

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2010

3/1 10

Da-lokets bygel fastnade igen där två luftledningar går ihop vid banvaktsstugan. Den klättrade upp på fel tråd. Där finns en hjälptråd som skydd, men den satt för högt. Behöver nog kollas ibland.

4-7/1

Flera smärre persontågsurspårningar som Uno fixat till.

Hg-loket stoppade under dubbelspårsbron en gång. Peter undersökte.

6-8/1

D-loket skorrar. Uno fann att gummitrissan på motoraxeln var ojämn. Den är svarvad av gammalt specialgummi som Uno har hemma. Efter byte till en nygjord gick loket bra hemma hos Uno, men omväxlande för sakta och för fort på banan.

Översta signallampan i S12 har slocknat. Uno kollade i likriktarväskan och lödde fast en lös sladd till gröna spänningsaggregatet för signalerna. Därefter kom det ingen ström till någonting (förutom växelmotorerna som har egen kraftförsörjning).

Hjulbyte på rapidtågets första personvagn förbereds.

9/1

När allt blivit påslaget så gick banan utmärkt att köra. Det måste ha varit missförstånd eller glappkontakt som gjorde att Uno inte kunde köra igår.

Uno och Johan spårade problemet med den slocknade signallampan till dåliga lödningar i kopplingsplinten under signalen under banan. Dessa gjordes om .

10/1

Sammanträde med genomgång av aktiviteter och Gula boken. Diskussion om att en del visningsvärdar blivit ganska djärva på gott och ont. Diskussion om datasäkerhet ang den nya Gula bloggen.

Visningar med störningar. Godstågsloket (D) ville dels inte starta, dels spårade främre delen av loket ur inne i tunneln i höjd med dubbelspårsbron. Visade sig bero på väldigt smutsigt spår. Uno rengjorde hela raksträckan.

Slangen till dammsugaren under banan har hål. Det syns att de gjorts med något varmt föremål.

11/1

Godståget (D) startade ej vid första visningen vid utfart mot dubbelspåret, utan blev påkört. Peter drog fram det lite, så gick det igång.

Persontågsloket (Da) spårade vid andra visningen ur med de tre första axlarna, ej löphjulen, bakom kulissen vid utfart lång väg. Peter satte det på spåret igen.

13/11

Uno tvättade A-tågens tunnelspår långa vägen. De var nästan lika smutsiga som B-tågens var (10/11) trots att man kört med tvättvagnar på den sträckan. Smutsen fäster hårdare på kopparspären undertill än på de förnicklade spårerna i landskapet.

För att motverka problemet med att godståget inte startar vid utfart mot dubbelspåret införde Uno och Sven en dubblett till kontaktskena K7, strax efter V10. Det innebär att kvittenslampan tänds en extra gång. Man borde införa en liknande konstruktion för utfart lång väg, eller lägga dubbletten före V10 så att den täcker båda vägarna. Återstår att införa på ritningarna.

Studium av varför persontågsloket spårade ur visade att buffertarna mellan lok och finka kunde kroka i varandra. Uno försåg finkbuffertarna med en styrpinne, så att det inte längre kan ske.

14/11

Persontågsloket (Da) stannade till strax före banvaktsstugan men kom igång igen själv senare.

15/11

Lokaltåget (Hg) stannade strax efter tunnelmynningen lång väg. Peter fixade.

17/1

Uno lagade Hg-lokets strömavtagare. En axel upptill kunde hoppa ur sitt lager, vilket hindrades med en ditlödd koppartråd. Fjädern som reser slitskenan behövde spännas och fästas med lite klister.

Rapidloket startade ej vid utfart mot dubbelspåret, blev påkört och kom igång. Emellertid hakade F-loket i buffertarna på rapidtågets sista vagn, så det kom inte så långt.

Persontågsloket (Da) stannade i kurvan alldeles efter att ha passerat under dubbelspårsbron. Han som körde kunde peta igång det igen.

18/1

Godstågsloket (D) tappade sina vagnar strax före V8 och fortsatte fram till sin parkeringsplats. Vagnarna spärrade vägen för snälltåget (F) som fastnade och blev påkört av Rapidtåget.

Peter ordnade upp, men sedan tappade D-loket sina vagnar en gång till strax före banvaktsstugan då tankvagnen spårade ur. Peter ordnade upp även detta.

Vid nästa visning spårade Da-loket ur vid utfart lång väg, åt vänster. Peter satte upp det på spåret och märkte att det gick väldigt långsamt.

20/1

Ingen förklaring till urspårningarna 18/1 funnen (än).

A-tågen gick så fort in till sin startplats att de inte stannade. Uno och Sven ökade motståndet där.

Det var fortfarande problem med att Hg-lokets strömavtagare inte nådde upp. Uno gjorde den bättre.

Den isolator för matarledningen (sytråd) som satt illa till ute på dubbelspåret flyttades till andra sidan sin stolpe. Den fästes tillfälligt med en koppartråd under arbetet. Målning återstår efter lödningen.

En av expresstågsvagnarns hjulaxlar försågs med Pelles nya hjul.

24/1

A-tågen gick nu för sakta, så Uno fick minska motståndet på krypsträckan. Han funderar på att göra ännu en sträcka med sänkt fart eftersom A-tågen accelererar när de går in genom tunnelmynningen från dubbelspåret.

Godstloket fortsätter att skorra. Uno har för att minska olägenheten börjat göra en krypsträcka för B-tågen på samma sätt som han gjorde för A-tågen strax före tunnelmynningen lång väg..

25/1

Hg-loket startade inte från sin plats, kort väg. Strömavtagaren hade nästan halkat av ledningen. Peter bockade till ledningen lite och startade igen. Pga att Hg-loket stod still så körde Da-loket in i baken på lokaltåget.

26/1

Hg-loket med lokaltåget stannade strax efter tunnelmynningen lång väg, på samma plats som 15/1. Den här gången knuffade Peter bara på tåget och det startade. Det verkade vara kontaktproblem. Men sen stannade tåget igen, det var efter tunneln med dubbelspåret. Det räckte med en knuff där också. Peter tog och drog lite med smärgelduk på strömavtagaren.

27/1

Hg-loket krånglade igen. Det stod stilla på baksidan på sin startplats (kort väg). Peter hjälpte först till att få iväg tåget och bytte sedan ut Hg-loket mot Dg på Unos inrådan.

28/1

Lokaltåget, nu med Dg-loket, urspårade ur i växel 10. Därefter kom persontåget med Da-loket och körde in i baken. Peter ställde i ordning och noterade att växel 10 låg i mellanläge.

29/1

Växel 10 lade inte om pga kontaktproblem. Sven korrigerade reläet.

Arbetet med krypstäcka för B-tågen fortsätter. Uno och Sven gjorde en isolerskarv i luftledningen ungefär mitt på långsidan under landskapet. De upptäckte dock att matningen kom från slutet av kurvan så därför kortslöts isoleringen tills vidare.

Uno tog hem Hg-loket. Den fjäder som drar ihop strömavtagaren behövde göras starkare, så Uno gjorde nya hack i stommen högre upp och flyttade fjädern dit. Det låga upptrycket kan förklara de gnistor vi sett under drift. Dessutom satte han på ett nytt stöd, så att slitskenan inte kan vika ner sig så långt.

En expresstågsvagn, samma som 20/1, fick två till av Pelles nya hjulringar. Uno slipar ner zinkgodset i hjulen och kränger på hjulringarna och fäster dem med Locktite.

31/1

Hg-loket togs i trafik utan problem.

Expresstågsvagnen spårade ur strax före korsningsväxeln lång väg eftersom de nya hjulen är lite tjockare än de gamla. Uno justerade växeln.

3/2

Sven sänkte farten på den första av de två bromssträckor A-tågen möter när de kommer in från dubbelspåret. Han monterade även ett motstånd på B-tågens nya bromssträcka före tunnelmynningen lång väg.

