

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2009

3-4/1 09

Mycket krångel: Timmertåget sägs ha spårat ur i V7 (första växeln efter startsträckan). Personalen fixade, men timmertåget gick senare upp i gruset vid banvaktsstugan. Man försökte fixa det också, men sedan stannade Hg-loket vid S 14 (signalen på dubbelspåret) för växelövervakningen hade löst ut. Uno återställde men hittade inget fel.

10-11/1

En vagn i rapidtåget spårade ur under körning lång väg alldeles innan det skulle komma ut ur tunneln. Dels var det något fel på en boggie, dels visade det sig att vagnarna var för tajt hopkopplade för den något tvära kurvradien på platsen. Uno tog hem en bit av spåret för att jämna ut kurvan. Här ligger också en numera oanvänd växel som Uno lödde ihop.

Efter denna operation visade det sig att luftledningen rubbats för B-tågen, så att godståget fick sin bygel stukad. Dessutom har det blivit kortis för A-tågens inre körström, så att de inte alls går att köra.

Hemma jobbar Uno vidare med C06-vagnarna. Två buffertar återstår att göra fjädrande. Patinering och att förse vagnarna med passagerare återstår också.

12/1

Två fel hindrade A-tågen från att köra. En tungkontrollkontakt på V4 (som leder körström) låg emot spåret och gjorde kortslutning. Dessutom var locket till säkringshållaren glappt och behövde dras åt ordenligt. Uno lät lättad när han lagat dem.

14/1

Sven och Uno satte spårbiten på plats igen. Provkörning hanns ej med.

17/1

Provkörning av den utbytta spårbiten.

18/1

Sammanträde.

Uno tog emot några Märklinhjul och sittande gubbar av Helén. Hjulflänsarna ska svarvas ner och nållagren filas om till cylindriska tapplager innan hjulen kan användas.

Hg-loket drar för lite ström för att kunna köras som A-tåg. K15 fungerar inte. Man kan byta till ett mer lättdrivet relä eller trimma om loket.

Peter Häll har satt en skyddskåpa över strömbrytarna på väggen.

19/1

Rapidloktåget hade tappat vagnar, direkt efter startplatsen hade andra vagnens främre boggie spårat ur och kopplat av. Peter Häll lyckades knuffa vagnarna runt och återkoppla dem.

21/1

Rapidtågets sista vagn (Heljan) spårade ur vid körning långa vägen direkt efter bron över B-spåret. Uno fann att en reparation gjort bälgen mot vagnen framför alltför styv, så att vagnarna störde varandra.

23/1

En sytråd hade gått av bredvid spåret på dubbelpårsbron och godståget trasslade in sig. Sådan tråd brukar inte ställa till problem om den går av. Kan någon i publiken ha petat? Uno fixade.

28/1

Rapiddågets näst sista vagn spårade ur direkt efter tunnelmynningen vid körning långa vägen. Uno tog hem vagnen för undersökning och fann ett fel i boggien. Den ena axeln är stumt lagrad. Den andra ska vara vertikalt rörlig i lagret någon millimeter på båda sidor. Den satt fast på ena sidan efter en tidigare reparation.

31/1

Sven och Uno besökte Nynäshamns Järnvägsmuseum och studerade deras C06-vagnar utanpå (särskilt saxgrindarna) och invändigt. Uno har också fått bilder från Kenneth Landgren.

Uno löder nu egna saxgrindar av silvertrådar mellan sina vagnar. För att det ska fungera, behöver de vara rörligt fästade. Han har tagit bort befintlig vagnsinsats med golv och säten, och gjort ett nytt lägre golv som ska målas i rätt färg. Sätena har han sågat loss och placerat på det nya golvet så att sittande passagerare riktigt kan få plats. Det tidigare golvet fästs under taket för tyngdens skull. Fotstegen utanpå vagnen har flyttats från boggierna till karossen. Buffertarna har bytts till fjädrande. SJ-emblemet får vara kvar. Taket ska ev målas om.

1/2

Fortsatt provkörning av A-tågens långa väg. F-lokets strömavtagare gled av luftledningen strax före tunnelmynningen. Det är mycket att justera efter en spårflytt. Man kan undra hur lång tid det tog att få ordning på allt när banan var ny...

För att få färre problem tycker Uno att det kan vara lämpligt att köra det nya C06-tåget som ett B-tåg till att börja med.

4/2

Fortsatt prov av nya kurvan. Även prov av C06-vagnarna och nya finkan som B-tåg. Hg-loket gick för trögt i kurvan ut på dubbelspåret, så de är kanske lite för tunga.

5-7/2

Godstågsloket (D-loket) krånglade inför körning lång väg, så persontåget körde in i godståget bakifrån. Peter Häll hjälpte personalen att backa persontåget och lägga om växel 10 samt blockera densamma så att det två andra B-tågen fick köra endast på dubbelspåret.

Uno ersatte D-loket tillfälligt med Da-loket och tog hem det förra för reparation. Det visade sig att strömavtagarskenan inte satt precis mitt över loket. Det kan ha varit så länge.

Nya kurvan verkar OK, men det hänger en matarledning till sektion D där intill som borde fästas bättre.

Rapiddågets andra vagn spårade ur på dubbelspåret vid stängningsdags. Uno konstaterade att hjulvidden var för kort. Axeln var delad och kunde behändigt längdas med lite lödtenn i skarven.

8/2

Sven var först på plats och råkade ut för att rapiddåget spårade ur under pågående visning i någon av växlarna kring hjulvätten (V7&V8). Tåget körde långa vägen, trots att det inte var meningen. Uno hade glömt lägga växel V4 rätt. När det väl var fixat tappade Rapidloket vagnarna ut på banan.

Uno kom senare och ordnade upp. Emellertid tappade rapidloket vagnarna igen, för en boggie i sista vagnen hade hoppat ur i nya kurvan. Fjädern som pressar ner hjulen mot spåren var för slak. Uno tog hem vagnen för fjäderbyte.

Det var länge sedan hjultvätten användes. Frågan är hur man kommer fram till lagom mängd tvättande. För lite tvätt ger smutsklumpar på alla hjul, för mycket gör spåren efter tvätten smutsiga och därmed hala.

B-tågen lyckas inte alltid starta F-loket när. Man kan 1) öka A-tågens fart före stoppet, 2) förlänga startimpulsen genom att göra K10 längre eller 3) förkorta startsträckan för att minska det problemet. Risken ökar dock att rapidloket kör för långt och därmed inte stannar, vilket är ett farligare fel.

Uno tycker att det är tråkigt att det inte fler har tid att vara med och lära sig, när det händer så mycket med banan.

Eftersom MMM stängde tidigt denna dag, blev det en extravisning av "vår" järnväg. Väldigt mycket folk. Några ungar dristade sig till att hiva sig upp på kulissens trädörr (som vetter mot publiken) genom att kliva på räcket. Andra stod på den röda bänken för att se något.

Sture Holmberg, som gjort koppelstängerna till Hg-loket, kom med en liten present från SMJ. Det var en 2-axlig 40-tals personvagn. Trevlig, men behöver fixas till av Uno. Det kan bli svårt att göra en inredning för karossen verkar vara rejält hoplimmad.

