



Privatbanen i Bred

Her tages en vogn ud fra hylden og sænkes ned på sporet, læg mærke til løftegrejet som lige passer ind i vognsiderne.

En modeljernbane der ikke kommer tættere på virkeligheden, kunne man sige med et glimt i øjet. Havebanen i str. 1:8 løber nemlig lige op ad den fynske hovedbane, og lokomotivet er næsten som forbilledet, en forbrændingsmotor der laver strøm til banemotorer, altså benzinelektrisk om man vil.

Tekst og Foto: Rolf Brems



Indmaden i ME lokomotivet, med benzinmotoren, tanken og elektronikken, bag instrument ses en 12V generator til at lave styrestrømmen.

Vi er i Bred, en gammel stationsby i det kuperede Midtjylland mellem Tommerup Stationsby og Aarup. Her har Lars Knud Lindekilde på 58 år sin egen modeljernbane med en sporvidde på $7\frac{1}{4}$ tomme - eller 184 mm., som giver ham, og op til en 13-14 passagerer, mulighed for at køre en tur rundt på grunden. Banen er bygget i haven i Lars' barndomshjem, som er en direkte forlængelse af stationen. "Faktisk har jeg en aftale med Banedanmark om at leje det stykke jord, der går i forlængelse af min have og op til stationen. Grunden er i øvrigt den gamle have til stationen i Bred. Lige nu har banen en længde på 400 meter, men planen er at den skal op på 1500 meter fortæller Lars.

Interessen for jernbaner har han naturligt nok fra barnsben. Her har han hørt og set, når togene kørte forbi huset, og Lars kan endda huske enkelte damptrukne godstog. Det var en fornøjelse at ligge oppe på en nærliggende bro og lugte til røgen, når toget passerede. Interessen for tog har han altid haft, og da han var teenager, drømte han om at blive lokomotivfører. Dengang skulle man være udlært smed eller mekaniker for at blive lokomotivfører, "men det med tal og regning har jeg det lidt svært ved, så i stedet kom jeg ud at køre lastbil, og senere bus" fortæller Lars.

"Da jeg ville til at køre bus søgte jeg ind ved et firma i Nr. Åby - og fik at vide at jeg skulle til jobsamtale i Billund. Det viste sig at firmaet lige var opkøbt af et jysk firma, og de mente at jeg burde flytte til Billund". Som sagt, så gjort. Her etablerede Lars sig med familien og kørte bus i en årrække, men fik senere tilbudt et job hos Lego som truckfører. Det stod på i 4 år, hvorefter han fortsatte i Legoland som gartner. Det endte op med et "kombijob" på værkstedet, som betød at man ikke blev fyret når sæsonen var slut.

I jobbet på værkstedet lærte han alt om at vedligeholde og renoverer lokomotiverne, som der var 3 stykker af og tilhørende vogne. Togene kører på Legolands rundbane i parken, som dog har en noget større sporvidde end på banen i Bred, nemlig på 700 mm.

I syv sæsoner stod Lars for den årlige godkendelse, og de blev alle godkendt første gang. Det hændte af og til, at han selv sprang i førersædet ved sygdom, så kørte han rundt i sit arbejdstøj.

Men det var faktisk det job der ledte ham på sporet af interessen for store modeltog – for nu at bruge terminologien.

På smalle spor i Bred

Som det desværre ofte går, blev Lars skilt og flyttede for 5 år siden tilbage til Fyn. Fritiden blev nu brugt på at anlægge banen og bygge lokomotivet, og foreløbig 3 passagervogne. Lokomotivet som er en model af ME1501 er rimelig skalatro i sine dimensioner, hvorimod vognene, af praktiske årsager, har samme længdemål som ME'eren, da de ellers ikke kunne være i værkstedet. Forbilledet er vognene fra prøvelyntoget IC 5, som kun blev bygget i 2 eksemplarer, og senere afhændet til Iran.

Med tiden vil Lars også bygge nogle godsvogne, og som sagt - udvide banen, hvilket også vil betyde en omlægning af de eksisterende spor.

Skinneerne købte Lars fra et dødsbo på Sjælland. Da han første gang hørte de var til salg syntes han prisen var for høj, men på et tidspunkt ringede en bekendt og sagde, at enken nu havde halveret prisen til 20.000 kr. Så slog han til, hyrede en lastbil med kran og fik så hentet dem hjem. Skinneerne er almindeligt profiljern, som i den størrelse med det rigtige profil, koster en formue. Skinneerne er svejset på grydesveller, som også er kendt fra tipvognsbaner.

På grunden ligger der nu 2 bunker skinner og afventer en udbygning. En større bro over en skinneunderføring vidner også om projektets størrelse, hvor der er flyttet meget jord. Men Lars har faktisk også en ikke-færdiggjort anlægsgartner uddannelse, og havde maskiner til hjælp.

