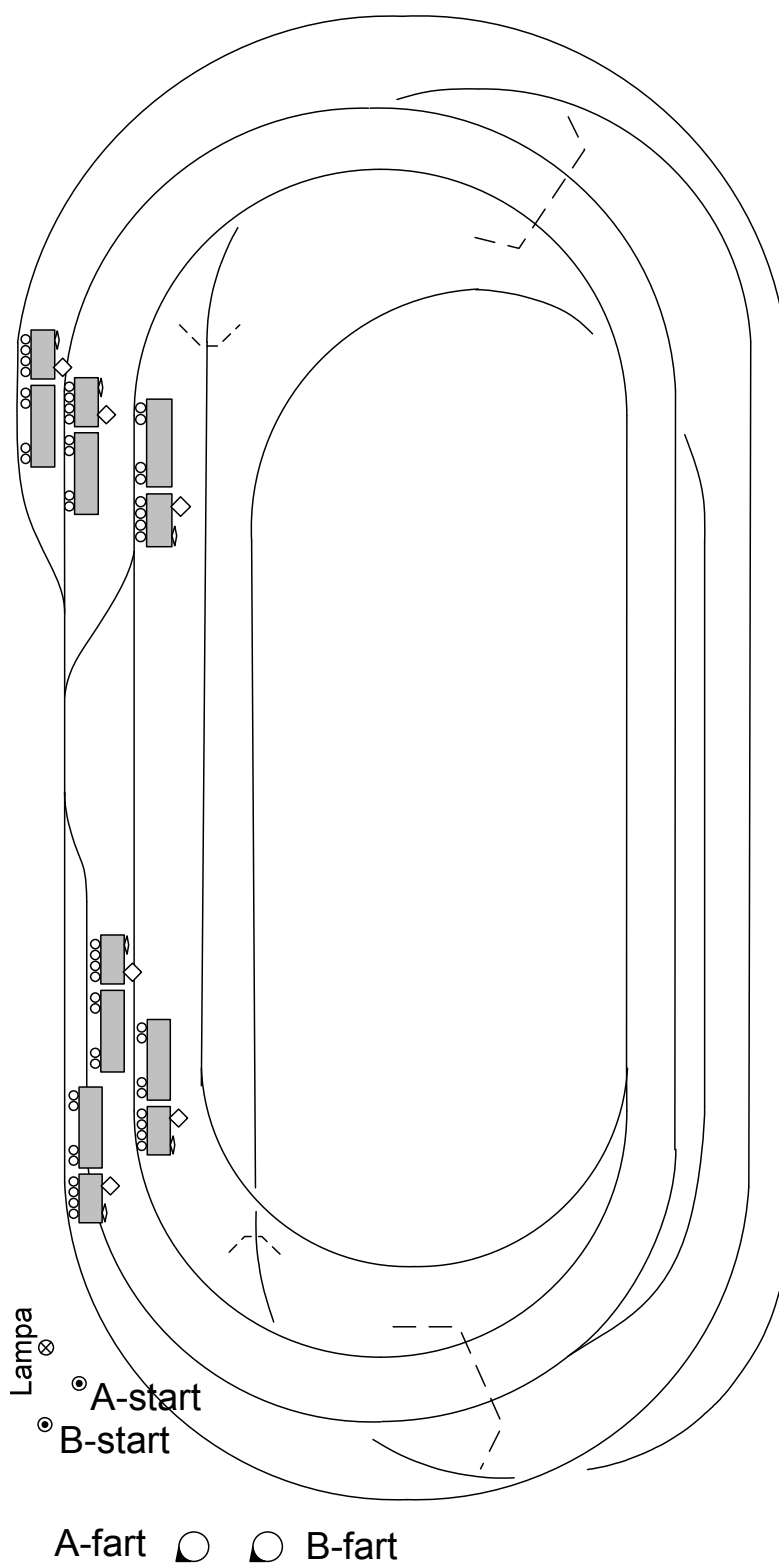




Om tågen och deras vägar

Så här skulle modellen i princip se ut om man kunde titta in i tunnelarna och se hur spåren ligger och var tågen står när de inte kör. De streckade linjerna visar tunnelmynningarna. Det ser ganska krångligt ut, eller hur. Bäst att förklara lite i taget.





