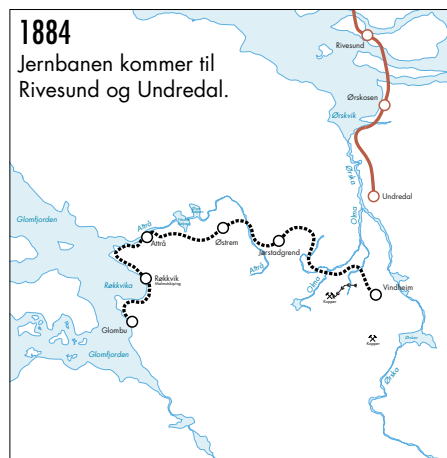


ÅRSJON OG VIRKELIGHET

TMJK BYGGER ANLEGG: 1
Tekst, foto, ill.: Henning Larsen



Mange har nok fått med seg gruvene ved Løkken og ved Røros og en rekke andre steder i Trøndelag. Her har det fra langt tilbake i tid blitt utvunnet kopper og etterhvert svovelkis og andre mineraler og metaller. Færre kjenner kanskje til de rike malmforekomstene i områdene ved Vindheim, der Kroken Gruber AS ennå sender ut tog fullastet med kopperkismalm.

Enda færre kjenner nok til forekomstene av klebersten ved Ødsle, der Ødsle stenexport AS har gjort gode penger i mange år på både klebersten til ovner og peiser og talkum fra talkummøllen oppe ved gruvene. Smelteverket og malmkaien ved Ørskos og papirfabrikken ved Røkkvik er nok ennå helt ukjente.

Disse bedriftene, sammen med tømmer, landbruksprodukter, trevarer og annet nyttig utgjør imidlertid trafikkgrunnlaget for Vindheimbanen og sidelinjen Glomfjordbanen. Vindheimbanen er – kanskje litt overraskende for de som kjenner til norsk jernbanegeografi og -historie – en strekning nord for Dombås, den sist bygde og hittil sørgelig oversette parsellen på Dovrebanen.

Dovrebanen ble, i motsetning til hva alle hittil har hevdet, faktisk ikke åpnet for trafikk før i 1924, da de uframkommelige Olmliene ned fra Vindheim endelig var overvunnet i et ingeniørmessig kunststykke av internasjonalt anerkjente proporsjoner.

Den tidlige historien

La oss ikke foregripe begivenhetens gang, men gå tilbake til begynnelsen. Hovedforbindelsen mellom sør og nord har gått forbi Vindheim i uminnelige tider. Første gang stedet er nevnt i kildene er helt tilbake i de urolige tidene under borgerkrigene på slutten av 1100-tallet, da røverbander fylte både de fastboende og de reisende med frykt, usikkerhet og desperasjon. I de uveisomme traktene lusket det på den tiden

også flokker med baglere og birkebeinere. Det fortelles i Kong Sverres saga om et opphold på gården Gjallebø, der bonden, Roderik, ikke var i det samarbeidsvillige hjørnet og han fikk selvsagt som fortjent. Sannsynligvis hadde han fødd på både røvere og baglere og hva vet vi allerede, så det er kanskje ikke så rart at han var lei og hadde en dårlig dag. Vel, ennå i dag preger datidens villskap, vranghet og uvilje overfor autoriteter og lovverk lynnet til de lokale, noe som har skremt mer enn en tilreisende til bygda også i nyere tid ... Gården Gjallebø fins forøvrig fortsatt, de driver stort i sau.

Men det er egentlig en annen historie. Dette handler om jernbaner, industri og gruver. Industrihistorien i egnen strekker seg tilbake til 1600-tallet. Fra andre steder med malmfunn kjenner vi historien om hvordan tilfeldigheter setter det hele i gang. Så også her, da en enkel gjeter hos bonden på Gjallebø helt uventet fant rike malmforekomster en dag i 1655, mens han drev sauene ut på beite. Kort fortalt fant han noe han mente kunne være koppermalm, fortalte ukritisk om dette til alle og enhver, og ble deretter satt på historiens sidelinje, mens bygdas allerede velstående herrer beriket seg ytterligere på funnet.