Dammet lägrar sig och behöver tas bort inför nästa publikanstorming. Det är snart sportlov... Det är viktigt att göra detta och att putsa spåren på vissa ställen med regelbundenhet.

11/2

Ny provkörning av långa vägen för A-tågen. En fjäder i rapidtågets sista vagn (Heljan) behövde justeras.

15/2

Mera provkörning av långa vägen för A-tågen. Får nog anses funka nu. Ett mindre prov av nya C06-vagnarna gjordes för att se hur grindarna beter sig i kurvorna. Verkar för övrigt inte som om det behövs några tyngder i taken.

22/2

Sammanträde. Vi diskuterade bl.a. olika oljnings- och dammrengöringsmetoder.

Uno tog emot ytterligare några sittande gubbar till sina nya vagnar, som han visade och som vi beundrade mycket. Särskilt grindpartierna. Lasse Kempe upptäckte att vagnarna heter C06, alltså av den äldre sorten som tillverkades på 1950-talet.

Till nästa möte bör det nya tåget vara i trafik som B-tåg. För att kunna köra med sex tåg, då bör ett av de "gamla" B-tågen byta riktning och bli till A-tåg. Båda tågen behöver provköras.

2/3

Hg-loket stannade tvärt. Först på dubbelspåret där Peter Häll fick igång det, sedan på baksidan. Kuggdrevet i en boggie hade hakat upp sig eftersom hjulaxlarna nött sönder sina plåtlager. Det var vanliga hål i 0,7 mm mässingsplåt som blivit ovala. Uno gör nya starkare rörlager.

Rapidtåget stannade och sista vagnen spårade ur av okänd anledning strax efter att det kommit ut ur tunnelmyningen på dubbelspåret. Peter Häll pillade upp den på spåret igen med lite trixande,

4/3

Sven och Uno dammlåste på sedvanligt sätt.

Timmertåget är utsett till att bli det nya A-tåget, och provkördes dessa vägar med gott resultat. Inga problem med reläerna, som väl är.

7-8/3

Uno på utflykt på Ålands hav. Sven har jouren.

10-15/3

Peter Häll dammsög under hela banan.

Prov med Hg-loket och de nya vagnarna. Det blev några urspåringar, men de upphörde när Uno justerat vagnarna så att de inte påverkade varandra så mycket.

Hg-loket går ganska sakta. Uno tänker ändra utväxlingen i boggierna och har beställt nya lite större drev från Västerås. En drivaxel måste då flyttas.

16-18/3

Uno har byggd om Hg-loket på tre dagar. Det gick inte att få tag på nya kuggjul från Västerås, så Uno tog ett som redan satt i loket och göt kopior i brons samt flyttade en axel och monterade dem. Pelle Östergren har berättat att Hg-lokets kuggjul är specialbeställda från Tyskland. Loket går nu i drift, 25% raskare, med C06-vagnarna på släp. Inga klagomål än.

Timmertåget ställdes av och Dg-loket togs hem för reparation. Snäckväxelskruven var sliten. Den allra första var i plast, och tog slut väldigt snart. Uno ersatte med en i mässing, som nu behövde bytas ut. Uno lägger några halvslitna snäckskruvar i loket som reservdelsförråd. Dg-loket tas i drift på söndag. Då kan vi köra med sex tåg samtidigt!!

Sven patinerar C06-vagnarna. Uno skaffar färg. Färghandlaren var lokbiträde från malmbanan och visste att det slog så mycket gnistor om gjutjärnsbromsarna på deras B06, att det kunde ta eld i fönsterkarmarna.

20/3

Snäckskruvbytet på Dg loket gick bra. Konstigt att ett plastkuggjul kan nöta sönder en mässingskruv! Men, när Uno passade på att justera hastighetsmotstånden, märkte han att ett av lokets hjul satt löst. När han fäst det råkade han slita sönder plastkuggarna på ett av de drivande kuggjulena. Turligt nog har detta kuggjul samma dimensioner som de nygjorda till Hg-loket, så han kan gjuta ett till och montera.

22/3

Sammanträde. Helen hade med sig ännu en rengöringsvagn med filtsuddar. Uno klurar på att använda båda på samma gång, där den främre får tvätta och den bakre torka.

Catarina Baldo Zagadou kom på besök och intervjuade Uno och Helen för banverkets tidning Banbrytaren, samt fick en egen visning.

Under lunchen kom Uno, Nils och Johan överens om att kalla det nyaste tåget för "lokaltåget". De övriga heter expresståget, snälltåget, persontåget, godståget och timmertåget.

Sven visade att han förlängt arbetsbelysningen i tunneln framför körreglagen ända fram till mynningen.

Sven har tagit hem ena älgen som fejat av ett av hornen.

Johan trimmade ner ett motstånd på kontakt K5 från 7 till 5 Ohm, för att minska risken för krock när vi kör med sex tåg, något som vi alltså inte kunde göra ännu pga malören med Dg-loket. Minskar man

motståndet till 4 Ohm reagerar inte kontakten när rapidloket passerar. Måste provas med Dg-loket också.

Det var stora problem med att rapidloket och F-loket slirar efter passagen över bron vid körning långa vägen. Uno tvättade spåret alldeles före sista visningen. Gjorde det att spåret blev halt?

23/3

Sista vagnen i ett B-tåg lossnade och hamnade framför nästa tåg. Peter återställde ordningen.

26/3

TV-filmning för Aktuellt 21. Blev till ett riktigt trevligt och långt reportage som sändes samma kväll: "Tåg som går, och tåg som går i tid, är det kanske bara på en modelljärnväg det går att uppnå". Uno vill ha ett videoband med inslaget.

Allt gick bra så när som på att lokaltågets sista vagn lossnade på dubbelspåret.

28/3

Uno besökte Pelle Östergren i Järfälla, som svarvade ny snäckskruv i järn för Dg-loket. Borde inte han vara med i UMV-gruppen? Vi saknar en finmekanist av rang.

29/3

B-tågen körde i hop på baksidan på grund av ett tillknycklat kontaktbleck vid V10. Det hjälpte inte med B-relä-knepet i bruksanvisningen.

Uno tog Dg loket i trafik med nytt kugghjul och dito snäckskruv. Eftersom han fick problem med lokaltågsloket (Hg) fick Dg dra detta tåg i stället för timmertåget.

Hg-loket som han tog hem, hade strömvagnarproblem. Bygeln hade ett litet stöd som den kunde haka upp sig i, som Uno tog bort. Dessutom satt den mjuka plastslang som för över motorkraften till boggierna löst. Uno klämde fast den med koppartråd.

Samtidigt pågår utveckling av spårrengöringsvagnarna. Den nyaste har fått en tank för lacknafta och ett rör med "kran" till filtsuddarna. Den äldre har fått medar mellan hjulparen för rullar av bomullstyng som ska torka spåret. Skumplast ska ge ett tryck mot spåret och lösa plåtbitar tyngd till vagnen. De första proven om några dagar sker med rapidloket.

Sven har lagat och ställt tillbaka älgen, nu längre in bland träden.

30/3

Hg-loket i drift igen, men Dg-loket togs hem för att koppelstången (mellan hjulen) var krokig pga felaktigt trimmade fjädrar.

1/4

Uno testade vidare med de modifierade rengöringsvagnarna. De kärvade vid säkerhetsspåren i vägövergången så två lok behövdes för att få runt dem.