Ny provkörning med Expresstågsvagnen med nya hjul. Den spårade ur i växeln efter tunnelmynningen lång väg. Uno tog hem vagnen.

4/2

Da-lokets strömavtagare lämnade ledningen och hakade fast vid startplatsen för lång väg, så kraftigt att lokkarossen lyftes. Hg:n kom och knuffade på. Peter bockade till strömavtagaren och justerade luftledningen lite. Vid nästa visning stoppade det på samma sätt och Peter bytte ut Da-loket mot Dg.

5/2

Hg-lokets strömavtagare hade hakat fast i ledningen vid startplatsen för lång väg och godståget körde in i lokaltåget bakifrån. Peter fick igång det men ledningen behöver ses över just där.

Snälltåget med F-loket tappade alla sina vagnar, och godsfinan var urspårad bredvid V8. Peter fixade till även detta.

6/2

Ny provkörning med Expresstågsvagnen med nya hjul, sedan Uno hade gjort hjulen smalare genom att slipa ner flänsarna. Det gick bra. Nu behövs fler hjulringar från Pelle.

Uno hittade inget fel på B-tågets spår eller luftledning, som kunde ha vållat problemen dagarna innan. Peter har nog lyckats lösa dem.

Da-lokets strömavtagare var rejält skadad. Den sk Z-kroken hade gått av. Uno tog med sig en järntråd hemifrån för att på plats göra en ny krok. Dessa är synnerligen svåra att montera. Johan skriver några ord om det i handboken.

Uno hittade ingen orsak till att F-loket tappat sina vagnar, men kan ha letat på fel ställe.

8/2

Da-persontåget hade ej startat - långa vägen. Blev påkört av D-godståget. Peter knuffade fram Da ett par centimeter. Sen gick det.

12/2

Uno och Sven provade att köra spårtvättvagnen med kemiskt ren bensin på torksuddarna. Två varv behövdes. Vagnen kördes framför Ra resp D-loket (utan sina egna vagnar).

D-loket skorrar så mycket att det behöver ses över igen.

14/2

Sammanträde med diskussioner om bl.a. behovet av reservlok för att man ska kunna göra service, och vilket lok som kan vara lämpligt.

Man önskar sig extra publikvisningar av banan vid MMM-mötet om en månad, och gärna MMM-träffar med Uno i mindre grupper.

De blinkande signallamporna flimrade i dubbel takt pga oxid på pendelns brytkontakt. Johan putsade.

Hg loket stannade en gång precis innan det skulle köra under dubbelspårsbron. Gick att peta igång. Lokets strömavtagare studsar när det passerar vissa stolpar, bl.a. den sista före tunnelmynningen in från dubbelspåret.

17/2

D-loket provat. Dög ej.

18/2

Före första visningen så startade inte ett B-tåg med påföljd att B-tåget efter körde in i baken på det. Samtidigt hade inte V10 lagt om ordentligt utan stod och surrade. Konstigt nog hade inte tåget tvärs över växeln spårat ur. Bojan lade växeln rätt manuellt sen funkade allt.

(Troligen hade det främre tåget råkat stanna på K10 före sin stoppsträcka (L103). Sedan har ett B-tåg som gått långa vägen vid banvaktsstugan lagt V10 rakt, och fortsatt med att köra på B-tåget på K10 som då kommit igång och lagt V10 fel mitt under tåget bakom.)

21/2

D-loket skorrar nu mindre, så det togs i trafik igen. Uno har justerat hjulupphängningen för hjulen tog i rambalkarna när dom vinglar fram på ojämna spår.

Godståget går nu saktare än förut. Uno kompenserade för det genom att korta av K11 och minska motståndet på K7.

22/2

Två tåg körde ihop på baksidan.

24/2

Under körning stannade allt för att huvudsäkringarna hade gått. En kortslutning lokaliserades till D/Da-loket. En kardel i tråden till strömavtagaren hade kommit lös.

Slitskenan på Hg-loket strömavtagare var inte tillräckligt stabil. Uno tog hem det och satte det två nya klamrar.

28/2

Säkringsförrådet påfyllt igen. Hg togs i trafik.

D-loket stannade vid banvaktsstugan vid två tillfällen. Uno fann inget fel.

En av vagnarna hade en lätt smutsfilm på hjulen. Man behöver köra hjultvätten emellanåt.

1/3

Fortsatta problem med B-tåg som stannar vid banvaktsstugan.

Signallamporna hade slocknat. Det var troligen kontaktproblem. Peter tände dem genom att vrida åt säkringshållaren.

Godståget tappade sina vagnar vid banvaktsstugan. Peter satte ihop tåget och bockade till koppelkroken lite så loket inte ska kunna smita igen.

2/3

Uno rengjorde luftledningen vid banvaktsstugan med en tygbit med kemiskt ren bensin och problemen med att B-tågen stannar till där upphörde (för tillfället).

3/3

Sven och Uno introducerade Håkan i banans mysterier.

Uno arbetar vidare på att anpassa den 2-axliga 3: klass personvagn han fått av Sture Holmberg. (Litt C3C, som kom till Sverige från Tyskland efter 1:a världskriget som 3-axlig och sedan byggdes om till 2 axlar?) Uno har beställt inredning till denna typ av vagn från Per Lindgren, som säljer sådana.

6/3

B-tågen fortsätter att ibland hacka till vid banvaktsstugan. Uno tänker kolla strömförsörjningen.

Vid körning lång väg spårade 3:e vagnen och ena lok-boggien i rapidtåget ur vid tunnelmynningen. Uno hittade en ojämnhet i rälsen när han rullade tillbaka vagnarna och bockade till den

Långa vägen verkar redan behöva tvättas igen, för tågen slirar. (Gjort 12/2.)

9/3

D-lokets strömvtagare spårade ur vid banvaktsstugan, och vek sig. Peter körde undan tåget.

10/3

Uno tog hem D-loket för reparation av strömvtagaren. Z-tråden behövde bockas tillbaka och dess fäste flyttas en aning.

Uno studerade luftledningen vid banvaktsstugan och hittade en lös matningsledning, som han lödde fast i stolpen. Nu bör tågen inte rycka till där längre.

Rälstvätt av B-tågens långa väg.

Efteråt stannade Dg-loket vid tork-ladan. Uno skickade ut Hg-loket för att knuffa på. När ekipaget kom upp till banvaktsstugan gick en säkring, så att det stannade. Uno blev tvungen att ta hem Dg-loket för det hade fått fel i motorn.

12/3

D-loket togs i trafik igen

Godst. Körde på Da, som inte startade. B-relä hjälpte inte. Putta hjälpte ej

I Dg-lokets motor, av märket Faulhaber, hade kollektorn gått sönder. Uno hade dock ingen sådan i reserv, och lyckades inte köpa någon heller, så han satte in en något tyngre Rocco-motor i stället.

Efter kontakt med Sture Holmberg, visade det sig att han har Faulhaber-motorer, så Uno har nu fått en ny i reserv.

13/3

Luftledningen lossnade på baksidan från ett stag mitt för hjultvätten. Rapidloket fastnade där.

14/3

Luftledningen fastlödd igen. Sammanträde med fokus på gångna månadens händelser och MMM.

17/3

Uno och Sven undersökte om det gick att isolera sektionerna K och L. Det gjorde det inte.

18/3

Uno hade glömt att lägga tillbaka en växel efter att dagen innan ha kört stora programmet, varför A-tågen inte startade. Peter rättade till misstaget.

21/3

D-loket med sin nya motor gick lite långsamt. Uno justerade motståndet.

Hjultvätt av A- och B-tågen. Det är rätt smidigt att bara rulla tågen några gånger över tvättstället.

Det stora programmet funkar så pass bra nu att man kanske kunde använda det någon dag i veckan.