Gruveekspertes ble hentet inn fra utlandet og andre ble også tiltrukket av rikdommene i fjellet her. Særlig må nevnes handelsslekten Windsheimer, som snart etablerte seg på stedet. Etter 30-årskrigen var det magre kår i det tysk-romerske riket, så den unge handelsmannen Franz Windsheimer reiste nordover og fikk snart en viktig posisjon, som slekten beholdt i mange, mange år. Stedsnavnet Vindheim skriver seg fra dem, og det sier litt om hvor viktige de var i den første perioden. Det ble bygget smeltehytter på Vindheim, rester

fins fortsatt, og vinterstid ble metallet sendt på hest og slede ned til Glomfjorden, der det ble lastet opp på skip og sendt videre for foredling. Det var ikke så voldsomme mengder malm gruvene ga på denne tiden, likevel førte malmen og også tømmer til rikdom for de få og i det minste arbeid til de mange. Nede ved fjorden vokste et handelssted fram rundt den naturlige havna ved gården Glombu ved Glomfjorden.

Glomfjordbanen Industrialisering

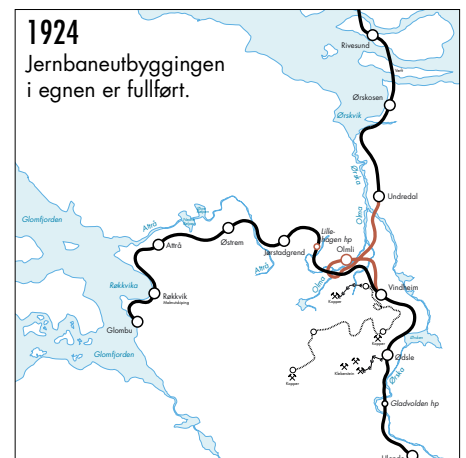
Det var først på 1800-tallet at malmforekomstene ble utnyttet industrielt, her som andre steder, som ved Løkken i Meldal, for eksempel. Nye metoder gjorde det mulig å undersøke gruvene langt bedre. I 1860-åra kom en ung val-loner, bergingeniøren Willem Jan van Wielen til trakten, tiltrukket av mulighetene for å berike seg på verdiene i fjellene her. Han fant raskt ut at det burde finnes muligheter for å industrialisere gruve-driften. van Wielen var en foretaksom mann og satte igang malmsøking med sitt nystartede selskap van Wielen Mining and Prospecting Co.

Med egen og engelsk kapital i ryggen hadde han ressurser nok til å drive med både malmløst og et etterhvert sagnomsust vellevnet. Dette var vel første gangs siden kong Sverres dager at en utenbygds

kar til de grader hadde valset opp med de lokale, van Wielen overgikk i grunnen alle i bygda i samtlige av stedets spesialiteter og noen til. van Wielen ble raskt en mann å regne med og residerte etterhvert som en annen småkonge der oppe.

Nok om det. Nye malmfunn ble i alle fall gjort, drivverdighet bestemt og et nytt gruveselskap ble stiftet i 1872 for å utnytte forekomstene, Kroken Grube Aktiebolag.

Trondhjem modelljern- baneklubb bygger nytt!



Gruver, tømmer, jordbruk og fiske ga velstand til bygdene og særlig til handelsstanden i handelsstedet Glombu. Dette ga tyngde da det presserende lokale transportbehovet resulterte i et velbegrunnet ønske om en jernbane ned fra Vindheim til Glombu. Det var særlig malmfunnene som gjorde en jernbane interessant. Med van Wielen i spissen søkte man derfor om konsesjon for drift av en jernbane fra Vindheim til fjorden.

Verdiene i fjellene lå bare og ventet på å bli skippet ut, så det økonomiske grunnlaget var rimelig trygt. Den energiske van Wielen klarte, ukjent hvordan, å få sentrale politikere på tinget med på at banen skulle være et overveiende statlig finansiert foretak, men med svært gunstige transportvilkår for gruveselskapet ved at de gikk inn med en begrenset aksjepost.

Under jernbanefeberer på 1870-tallet ble banen vedtatt nærmest litt ubemerket under de voldsomme debattene om Rørosbanens trasé i 1872. Vedtaket førte til stor festivitas og dyddykk i punsjebollen i salongene både i Glombu og Vindheim, man hadde plutselig fått en statlig gavepakke i fanget av betydelige dimensjoner.