Hg loket gick nu för fort och orkade inte dra relä för växlar o signaler. Orsak: Lödningen av de parallellkopplade motstånden hade släppt. När det var fixat låste sig loket pga felmonterat kugghjul . Uno tog hem för att kolla mera. Dg-loket i drift igen.

Pendeln har ju krånglat ett tag, dvs inte startat automatiskt. En av de tunna ledningarna från spolen var i stort sett av. Sven lödde dit den invid kontaktblecken i en lödpunkt. Det blev något bättre, men samtidigt visade det sig att de lackisolerade tåtarna till spolen legat och skavt av isoleringen mot

varandra så när kontakten blev bättre fick man gnistbildning där. Sven petade isär dem tills gnistorna upphörde. Uno fäste dem med klister.

Sven hade med sig en testplanka med luftledning och rälsbit för övning i luftledningshantering som han stoppade in i plåtskåpet med lite extra luftledningsmaterial och en fin stödkloss. Nu är det fritt fram att låna och öva lagning av luftledningen. Det behövs en kort instruktion för denna hantering.

2/4

Hg-loket åter i drift. Därefter besök hos SMJ på kvällen, med Sven och visningsvärden Viktor. Unos tunnelmyning är nu borttagen från Ekensholmsbanan. Sture Holmberg var där och visade Uno hur man öppnar den 2-axliga H0-personvagn han fått i present. Den behöver kompletteras med inredning.

5/4

Uno monterade ett skydd över V10-kontakten som krånglat 29/3.

Mera prov med tvättvagnarna. Det är inte så lyckat skjuta dem framför loket, för det stegrar sig och kan spåra ur. Dragkrok på vagnarna ska monteras.

Nytt prov med 6 tågs-drift. Dg-loket stannar ibland efter K5 (som Johan justerade 22/3). Motståndet i kontakreläet behöver ökas. Dg-loket slirar mindre än Ra- och F-loken. Timmertågen är kanske lättare att dra.

Telefondiskussion mellan Uno och Johan om hur man får personalen att studera bruksanvisningen i förväg. Borde inte Peter vara lämpad att öva personalen i felhantering?

8/4

Urspårning i V10 som inte lade om ordentligt. Bojan lagade med tejp.

11/4

På em provade Uno att köra tvättvagnarna med draglok. Lacknaftavagnen spårade ur och försågs med mera tyngder. Torkvagnens suddar belastas nu med en ställbar fjäder i stället för med skumplast.

Uno har i sin modellbåtklubb träffat en expedit från Wenzell (Patrik Abrahamson) som han har bjudit in att delta i UMV:s möten.

15/4

Sven o Uno provade att köra tvättvagnarna alla vägar. Torksuddarna blev rejält svarta och en trillade av. Det har nu Uno sett till att den inte kan göra längre. På vissa ställen räcker det inte med ett lok som drar utan man kan behöva ett som skjuter på också.

En av rangerväxlarna på baksidan blev justerad för att minska urspårningsrisken.

19/4

Reguljär visning med alla 6 tågen hela tiden. Det gick bra.

Uno justerade ett rälsskarvjärn vid banvaktsstugan och tog bort damm från syllarna med en med vatten fuktad pensel.

26/4

Sammanträde med koll av den nya fina videon, putsvagnarna och luftledningsreparationsmodulen. Katarina Hahn diskuterade bruksanvisningen och dess behov av uppdateringar med oss. Den behöver ses över igen nu när vi kör med 6 tåg mera regelbundet.

Mötesdeltagarna hade inget emot att bli omnämnda ”på nätet” i dessa loggar och mötesprotokollen.

Under dagens 6-tågsvisning ville en gång Dg-loket inte starta. Startimpulsen verkar dock vara tillräckligt lång.

6/5

Lokaltåget med Hg-loket spårade först ur på baksidan, pillades upp, och spårades sedan ur igen bakom skynket framtill under landskapet. Peter satte första personvagnens främre boggie på spåret igen, och kopplade ihop tåget.

8/5

Första vagnen (finkan) hade hoppat ur när lokaltåget kom ut ur tunneln långa vägen. Den som visade stannade inte, varför loket och finkan spårade ur när tåget kom fram till växeln vid signalen vid kulissen. Peter tillkallades och lyfte förtjänstfullt bort lok och finka.

Eftersom växlarna på baksidan inte låg rätt för A-tågen gick inte dessa att starta. (Det står i bruksanvisningen hur man ska lösa det problemet.) Då stängde man anläggningen och ställde in visningarna tills vidare. Katarina ringde Uno's mobil, men den var inte påslagen.

10/5

Uno kom, rullade tillbaka vagnarna och satte på loket, men inte finkan, så att visningarna kunde fortsätta. Han misstänker att nållagren i finkan inte är bra och byter dem mot bättre. Den ena axeln ska vara fjädrande och det har inte funkad.

11/5

Godståget spårade ur på baksidan, vid växel V10, eftersom skyddet för kontaktblecken som monterades 5/4 stack upp. Man klarade upp det själva utan att Uno behövde rycka ut.

Uno och Johan hade en diskussion om kontaktledningens skalnlighet. Själva tråden är enligt Banverket 120 mm². Det skulle ge en diameter på 12,36 mm, men tråden är inte rund utan har midja. Om man gissar på 18 mm höjd motsvarar det 0,20 mm i H0-skala, vilket inte är långt från Unos 0,25 mm. Strömavtagarens tryck på kontaktledningen och trådens dragspänning är svårare att jämföra, men när tåg passerar krävs det att luftledningen inte höjs mer än 30 cm mitt emellan två stolpar, vilket motsvarar 3,4 mm i H0-skala och är lätt att mäta.

12/5

Finkan togs åter i bruk, nu med samma lagerkonstruktion som övriga finkor. Kontaktblecksskyddet för V10 blev rödmålat inuti och har fått ett stopp.

Pumpen togs i bruk igen pga smuts på hjulen.

?/5

Timmertåget saknades efter avslutad visning, och hade stannat i tunneln vid körplatsen ut mot långa vägen. Det var korsningsväxeln som inte lagts om. Det hjälpte att följa instruktionen om detta i bruksanvisningen.

17/5

6 tåg går fortfarande bra. Uno anpassar bruksanvisningen för denna trafik, och diskuterar ändringarna med Katarina kommande vecka.

18/5

Urspårning på baksidan vid V10. Hg-personstågets 1:a personvagns bakre och 2:ra personvagns boggier urspårade. Peter lyfte vagnarna på plats och synade spåret. Han fann att i skarven mellan borden efter V10 hade en lödning släppt. Tråden stod rakt upp och hakade i vagnarna. Peter bockade ner tråden, ny lödning får göras senare.

19-20/5

Putsvagnen med lacknafta har fått en ny slang, då den gamla svällde av vätskan, och en ny kran.

Ena 500 W-lampan har slocknat. Uno bytte till sin reservlampa, men den lyser mycket starkare än den andra som svartnat. För att skaffa en ny reserv begav han sig till Werdenhoffs på Sveavägen. De hade som mest 300 W med E40 sockel, så han köpte en sådan. (500 W med samma sockel finns fortfarande på http://www.lampgrossen.se/product_info.php?products_id=68, Johans anm.) Konstfärdigt monterad i armaturen, lyser den lika starkt som den slitna. Man kan behöva göra om armaturen för att bättre passa de nya lamporna eftersom de är kortare.