Till att börja med har den ett par enkla rundslingor, dubbelspåret.

Alla tåg som går motsols kallas A-tåg och alla som går medsols kallas för B-tåg.

Man börjar köra genom att trycka på anläggningens B-startknapp. Då startar det bakre B-tåget. När det har kommit igång så tänds en lampa och sedan ges en impuls till det främre B-tåget som börjar sitt varv ut i landskapet på dubbelspåret.

När det bakre B-tåget kommit fram till det ställe där det främre stod, stannar det. Men, alldeles innan dess ser det till att det bakre A-tåget startar.

Det bakre A-tåget ger, när det startat, en impuls till det främre A-tåget som då ger sig ut i landskapet på dubbelspåret.

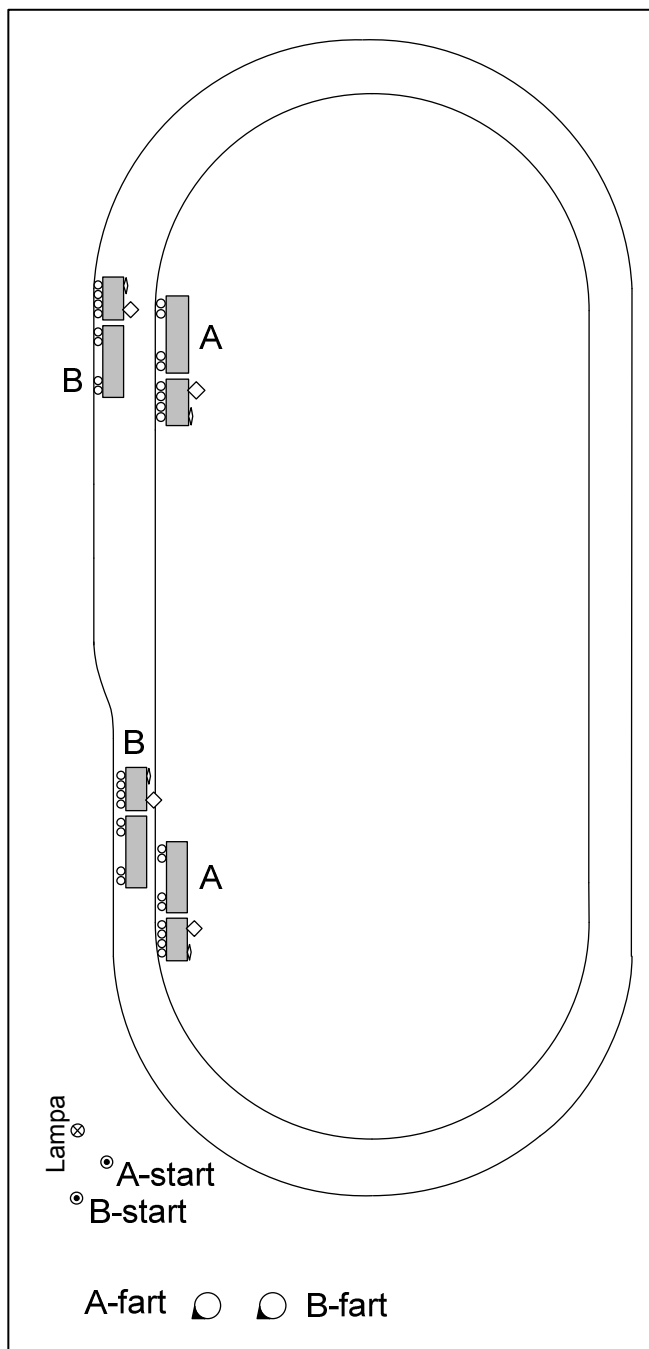
När det bakre A-tåget kommit fram till det ställe där det främre förut stod, stannar det.