Smalsportiden

Jernbanen ble bygget som en smalsporet bane av godt norsk merke, med 1067 mm sporvidde og stedvis med ganske optimistisk geometri og konstruksjon, og, skulle det vise seg etterhvert, med for lav standard for malmtog. Siden den ble bygget samtidig med Rørosbanen ble også stasjonsbygningene på Glomfjordbanen statsbanenes normalstasjoner fra denne banen. Flere av disse stasjonene står i dag.

Banen begynner med en kraftig stigning for å komme over i dalføret ned mot Glomfjorden. Den følger til å begynne med de bratte stupene ned mot Olmliene og elva Olma, før den krysser over dalen langt der nede på en lang pendelløppladningsveg og videre inn over fjellet. Deretter kommer vi til Lillehagen hp, som ligger inne på furumoene øverst i dalen. Herfra klatrer banen ned til Jørstadgrend stasjon, der jordbruket gir en del transport. Senere etablerte også forsvaret seg her, noe som på flere vis ga både vekst og grunn til bekymring i bygda. Videre nedover dalføret følger banen elva Attrå til den øde Østrem stasjon, der det etterhvert kom et tømmerspor, og videre ned til fjorden, via Attrå stasjon, før vi kommer til Røkkvik, der det i årenes løp utvikles en del industri og en havn. Her lå utskipingsanlegget for malm i mange år. Glombu stasjon,

endestasjonen, ligger deretter bortenfor Røkkvik, med dampskipsbrygge og godsstasjon. Her hadde gruveselskapet kontorer på stasjonen, en staslig bygning tegnet av P. A. Blix.

Gruveselskapet hadde parallelt med jernbanebyggingen bygget et tidsmessig gruveanlegg ved Vindheim og sto klar med ferdigbrutt malm da banen sto ferdig 1. april 1877. Banen ble straks tatt i bruk, og malmtransportene til utskipingshavnen ved Røkkvik var hyppige allerede fra første dag.

Utover på 1890-tallet begynte imidlertid malmforekomstene å avta og det begynte å bli kritisk for gruveselskapet og dermed for hele egnen. Nye malmlforekomster var nødvendige for å drive videre, og van Wielen svidde av store deler av formuen på malmlitevirksomhet. Det gikk mot konkurs, men van Wielen framskaffet en (relativt kreativ) rapport som mer enn antydte at det var rike forekomster av drivverdig malm i området. En derpå følgende internasjonal aksjemisjon ga nok kapital til at fjellene rundt Vindheim kunne undersøkes skikkelig. Rapporten, med i utgangspunktet tvilsomt innhold, viste seg å være et lykketreff, for det ble funnet svært rike forekomster av malm, og man fant også klebersten et stykke lenger innover i dalen ovenfor Vindheim.

Ny vekst og nytt normalspor

Dette ga startskuddet til en omfattende utvikling av området. Nye gruveanlegg inne på fjellet ble anlagt, en elektrisk drevet transportbane med 600 mm sporvidde ble anlagt ned til Vindheim, og nye oppredningsverk og malmutskipingsbunkere ble bygget over de gamle gruvene.

Den nye kapitalen brakte med seg nye eiere, og van Wielen lå deretter i stadig strid med dem om utbygging, drift, økonomi og i grunnen det meste annet. Men han hadde bygdefolket bak seg, og det hele endte i en mangeårig stillingskrig, særlig etter at van Wielen slo seg opp som lokalpolitiker og ordfører og ble bygdas ukronede konge i mange år.

Etter mye debatt ble det i 1896 vedtatt å bygge om banen til normalspor, da smalsporet, som nevnt, ikke hadde god nok standard til å håndtere malmtogene som nå ville trafikkere banen. Det fantes dessuten konkrete planer om en stambane forbi Vindheim, og dette bidro også til vedtaket.

På deler av strekningen ble den gamle traseen brukt, men i den nedre delen var det nødvendig å legge om banen. Nye stasjoner ble også bygget,

med nye stasjonsbygninger. Således fikk Røkkvik og Attrå stasjoner tegnet av P.A. Due, av samme slag som på Innherredsbanen, mellom Stjørdal og Skogn. Banen ble åpnet i 1907, på 30-årsdagen for Glomfjordbanen, 1. april. Igjen med stor festivitas og med fornyet tro på framtiden.