24/3

Uno dammblåste banan med hjälp av Sven, Nils och Peter.

28/3

Konstiga saker hände. Först löste växelfelövervakningen ut, för växeln vid banvaktsstugan hade inte lagt om till dubbelspår. Sedan startade inte Da-loket på den långa vägen. Uno testade olika tänkbara orsaker, men rätt var det var så kilade loket iväg helt oförmodat. Det visar sig nog vad orsakerna var så småningom...

29/3

Växelfelövervakningen för banvaktsstugeväxeln löste ut igen. Peter fixade till detta enligt instruktionen.

31/3

Lars tog nya fotografier för en artikel som han ska skriva. Sven hjälpte till.

Uno började ändra strömmatningen på baksidan, så att man ska kunna köra både bakåt och framåt över hjultvätten. Han byter ut B-tågens hemgjorda bakelitströmställare på baksidan. Eftersom man fuskat när en del av B-spåret byttes, så fanns det ingen isolering i spåret mellan baksida och landskap. Alltså blev det kortslutning.

1/4

Uno tog med sin slipmaskin och gjorde den isolering som saknades, och filade till korsningsväxeln dessutom.

K7-reläet betedde sig konstigt under visning. Det drog utan att det fanns något tåg på sträckan. Felet upphörde när Uno gjort en A-tågsöverkorsning.

2/4

K7-reläet fortsatte att krångla ibland dels som 1/4, dels så att det inte fungerade och då stannade förstås B-tågen framför växel 7.

Timmertåget ville en gång inte starta ut på långa A-vägen. L108 behöver kompletteras med en nysilvertråd för att öka tillförlitligheten.

Första vagnen (kolvagnen) i timmertåget spårade ur. Uno tog hem den för undersökning.

3/4

Kolvagnen hade lite för brett spårviddsmått. Åter i trafik efter justering.

Timmertåget fastnade vid provkörning lång väg på enkelspårsbron. Luftledningens bärlina (sytråd) hade lossnat och kroat fast i vagnarna. En effekt av dammblåsningen? Uno klippte bort bärlinan, men det syns att den saknas.

Rapidtågets första vagn spårade ur en bit före korsningsväxeln för andra gången denna vecka. Uno tog hem vagnen för analys och fann att fjädern mellan kaross och boggie kunde hindra boggien att vrida sig ordentligt. Hjulavståndet var inte heller riktigt perfekt.

Övervakningen av växel vid banvaktsstugan löste ut igen och stoppade godståget. Uno tror att det drar för lite ström, så att det är lokets fel att växeln inte lägger om.

4/4

Fortsatta problem med K7. Reläet drar hela tiden och lampan vid B-knappen lyser. Tågen går extra sakta på baksidan. Godståget gick vid första visningen upp i sandbanken vid banvaktsstugan utan att stoppas av växelövervakningen. Lokaltåget kom ut på dubbelspåret efteråt. (Persontåget hade stannat på baksidan men tog ändå ström. Eftersom K7 drog hela tiden, så startades lokaltåget av att V10 lades om när godståget kom upp till banvaktsstugan. Lokaltåget lade då om V3 framför godstågsloket.)

Uno och Johan undersökte, och fann en glappande kortslutning i isolatorn mellan K7 och L109. När den provisoriskt lagats betedde sig K7 normalt igen.

Uno och Johan detaljprovade växelövervakningen för banvaktsstugan och konstaterade att den fungerade normalt. De studerade också växelns relä R12 och hittade att kontakterna behövde trimmas in och att reläet satt löst, för det stöd som skulle hindra det från att falla ut från panelen hade lossnat.

Timmertåget gick alldeles för sakta. När Uno skulle minska motståndet lossnade en ledning i loket, som han då tog hem för att laga.

Den gröna mittenlampan i S12 slocknade, men då det upptäcktes var det för sent att söka orsaken.

Johan isolationsmätte i spåret mellan de bakre sektionerna inbördes och mot landskapet. Det blev inget bra isolationsvärde någonstans. Man behöver hitta kortslutningarna för att kunna backa på baksidan.

5/4

Da-lokets strömavtagare hakar i tråden. Loket spårade ur på baksidan.

Hg-loket stannade i backen före banvaktsstugan.

6/4

Uno justerade rapidlokets strömavtagare.

V7 och V8 lade inte om när de skulle, efter B-tågsstart.

7/4

Rapidstågets första vagn spårade ur igen en bit före korsningsväxeln, samt B-tågen körde ihop på baksidan => totalstopp.

Peter hade återställt när Uno kom, men han hittade en ojämnhet i spåret strax innan dubbelspåret tunnelmynning och justerade den.

Uno och Sven mätte upp spänning i kopplingsplinten under signal 12. Det verkar som om själva signallampan kan gått sönder. Johan kollar om han har en reservlampa.

Sven hittade att en tungkontrollkontakt på V7 el V8 var oxiderad, och putsade den.

B-tågen fortsätter att gå väldigt sakta på baksidan "ibland".

Lasse kom och tog mera fotografier.

En skenskarv i A-tågens långa väg strax före korsningsväxeln, precis i skarven mellan modulerna, var alldeles skev. Uno satte dit en tving för att hålla ihop modulerna och spåret rakt.

Timmertåget gick fortfarande inte bra. 10 Ω motstånd bytt mot 5 Ω .

10/4

Rapidstågets första vagn spårade ur igen en bit före korsningsväxeln. Uno undersökte och fann en buffertfjäder som var lös, och en krok i bälgen som var trasig. Reparerades.

Johan mätte och klurade vidare på problemet med att B-tågen går sakta på baksidan "ibland". Det skulle kunna bli så om man har jordfel i tungkontrollkontaktorna för V7 och V8. Han hittade en spretande kardel som skulle kunna ställa till elände, annars såg allt normalt ut.

Normal var dock inte den nya hemgjorda bakelitströmställaren för B-tågen på baksidan. Den är felkopplad så att det alltid blir kortslutning. För att undvika det hade Uno kopplat bort anslutningen till spåret.

Ännu mer onormal blev bakelitströmställaren efter att Johan brutit av spaken den med knäet. Uno bytte till den tidigare strömställarens bakelitspak.

Problemen med signallamporna i S12 visade sig bero på dåliga anslutningar till signalernas jordledning. Uno fick två reservlampor av Johan.

Timmertågets strömvtagare fastnade strax före tunnelmynningen lång väg. Utliggare justerad.

Rapidloket strömvtagare tog i strax före tunnelmynningen kort väg. Utliggare justerad.

Säkringen för A-tåg landskap gick sönder.

F-loket spårade ur i V4.

Persontågsloket (Da) som har en instabil strömvtagare, fick en ny Z-tråd.

12/4

Ett tåg spårade ur på dubbelspåret vid banvaktsstugan efter att växelövervakningen löst ut och personalen försökt åtgärda problemet. Peter pillade upp det på spåret igen. Sytråden skadades lätt.

14/4

Lasse och Nils (Kinnegård) fotograferade.
Rapidtågsvagnen i trafik igen.
Sven och Peter kopplade om B-tågets backslag på baksidan.
Uno klistrade dit den sytråd han tog bort 3/4.
Da-loket lade vid ett tillfälle inte om V7 och V8 alls.

17/4

Det stag som ska hålla relä R2 var löst och fästes av Uno.

Rapidloket startade ej och blev påkörnt av F-tåget. Korsningsväxeln låg fel. När Rapid-tåget kommit ut på banan kom F-tåget efter och ifatt. De krockade på nytt i infarten från dubbelspåret. Uno undersökte säkringarna, men fick inte igång A-tågen igen.

18/4

Johan hittade att bakside-A-tågens spår var strömlösa och att hatten på deras säkringshållare i väskan inte var tillräckligt åtdragen. Gängan är dålig. Hållaren borde bytas.

