

Banans historia

På 1940- och 50-talen var det en vanlig hobby att bygga alla möjliga saker själv. I den populära tidningen Teknik För Alla (grundad av Torsten Ahltin) fanns gott om ritningar och tips.

Lumparkompisarna Uno Milton och Karl-Gustav Lundkvist var drygt 20 år när de träffades ett par gånger i veckan och gemensamt byggde banan åren 1948 till 1955. De höll till i garaget (ett oisolerat fd höns hus på 2x4m) och källaren till Unos föräldrars hus med trädgård nära stambanan i Helenelund. Eftersom Uno då bodde där blev det naturligt att han gjorde en större del av jobbet. Den färdigställdes till visningsbart skick i ett trängt skyddsrum vid Brommaplan.

K-G har byggt banvaktsstugan, torkladan, en tankvagn, den vita kylvagnen, persontågets godsvagn och F-loket. Uno modifierade senare F-lokets underrede för att klara kurvorna bättre. K-G har arrangerat motljusbelysningen.

Uno har byggt D-loket, Da-loket och senare Ra-loket och många vagnar. D-loket gjordes klart innan bygget av själva banan började.

Ambitionen var att göra en verkligt flott, helt transportabel, realistisk utställningsanläggning som visar ett mellansvenskt landskap från 1950-talet.

Som första steg gjordes en enkel träminiatur av banan, där spårplanen bokstavligen "spikades".

De nio borden snickrades sedan på enkla bockar i trädgården, så att spårdragning och passform blev rätt. Landskapet och luftledningarna gjordes inomhus, med två bord i taget tillfälligt hopsatta. Det fanns inte större plats. Kulissen målades uppsatt på husets vägg, med de tre närmaste borden uppställda framför, så att perspektivet skulle kunna bli det rätta. Himlen sprutmålades, fjärran liggande delar målades med matt plakatfärg och närliggande delar med blank lackfärg.



I trädgården i Helenelund, delarna bakom och till vänster om sjön.

För att banan skulle gå att frakta, byggdes en stor trälåda för varje bord. Det gjordes också en monterbar trätrappa för publiken i alla åldrar att stå på.

Till SJs 100års-jubileum 1956 planerade SJ att visa banan i Borås, men 3 stora tågolyckor i början av året (Ställdalen, Arvidsjaur och Bollnäs) gjorde att detta firande ströks.

Banan har visats på Flustret i Uppsala, i Ostermalms Marmorhallar vid Stureplan och på Tekniska Museet, i en utställning som hette "Händigt folk".



I Sverigesalen på Tekniska Museet (i samma del som nu fast med bakdelen mot kortväggen).

Den enda automatik som fanns från början var pendeln som ger blinkpulser till ljussignalerna. Man körde tågen manuellt enligt ett väl inövat program. Under årens gång har ständigt allt bättre och säkrare automatik tillkommit.

Pendeln är bara en av banans många innovativa konstruktioner. I början hade man på baksidan en tåg-hiss till lägre rangerspår. Där byggdes senare en utrustning som automatiskt tvättar tågens alla hjul.

Efter utställningen tillät museichefen (Torsten Ahltn), som var mest intresserad av privat industri, inte fortsatt visning, men gick med på att banan magasinerades på museet. Nästa chef (Sigvard Strand) ville dock att den skulle visas, och den placerades 1963 på 4:e våningen. Visningarna var en gång om dagen vardagar och två gånger lördagar och söndagar. På den tiden spelades instrumental grammofonmusik till visningarna, bl.a de då populära tangorna "Uno" av Mariano Mores och "Amapola" av Joseph M Lacalle. Anläggningen har sedan flyttats flera gånger inom museet och var magasinerad under 2004. På nuvarande plats står den sedan 2005 och visas två gånger om dagen veckan runt.

Tekniska Museet köpte banan 2006, men Uno ansvarar fortfarande för att hålla den i drift och dammad.

Från början fanns fyra tåg: persontåget (Da-lok), godståget (D), snälltåget (F) och expresståget (Ra). 2006 tillkom ett femte, timmertåget (Dg), och 2009 det sjätte, lokaltåget (Hg), vars lok funnits sedan 2007 och använts som reservlok. De två sista tågens lok och vagnar är inköpta men åtskilligt förbättrade av Uno för att bli tillräckligt realistiska och kunna tåla dagligt slitaget i många många år.