Vindheimbanen

Samtidig, i Stortinget, ble Dovrebanen debattert og vedtatt utbygget i 1908, og nye tider for Vindheim lå i kortene, banen ville knytte både Vindheim og GB til en stambane mellom Christiania og Trondheim. Dette ville gi nye muligheter, men det skulle gå 16 år før forbindelsen var ferdig.

Til fjells!

I mellomtiden ble det bygget og åpnet en parsell fra Vindheim sørover til Ødsle, der skogsdrift og ikke minst klebersteinsgruvene og talkumverket hadde behov for transport. Gruvene og talkumverket var etablert av van Wielen-foretaket Ødsle Stenexport AS, og ga framtidstro og velstand til de tidligere øde traktene. Gruvene og verket lå et stykke inne på fjellet, over dalsiden, og stein og talkumsekker ble sendt med taubane ned til sidesporet ved stasjonen. Denne strekningen ble åpnet i 1913. Stasjonsbygningen er av samme type som på Sel stasjon på Ottabanen.

Forbindelsen videre sørover, til Dombås, sto klar i 1921. Holdeplassen Gladvolden ga kontakt med verden og nye muligheter for de hittil isolerte gårdene her oppe. Holdeplassen fikk et sidespor med lasterampe, og en liten ekspedisjonsbygning. Lenger opp mot høyfjellet kommer vi til hjelpelokstasjonen Ulende, med en stasjonsbygning av samme type som de andre høyfjellsstasjonene til Erik Glosimodt, tegnet spesielt for denne strekningen. Videre sørover går banen over Dovrefjell til Dombås.

De beryktede Olmliene

Nordover var det de krevende Olmliene som var bøygen og som ga mest hodebry for ingeniørene. Strekningen har ikke mindre enn 11 bruer og flere avanserte vendetunneller, ikke ulike tunnelene ved Verma på Raumabanen og på Flåmsbanen, der den presser seg gjennom dalføret. Kryssingsstasjonen Olmli klamrer seg til fjellsiden og gir et lite men nødvendig pusterom for togene som sliter seg oppover lia. Her kom det etterhvert et lastespor for skifer, som det finnes rikelig av i nærheten. Banen fortsetter herfra nedover langs elva Olma dypt nede i den bratte V-dalen. Olma er forøvrig regulert med

Til høyre: Anleggene i Fager-
vika i Trondheim tok i mot malm
fra Killingdal gruver. Vi skal ha
noe tilsvarende ved Ørkosen,
der det også er et smelteverk.



Lengst til høyre: A/S Østlandske
Stenexport på Sel stasjon. Denne
kommer på Ødsle stasjon, som blir
en kopi av Sel, bare speilvendt.



Under: Malmlasteanleggene på
Vindheim er sterkt inspirert av
anleggene på Løkken, endesta-
sjonen for Thamshavnbanen.



Inspirasjoner



Til høyre: Parti fra Gaul-
dalen. Jernbane og veg i
elvedal er typisk norsk.



I midten, til høyre: Furumoer
i Østerdalen. Ved Lillehagen
holdeplass vil vi bygge noe
tilsvarende.



Under til høyre: En sideelv
renner inn under Meråker-
banen og møter Stjørdalselva.



Nederst: Øst for Hommel-
vik klamrer jernbanen seg
til hyller langs fjorden, vi vil
bygge noe tilsvarende.



Alle stasjonsbygningen på
anlegget skal bli modeller av
virkelige bygninger. På Attrå
kommer Langstein, øverst, på
Undredal kommer Gudå. Ellers
vil det bli stasjoner bl.a fra
Rørosbanen og Raumabanen.

flere små kraftverk som tidlig ga kraft til gruvene og transportbanen. Denne strekningen ble først åpnet i 1924.

Den siste parsellen medførte nok en ombygging av Vindheim stasjon, der den gamle stasjonsbygningen ble revet og sporområdet vesentlig utvidet. En ny stasjon i nyklassisistisk stil ble bygget, tegnet av G. Fischer, sammen med en ny lokstasjon bl.a., av samme type som den som samtidig ble bygget på Åndalsnes stasjon.

Trauste skogsbygder, prustende smelteverk

Fra Olmliene og nordover roer landskapet seg og dalføret vider seg ut. Jordbruk og skogsdrift er viktige næringsveger her. Undredal stasjon har lastespor for både tømmer og jordbruksprodukter, samt for den lokale brusfabrikken og annen småindustri. Ved stasjonen har et lite tettsted vokst fram, ikke ulikt det vi ser ved Hovin, like nord for Støren.

