 28 mm tjocklek. Brädan under spåret har stöd av en nergrävd, kantställd bräda i samma dimension. De båda brädorna bildar således ett T. Arrangemanget förhindrar effektivt att rälsen svajar, när ett lok på fem kilo passerar.

3b) På bangårdar och stationsområden gäller andra principer. Här använder han 12 mm formplywood, som skruvas fast på 45 x 70 mm tryckimpregnerade liggande reglar. Dessa låter han i sin tur vila på stående, 70 cm långa stolpar, även de av impregnerat virke. Stolparna är spetsade i ena ändan, så det är lätt att banka ner dem i marken.

4) Det impregnerade underlaget täcks med

Kalles "Gubbar" är som synes utplacerade med fantasi.

350 mm bred takpapp typ YAP 2200, som finns att köpa på rulle. Ute på linjen viker sig pappen naturligt över brädans kanter och skapar intryck av en trovärdig banvall. I mellanrummet mellan papp och bräda finns det dessutom gott om plats för osynlig kabeldragning.

5) Rälsen fäster han med mässingskruvar, men han grusar den inte första året. Varför då? Jo, först måste Kalle utom allt rimligt tvivel kunna fastsätta att strömförsörjning och rälsäge är absolut OK. Har man väl grusat är det inte särskilt kul att rätta till sådana fel i efterhand.

– Det där var mycket intressant, sa jag. Men det måste innebära ett enormt jobb. Om jag läser din spårplan rätt, kommer närmare en kilometer spår ha lagts ut när allt är klart. Är det dig man kallar Stålmannen?

– Faktum är att jag har hjälp av tre musketörer, medgav Kalle. Gösta Dahlqvist i Vännäs hjälper mig med byggnaderna. Sune Svedlund i Enviken jobbar mycket med rälsläggningen. För att klara den kvalificerade uppgiften tränar han regelbundet på Jädraås-Tallås Järnväg. Så har vi Paul Johansson i Kallinge. Han är teknikgurun i De Fyras Gäng. Hans valspråk är: "Inget är bra nog utan att det kan förbättras".

– Hur gör ni på vintern? Tar ni in räls och växlar och staplar rubbet i ett skjul?

– Nej, LGB:s spårmaterial håller i alla väder. Jag behöver inte ta in det. I och för sig kan det bero på att vi har "torrare" snö häruppe. Hur som helst – snö är i och för sig inte skadlig för en utomhusbana. Men kommer det vatten i skenskarvarna och det fryser, kan glappkontakt uppstå genom "sprängning". Därför måste varje skarv "fettas in" och helst skruvas.

Drift och teknik

– Jag har hört att det inte är direkt billigt att hålla sig med en utomhusbana. Stämmer det?

– Det beror helt och hållet på vad du upplever att du får för pengarna. En meter LGB flexräls kostar som exempel runt 200 kr. För Märklins flexräls på 90 cm i skala H0 får du betala över 100 kr. En handväxel kostar 400 kr och en elektrisk 550 kr. En startsats med transformator, lok, två vagnar och en cirkel räls får du för 2 700 kr – inte så blodigt tycker jag.

Kraftkällor till den väldiga anläggningen var två transformatorer på vardera åtta ampere. De drev en digital centralenhet av Zimos fabrikat, benämnd MX1. Till MX1:an fanns en trådlös sändare ansluten, som betjänade Zimos handkontroller typ MX31. Spänningen i spåret låg på 20 volt. Kalle hade resurser att utöka den till



På ett stickspår lastas timmer. Notera "äkta vatten" i bakgrunden.



På stationerna ligger spåren i enlighet med Sjs ursprungliga ritningar.

25 volt, men då levde dekodrarna farligt. 19 av de 27 loken var digitaliserade med ljud.

I juni 2007 fick Kalle besök av en viss ingenjör Arnold Huebsch från Wien. Österrikaren stannade i nio dagar och under den tiden låg han inte på latsidan. Han datoriserade hela anläggningen. Mellan två och tre km kabel gick åt till den uppgiften. Programmet skräddarsyddes för Yxskaftekälens Järnvägar (YJ). Särskilt imponerande för en oinvigd var att medan datorn styrde tågen kunde vem som helst gå in och köra ett lok, helt oberoende av den datorstyrda trafiken. Enligt den gode Arnold ska YJ vara Europas enda datoriserade bana för visning utomhus med den förträffliga funktionen.

Provkörning

Från det att Kalle hämtat mig hade det alltså regnat, men framåt kvällen kom ett välkommet uppehåll. Vi lämnade lusthuset och gick bort till banan för lite provkörning. Jag var nyfiken på hur Kalles lok skulle fungera på den plaskvåta rälsen. Han gick in i en bod och hämtade i omgångar ut ett halvt tjog lok, som han ställde upp på några stationer. Därefter hämtade han två handkontroller. Nu var det upp till bevis! Han verkade irriterande lugn. Mannen har nerver av stål eller också är han en typisk norrlänning, tänkte jag.

Och det gick. Den stilla kvällen fylldes av ljuden från ångslag, luftpumpar och kolskyfflar eller dieselmotorer på låga varv vid starten. Det ena loket efter det andra smög igång. Kryp kör-

ningsegenskaperna var fenomenala på den hala banan. Jag var tvungen att säga något berömande.

– LGB är väldigt robusta i originalutförande, men för att de ska kunna gå i timmar också i uselt väder, har jag utrustat dem med dekodrar från Zimo. Sen har jag som du vet lagt ner mycket kraft på spårläggningen.

Efter någon halvtimme räckte han mig en handkontroll och pekade uppmanande på ett österrikiskt 4-axligt diesellok. Han förstod inte att han var på väg att göra dagens stora misstag. Försiktigt lotsade jag ut loket från stationen och körde ut det på linjen. Jag ökade varvtalet och körde in dieseln i en lång tunnel under

en gångväg. Den kom inte ut på andra sidan. Kalle gav mig en lång blick. Så tog han med viss möda loss den maskerade naturen på brändunderlag och hittade till slut loket. Självklart hade det spåret ur. Med rynkad panna satte han det på spåret igen.

– Kör vidare! sa han korthugget.

– Det gjorde jag. Vid tredje urspårningen med samma lok, tyckte Kalle att det fick vara nog med provkörning den kvällen (och troligtvis alla andra kvällar i mitt sällskap). Medan vi hjälptes åt att ställa tillbaka loket i boden, frågade jag hur långt de brukar gå under en säsong. Han svarade att det rör sig om 40 timmar i veckan och att de får service varje höst. Frånsett rengöring och smörjning byts då kol och släpskor ut.



Vi gick tillbaka till paviljongen. I den väntade en läcker sufflé och iskallt öl på oss. Morgonen därpå körde Kalle mig genom milsvida urskogar till järnvägsstationen i Östersund. När jag klev på tåget kände jag hur livremmen skar in i midjan. 🚂

Den väldiga utomhusbanan är digitaliserad, vilket man ser på de tända lyktorna.