Skinneerne ligger på fliser og er ikke fastgjort aht. varme og kuldepåvirkning. Fliserne er ikke lagt i grus, og flugter med jordoverfladen, hvilket kræver en sporjustering af og til. Til formålet har Lars lavet en lille tryklufthammer som han stamper jorden omkring fliserne med.

Banen kan benyttes hele året. Dog bryder Lars sig ikke om at køre når det regner og skinneerne bliver våde, da toget har sværere ved at stå fast.



Maskinparken

Materiellet står indenfor på værkstedet hvor vognene må "stables" pga. den manglende plads. Til lejligheden har Lars lavet en talje kran og en smart anordning, der lige griber fat i indersiden af vognene, og løfter dem sikkert ned på sporet. Hvis ikke hjulene står imellem sporet, som egentlig bare er 2 stykker fladjern, triller man vognene mod døren og i sporet er der nu, ganske som man kender det fra modeltog, styreskinne der placerer hjulene hvor de skal.

Lokomotivet og vognene er opbygget på en svejset ramme beklædt med jernplade i 2 mm tykkelse. Det betyder at vægten løber op, men det skal jo – hvad vognene angår - være stabilt for at kunne bære en 4-5 personer. Lokomotivet vejer 300 kg.

Broer er der også på anlægget.

Så skal der laves lidt sporjustering. Til formålet har Lars lavet en lille tryklufthammer som han stamper jorden omkring fliserne med.





"Modsat modeltog i almindelighed kan mit lokomotiv og vogne tåle at ungerne piller ved det, ja sågar kravle rundt på det" smiler Lars.

Inden lokomotivet startes op, tjekker Lars lige om alt er som det skal være, hælder benzin på og tænder for hovedafbryderen. Under én af tagprofilerne som han løfter af, sidder alle knapperne og et par instrumenter. Lokomotivet startes, Briggs & Stratton motoren på 9HK springer i gang, og begynder nu at lave strøm via 2 remme til dynamoen på 2800 watt - som kommer fra en gammel DAB bus. "Hvor meget den har gået, ved jeg ikke" siger Lars "men mon ikke tæt på den halve million km." smiler han. Dynamoen er det eneste der er meget brugt, resten var nyt eller noget jeg selv havde lavet af forhåndenværende dele.

Lars gør nu senderen til fjernstyringen klar. Den bærer han rundt på og er af samme type som til et modelfly. Her kan Lars regulere alle funktioner på lokomotivet. Trækraften på ME'eren som overføres til hjulene, er på 2000 watt. Lars har på en udenbys bane ladet lokomotivet prøve at trække op til 2 tons, eller ca. 13 vogne hvilket gik fint.

Men et er at få det til at køre, noget andet er at kunne bremse det. Det første system var som i virkeligheden, her brugte han luft, men det var svært at docere med radiostyring. Lars har nu konstrueret et system som er "mekaniskhydraulisk", og hvor radiosignalet aktiverer nogle servoer. De kan trække op til 45 kg. og det overføres så til nogle skivebremser som stammer fra en børne ATV. Som en slags bremseforstærker bruger Lars en motor fra en vinduesoprukker, taget fra en bil. Styrevognen er også monteret med bremser, hvor der - som i lokomotivet - er monteret en radiomodtager som kører synkront i begge enheder fra radiosenderen. Systemet i styrevognen er måske mere lig med virkeligheden. En elektrisk drevet kompressor der laver luft til en beholder, der før var en brandslukker. Luften og bremsevirkningen styres af en magnetventil, som går direkte ud og bremser på hjulene. "Det var nemmere at få til at virke her på vognen, hvor der ikke var kæder og tandhjul som på lokomotivet" fortæller Lars. Radiosenderen, eller controlleren, er monteret med en "dødemandsknap" så hvis Lars falder af toget eller taber controlleren, stopper toget.

Vognen han sidder på, er lavet lidt interimistisk, med betonfliser som modvægt i den modsatte ende af stollen. Til gengæld er der et stort plateau på midten af vognen, som levner plads til en trillebør og byggematerialer.