Videre går linja nordover langs elva Ørska og langs fjorden før vi kommer til Ørskosen sta-

sjon og smelteverket Ørska Verk. Her er det er også et malmlasteanlegg for båttransport og en havn. Smelteverket ble etablert på 30-tallet for å håndtere stadig rikere forekomster av malm fra Kroken gruver.

Malmutskipingsanlegget i Røkkvik ble nedlagt allerede i 1924, da det nye malmutskipingsanlegget i Ørskosen sto ferdig, samtidig med ferdigstillelsen av banen til Vindheim. Glomfjordbanen ble etter dette en rolig sidebane. Den nye banen var langt mer skikket for malmtog enn den gamle, og havneforholdene i Ørskosen var også bedre. Smelteverket ble bygget på et nyoppfylt område i fjorden utenfor malmlasteanlegget, og en ny havn ble anlagt langs denne oppfyllingen.

Stasjonen i Ørskosen ble tungt ombygget da malmutskipingsanlegget kom. Banen ble hevet slik at hovedsporet går som en høybane forbi tettstedet. Stasjonsbygningen ligger i to nivå og stasjonen fikk skiftetomt og mottaks- og avgangsspor for malmtogene. For å få høyde ble

malmsporene lagt på oversiden av hovedlinja, som går delvis over lasteanlegget.

Til byen

Banen går fra Ørskosen videre til Rivesund, en by med både godsstasjon, skiftetomt, lokverksted og diverse industri og skipsverft, bl.a. Denne siste delen, fra Undredal og nordover, er eldre, den ble bygget allerede i 1884. Da jernbanen kom til Rivesund nordfra i 1882, ble den forlenget til Undredal, på grunn av skogsdriften og tømmeret herfra.

Stasjonsanlegget på Undredal har intakte deler helt tilbake til denne tiden, bl.a er stasjonsbygningen P. A Blix sin «Normal for mellemstation tredje klasse A». En tilsvarende stasjon ble bygget på Ørskosen stasjon, men den ble revet da stasjonen ble bygget om.

Rivesund stasjon ligger midt i sundet, med havn på begge sider. Den er tegnet av Balthazar Lange og er en solid bystasjon i mur, ikke ulik Trondheim stasjon ...

Glomfjordbanen i over 40 år

Mange vil kjenne Glomfjordbanen fra tidligere og en del av leserne har kanskje også besøkt TMJK innerst i kjelleren på Nidarvoll skole. Klubben har faktisk holdt til her i over 40 år nå. I løpet av denne tiden har tre anlegg blitt påbegynt.

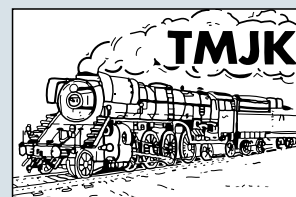
Den første Glomfjordbanen levde i 30 år. Storhetstiden var på begynnelsen av 90-tallet. På denne tiden var aktiviteten svært stor, med bygging, messer og trafikkspill. Dette anlegget ble bl.a beskrevet i Allt om Hobbys årbok «Modelltåg».

I 1995 ble dette anlegget revet, det hadde på flere måter kommet til vis ende, og potensialet for videreutvikling var lite. Etter en kort affære med amerikansk forbilde satte man i gang med et nytt anlegg. Dette anlegget ble revet i påsken i 2007, etter omlag ti års bygging og ombygginger. Anlegget hadde så mange begrensninger at det vil vært umulig å få til forbilderiktig kjøring uten omfattende ombygginger. Da var det like greit å starte med blanke ark.

Foranledningen var den at mange i klubben fikk blod på tann etter en rekke vellykkede trafikkspill – trafikkspill var gøy! Det viste seg imidlertid at anlegget fungerte ganske dårlig til dette. Diskusjonene om hva som kunne gjøres bølget fram og tilbake nesten hele 2006. Mye arbeid ble nedlagt for å finne ut av mulighetene, men for å gjøre en lang historie svært kort: På et ekstraekstraordinært årsmøte høsten 2006 ble det med stort flertall vedtatt å rive alt og begynne på nytt.