Felet visade att bakside-A-tågens spår inte är hopkopplade med någon annan sektion, vilket är positivt.

Da-loket ville inte starta inför dagens första körning trots att det fanns ström. Johan provade utan huv, och då funkade det utmärkt. Så även när huven satts tillbaka. Glapp i sladden till strömvtagaren?

Eftersom ledningen från B-tågens strömställare till spåret på baksidan är losslödd, försökte Johan kolla hur det kommer sig att B-tågen ändå fungerar. Strömmen kommer via bleck nr 27 "K 7 spår (slopa)" i kopplingsplinten via Å9 genom en diod vid relä 6. Vilken likriktare den sedan kommer från är oklart. Man kunde ta ur alla spårsäkringar och reläsäkringarna och B-tågen fungerade i alla fall.

Ute på banan är det vrålkortslutning i spåret mellan A-tågens och B-tågens räls. Där bör man inte försöka sig på att backa!

Uno fäste säkringshållarna bättre.

Vi har dålig tillgång på vissa sorters säkringar. Uno skaffar mera.

Timmertåget tappade alla vagnarna strax före tunnelmynningen lång väg. Uno förbättrade dragkroken.

19/4

Först gick inte B-tågen för att Hg-lokets strömavtagare var nedfälld.

Sedan gick inte B-tågen för att Peter råkade komma åt nya B-strömställaren när han städade.

21/4

Lasse och Sven fotograferade.

23/4

Uno fäste säkringshållarna i väskan ordentligt.

25/4

Sammanträde, smörjövning och smärre städning. Inga allvarliga incidenter. Test av 22W 2500K lysrörslampa. Lyser för svagt och alldeles för gult.

27/4

Först växelfel vid banvaktarstugan. Jeanette lade om växeln med relä12 och tåget började gå igen. Hon andades ut men i nästa stund lyser lampan vid B-knappen konstant och inget händer. Urspåret B-tåg på baksidan och tåget bakom har kört in i det.

Da-loket hade spårat ur vid startplats kort väg. Peter fixade och efter lite strul så gick tågen igen, Att B-lampan lyser är som det ska. Fel i spåret, enl Uno.

28/4

Ett par bälgar hade lossnat på Rapidståget och behövde klistras.

2/5

Johan gjorde det möjligt att backa B-tågen på baksidan under vissa förutsättningar, genom att ta bort ledning Å2: *Först måste strömmen till reläerna stängas av (med X2). Sedan får inget lok och inga vagnar få befinna sig på den normala startsträckan L105.* Då går en reläsäkring (första fallet) eller en körsäkring (andra fallet).

På baksidan finns nu bara kvar en återledning (Å9), men det borde räcka.

Uno provade att koppla in ett separat köraggregat för att backa, och det fungerade också.

Da-lokets främre strömavtagare hoppade upp och fastnade vid banvaktstugan. Kåpan lyfte.

Byte till Pelles hjulringar på zink-gods-hjulen på nästa rapidstågsvagn är påbörjat.

6/5

Da-loket spårade ur på väg ut till dubbelspåret igen. Peter ställde tillbaka det på spåret, men fick det inte att gå. Uno kom och undersökte felet. Kan ha varit slaka fjädrar på hjulaxlarna.

7/5

Snälltåget (med F-loket) tappade sista vagnen, som hämtades upp av Expresståget (med Ra-loket). Peter kopplade på den igen.

Da-loket stannade vid banvaktsstugan. Peter försökte få igång det, men råkade ha av luftledningens körtråd. Uno kom och lagade den.

A-tågen stannade till strax före viadukten på dubbelspåret. Gick igång när man puttade på det. Strömvagnen nådde inte upp ordentligt.

8/5

Da-lokets strömvagn hakade fast vid banvaktsstugan. Luftledning kan ha påverkats vid lagningen 7/5. Uno justerade luftledningen. Dessutom gick genomföringen genom loktaket sönder, så Uno tog hem loket. Dg-loket fick ersätta Da, men det stoppade på utfarten till dubbelspåret då det inte orkade dra igång vagnarna.

Det blev strömlöst för B-tågen på baksidan. Uno drog då B-tågen för hand för att få en något så när bra visning. Sedan kopplade han tillfälligt in sitt backningsaggregat, och kunde då köra 2 B-tåg långa vägen.

9/5

Johan upptäckte att säkringen till B-tågens bakre luftledning inte var tillräckligt åtdragen. Sedan gick det att köra normalt igen. Fast Dg-loket orkade fortfarande inte med Da-lokets vagnar. Dessutom gav det farligt liten marginal i sidled i luftledningen vid banvaktsstugan, så det tåget togs ur trafik.

Johan fortsatte med att leta kortslutningar, nu i spåret ute i landskapet. Sektionerna C och G sitter ihop (det gör inget) samt E, K och L (mindre bra) samt dessutom sitter C/G och E/K/L ihop någonstans (inte alls bra och bör åtgärdas).

Uno kom och satte tillbaka Da-loket nu med bättre genomföring i taket, ny z-krok för främre strömvagnen, ny framändesskylt, ny bromsledning och ny nummerskylt på sidan. Tyvärr har lokföraren försvunnit.

Uno konstaterade att det är för stor höjdskillnad mellan vagn 2 och 3 i expresståget (Ra-loket). Bälarna kan kroka ur av sig själva under gång.

10/5

Uno sänkte rapidtågets 2a vagn 1 mm, men upptäckte då att en av gavlarna hade lossnat.

13/5

Rapidstågets 2a vagn i trafik igen, med fastlimmade gavlar och nya bromsklossar (några saknades).

Prov med spårvätt med aceton på torksuddarna. Verkar bra. B-tågen slirar mindre vid utfart mot dubbelspåret.

Uno försökte backa, men missade att det stod ett B-tåg på startplatsen, så det gick en säkring. Man skulle kunna flytta sektiongränsen i spåret.

15/5

Rapidstågets 2a och 3e vagnar spårade ur på baksidan vid pumpen. Det blev stopp även för B-tågen. Andra boggierna i den nysänkta 2a vagnen var skev, så att det främre högra hjulet inte låg emot rälsen. Uno åkte in och bockade till den.

19/5

Sven och Uno fick byta många säkringar, för det var kortis i F-loket. Timmertåget fick ersätta. F-lokets svänghjul tog i en strömförande del i taket.

21/5

Timmertåget spårade ur vid infart från dubbelspåret. Peter lyfte av det.

22/5

F-loket i trafik igen.

Timmertåget brände en säkring när det skulle korsa över på baksidan.

23/5

Rapidstågets ändrade vagn 2 spårade ur vid utfart lång väg. För smalt hjulavstånd. Boggien fortfarande skev.

Uno har köpt en amperemeter för att kolla säkringarnas dimensionering.

26/5

Prov med amperemetern. Funkar inte med växelström.

30/5

Sammanträde tidvis utan ordförande pga tändkulemotorutställningen.

Johan mätte upp strömförbrukningen genom trafo-säkringarna till som mest 3,3 A. Det borde alltså räcka med 4 A tröga säkringar. Han konstaterade beträffande A-tågens tjuvbackning att A-omkastaren på baksidan är inkopplad "till hälften". Luftledningen får minuspol om man ställer den uppåt. Om spåret på något oklart sätt blir kopplat till plus, kommer tåget att backa.

Uno kompletterade startsträckan för A-tågens långa väg (L108) med en silvertråd för att öka startsäkerheten. Johan klistrade fast ett par lösa lastkedjor på näst sista timmervagnen.

6/6

Rapidloket går så fort nu att det kan missa sin stoppsträcka.

12/6

Da-loket startade inte vid utfärd lång väg, och godståget kom och körde in i det. En säkring gick. Man lyckades få iväg Da-loket med B-reläet, men inte med att byta säkring.