Nu är det två tåg i rörelse, ett B-tåg och ett A-tåg ute i landskapet, och de möts på dubbelspåret mitt framför publiken.

I landskapet kan man variera hastigheten med två rattar. De är placerade så som tågen kör på dubbelspåret. Full fart blir skalenligt ca 90 km/h. Det är inte bra att stanna på svåråtkomliga ställen eftersom tågen inte alltid startar igen.

När tågen hunnit runt till baksidan, kommer de till de bakre A- och B-tågens startplats där de stannar.

Trycker man igen på B-startknappen påbörjas ett nytt varv där de andra två A/B-tågen visar upp sig i landskapet i stället.



A-startknappen används nästan aldrig. Det är bara om det blir fel på B-tågen, så att A-tågen inte startas automatiskt som man kan behöva den. Det ska inte kunna hända någon olycka om man trycker på den knappen i onödan.

Blir det urspårning eller något annat fel är det förstås viktigt att stoppa tågen bums och att tillkalla hjälp. Pilla inte själv, det kan försvåra felsökningen! I landskapet stänger man av genom att vrida ner rätt ratt till noll, och på baksidan stänger man av med två spakar (A och B) som sitter mitt på banan alldeles under spåren.

Slutar B-tågen att fungera, kan man oftast köra A-tågen ändå (och tvärt om).



Utöver rundbanan, så har B-tågen en längre slinga där de kör länge i tunnel innan de blir synliga för publiken, och sedan får köra en lång stund framme på enkelspår i landskapet. Långa slingan börjar och slutar på samma ställen som korta slingan gör.

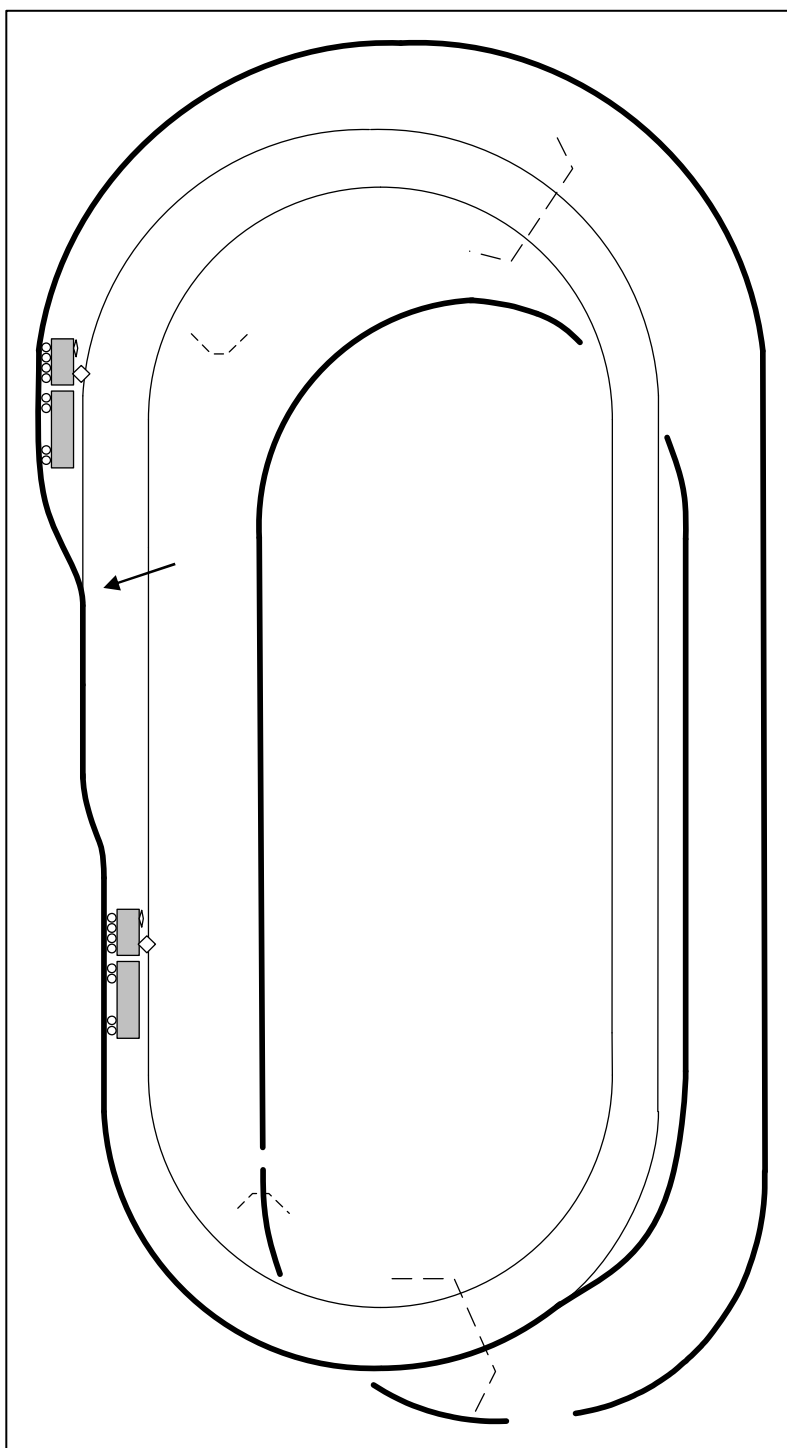
Medan B-tåget går i tunnel, är det meningen att ett A-tåg ska visa sig för publiken.