Uno köpte också en halogenstavlampan på 500 W att pröva med. När man lyser med den under banan ser man tydligt hur dammig det är. Lampan blir rejält varm, försås.

Persontåget med Hg-loket spårade ur mitt på dubbelspåret under visning. Uno tror att finkans stela axel stuttit för löst, eller att en saxgrind hakat i en gångplåt. Båda problemen fixade.

Peter fick med hjälp av Johan intensivträna på hur man skapar de fel vars avhjälpande beskrivs i bruksanvisningen. Valda delar av detta står redan i handboken på nätet, men behöver kompletteras.

23/5

Uno har köpt fyra extra 300 W-lampor att ha i reserv, eftersom de ska sluta säljas.

Johan hade råkat få med sig det gällande exemplaret av bruksanvisningen hem, men ingen har uppmärksammat att den saknades! Emellertid gjorde det att han kunde komplettera handboken med ett avsnitt om hur man åstadkommer de fel bruksanvisningen beskriver.

Uno reser nu till Gotland några dagar och lämnar banan i UMV:s vård!

24/5

Sammanträde med diskussioner om bl.a. lämpligt nytt lok och lämpliga sätt att instruera/träna visningspersonalen.

25/5

F-loket startade inte (stod bara och surrade) när det skulle köra ut långa vägen, och blev därför påkört bakifrån av timmertåget. Det innebar stopp för både A- och B-tågen. Peter tillkallades och flyttade F-tåget till avställningsspåret ovanför pendeln. Han fick telefonhjälp av Johan med att koppla om från 6-tågsdrift till 5-tågsdrift med alla fyra vägar.

29/5

Uno kollade F-loket, men hittade inget fel, så han tog det i trafik igen.

Rapidloken spårade ur strax före tunnelmynningen långa vägen. En boggiedetalj hade lossnat. Uno tog hem det för reparation.

B-spårets luftledning trasslade på samma vis som 23/1. En stolpe på dubbelspårsbrobalken står för nära spåret, så att sidotråden kan trassla in sig i bygel. Tillfälligt löst med trådbit, men stolpen bör flyttas.

31/5

A- och B-tågen slirade, så Uno putsade rälsen för hand och med putsvagnarna. Pumpen avstängd igen.

En nyuppsatt björk vid sportstugan kvaddade bygelns för D-loket för att björkens nål stack för långt ner.

Rapidloket spårade ur i uppførsbacken strax före bron. Det är svårt att komma åt där. Den reparerade boggien kärvade. Tillfälligt löst löst med lite olja, men boggien behöver justeras. Rapidtågets vagnar puffades runt med F-loket. Man bör använda en särskild puff-plåt för att undvika att buffertarna hakar i varandra.

F-tågets finka hoppade ur strax före tunnelmynningen långa vägen. Axelfjädern var för slak, den ska nästan kunna lyfta karrosen.

Rapidloket tappade sina vagnar strax före tunnelmynningen långa vägen. Den fjäder som ska hålla ner koppelkroken hade hoppat av.

En fjäder som spänner dubbelspåret A-luftledning hade lossnat och fallit ned så att ett B-tåg spårade ur. Uno hittade fann och återställde den, så nu är A-tågens luftledning bättre spänd.

Dg-loket stannade en gång, för att det inte kunde lägga om korsningsväxeln. Uno ökade motståndet på K5 en aning.

Efter denna digra dag, kändes det rätt att stänga av A-tågens långa väg, nu när Uno ska på båtutflykt.

1/6

Hg:n tappade personvagnarna bakom godsfinan precis vid V10. Hg:n fortsatte till uppställningsplatsen till vänster ytterspår. Dom tappade personvagnarna stog mitt över V10 som hade lagt om till rakspår under vagnarna. Dessa hade sedan blivit påkörda av nästkommande tåg. Peter återkopplade dom och återstartade.

Under provkörningen startade rapiden från innerspår åt höger men kom bara till tunnelmynningen där det främre hjulparet spårade ur troligen p.g.a att modulskarven straxt innan hade rört sig lite. Peter fick på loket och provade igen, allt ok.

8/6

Först spårade Da-loket ur mitt på baksidan och Bojan rättade till saken. Därefter fastnade rapidloket i tunnelmynningen ut mot dubbelspåret. Bojan försökte rätta till det också, men misslyckades grovt.

När Uno kom till platsen stod rapidloket framme vid banvaksstugan, urspårat med vagnarna kors och tvärs, i vägen även för B-tågen. Uno ordnade upp och försökte sedan köra B-tågen men märkte då genom att Hg-lokets strömvagnare fastnade, att luftledningstråden på dubbelspåret för B-tågen saknades mellan två stolpar. Tråden hade hamnat under rapidloket och trasslat in sig i dess underrede. Strömvagnaren klarade sig hyggligt.

Mycket att rätta till, och det alldeles i onödan. Nils O passerade förbi och Uno fick ventilera den saken med honom.

Uno letade efter fel på rapidloket och i A-spåret men fann inget. Reparation av B-luftledningen hanns inte med. Fortsatt visning endast av A-tågen, alltså.

9/6

Rapidloket spårade ur igen, på samma ställe. Peter satte upp det på rälsen, och misstänker fortfarande modulskarven.

10/6

B-luftledningen fixades till så att det gick att köra B-tågen igen. Bara lång väg, inte via dubbelspåret.

Spårskarven justerades som rapidloket hade problem med. Uno bytte dessutom ut en för tunn bricka i rapidlokets ena boggie, den "lösa" för den var för lös. (Den ena boggien ska vara lite stel, så att loket inte vaggar, och den andra ganska lös. Båda är drivande.)

A-ratten för landskapet fästes.

11/6

Persontågsloket kom ut ur tunneln (lång väg) dragandes en urspårad finka. Övriga vagnar i tåget stod strax före tunnelmynningen. Tänkbara orsaker: Finkan för lätt, för låg hjulfläns eller smutsigt spår som hindrar hjulen att glida i sidled. Uno fann att spåret var smutsigt trots körning med putsvagnarna. Funkar de inte tillfredsställande under landskapet?

Apropå putsproblem har Uno provat att med smärgel ge A-tågen bättre grepp, där de gärna slirar efter lilla bron långa vägen. Man ska dra vinkelrätt mot spåret så att det blir "kugghjulsräfflor".

12/6

Reparation av den nedrivna kontaktledningen på dubbelspåret för B-tågen.

14/6

Rapidloket spårade ur 2 m före tunnelmynningen lång väg. Kurvan är inte nog jämn (S-form).

Hg-loket låste sig. Fabrikationsfel. Kugghjulen i boggierna sitter så olämpligt att de kan kugga ur. Uno tog hem loket för ombyggnad.

A-luftledningen gick av alldeles före dubbelspårsbron vid en stolpe, alldeles före stängningsdags.

15/6

Reparation av A-tågens luftledning. Hg-loket togs i trafik.

16/6

Sista vagnen i persontåget spårade ur vid banvaktsstugan. Peter tog av vagnen.