Vi ville ikke lenger prøve å fikke på det gamle anlegget. Isteden bestemte vi oss for at vi i all beskjedenhet vil bygge Norges flotteste klubbanlegg. Intet mindre! Dette vil vi gjerne dele med MJ-bladets lesere, derfor starter vi nå en serie artikler om anleggsbyggingen. I denne første artikkelen forklares det litt om tankene bak de nye planene. Siden blir det

mer håndfast, med artikler om planleggingen og byggingen av anlegget.



Ta en titt på byggebloggen vår på nettet, blog.tmjk.no, der kan du følge med på byggingen og innimellom kommer det stoff om planer og ideer, også. Vi er på plass minst hver tirsdag fra omtrent kl. 19 på Nidarvoll skole i Trondheim. Du er hjertlig velkommen, og vil du bli medlem er ingen ting bedre enn dét! Både innsatsvillige nybegynnere og rutinerne modellbyggere er velkomne.

Og til våren blir det MJ-messe igjen - 18. og 19. april 2009. Vi vil gjerne ha kontakt med både forhandlere og folk som har noe å vise fram. Allerede har vi interessante ting på gang, men vi vil gjerne ha mer! Følg med på nyåret for mer info.

Interesserte kan sende en epost til styre@tmjk.no.



Modelljernbanemesse
Nidarvoll skole 18 og 19 april 2009

Foto: Time-life

Rammer og muligheter

Forbilde og modell

Denne historien er selvsagt ren fiksjon. Vi er riktignok i Midt-Norge, men vi har endret på geografien i regionen, vi har innført nye banestrekninger, og nye byer og tettsteder. Vi kunne bygd noe fra virkeligheten, Meråkerbanen, Dovrebanen, Rørosbanen ligger der rett ved oss. Men det blir kanskje feil for en klubb med et bredt spenn i interesser, vi vil nok litt for mye forskjellig.

Derfor samler vi oss rundt en blanding av banestrekninger og inspirasjoner og har diktet opp en parallell virkelighet – det er ikke sånn, men det kunne vært sånn. Dermed kan vi lett finne forbilder, men vi MÅ ikke bygge dem sånn som de er i virkeligheten. Vi benytter oss av «modellens licence» så det holder, med andre ord! Noen kaller slik historieskriving for kontrafaktisk historieskriving, altså at den går mot historien slik den faktisk er, men på en troverdig måte. Det nye anlegget blir til over en lest som vi kan kalle «forbildebasert frilansing» – det vil si det å bygge etter et forbilde, men ikke en bestemt banestrekning. Målet er at alt skal ha sin plass i historien og stå i en troverdig sammenheng. Det skal være norsk jernbane omtrent slik den ville blitt drevet og den skal gå gjennom landskap og steder du synes å dra kjensel på.

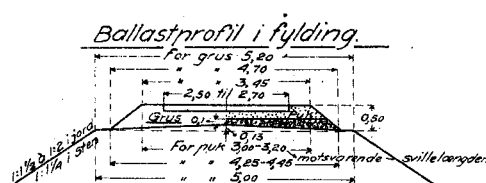
Inspirasjoner fra forbildet

Det er inspirasjoner fra Meråkerbanen og Rørosbanen på anlegget, f.eks som flere lange, trange dalfører. Langs Trondheimsfjorden går traseen tett på fjorden, og det vil vi bygge. Strekningen gjennom Innherred, gjennom Skatval, via Langstein til Skogn har flotte stasjonsbygninger og vi ønsker å ha flere av dem på anlegget. Raumabanen, med dramatisk landskap og vendetuneller, særlig rundt Verma stasjon, har vært inspirasjon for de dramatiske Olmliene. Dovrebanen er viktig, vi har tenkt å gjengi landskapet opp mot fjellet, og både Sel og Drivstua er delvis planlagt bygget som henholdsvis Ødsle og Ulende stasjoner. Trondheim stasjon er inspirasjon for stasjonen i Rivesund. Gruvene, steineksporten, smelteverket, malmutskipingen, papirfabrikken og andre ting, alt dette er inspirert av faktiske industrier i egnen, som anleggene på Løkken, Thamshavn, i Fagervika, Ranheim papirfabrikk osv.