13/6

Johan fann att en säkringshatt inte var rätt åtskruvad (B-bakom plus). Sedan gick det att köra, men gamla persontågets 2:a personvagn spårade direkt ur vid pumpen. Vagnen framför, 3:eklassvagnen, hade en stukad buffert så Johan tog den vagnen ur trafik.

Problemet med att Da-loket inte startade hände igen, men blev uppmärksammat i tid, så att det inte gick någon säkring. Annars gick visningarna felfritt.

Johan lokaliserade två kortslutningar. Den ena i kopplingsplinten bakom landskapsrattarna. Sektion K, L och H satt ihop i spåret, och K och L i luftledningen. Kopplingen till H togs bort. Sedan gick det bra att backa i landskapet. Den andra i en luftledningsstolpe vid korsningsväxeln mellan sektionerna B och

G. En stödtråd där var inte isolerad. Så, nu går det bra att koppla ur sektionerna A, B och D om man vill.

Belysningen ovanför kulissen är ändrad. De klara 300W-lamporna och deras armaturer är bytta mot lampor som ger ett mera vitt ljus. Förefaller att vara glödljusampor.

2.5 A säkringar saknas.

16/6

Uno och Sven hjultvättade med pumpen och råkade sedan ut för att det avkortade persontåget (Da) slirade vid torkladan. Då tvättade han spåren med acetonvagnen. Kanske man skulle ha aceton i pumpen?

En erfarenhet från veckans hjultvätt är att man inte ska backa A-tåg så att de går tillbaka på A-spåret för då passerar en "startsträcka" för framförvarande A-tåg, vilket gör att det behöver bytas säkring på B bakom. Även A-tåg ska alltså köras fram och tillbaka på B-spåret och inom de gränser som gör att ingen kortslutning uppstår.

Sen måste man tänka på att vid tågbyte på tvättsträckan kan man behöva slå på reläströmmen så att växlarna kan slå om efter hur tågen går. Vi fick ett B-tåg att gå upp i säkerhetsspåret vid B långa vägen för att vi hade missat det.

Sven hittade 2.5 A säkringar på bänken.

Axel inventerade åtgärdsbehoven i landskapet och sprutade någon buske.

18/6

Persontågets 3:eklassvagn reparerad och tagen i trafik igen. Det var en dålig lödning i bufferten som hade släppt.

20/6

Urspårning av A-tågen på baksidan.

21/6

Rapidtåget hade tappat två vagnar som blivit påkörda på baksidan. Peter fixade och fick träna på hur man kopplar bälgar. Rapidtåget tappade dock lite senare samma vagnar igen vid tunnelmynningen ut på dubbelspåret.

22-23/6

Nya belysningen slocknar och tänder igen och igen, när den blivit varm.

24/6

2:a vagnen i Rapidtåget tagen ur trafik. Pendeln ville inte gå, tillfälligtvis.

2/7

Stora belysningen borttagen för översyn. Uno tog hem Rapidtågsvagnen för undersökning. Han behövde öka hjulavståndet på ytterligare ett hjulpar.

3/7

Hg-loket fastnade i luftledningen på dubbelspåret alldeles efter bron, och stängdes av. Visningen skulle då fortsätta med endast A-tågen, men de gick inte.

4/7

Dom nya lamporna är Philips 160W blandljuslampor, alltså både lysrör och glödljus samtidigt.

Rapidloket stod still alldeles innanför tunnelmynningen. Johan fann att F-loket hade kört in i Rapidtåget på baksidan och krokat fast sig i sista vagnens buffertar. När han fått isär dem fungerade de förträffligt. Kan ha varit ren otur, till följd av problemet med Hg-loket.

Utliggaren som Hg-loket hakat fast i var hopknuten med koppartråd på flera ställen och verkligen i stort behov av lagning. Dessutom var en hjälptråd så slarvigt fastlödd på körtråden, att strömvagnarna hoppade till. Johan lät B-tågen endast köra långa vägen första visningen.

Uno kom och lagade utliggaren, samt satte in den reparerade rapidtågsvagnen, nu sist i tåget som säkerhetsåtgärd.

6/7

Katarina har uppdaterat bruksanvisningen och lagt ett ex bakom banan.

12/7

Mycket varmt i lokalen. Först stannade F-loket mitt på dubbelspåret efter berget, sedan D-loket i växeln framför banvaktsstugan efter att ha kört lång väg. Johan blev tillkallad och undersökte saken. Han fann att loken inte gick trots att det fanns ström. Han lyckades inte få liv i dessa lok på baksidan heller, så han tog de tågen ur trafik. Lite ström drar de, men det kan vara shuntmotståndens förtjänst. I stället för F-tåget satte han in timmertåget.

Sedan blev det problem i B-tågens tunnelmynning ut mot dubbelspåret. Fjädern som ska spänna övertråden hade vikt ner sig och trasslade in sig i Hg-lokets strömvagnare. Johan böjde upp den. B-tågens strömvagnare duckar vid passage av detta ställe, och några varv senare ville inte Hg-lokets strömvagnare fälla upp sig efteråt. Johan pillade upp den. Ytterligare några varv senare trasslade Da-loket in sig i den nu lösa övertråden. Johan drog undan den. Det här är ett väldigt svåråtkomligt ställe att reparera på. Ska man göra det ordentligt behöver man montera bort en av tunnelväggarna.

13/7

Varmt idag också, 28°C bakom banan.

Först trasslade Da-loket in sig i den lösa övertråden vid tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Katarina klarade av detta själv. Sedan fastnade strömvagnaren på samma lok i luftledningen vid körning på dubbelspåret mitt för banvaktsstugan. Karossen hade t.o.m. lyft sig. Johan tillkallades och fann att avtagarskenan hade klättrat ovanpå tråden som hör till långa vägen och kilat fast sig. Strömvagnaren var kraftigt stukad. Han trasslade ut den, tryckte ned den och lossade den andra (främre) och körde in tåget med denna. Det gick bra att räta upp den stukade strömvagnaren genom att bocka den sk Z-tråden. Sedan justerade Johan en fastlödd silvertråd i luftledningen så att avtagarna skulle pressas ner mera, så att de inte kunde klättra på den intilliggande tråden. Därmed var det problemet löst.

Den lösa övertråden i dubbelspårstunnelmynningen har en tendens att krypa tillbaka in på spåret medan man kör, så Johan fäste den provisoriskt med en bit eltejp.

16/7

Uno tog hem de trasiga loken.

18/7

F-loket hade dålig kontakt i skjutmotståndet. (Motståndstråd går ej att löda). D-loket hade glapp mellan skruv och kugghjul i snäckväxlarna. Vid provkörning hoppade det ur vid banvaktsstugan. Ev fel på löphjulet.

Uno tog hem två F-tågsvagnar för service pga trasiga bälgar.

20/7

Vagnen med mittdörrar (mitt i gamla persontåget) spårade ur vid B-tågens startsträcka. Hela sista boggien stod utanför kurvan fastkilad i den gamla växel som finns där. Dessutom körde Hg-tåget på det urspårade persontåget. Johan pillade upp vagnen på spåret, men vid provkörning spårade den ur igen. Den här gången inåt strax före dubbelspårsbron vid körning lång väg. Sedan krokade kopplen ur sig vid banvaktsstugan några gånger. Johan tog därför vagnen ur trafik, men glömde kvar röda växelbrytaren i öppet läge, så att B-tågen bara går lång väg. Fy på honom!

21/7

De reparerade D- och F-loken togs i trafik igen tillsammans med det två uppsnyggade snälltågs-vagnarna. F-tågets finka och första personvagn spårade ur efter hjulvätten vid färd lång väg. Uno justerade spåret.

Vid prov med mitt-dörrens-vagnen körd sist i gamla persontåget spårade den konsekvent ur under backning vid hjulvätten. Uno tar hem vagnen för undersökning.

Hg-loket rycker till på dubbelspåret efter bron. Uno putsade luftledningen och Johan putsade rälsen där, och då blev det bättre.