17/6

Uno fann smuts på den avställda vagnens hjul och startade hjultvätten igen. Uno och Sven justerade spårvidden i den kurva där rapidloket spårat ur 14/6.

18/6

Rapidloket fick strömvagnarhaveri vid utfarten till dubbelspåret. Den z-formade tråden som stagar upp och bibehåller bygelns form byttes ut, så därefter beter den sig mycket bättre än förut. Lite svart färg fulländade mästerverket. I detta sammanhang lade Uno märke till att den extra nysilvertråden som ska säkra strömtillförseln vid denna startsträcka inte satt på sin plats.

Hg-lokets strömvagare gled vid sidan av luftledningen vid banvaktsstugan. Den genar lite i kurvorna eftersom den inte sitter mitt över en boggie. Uno justerade luftledningen.

19/6

Avtorkning av spåren undertill. Kan behöva göras varje månad. Pumpen behöver kanske bara köras 1 visning 1 dag i veckan, om det räcker för att hålla hjulen rena.

21-22/6

A-tågen körde ihop på baksidan för att rapidloket inte startade. Han som körde avslutade visningen (i onödan). Dessutom försökte han lyfta det bakomvarande F-loket med resultatet att karossen hamnade snett. Det spårade därför ur i luftledningen senare samma dag

Anledningen till att rapidloket inte startade var att den nya Z-fjäders hakade upp sig då den svarta färgen torkat.

Rapidstågets första boggivagn spårade ur i tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Den tryckfördelande fjädern i boggien saknades så Uno tog hem vagnen för att montera en ny fjäder.

Dags att dammsuga under banan igen. Dags också att kolla nubbarna på förhänget.

Museets verkstad har på 60-talet gjort en liten liggkärra om vi aldrig använder. Uno tycker att den skulle kunna förvandlas till en behändig sittpall på hjul. Gärna med variabel höjd.

23/6

Rapidståget påkörts igen på samma ställe. 1a vagnen hoppade ur.

Brand i väggen och taket till den angränsande verkstaden på kvällen. Järnvägen skadades tack och lov inte.

25/6 (Museet stängt pga vädring, inga visningar)

Vagnen med den nya fjädern togs i drift.
Nysilvertråden (se 18/6) reparerades.
Arbete med A-luftledningen vid bron.

26/6

Mera arbete med samma luftledning. Provisorisk lösning. Fästet innanför tunnelmynningen för dragfjäders var för svagt.

27/6

Hg-loket stannade på dubbelspåret framför banvaktsstugan. Gick att peta igång. Den som visade noterade även att en övertråd har lossnat till A-tågen efter korsningsväxeln.

28/6

Vi beundrade dubbelspåret tunnelmynningsbelysning som Sven gjort färdig och som drivs av en särskild trafo.

Uno justerade luftledningen för Hg-loket och A-tågen efter korsningsväxeln och före dubbelspårsbron. Han har mycket trimning kvar att göra, för marginalerna är för små på sina ställen. (Rapidlokets strömvagn har gjorts bredare med en stödtråd för att det ska klara sig.)

Peter fäste upp gröna skynket och hämtade krokar till verktygstavlan.
Johan skruvade isär liggkärran så att Uno kan ta hem den för ombyggnad och fotograferade hur kulissflytt går till samt strömvagnarnas utseende och dammade sjön.
Patrik började lära sig att köra tågen.

Vi diskuterade att med ett särskilt motstånd sänka farten för A-tågen strax innan långa vägens tunnelmynning, då rapidståget vagnar betänkligt där.

Vi behövde bara ha hjulvätten på en kort stund för att Da-loket skulle börja slira på väg ut mot dubbelspåret.

Peter har börjat sin semester och Uno tar båtsemester några dagar, så vi lämnade banan med det säkraste programmet inställt (endast dubbelspårsdrift).

1/7

Han som visade järnvägen, Erik, fick telefonhjälp av Uno att ta lokaltåget ur trafik, då Hg-loket slirat i uppførsbacken mot banvaktsstugan samt ett A-tåg vält på baksidan. Resultatet blev fyrstågsdrift, med B-tågen endast lång väg och A-tågen endast kort väg.

7/7

Hg-lokets problem visade sig vara att en av de två små plastslangar som överför drivkraften från motoraxeln till boggierna hade gått av pga motstånd i kugghjulen. Uno tog hem loket för slangbyte och intrimning.

Den strömavtagare på F-loket som inte används fick en ny stagningskrok.

Uno har byggt om liggkärran till en liten pall på hjul, som man sittande ska kunna kana runt under banan på.

8/7

Uno och Sven gjorde två isoleringar i luftledningen för A-tågen i tunneln strax före mynningen lång väg för att kunna dämpa farten där.

11/7

Uno satte ett motstånd på den fartreducerade sträckan och provkörde. Fungerar vingelfritt.

12/7

Mera provkörning. Hg går lite för sakta. Efter oljning av loken hamnade Dg-lokets kaross lite snett, så det ville inte köra ut i landskapet vare sig lång eller kort väg. Därför blev det en visning med bara B-tågen. Omställning till dubbelspårsdrift eftersom Uno ska ha båtsemester. Då krånglade D-loket, så Uno bytte till Dg och tog hem D för undersökning. Snäckdrevet gick inte riktigt fritt.

21/7

Det fanns en anteckning i gula boken om ett stopp man klarat av själva vid signal 14. (Stoppet borde inte hända vid enbart dubbelspårsdrift!) Uno justerade en fjäder på banvaktstugeväxels relä (R12).

Omställning till körning med 5 tåg. Prov med det reparerade D-loket, men det blev bakläxa.

26/7

D-lokets snäckdrev reparerat igen och loket togs i trafik.

1/8

Signal 12 (för B-tågen vid kulissen) visar rött hela tiden.

2/8

Avbruten visning. F-loket stannade framför korsningsväxeln. Han som körde hade i ambitionen att påverka korsningsväxels relä (R4) i stället lagt om det röda blecket vid växelmotor 4 (hur man nu kan läsa ut det ur bruksanvisningen) och sedan pillat upp den främre strömavtagaren på loket för att få ström. Eftersom den avtagaren inte var intrimmad trasslade den sedan in sig i luftledningen vid korsningsväxeln.

Uno kom ut på eftermiddagen, tryckte ner främre avtagaren och kunde köra vidare utan problem.

Han märkte också att någon i veckan lyft av sista vagnen i persontåget utan att lämna någon upplysning om varför.

5/8

Uno justerade F-lokets strömavtagare som inte gick upp nog högt. Lederna var inte tillräckligt spänstiga. Persontågets sista vagn återställdes utan problem. Fortfarande ingen förklaring.

Uno lättade en fjäder på reläet till kontakt K12 eftersom Hg-loket inte alltid lyckas dra det ordentligt. Konsekvensen var att växeln vid banvaktsstugan inte lade om, och tåget stannade för röd signal vid kulissen.

Sven monterade tunnelmynningsbelysning i långa vägens tunnlar också.

15/8

Persontågets sista vagn stod på stickspåret. Den hade lossnat från tåget och blivit avställd. Uno justerade kopplet.

F-lokets bygel hade krånglat igen och loket stannat på baksidan. Uno oljade strömavtagarens leder.

Hg-loket hade inte lyckats lägga om banvaktsstugeväxeln. K12 justerat igen.