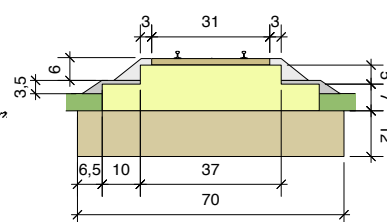
En åpen historie

Vi har en en noenlunde entydig og sammenhengende historie, men den kan tøyes, hvis det er noe vi vil endre kan vi enkelt sjekke det mot historien «vår» og forandre den om nye ideer krever det.

Det er det verre å gjøre med hundre prosent gjengitt virkelighet. Det er en åpen historie, som vi kan fylle med innhold som bygger på virkeligheten, men forme etter behov underveis, utfylle, forandre, stryke, en historie vi kan fortsette å skrive på, og som aldri blir ferdig.



Idéskisse av «Olmfossen bru» ved sørenden av Olmli stasjon. Sporet under kommer fra Undredal.

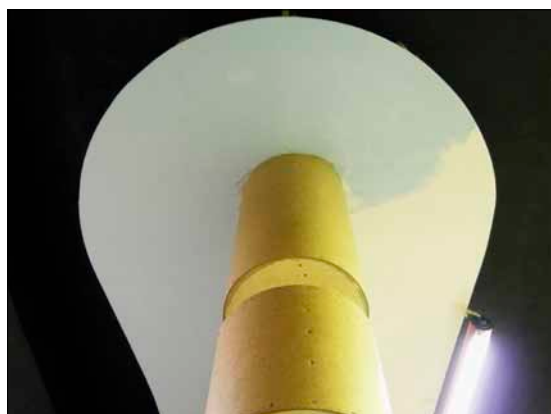


- 12 mm poresplate/parkettunderlag
- 12 mm kryssfiner/sponplate e.l
- Ballast
- Fylling
- Landskap

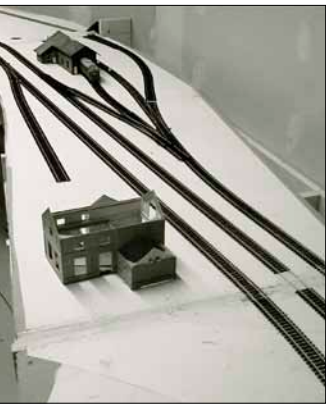
Over: Vi bygger opp sporunderlaget med utgangspunkt i NSBs «Normaler» fra tidlig 1900-tall. En slik er gjengitt oppe til venstre.



Til venstre: Olmliene under bygging. Olmli stasjon til høyre. Vi skriver ut sporplanen i 1:1 på digre ark og skjærer underlaget etter det. Svillebredden, sviller og skinnemidter markert så det går veldig fort å legge sporet på den måten. (Foto: Svein Sando)



Nederst til venstre: Vi har lagt svært mye jobb i bakgrunnen og himling over anlegget. Her en ende av en utstikker, sett nedenfra. Himling over definerer anleggsflaten som kommer. Og det blir to nivå med anlegg her, derfor er bakgrunnen delt i to.



Øverst: Prøveoppsett Undredal.

I midten: Svein og Jan-Rune bygger frontbrett på Undredal.

Nederst: Frontbrettet er montert.

«Den litterære dimensjonen»

Krister Brandt, nå dessverre avdød inspirator og innpisker i Skövde Modellselskap, snakket om modelljernbanens litterære dimensjon. Hvordan man kan dikte inn historier og hendelser som gir dybde og mening til det vi bygger og ikke så rent lite humor, også. Alle som har lest noe av ham vet hva jeg snakker om. Gå til wnj.se og se selv. Her er det bilder og tekster som virkelig vil kunne inspirere deg. WNJ og Krister har vært blant de største inspiratorene for min måte å tenke MJ på.

Det kan gro fram et helt eget univers, med figurer, personligheter som har sin egen måte å løse ting på og som dermed legger ned noen forutsetninger for hvordan vi bygger og former anlegget. Dårlige forretningsideer og høyst idiotiske beslutninger hos gruveselskapets ledelse eller i jernbaneledelsen kan gi store muligheter for artige modeller, og kan begrunne mye moro. Har man en sammenheng å sette det i kan det til og med bli troverdig ...