Vi gick ner i verkstaden och inspekterade anläggningens stora lampor. De är isärtagna och delar fattas. Man kan av bränmärken på lampfoten se att ett av de bleck som ska ge lampan ström har glappat.

Den redan lagade vita fjädrande skrivbordslampan närmast reläerna havererade igen. Uno tar hem den också för reparation.

23/7

F-loket spårade ur strax efter pumpen och tippade. Sedan startade inte B-tågen.

24/7

Luftledningen flyttad hade flyttat sig och gjort att F-loket spårat ur. Värmeproblem? B-tryckknappen funkade inte. Man behöver bocka till blecken i knappen ibland. Uno gjorde det.

Mitt-dörrens-vagnen togs i trafik. Den har fått Pelles nya hjulflänsar på sista axeln.

25/7

D-loket stannade i kurvan vid tork-ladan. Strömavtagaren var böjd bakåt.

26/7

Uno bad Kaj koppla om till dubbelspårsdrift för B-tågen. Det gjorde han, men tågen gick ändå inte pga det saknades B-ström på baksidan för en säkring hade gått. För att rädda sista visningen, drog Uno B-tågen för hand på baksidan innan han kunde byta säkring.

Uno tog godstågsloket (D), av spåret genom att vika det åt sidan. Sedan satte han dit timmertågsloket (Dg) och körde bort vagnarna.

Det visade sig att lödningar i D-lokets strömavtagare hade gått sönder, så Uno tog hem det loket för reparation. Dg-loket får ersätta tills vidare.

28/7

Johan hade med sig två skrivbordlampor från Myrorna, och ersatte lampan närmast reläerna som var utsliten. Den andra monterades tills vidare vid B-tågens utfart lång väg.

Sven och Johan inventerade stort och smått i skåp och lådor. Ska fler än Uno kunna jobba här behöver det vara bättre ordning.

4/8

Det var inget annat fel på D-lokets strömavtagare än att Z-tråden blivit krokig. När Uno ändå hade loket hemma gjorde han om en slarvigt gjord stel skarv mitt på drivaxeln under loket. Då slutade det att skorra. D-loket togs i trafik igen, efter hastighetstrimming. Oklart om det orkar starta när det är kallt.

Uno tog loss tunnelväggen vid B-tågens utfart på dubbelspåret. Sven och Peter ordnade med ståltråd så att dragspänningen i luftledningen behålls även när väggen är borta. Väggen fästs nu i luftledningsbalkarna med en skruv och en krok, i stället för två skruvar. Johan skarvade den trasiga sytråd, som var orsaken till hela operationen, och putsade spåret med acetone samt klistrade fast en del löst gips i tunnelväggen med trälim.

Uno skulle återställa rätt ordning på vagnarna i Rapidståget, men tyckte att den tillfälligt sista vagnen rullade för trögt, så han tog hem den för åtgärd.

F-loket stoppade i tunnelmynningen på väg ut mot dubbelspåret med till hälften uppfälld strömavtagare. En liten tråd som ska hålla slitskenan upprätt, hade lossnat och vänt sig nedåt samt krokat fast avtagaren i lokets tak. Uno lödde fast den igen.

5/8

Ett B-tåg (troligen godståget) stannade i ravinen upp mot banvaktsstugan. Dom som visade banan klarade av att få igång det själva.

Vid nästa visning stoppade D-loket (godståget) på vägen ut mot dubbelspåret. Dessutom stoppade ett annat B-tåg vid första signalen på långa vägen pga att banvaktsstugans växelövervakning löste ut.

6/8

Peter satte en pappersbit på godstågloket och kopplade om för körning enbart med B-tågens långa väg.

Uno drog igång D-loket för hand men det stoppade efter en stunds körning vid torkladan. Peter och Uno fick igång det med långa armar och timmertågets hjälp. D-loket togs ur trafik. Dg ersätter.

Uno hade reparerat rapidstågsvagnen och kopplade på den på slutet av tåget igen. Ena boggiesidan satt inte fast på rätt sätt.

Felet med F-lokets strömavtagare upprepade sig. Dåligt lödtenn? Uno gjorde om och förstärkte lagningen med lite koppartråd.

Han reparerade också en trasig luftledningsutligger vid banvaktsstugan.

7/8

Hg-loket stoppades vid kulissen pga att växeln vid banvaktsstugan låg fel. När personalen rättat till det enligt instruktionerna, upptäckte man att persontåget spårat ur på baksidan, vid pumpen i V8 eller V10. B-brytaren på baksidan blev då tyvärr ställd i back-läge, så ett par säkringar gick sönder. När de var bytta och tåget var satt på spåret och kört undan ville det inte fortsätta ut i landskapet.

8/8

Johan behövde byta 2 säkringar (B-bakom och pendeln) samt det sk B-reläets spole för att få igång trafiken. Det var länge sedan vi behövde byta en reläspole. Kanske har flitigt pet från värdarna gjort att spoltråden gått av. Som väl var fanns det en spole i reserv.

Mässingsblecket som ska hindra B-spaken på baksidan från att ställa sig i uppåtläge (backning) var vikt rakt ut från panelen, så det hade ingen verkan. Johan ändrade blecket, så att det inte kan hända igen.

Banvaktsstugeväxeln krånglade inte men persontåget tappade vagnar, mittdörrsvagnen och bakåt. Kan ha varit dåligt hopkopplat efter urspårningen. Johan spände koppelfjädrarna. Det visade inga tendenser till att spåra ur i V8 eller V10, men mittdörrsvagnen vagnar betänkligt.

9/8

Uno tog D-loket och rapidtågsvagnen i trafik, rapidtågsvagnen på sin rätta plats.

10/8

D-loket spårade ur vid den lilla vägövergången strax efter tunnelmynningen lång väg. Peter fick upp det på spåret igen.

11/8

Uno, som misstänkte att D-lokets löphjul var urspårat redan före vägövergången, justerade löphjulets fjäder som satt snett.

13/8 (Fredag)

Varken A- eller B-tågen funkade. D-loket hade stannat med låsta drev. Uno bytte det mot Dg och tog hem D-loket för undersökning. F-loket ville inte starta, och nysilvertråden vid startplatsen var undanböjd, förmodligen av flitiga fingrar. Uno justerade nysilvertråden.

Efter en stunds körning ville inte Da-loket starta. Det bara stod och surrade. Det var drivspirals skarv som gått upp. Den var låst med epoxy som hade blivit mjukt med tiden. Uno gjorde nya krokare och lirkade dit spiralen med en dragtråd av koppar. Man behöver inte trä den runt det undre drevet direkt, utan kan vränga på den när skarven väl är gjord och låst. Han låste skarven med plastic padding. Den ska vara lätt böjd för att smidigt kunna löpa runt gummidreven.

16/8

Växeln vid banvaktsstugan lade inte om och övervakningen stoppade tågen. Peter kom och lade den rätt samt putsade och trimmade kontaktblecken på relä 12.

25/8

D-lokets ena koppelstång var lite för kort, så att den nöp ibland. Förlängde den. D togs i trafik igen.

Sven och Peter gjorde en isolerad skarv i rälsen bakom B-tågens startplats för att underlätta om man vill backa B-tågen på baksidan. Detta minskar risken för kortslutning.

28/8

Hg loket hade stannat och spårat ur strax före tunnelmynningen lång väg. Uno tog hem första vagnen (finkan) för studium. En hjulaxel glappar i mesta laget.

1/9

Finkan togs åter i trafik, men sista boggien i sista vagnen i lokaltåget spårade ur. Den boggien satt för löst och kunde röra sig för mycket. Uno lagade den med skruv och klister.

2/9

D-loket tappade vagnarna mitt på baksidan. De spårade ur när nästa tåg kom och körde på dem, eftersom växel 10 lagts om.