16/8

Da-loket spårade ur på baksidan vid start lång väg. Även strömavtagaren "urspårad". Uno hjälpte till per telefon med omkoppling till enbart dubbelspårdrift.

19/8?

Anledningen till urspårningen var att den omlagda sträckan med ny räls blivit rubbad. Sattes nu fast.

21/8

Da-loket med liten godsfincka och personvagnar spårade ur i V10 som inte hade lagt om helt utan stod i ett mellanläge. Peter lyfte på loket och finckan igen sen funkade det.

22-23/8

Da-loket hade spårat ur i första växeln efter startplatsen (V7). Konstigt nog inte bara loket, utan också några av vagnarna bakom. Uno satte tåget på spåret igen och justerade koppel och växeln. Därefter slirade hjulen på loket ett bra tag. Olja från lagren på drift?

A-tågens säkring gick sönder och fick bytas. Uno har skaffat 2,5 A tröga att använda där.

A-tågen startade inte heller som dom ska, när ett B-tåg passerar upp lång väg förbi signalen vid banvaktsstugan (S16). Uno trimmade relämotståndet på kontaktskenan där (K2).

26/8

Sven och Uno råkade ut för att B-tågen stannade vid körning lång väg. En säkring i väskan hade gått. Dessutom lyckades inte timmertåget lägga om korsningsväxeln, så det stannade när det skulle köra ut lång väg. Reläet surrade, men växeln lade ändå inte om.

30/8

Sammanträde med mycket diskussioner om händelsen 8/6 och hur man kan få personalen att agera rätt vid olyckor under visningar. Det visade sig i gula boken att många händelser inte rapporteras till Uno resp till denna logg om personalen klarat av dem.

F-loket kom i gång men stannade igen på K10-impuls från Hg-loket, pga att impulsen är för kort alt att startsträckan är för lång.

Relä R3 (till signal 15 före korsningsväxeln) justerades.

Johan studerade strömavtagarnas konstruktion och fann att F-lokets och Dg-lokets dito var trasiga, men inte så trasiga att de inte fungerade. Uno bockade till Dg-lokets, så att den blev hel. F-lokets kräver lödning.

Uno fann att F-lokets hjulringar (av järn) är mycket slitna och behöver bytas.

31/8-1/9

Urspårning av pendeltåget med Hg-loket före bakre startplatsen. Även lokets strömavtagare hade hakat fast. Andra personvagnens första boggi var urspårad i bakkant och godsfinkan var lätt urspårad. Finkans buffertar hade hakats ihop med första personvagnen. Peter fixade men vet inte hur det hänt.

2+4/9

Uno ansåg att Hg-urspårningen berodde på smuts på rälsen och tvättade B-infarten för hand. Han körde även tvättvagnarna på A-spåret.

Uno bytte ut en för liten utliggare på en stolpe i A-tågens luftledning på dubbelspårsbron mot en längre och trimmade in den. Målning återstår.

10/9

Tågen gick inte. Hatten till 15V-säkringen från transformatorn satt löst.

13/9

Timmertåget spårade ur i korsningsväxeln efter att ha kört långa vägen. Loket klarade sig, men inte vagnarna.

F-loket välte inåt på baksidan i rangerväxeln efter att passerat pumpen på väg ut lång väg. Uno kollade spåret. Det var skräp i växeln.

16/9

Spårtvätt m specialvagnarna långa vägen. Prov m andra vätskor och torkdynematerial.

F-tågets första personvagns första boggie spårade ur på baksidan, troligen för att ett hjulpar hasade pga smuts i lagret. Rapid-tåget körde in i detsamma. Peter fixade. Uno rengjorde.

19/9

Da bara stod och surrade. Drivspiralen hade gått av. Uno skarvade och låste den på försök m expolim istf tandläkarplast.

20/9

Hg gick upp i sanden vid banvaktsstugan. Ett annat B-tåg kom då ut på dubbelspåret. Hur gick det till? Dessutom sades två B-tåg ha kört in i varandra vid bakre startplatsen. Hur gick det till? Visningspersonalen löste problemen själva, så vi vet inget mer.

Uno trimmade K5 reläet för att Dg gick för sakta där.

Utliggaren som byttes 4/9 målades.

23/9

Lödning i luftledningen i landskapet skadad av Uno själv. Reparerad.

26/9

Sytråd klistrad.

27/9

Liksom förra söndagen (20/9) gick Hg-loket upp i sanden vid banvaktsstugan. Även nu kom ett annat B-tåg ut på dubbelspåret. Också det spårade ur i växeln vid banvaktsstugan. Inget av tågen stoppades av växelfelsövervakningen. Den behöver kollas eftersom den uppenbarligen inte fungerar.

Eftersom det inte är möjligt att få ut något B-tåg på dubbelspåret förrän förgreningsväxeln (V10) ligger rätt, och den läggs rätt just när ett B-tåg ska passera banvaktsstugan, kan man dels dra slutsatsen att B-tåget på dubbelspåret kommit ut först efter att Hg-loket spårat ur och dels att den som visade inte stängt av strömmen som man ska göra när det första felet inträffade.

En teori om varför växeln vid banvaktsstugan inte lades om är att Hg-loket kanske inte åstadkommit en tillräckligt lång kontaktpuls vid passage av K12. Det har nyligen hänt några gånger och då har tåget stannat vid signalen vid kulissen (S12). Personalen har då fått igång det igen med växelomläggning och ström av/på-slag.

En teori om varför B-tåget på dubbelspåret kom ut är att personalen kan ha tryckt på B-reläet när Hg redan kört upp i sanden.

28/9

Uno återställde gårdagens oreda, men fick ingen klarhet i hur det har gått till.

Ett B-tågslok orkade inte fram till sin parkeringsplats för utfart på dubbelspåret, utan stod och drog ström på kontaktskenan innan (K10), varför A-tågen ständigt gick runt-runt.

D-loket startade inte från den bakre startplatsen med mindre än att man tjuvkopplade luftledningen. Det kan ha samband med det förra felet, eftersom man inte kan starta ett B-tåg när det redan går ett B-tåg (eller överkorsande A-tåg) på baksidan. Det kan också bero på fel i glapp i B-brytaren på bakre panelen.

Enbart dubbelspårsdrift, för att undvika sandbanken.

30/9

Hg-lokets strömavtagare klättrade över luftledningen vid torkladan. Uno, Sven och Peter gjorde sjösänkning för att få loss det. Uno lödde dit en hjälptråd på utliggaren för att lösa problemet.

1-2/10

Persontågets vagn med dörrar på mitten urspårad på dubbelspåret. Han som körde stannade inte. Uno tog hem vagnen för att sätta nya fjädrar på boggierna, eftersom dom inte är centrerade.

Tjuvkopplingen togs bort. Verkar ha hjälpt att putsa baksidans B-spak.

D-loket går för sakta, i synnerhet direkt efter bakre startplatsen. Uno trimmade ner lokets motstånd.

Hg som går för fort har han däremot bromsat genom att ånyo sätta in shuntmotstånd i loket. Gör det även lättare för loket att dra reläerna.

F-tågets finka spårade ur i tunneln mitt framme vid publiken. Är buffertarna ok?