Ingen bred forståelse

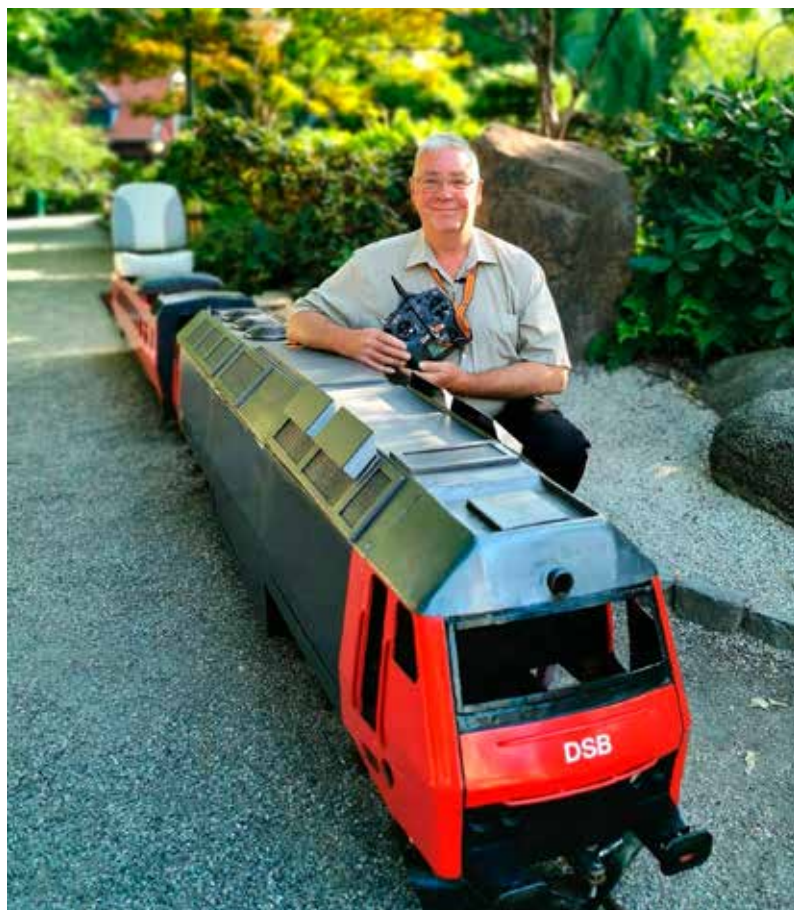
Da Lars startede på hobbyen, skortede det ikke på advarsler fra ligesindede om projektet. Der findes jo klubber med egne baner både i Hedeland ved Hedehusene og Egå i Jylland, som Lars havde frekventeret. Man kan købe det meste i udlandet. I USA og England

Øverst:

Der hældes benzin på. Det er for øvrigt ikke mange liter den bruger i timen

Nederst:

Lars Knud Lindekilde ved sit tog og med sin controller



er der store markeder for modeltog, man selv kan sidde på. Men det er også dyrt, og det var her at de etablere næsten var ved at tage modet fra Lars - både med det konstruktionsmæssige men også med økonomien. "Jeg har selv lavet det meste" fortæller Lars, "men bogierne til lokomotivet måtte jeg have hjælp til. Det var en smed fra Nordjylland som kunne lave dem. Prisen på lokomotivet løber op i 30.000, mod de 100.000 som jeg havde fået fortalt det ville koste, men det er selvfølgelig ikke helt færdigt endnu".

Lars mener det at køre modeltog i 1:18 er en god mellemting mellem modeltog og at være med i en jernbane klub i 1:1." Jeg kan selv køre med, men jeg kan også sætte mig på terrassen og se togstammen trille rundt, eller gå ved siden af, hvad jeg ofte gør hvis jeg skal justere noget på banen".

Lars har nu startet lokomotivet op og koblet 2 passagervogne på, samt vognen som han selv sidder på. Den er egentlig ikke nødvendig, da han kan som sagt sidde eller stå hvor som helst, og styre og bremse toget. Det har en god trækraft, man kan mærke at det tager fat. Rundt på banen er der nogle kraftige stigninger og skarpe kurver, men der var kun et sted hvor hjulene fedtede rundt, og det var simpelthen fordi at græsset lagde sig ind over skinnerne. Som i den rigtige verden så har Lars' lokomotiv haft et sandingsanlæg, men det var ikke så driftssikkert. Så snart det var lidt fugtigt, satte sandet sig fast. En anden ting var, at når sandet faldt ned på skinnestregene var de for smalle, så sandet vibrerede af.

Ved banens "station" er der et sidespor, så der er plads hvis der er gæster på banen med egne tog. Sporskiftet kan Lars betjene via en snor, som ligger langs med banen. Snoren har en afstand, så han kan aktivere sporskiftet siddende fra den bageste vogn. Banen har ikke noget kommercielt sigte. Lars deler gerne ud af nogle rundvisninger og ture når pensionister, børn og andre barnlige sjæle laver aftaler og kommer forbi for en tur.

Han syntes, han har gjort dommedagsprofeterne lidt til skamme, men der er heller ingen tvivl om at han er en dygtig håndværker med mange ideer - og gode løsninger.

"Modsat modeltog i almindelighed kan mit lokomotiv og vogne tåle at ungerne piller ved det, ja sågar kravle rundt på det" smiler Lars.

Han vil også gerne lægge spor til, at andre entusiaster som bygger i samme størrelse, kan komme til Bred og afprøve deres projekter.

Projektet kan følges på Facebooksiden: **Fyns tog park.**



link til videofilm

Øverst:

Vogntoget langs med støjafskærmningen ud til den "rigtige" bane.

Nederst:

Toget er løftet ned fra hylden og kan køre ud fra værkstedet ad sporet