Systematikk

Der Krister var en fri diktersjel, er en annen av mine største inspiratorer, Tony Koester, mer den systematiske ingeniøren, som gir håndfaste eksempler og ryddige forklaringer. Koester sier noe om hvordan det faktisk kan gjøres, og sammen med John Armstrong har han vært en viktig kilde til metoder og teknikker for å planlegge et stort anlegg. Selv om den «litterære dimensjonen», et uttrykk som muligens lyder litt pompøst for mange, kan gi muligheter for å dikte betydning inn i alskens påfunn, er det likevel forbildet som må styre oss hvis vi virkelig skal lykkes i å gjøre anlegget troverdig. Koester og Armstrong har metodene for å gå fra forbilde til modell.

Du finner begge i bokhandelen til de som gir ut Model Railroader, se hos kalmbach.com. Bøkene finner du ofte rimeligere hos Amazon. Jeg vil komme inn på noen av deres teorier, metoder og teknikker i seinere artikler.

Styring

Spørsmålet nå er selvsagt hvordan denne vidløftige historien og alle ambisjonene og inspirasjonene skal kunne bli en modelljernbane – innen rimelig tid. Dette blir et stort anlegg! Hvordan skal vi få det til uten å knekke nakken? Det er to ting som er veldig viktige her: gode metoder og standarder for arbeidet og ikke minst god nok planlegging.

1. Standarder

Vi må for det første ha standarder for alle deler av anleggsbyggingen. Vi vil jo helst at landskapet skal se noenlunde likt ut, at sporet skal se bra ut og definitivt at alt skal virke, og at alt elektrisk skal være systematisk og ryddig løst. Uten gode standardløsninger vil ikke et klubb-anlegg kunne bli en helhet, vi vil ende opp med hver og en sin måte å løse ting på. Noe som er minst like viktig som å prøve å få til en helhet er det at klare standarder sikrer framdrift – de gjør at alle vet hva som skal til og hvordan det skal gjøres.



Sånn kan landskapet bli i Olmliene!

2. Planmessighet

For det andre må vi jobbe etter en plan – og vi må drive med litt avanserte ting som prosjektplanlegging og -styring. Siden dette er en hobby kan vi jo ikke akkurat piske folk framover etter en nådeløs framdriftsplan ... Det gjelder i stedet å tilrettelegge og tydeliggjøre, å engasjere og involvere. Det er ikke alltid helt lett, særlig fordi vi faktisk driver med dette på fritiden. Når planene er ambisiøse, slik som våre, blir det imidlertid viktig å være litt halvproffe her, ellers er det en fare for at alt stopper opp og flyter ut. Vi har ikke helt funnet balansen her ...

Det er viktig å ha oppnåelige men passe ambisiøse milepæler, datoer for når vi skal ha oppnådd noe og disse må tidfestes, slik at vi har noe å strekke oss etter. Litt tidspress hjelper for å få ut finger'n!

Milepæler og oppgaver

Foreløpig har vi nådd to viktige milepæler: vi begynte med å bestemme oss for at det gamle anlegget skulle rives rundt 1. mars 2007, slik at vi hadde noe vise fram på messa i februar 2007. Dette gikk greit. «Første parsell» ville vi ha kjørbare innen jul 2007. Dette klarte vi ikke, men vi var operative til anleggets årsdag, 1. april 2008. Da gikk det første toget mellom oppstillingsstasjonen «Nedre Fiklagard» og skogsbygda Undredal.

Neste milepæl er at parsellen mellom Undredal og Vindheim skal være kjørbare i februar 2009. Da er vi oppe i ca 35 m hovedlinje, og har tre stasjoner operative. Dette begynner å lukte av trafikkspill, igjen!

Klare arbeidsoppgaver er viktige å sette opp. Vi prøver til enhver tid alltid å ha tilstrekkelig mange klart definerte oppgaver, selv om den målsettingen kan være litt vanskelig å holde for sjefsplanleggeren ... mange oppgaver krever planlegging, innkjøp, gjennomgang og debatt, og dette kan dra ut i tid og dermed komme i veien for andre oppgaver. Det går av og til litt i ball, men det går i det minste rette vegen: framover!

Om alle gode krefter står oss bi vil vi allerede i neste nummer fortsette med en artikkel om den konkrete planleggingen av anlegget, og vise hvordan det jeg skriver om over er løst i praksis, med sporplan og det hele. Før den tid kan du jo ta en titt hos oss på nettet – tmjk.no.