4/10

Sammanträde som handlade mest om arbetsformerna. Vi borde diskutera verksamheten och fördela arbetsuppgifter under första timmen och sedan ha handgriplig verksamhet efter lunch. Kräver förarbete.

Under visning stoppade godståget på dubbelspåret pga att ett annat B-tåg kommit ut långa vägen och lagt om växeln vid banvaktsstugan. Det är misstänkt att R16 (B-reläet) klubbat fast i draget läge. Johan justerade. Det är en trolig förklaring till problemen med Hg-loket 20/9 och 27/9. Lustigt att det bara händer på söndagar! Ett extra B-tåg släpps då iväg när V10 läggs om, vilket sker före banvaktsstugan och av K10 före utfart på dubbelspåret.

Persontågets vagn med dörrar på mitten togs i trafik men spårade ur på baksidan då främre hjulaxelfjäder i bakre boggin var för slapp. Uno justerade.

Den luftledningstråd som spänns av en tyngd under banan för A-tågen på dubbelspåret låg inte som den skulle på en trissa, utan bredvid. Peter och Patrik justerade.

Efter sjösänkningen uppstod en skavskada på berget mot publiken. Johan justerade. Behöver limmas.

F-tågets finka provkördes och studerades och Uno fann att främre hjulaxeln (som ska vara stum) hade nött sönder sitt lager, varför karossen sjunkit så lågt att buffertarna kunde krångla. Uno tar hem för reparation.

Kontaktskenan närmast B-tågens startplats hade för högt motstånd, hela 25 ohm. 10 ohm räcker. Johan ändrade.

7/10

F-tågets finka åter på plats. Uno bytte både lagerbox och axel.

D-loket bromsades ner igen, eftersom det nu gick för fort. Det riskerade inte längre att stanna vid startplatsen efter Johans ändring.

Uno lödde fast ett lodrätt stag på luftledningen ute på dubbelspåret. Sven tror det var på B-spåret.

8/10

Peter tillkallades, för att A-tågen inte ville sluta gå efter avslutad lunchvisning. D-loket hade inte orkat fram till sin stoppsträcka vid utfart mot dubbelspåret, utan stod och drog ström på K10, varvid V10 surrade och A-tågen oupphörligt startade. När han knuffade fram det några cm upphörde problemet tillfälligt, för samma sak hände igen. Han tog då godståget ur trafik genom att parkera det för utfart lång väg och sedan koppla om till enbart dubbelspårsdrift.

10/10

Johan studerade problemet med D-loket. Det hjälpte inte att trimma ner K10 och K11 (som var högt ställda). Det hjälpte inte att putsa spår och luftledning. Det hjälpte inte heller att öka farten på D-loket lite grann. Loket stannar ändå när det ska gå sakta. Det liksom hackar. För att få igång det när det kört fast måste man ta av kåpan och vrida svänghjulet. Johan ställde undan godståget på stickspåret i fastkört läge och satte in timmertåget som tredje B-tåg. Det tåget stannade till första gången det skulle ut på dubbelspåret, annars gick det bra. 5-tågsdrift med "lilla programmet".

En liten lampa med hållare för arbetsbelysningen mitt över pumpen hade lossnat och hängde ner så att den kunde träffas av tågen.

11/10

Uno tog godståget i trafik utan ändring utan problem. Slutsatsen man kan dra är att Johan behöver lära sig att lokets *alla* hjul ska sitta rätt på spåret innan man försöker köra.

Vid körning med 6 tåg alla vägar spårade en vagn i rapidtåget ur strax innan det kom ut ur tunneln lång väg. Det gick dock att köra in. Det var bakre axeln i näst sista vagnens första boggie som krånglade. Det satt en stor koka smuts på hjulet, och den satt rejält fast. Dags för hjultvätt igen?

F-tåget lyckades en gång inte lägga om korsningsväxeln för färd långa vägen. Uno justerade kontaktblecken på reläet.

12/10

Katarina påtalade att B-tågen ej gick alls vid 11-körningen. Men, när Peter kollade så fungerade allt! Han passade på att slipa av kontaktytorna inne i B-knappen med lite smärgelduk.

17/10

Vita knappen har blivit hårdare att använda. Smutsen på rapidtågsvagnens hjul berodde på att Uno tidigare spillt klister när han fäste en fjäder i den boggien.

Körning med pumpen påslagen ledde till att rapidtåget slirade på vägen ut på dubbelspåret och blev påkörnt bakifrån.

18/10

Nytt stopp med D-loket på K10. A-tågen gick runt-runt. Katarina fixade med ledning av gula boken.

26-27/10

B-tåg stannade vid banvaktstugan och mitt framför publiken. Avhjälpes med R12.

28/10

F-loket spårade ur efter en bit in i tunneln från dubbelspåret. Peter fick upp det på rälsen.

Uno hittade lite smuts på F-lokets löphjul men mest på spåret, som han putsade. Svåråtkomligt ställe.

29/10

D-loket stannade i uppførsbacken mot banvaktstugan. Visningar med endast A-tågen.

30/10

Tillfällig omkoppling till tre A-tåg, på telefoninstruktion av Uno.

Uno kollade D-loket, men hittade inget annat fel än ett dåligt kol i kollektorn. Han tog det i trafik igen, tills det vägrade starta från startplatsen. Uno letade efter en reservmotor att sätta in, men hittade den inte. Då tog han hem loket för service och satte in timmertåget i stället.

Kollektorkol finns hos Mj-Hobbyexperten i Västberga.

D-loket knastrade, så han tvättade det med lacknafta och hett vatten (utan motor) och torkade med tryckluft.

1/11

Prov på banan gick inte bra. Loket stannade strax efter att det gått in i tunneln från dubbelspåret. Säkringen gick.

Det känns att D-loket kärvar i snäckväxlarna. Ett lager i ändan på skruvaxeln bytt. Nya kolet kärvade också.

D-lokets gummitrissor var nedsliten och byttes. De är delade, och måste spännas med metalltrådar för att sitta fast. Man sätter tillfälligt en grov koppartråd på mitten för att kunna fästa de svagare på sidorna.

Dg-loket stannade under brospannet under dubbelspåret. Det tog ingen ström. I loket hade tråden från strömvatagaren till ett motstånd lossnat.

2/11

Uno köpte av Mj-Hobbyexperten i Västberga två nya Roccomotorer och satte in en i D-loket som nu går mycket piggare. Det behöver nu trimmas med nya serie- och shuntmotstånd för att gå lagom fort och dra lagom mycket ström.

Minst sista vagnen av Rapidtåget spårade ur på dubbelspåret efter tunnelmynningen. Har det blivit påknuffat av F-tåget? Dom som körde vågade inte fortsätta utan stängde direkt av huvudströmmen trots att man kanske kunnat fortsätta köra B-tågen.

3/11

Inga visningar.

4/11

Uno städade upp efter Rapidtåget. En säkring gick när timmertåget passerade bron på dubbelspåret. Även en när A-tågen gick ut långa vägen. Gamla och trötta?

5/11

Dg med godsvagn spårade ur i V10, lång väg. Peter pillade upp det igen.

7/11

Uno satte åter D-loket i trafik.

8/11

Kort sammanträde följt av praktiskt arbete efter lunchvisningen.