4/9

Ny urspårning med lokaltåget.

5/9

Efterlängat sammanträde bl.a. med diskussioner om behovet att några specialiserar sig på underhåll av loken och om hur belysningen bör ordnas. Byte av bloggforum till modelljarnvagen.wordpress.com. Personalen kommer i fortsättningen att skriva inläggen själva.

7/9

D-loket stannade vid torkladan och Peter lyckades med konststycket att lyfta av det och rulla undan vagnarna. Uno kom och hämtade loket och satte banan i trafik.

8/9

Vid D-lokets bärgning kom spännfjädrarna för A- och B-tågens luftledningar i kontakt med varandra, så nu gick det inte att stänga av strömmen i landskapet utan att stoppa både A- och B-tågen. Sven och Peter fixade. D-loket provkördes men stannade igen. Uno satte in Dg loket i stället.

11/9

Dg-loket tappade alla godstågets vagnar och första finkan spårade ur helt vid utfarten till dubbelspåret.

12/9

Johan kopplade ihop godståget, men Dg-felet hände direkt igen. Det var kåpan på loket som inte var nertryckt ordentligt. Någonting var i vägen. Buffertarna satt för högt och kunde vränga av vagnen efter.

Uno tog D-loket i trafik efter att ha spänt ihop snäckväxeln, vars kuggar troligen hade klättrat. Verkar fungera.

Det hände många småfel medan Uno körde stora programmet. Reläsäkringarna gick ett par gånger. Dg-loket spårade ur i V4, som bara var omlagd till hälften. Växelreläets kontakter behövde putsas, liksom de kontrollbleck som sitter bredvid växeln, och ger ström till A-startsträckan. Hg-loket gick upp i gruset vid banvaktsstugan.

15/9

Urspårning med Dg-loket vid korsningsväxeln. En skenskarv mellan modulerna hade lossnat. Uno satte tillbaks och limmade fast den.

En reläsäkring löser ut när man kör ut långa vägen med A-tågen. Sven undersöker saken. Ett tips är att kolla reläströmförbrukningen på ampèremetern bredvid pendeln.

19/9

Uno studerade Dg-lokets kåpa efter problemen förra helgen. Han fann, genom att sätta en färgklick på en skruv i taket, att skruven tog i en blyklump på karossen. Han tog hem loket för att avlägsna lite bly.

Under valvakekvällen kördes modellen i tre timmar i sträck. Efter två timmar spårade ett B-tåg ur.

20/9

Lokaltåget (Hg-persontåget) hade spårat ur innanför skynket, långa vägen. Peter fick upp det på spåret.

21/9

Uno fann att en av axlarna i sista vagnens första boggie i lokaltåget inte var tillräckligt rörlig och att det kunde orsakat urspårningen.

25/9

Hg-loket stannade mitt på dubbelspåret. Strömavtagaren nådde inte upp, för dess dragfjäder hade krockat ur och hakat upp sig.

Uno gjorde nya försök med rälstvätt. Bäst verkar det funka om man först tvättar med lacknafta, och sedan med aceton.

26/9

Hg-loket på startplatsen ville inte starta. Personalen tryckte då på B-reläet, så godståget körde runt och krockade med det på startplatsen, vars två sista vagnar spårade ur.

27/9

Uno undersökte felet och konstaterade att det hade räckt med att peta på luftledningen för att få igång Hg-loket. Det borde inte behövs, eftersom det stod så att det hade tillgång till den extra nysilvertråden.

29/9

Sven och Uno lödde på en extra nysilvertråd på startplatsen, och Uno smorde växelmotorer.

3/10

Sammanträde med diskussioner bl.a. om personalens möjligheter att avhjälpa fel, om belysningen och om utformningen av den nya bloggen. Peter kommer vissa vardagar inte ha möjlighet att hjälpa till en tid framöver eftersom maskinhallen ska tömmas. Det är viktigt att alla fel även blir rapporterade till Unos mobilsvär. Uno fick se hur nya bloggen fungerar.

6/10

Uno ersatte hjultvättspumpen med en enklare konstruktion. Han håller i stället lite lacknafta i en liten öppen behållare som fuktar B-spåret och kör sedan tågen fram och tillbaka där några gånger. Både A- och B-tågen, alltså.

Sven, Johan, Peter och Nils diskuterade med elektrikern. Man behöver inte ändra på armaturerna utvändigt. Bara ge dem nytt inkråm och ny strömförsörjning. Och, så ska de sitta fast ordentligt. UMV fick i uppgift att komma med förslag var anläggningens strömbrytare och strömuttag ska sitta, både timerövervakade och inte, så vi gjorde det.

8/10

Dg-loket fastnade i A-luftledningen mitt bak. Uno ändrade trådens upphängning.

Den borttagna pumpen är nu avlägsnad även från handbokens ritningar. Hjultvätt kan behöva göras varje månad. Tvätt av spåren kanske var halvannan.

13/10

A-tågens hjul tvättades på B-spåret. Det gick en säkring när man backade in på A-spåret igen.

Uno monterade en reservgrind på en lokaltågsvagn, då originalet ramlat av.

17/10

Hg-loket ville inte gå igång på startplatsen förrän personalen puffat på luftledningen. Finns anledning att se över lokets strömförsörjning även via hjulen.

20/10

Uno och Sven ägnade sig åt problemet med startsträckan, de putsade luftledningen, spåret och Hg-lokets hjuls kontakter.

24/10

Elektrikern har återställt en av de stora armaturerna.

Unos rutinsysslor: Smörjning och rälsputs.

31/10

Båda stora lamporna i drift igen, men den borte blinkar. Uno kollade lamphållaren, men det gick inte att spänna kontaktblecken. Han drog åt lampan ordentligt, så får vi se om det räcker.

Signal S11 lyser inte tillräckligt röd, så Uno tänker ta loss och förbättra den. Ett lämpligt tillfälle att dokumentera konstruktionen!

3/11

Uno klistrade fast den bit celluloid som ger S11 röd färg med epoxy. Signalen lyser inte längre.

7/11

Uno och Johan hittade några glappkontakter som gjorde att S11 inte lyste, under signalen, vid relä 13 och vid körpulpeten. Relä 13 borde kunna tas bort.

Signalen lyser nu lite svagare, så Uno höjde den och vred den lite utåt banan, så att den ska synas bättre. Det viktiga är ju inte att lokförarna ser dem, utan publiken!

Båda de stora armaturerna är på plats igen med nya lamphållare, men med "vanliga" glödlampor i.

10/11

Snälltågets finka (dvs F-lokets) spårade ur vid utfart lång väg. Kan ha berott på skevt spår. Uno justerade.

11/11

Rapidloket strömvtagare havererade mellan dubbelspårsbron och tunnelmynningen. Uno körde en visning med bakre strömvtagaren i stället, och tog sedan hem loket för service. Dg-loket ersätter tills vidare. Ser säkert besynnerligt ut...

14/11

Sammanträde med diskussioner bl.a. om att banan gått bra i drygt en månad, om inskolningen av nya visningsvärdar, om Katarina kanske kan hjälpa till lite mer nu när Peter inte är tillgänglig, om moderniseringen av starkströmselen mm. Sedan avbröts mötet för förberedelser av Live Steam.

Rapidloket togs i drift igen, nu med nytt stag i strömvtagaren och en ny framändesskylt (glasspinne). Avtagaren kan ha hakat i landskapets undersida mitt på baksidan vid den röda eltejpen och blivit skadad så att den måste repareras. Rapidloket strömvtagare är lite bredare än de övriga tågens. Behöver den verkligen vara det??

Johan såg att den fiffiga automatiska stoppbock blivit skadad som automatiskt fälls upp när man tar bort stickspåret, och lagade den.

Persontågets finka spårade ur mitt på baksidan. Dragstången till växel V7 hade hoppat ur.