B-tågen startas och startar varandra på samma sätt som vid dubbelspårskörning.

B-tågen lägger själva om alla sina växlar och signaler.

Förgreningsväxeln (vid pilen) som avgör om det ska blir ett kort eller långt varv kan också läggas om, så att vartannat varv blir långt och vartannat kort.

Börjar man en visning med förgreningsväxeln liggande för lång väg, kan det dröja en bra stund innan första tåget visar sig.





A-tågen har också en längre slinga med lång tunnelkörning och längre exponering på enkelspår i landskapet. Långa slingan börjar och slutar på samma ställen som korta slingan gör.

Denna slinga är lite speciell eftersom den korsar B-tågens bana, och det kan man inte göra när som helst.

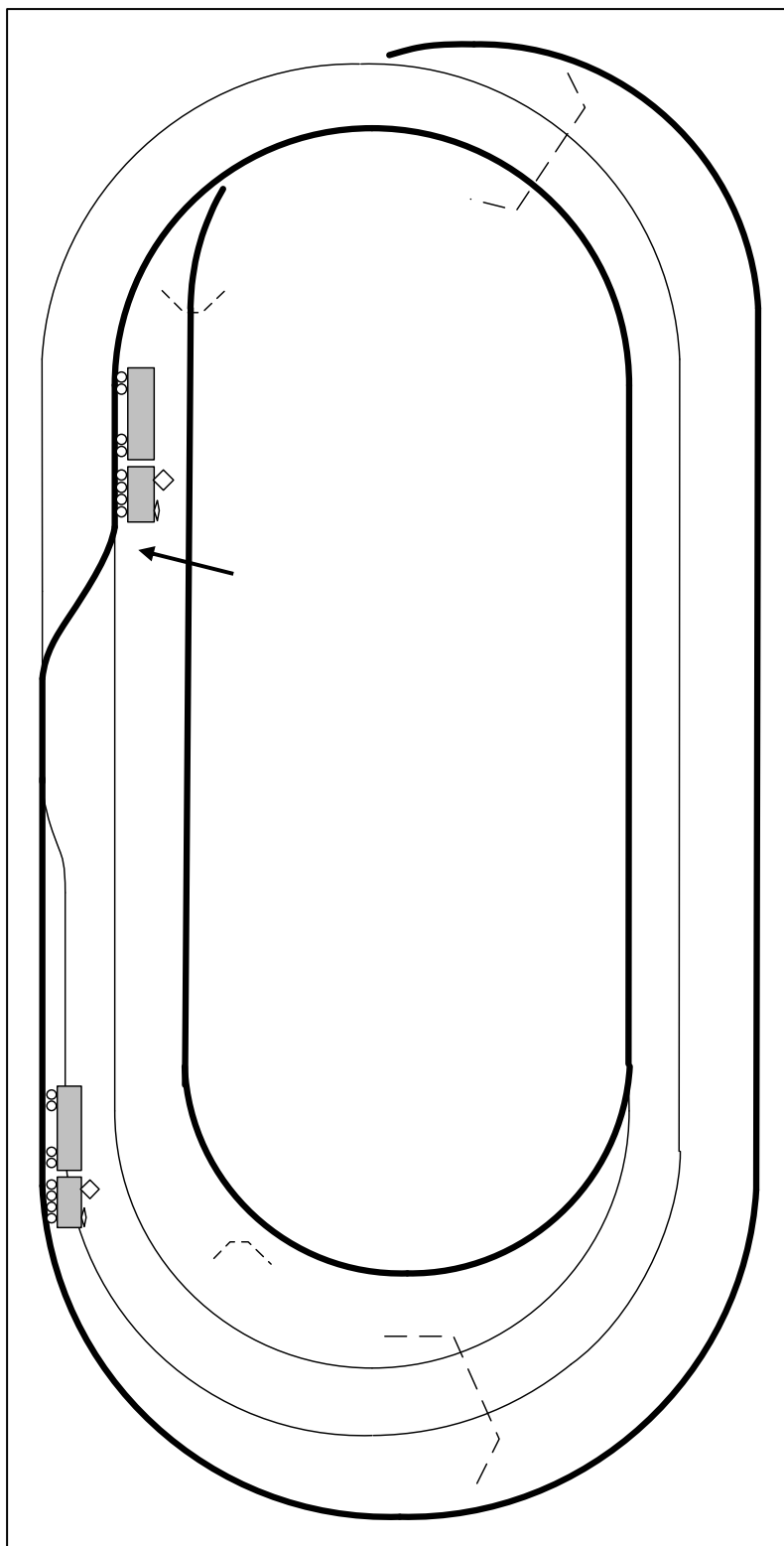
För att detta ska kunna fungera på ett säkert sätt låter man B-tågen starta A-tågen och även lägga om de gemensamma växlarna åt dem. (Annars lägger A-tågen om alla egna växlar och signaler åt sig själva.)

Förgreningsväxeln (vid pilen) som avgör om det ska bli ett kort eller långt varv kan också läggas om, så att vartannat varv blir långt och vartannat kort.

För att det ska bli en visning utan alltför långa pauser ser automatiken till att A-tågen kör lång väg samtidigt som B-tågen kör kort väg (och tvärt om).