Banans rör-ej skyltar hade fallit ned och vi försökte fästa upp dem igen.

Nils "lagade" en 60W fondlampa. Den håller nog inte så länge till.

Peter rättade till vindbrädan på banvaktarens uthus och Sven putsade sjön.

Vi övade spårtvätt med tvättvagn med lacknafta resp rödsprit. Rapidloket (utan vagnar) fick knuffa tvättvagnen framför sig. Rapidtåget (med vagnar) slirade så mycket att det fastade på långa vägens bro. Uno undersökte vagnarna och fann att den första inte rullade nog lätt och tog hem den för undersökning. Efter torr-torkning av spåret och med en vagn mindre gick rapidtåget riktigt bra.

Man borde ha en instruktion för körning med tvättvagn, eftersom det var lite pussigt att åstadkomma.

Uno justerade R7 efter att ha fått ut två A-tåg på dubbelspåret.

A-tågen hade problem med att komma iväg från sin startplats när de skulle köra långa vägen och Johan fann att en tungkontrollkontakt på V8 glappade. Justering löste problemet.

D-loket stannade en gång på K10, och gick ganska sakta i landskapet bakom torkladan.

D-loket tappade alla sina vagnar i uppförsbacken mot banvaktsstugan och smet in på baksidan. Johan bockade till dragkroken och kopplade ihop tåget efter att ha hämtat in vagnarna med nästa tåg som apportör.

10/11

Da-tåget spårade ur i infarten till tunneln vid banvaktsstugan. Peter satte det på spåret igen.

Godstågsløket (D) orkade inte i väg från startplatsen till vänster, och blev påkört av persontåget (Da). Peter knuffade igång godståget.

11/11

Ett av hjulparen i rapidtågets första vagn skrapade emot boggien. Efter justering gick tåget hur bra som helst förbi "slirstället".

Da-loket hade hoppat ur i uppförsbacken upp mot banvaktsstugan. Uno hittade en lös räls skarv strax efter bron under dubbelspåret.

Uno och Sven satte upp nya stag för övertråden i luftledningen vid banvaktsstugan. Uno har gjort en ny stödkloss av trä med aluminiumstag som underlättar lödningen. Den ligger på baksidan, anonym.

15/11

Korsningsväxeln lade(s) inte om vid A-tågens utfart lång väg. Uno funderar på om det är säkrare att ha denna funktion på K8 i stället. Johan tyckte att vi först borde prova att mata startsträckan (L108) och K5 med A-ström från landskapet i stället för från baksidans B-ratt.

Godstågsløket (med ny motor) startade inte timmertåget vid ett par tillfällen. Behöver D-loket kompletteras med en shunt?

18/11

Uno och Sven provade rälsrengöringsvagnarna före Hg-loket på B-slingorna. Först tvättvagn med lacknafta 2 varv, sedan med sprit 2 varv, därefter vagn med torra suddar 2 varv. Kontaktskenor putsades för hand.

Uno löt in en 100 Ω shunt i D-loket.

22/11

6-tågskörning. Gick bra.

25/11

Uno och Sven gjorde provade vidare med tvättvagnarna. Nu är det F-loket som slirar mer än rapiden.

Justering av stödplåten i korsningsväxelns hjärtstycke. Pallades upp. F-tågets finka hoppade ur ändå. Hade troligen för smalt mellan hjulen. Axeln är delad och Uno satte en klick lödtenn i mellanrummet.

27/11

Tekniska museet har en ny webb, där man bl.a. visar Lasses video omredigerad och upplagd på Youtube. Han omnämns inte i sammanhanget.

29/11

Timmertåget startade ej från det främre läget ut mot den långa vägen. Kan vara något fel på R2?

Uno har börjat förbereda dom stora armaturerna för 300W lampor.

2/12

Ombyggnad av armaturen ”längst in” för 300W. Svårt att löda.

Rapidloket vägt. Väger tre Humbrol färgburkar mer än F-loket som därför behöver mer blytyngder.

6/12

Sammanträde med diskussioner om att vitalisera museets hemsida med löpande information om järnvägen. Helen lämnade en eka med roddare och några fiskare till Uno för patinering och utplacering vid sjön. Pelle överlämnade 11 hjulringar för montage på vagnarna.

Vi diskuterade också hur tiden efter lunch borde utnyttjas för att det ska vara givande för så många som möjligt. Helst borde man i förväg ha bestämt ett tema att studera eller arbeta med.

Lasse tog hem Svens luftledningsplanka för övningslödning hemma.

Uno reparerade en luftledningsisolator vid korsningsväxeln. Övertråden satt fel.

Uno reparerade en havererade utliggare på en A-tågsstolpe på dubbelspåret strax före korsningsväxeln. Översta staget hade kroknat så att hela utliggaren vikt sig uppåt. Åverkan?

Johan dammade 60W armaturerna och Peter putsade sjön.

Johan kopplade om matningen till A-tågens startplats för färd lång väg, så att kraftigare ström kommer från landskapet i stället för klenare från baksidan. Ändringen infördes på ritningarna.

Uno tog hem F-loket för att göra det tyngre.

9/12

F-loket taget i trafik med mera bly. Dessutom har Uno ordnat större flexibilitet i den boggie som sitter löst i karossen. Den har nu en stödpunkt i stället för två. (Den andra boggien kan endast vrida sig.) Går nu mycket bättre långa vägen.

11/12

Persontågsloket (Da) spårade ur mellan växlarna på baksidan. Peter satte det på spåret igen.

12/12

Urspårningen berodde på att löphjulet på Da hade klättrat upp på en växeltunga på V8. Den var inte nog smal. Uno justerade den och även motsvarande på V7.

En luftledningsstolpe för A-tågen strax före slir-stället hade vikt sig utåt. Kan vara att underlaget gett med sig. Uno knycklade till fackverket så att stolpen blev rak.

17-19/12

Da-loket (persontåget) spårade ur efter startplats lång väg när det blivit påkört av bakomvarande tåg. Peter fixade.

Da-lokets strömvtagare fastnade vid banvaktstugan. Hela strömvtagaren hade böjts bakåt. Peter lyckades bocka tillbaka den och köra in tåget.

Da-loket stannade i tunneln lång väg mitt på rakan framför publiken och hade tappat vagnarna. Avtagarbygeln nådde inte upp till tråden. Kaj hade försökt kolla läget, för kartongskivan satt inte på plats.

20/12

Uno justerade Da-lokets strömavtagare. Dels hade den sk Z-länken blivit nedtryckt, så att den tog i loktaket och hindrade bygelns rörelse, dels satt inte avtagarskenan upprätt och kan av den anledningen ha hakat i luftledningen. Den har dålig rundning när den lutar.

Dg-loket (timmertåget) stannade på samma ställe som Da-loket, fast på andra spåret. Kan ha varit fett på luftledningen, om någon varit där och pillat. (Tas bort med smärgelduk.) Den luftledningen satt inte riktigt fast, så Uno var där och lödde.

Det är hög tid för dammblåsning.

30/12

Uno lagade några övertrådshållare på A-luftledningen strax före korsningsväxeln, samt en utliggare därstädes.

Uno och Johan diskuterade möjligheterna att ha lågenergilampor i kulissbelysningen. Johan påpekade att dessa inte funkar tillsammans med dimrar.