Godståget stannade och slirade på väg ut på dubbelspåret och blev påkört.

21/11

Rapidloket's strömavtagare gick inte upp till tråden vid startplatsen. Behöver kanske en droppe olja.

23/11

Godståget spårade ur på dubbelspåret vid bron och tappade vagnarna. Spåret var väldigt smutsigt, så Uno putsade det. Det handputsades där senast 21/7.

24/11

Uno höjde upp spåret vid B-tågens startplats mot dubbelspåret för att minska uppförsbacken så att tågen startar lättare.

28/11

Persontåget stannar till ibland. Uno ökade farten med de inre motstånden.

Uno tog bort en bit oanvänd räls vid körpulpeten för att kunna ersätta A-tågens nu oanvända hjulvätt med en bit vanligt spår.

F-loket's strömavtagare hoppade ur vid bron långa vägen. Några stolpar i kurvan kan ha flyttat eller böjt sig. Uno tänker bredda strömavtagaren tills vidare för att tillfälligt lösa problemet.

1/12

Stopp för B-tågen, vid en extra visning kl 16. Hg-loket hade tappat sina vagnar mitt på baksidan och kört in i tåget framför som inte gick för att strömmen i landskapet var avstängd.

2/12

Uno ordnade upp B-tågen, och fick sedan hjälp av Jeanette med att dammsuga under banan. Uno breddade också strömavtagaren på F-loket (se 28/11).

4/12

Godståget körde in i persontåget på baksidan. Viktor ringde Johan som upplyste om att man enligt bruksanvisningen då ska trycka på B-reläet (R16). Det hjälpte.

5/12

Uno spände luftledningen i landskapet för A-tågens långa väg genom att justera tyngden som hänger under dubbelspåret. Han stagade också upp den list som håller luftledningsstolparna vid A-tågens bro, för att rätta upp stolparna lite grann.

Näst sista vagnen i Rapidståget spårade ur vid tunnelmynningen långa vägen. Uno tog hem den för att byta hjulflänsar.

8/12

Persontåget startade ej när det skulle gå ut långa vägen (som 4/12). Peter petade igång det.

Rapidstågsvagnen togs i trafik med nya flänsar. Vid provkörning visade den sig stöta i en spårskarv mellan borden, som Uno gjorde om. Han ersatte en sprint med en plåtkonstruktion.

9/12

Första boggien i sista vagnen på lokaltåget (Hg) spårade ur i tunneln mitt framför publiken. Peter fick upp den på spåret igen. Smuts på rälsen enligt Uno.

10/12

Lokaltågets (Hg) första personvagn spårade ur i V10, men personalen lyckades få upp den på spåret igen. Den 10:de ringde Erik till Johan för att reda ut efterverkningarna.

11/12

Uno hittade inget fel på personvagnen, men lokaltågets finka kunde spåra ur i V10. Spårvidden var för liten.

När Uno kom så saknades godståget. Det stod stilla i tunneln lång väg och stömmen var avskruvad.

12/12

Sammanträde med datorkrångel och Batmobilkonsert. En Batmanposter skymmer banans video-monitor. Även Internetanslutningen bakom modellen krånglar. Det blev diskussion om hur man kan förbättra inskolningen av nya visningsvärdar, om behovet av organiserad städning och om behovet av att skaffa nållagrade hjulaxlar att ha i reserv.

Inspektion och rengöring av luftrenarens dammfilter visade att det var helt grått med damm. Sjön var nästan lika dammig.

Rapidångsvagnen med nya flänsar spårade ur på bron lång väg.

15/12

Dammblåsning av Uno och Peter.

Signalen på dubbelspåret (S14) ställer inte om till grönt. Uno smorde reläet och putsade tungkontroll-kontakterna vid banvaktsstugan. Det hjälpte inte.

Da-lokets strömavtagare fälldes bakåt när det passerade under dubbelspårsbron. Z-tråden hade gått av. Uno gjorde en ny, och monterade den.

18/12

Johan lagade en dålig lödning i en bordsskarv, trimmade tungkontrollkontakterna vid banvaktsstugan och relä 15. Sedan fungerade signal 14 igen.

Uno tog rapidångsvagnen i trafik igen utan problem med omgjord hjulfjädring, så att det blir högre tryck på de mittre hjulparen.

Kontaktskenan på A-tågens långa väg alldeles före korsningsväxeln putsades då timmertåget inte fick signalen att visa rött.

Lokaltåget spårade ur under banan i första kröken på långa vägen. Uno fann att första personvagnens ledstång tog i andra vagnens saxgrind, så hårt att första vagnens sista boggie lyfte från spåret i kurvan. Dessutom passar finkans buffertar inte alltid ihop med följande vagn i kurvor. Uno tog hem finkan för att ändra den.

Uno tog också hem den gråa skarvsladden, för den har slutat fungera.

Oliver uppmärksammades på att tre lampor (två på väggen och en i taket) hade gått sönder och lovade fixa dem.

Batmanaffischen är borttagen, så järnvägens monitor fungerar igen.

19/12

Hg-finkans buffertar är ombyggda så att buffertarna blir bredare, men vagnen ännu ej tagen i trafik.

Hg-loket och en vagn spårade ur vid V10. Kay klarade att sätta det på spåret igen.

20/12

Godståget ville inte starta på väg ut på dubbelspåret, och blev påkört av Hg-loket. Uno sköt fram D-loket en cm, och då gick det igång. Uno putsade på spåret och luftledningen.

Lokaltågets sista vagn var urspårad, och Hg-loket spårade ur i hjärtstycket vid banvaktsstugan alldeles efteråt, så någon inverkan hade påkörningen ovan kanske haft.

Lokaltågets finka togs i drift igen, nu med ett stift på en av de buffertar som ska vara vända mot personvagnarna.

22/12

Rapidstågets sista vagnar spårade ur vid dubbelspårsbron, men det stannade inte förrän inne i tunneln. Uno hade svårt att få upp det på spåret igen. Kan ha varit problem med smuts på insidan av spåret. Efteråt tappade tåget sista vagnen i uppførsbacken långa vägen. Kan ha varit dåligt kopplat.

23/12

I kalendariet i Svenska Dagbladet gjordes fin reklam med bild för Unos bana.

Rapidstågets sista vagnar spårade ur på samma sätt som dagen före. Uno undersökte och fann att den nyreparerade vagnens näst sista hjulaxel kunde hoppa ur i första växeln efter tunnelmynningen, alltså redan före banvaktsstugan. Innermättet mellan hjulen hade blivit för litet. Uno justerade växeltungan.

Godståget stoppade för tidigt, lång innan det kommit fram till stoppsträckan på vägen ut mot dubbelspåret. När det händer kan godståget (som 20/12) bli påkört bakifrån, och växel 10 lägga om under det bakomvarande tåget. Uno putsade luftledningen och planerar att sätta en grov nysilvertråd (egentligen ett nysilverlod) där för att öka säkerheten.

26/12

D-loket startade inte utan hjälp av Kay.

29/12

D-loket går fint men har börjat skorra. Uno fann att det var problem med en skarv på kardanaxeln och tog hem det för service. Dg ersätter.

Funderingarna på grov nysilvertråd skrinlades, då Uno och Johan inte var överens om var den borde sitta. Det är en ganska lång sträcka och det borde funka lika bra att putsa luftledningen där ibland.

Uno funderade också på att höja A-spåret lite mellan vägövergången och enkelspårsbron lång väg där det spårade ur 12/12 och 22/12, men det skulle bli ett omfattande arbete och A-tågen såg inte ut att guppa till på något farligt sätt.

Vi upptäckte samtidigt en kvarglömd sytråd som gick mellan vägstolpen och närmaste kontaktledningsstolpe vid vägövergången, att avlägsna vid första bästa tillfälle. Vi upptäckte också en lös spik som låg fritt på berget. Den togs bort.