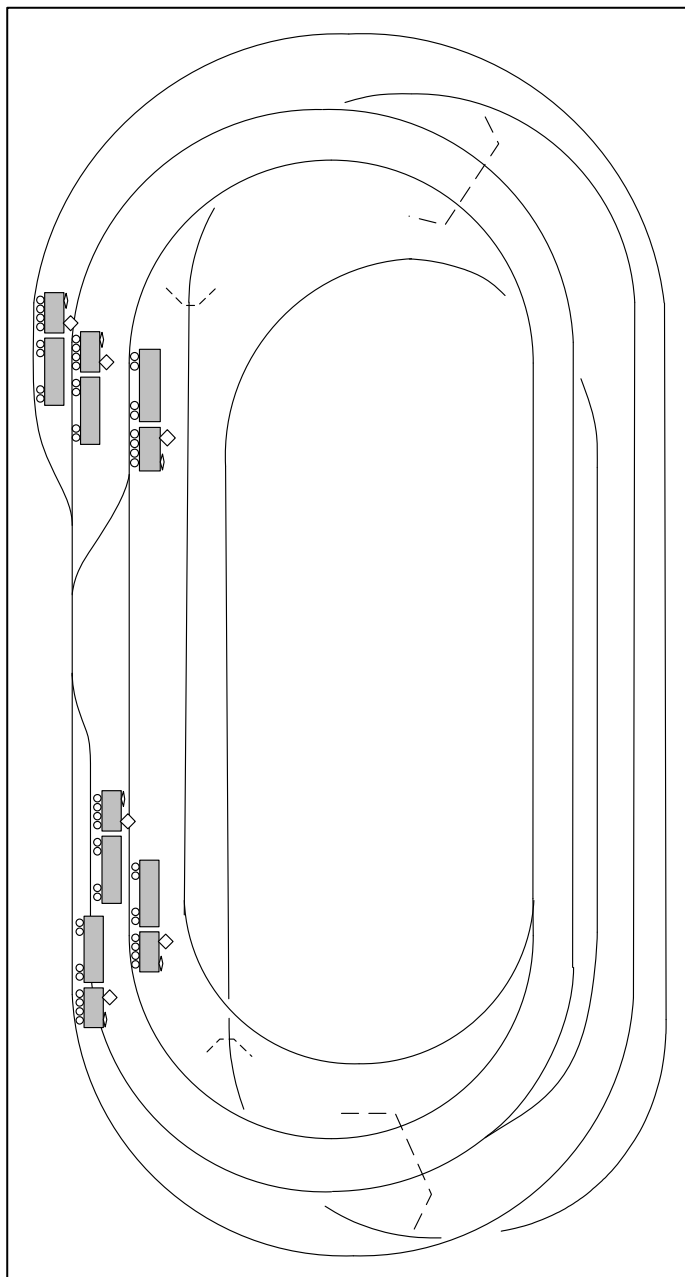
Motsatsen, att både A- och B-tågen får långt varv samtidigt brukar vi kalla för "otakt".

Det kan lätt hända att det blir en oönskad paus i visningen om man startar B-tågen direkt efter deras långa varv utan att vänta in att A-tågen hinner göra färdigt sitt korta varv.





Beroende på hur anläggningen mår och hur modig man är, kan man köra mer eller mindre avancerad trafik.



Som mest kan man använda sex tåg, och då körs både A-tågen och B-tågen omväxlande kort och lång väg. Detta kallas för *det stora programmet* eftersom A-tågens långa väg används.

Oftast kör man bara med fem tåg, med A-tågens långa väg avstängd och med B-tågen som kör omväxlande kort och lång väg. Detta kallas för *det lilla programmet*.

Vid tillfällen då man inte har tillgång till service inom rimlig tid körs bara fyra tåg och bara på dubbelspåret. Då behöver inga växlar läggas om. Detta kallas för *det säkra programmet*.

Men, finns det många fler variationsmöjligheter. Det är praktiskt att kunna ta tåg och delar av anläggningen ur trafik för service utan att visningarna blir alltför lidande. För, den är ju till för att visas!



A-Tågen (går alltid motsols)



Snälltåget dras av ett F-lok.



Expresståget dras av ett Ra-lok, som normalt använder den främre strömavtagaren.

Reservtåg (Kan gå både som A-tåg och B-tåg)



Timmertåget tillkom 2006. Det dras av ett Dg-lok.



B-Tågen (går alltid medsols)



Godståget dras av ett D-lok.



Persontåget dras av ett Da-lok.



Lokaltåget dras av ett Hg-lok. Loket tillkom 2007 och vagnarna 2009.