

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2011

3/1 11

Det kardanaxelreparerade D-loket togs i trafik.

7/1

Godståget med D-loket spårade ur i växel 8 på baksidan. Bojan lyfte på loket troligen var endast främre hjulen urspårade, sen la han om växeln manuellt och då fungerade allt som det skulle.

8/1

D-loket spårade ur i första växeln efter startplatsen, som låg fel, hur den nu kunde göra det. Hg-loket hade kommit iväg och kört på godståget bakifrån vid startplatsen.

För övrigt så hängde gröna skynket hängde snett och en gammal högtalarlåda putade ut. Har det varit städning? Jo, Nils har varit i farten!

Uno undersökte D-loket och fann att en snäckskruv på kardanaxeln hade låst sig. Han lyfte bort motorn och flyttade ner axeln en aning för att minska glappet.

D-loket går nu tyst igen.

9/1

Sammanträde utan ordförande, med diskussioner bl.a. om behovet av reservlok, om vad som hänt 7/1 och om hur man tränar visningsvärdarna i felavhjälpning.

D-loket nådde inte fram till stoppsträckan mot dubbelspåret utan blev stående så att V10 drog ström. Därmed orkade inte växelmotorn vid banvaktsstugan lägga om, och Hg-loket blev stoppat vid kulissen av säkerhetssystemet.

D-loket hade flera gånger problem med att starta.

Växelmotor V8 hade skakat loss och mullrade värre än sin bil-namne.

Vi konstaterade att man i bruksanvisningens felavhjälpningsavsnitt nämner sådant som bara kan hända när man kör alla tåg alla vägar. Det borde gallras ut, för att inte förvillra värdarna som inte kan råka ut för detta.

Uno visade sin nyombyggda tvättvagn med acetonsuddar och ett litet kar som man doppar dem i.

Spotlight-lamporna på väggen bakom publiken fungerade alla tre!

12/1

Godståget spårade ur vid växel 7. Loket spårade ur p.g.a. att spårvidden strax före V7 hade justerats 9/1, Uno bockade till spåren och kontrollmätte.

14/1

Axel Örtenblad fixar nya buskar, dammblåser och dammsuger hela modelljärnvägen och tog bort sytråd vid järnvägsövergång långa spåret.

Han målar mossor på berg och ser över helheten vad som behöver åtgärdas. Ser bra ut, lite småskador här och var på bergen där man kör.

15/1

Persontåget med godsfincka ville inte gå iväg. Kay petade på luftledningen men det hjälpte inte så han drog ner B-reglaget och avslutade visningen. När han sen drog upp B-reglaget igen gick tåget iväg.

Axel Örtenblad och Lasse Heydecke har idag dammsugit hela modelljärnvägen inklusive sjön. En till björk har tillkommit vid stugan på berget. Axel har målat berg längs med i förgrunden och reparerat småskarvar.

F-loket fastnade undertill framför körplatsen. Det var ett fel i luftledningen, en "sockerbit" som var felställd och tog i strömvagnen. Felet avhjälpt, men F-loket tog stryk. Uno tar hem och lagar den strömvagnen som blev skev.

F-lokets fincka och första personvagn hade också sparat ur. Finkans hjul fjäder var slak och spändes.

16/1

Rapiddågets tredje vagn spårade ur på baksidan. Bälarna mellan två av vagnarna blev skadade.

17/1

F-loket togs i trafik igen men gick långsamt och blev för varmt. Det är nog dags för motorbyte. Timmertåget får ersätta tills vidare. Uno tog hem F-loket igen och rapiddågsvagnarna.

18/1

Persontåget med Da-loket startade ej kort väg. Hg:n körde in i sista vagnen och krokade fast. Peter tog isär dem.

19/1

Av det två trasiga bälarna gick en att reparera och en måste bytas. Ersättaren är lite styvare, så vagnen spårade ur för att bälgen drog snett. Uno tog bort en tryckutjämningsfjäder i boggi och sedan gick det tåget bra.

Timmertåget körde för fort. Uno fick det att gå långsammare genom att öka motstånden inne i loket.

24/1

Blecken i B-startknappen behövde bockas upp, för att den skulle ta bättre. Peter fixade.

Sedan ville inget av A-tågen starta. Peter bytte deras landskapssäkring, och så gick de igen.

27/1

F-loket i trafik med ny motor. Uno glömde kvar växel 7 i fel läge.

28/1

Urspårning i växel 7. Ett B-lok välte och fick även rapiddåget att spåra ur. Mycket nyttigt pilljobb för Peter att reda ut, men det gick bra.

Hg-loket tappade sina vagnar, efter finkan. Uno spände krokarna.

D-loket gick för fort, och fick dämpas med motstånden. Dg-loket gick nu i stället för sakta, och fick ökas igen genom att motståndet minskades.

Nu har rymdutställningen har öppnat och Museet har öppet länge, till 18 alla dagar utom onsdag då det stänger kl 20. Bra för oss!

29/1

En rapidtågsvagnsboggie justerad i höjded, för att bälgarna skulle komma i rätt höjd. F-loket fastnade i luftledningen vid korsningsväxeln lång väg. För hårt upptryck från strömavtagaren. Uno tog hem loket för att justera.

30/1

F-loket ånyo i trafik.

Godstågsloket stannade mitt på baksidan, och ville inte starta igen. Uno lyfte på kåpan, hittade inget fel, satte på den och så funkade loket igen. Det gick dock saktare än förut. En stund senare stannade det vid banvaktstugan. Uno ökade farten på det.

Andra rapidtågsvagnens främre boggie (1a-klass boggien) spårade ur strax före korsningsväxeln lång väg. Uno pillade upp den igen och lättade lite på fjädern i boggien.

2/2

D-loket stannade innan det kommit fram till sin stoppsträcka, blev påkört av tåget efter och fick växel V10 omlagd under det tåget. Uno tog hem D-loket, fann att en skruv i snäckdrevet var sliten och att ett lager glappade.

En rapidtågsvagn spårade ur när det kom ut på dubbelspåret, och loket tappade vagnarna och skenade iväg. Uno hittade ett skevt spår i A-tågs-tunneln, och att ett lager i första personvagnen glappade, så att den gick tungt. Uno tog hem den också.

4/2

D-loket togs i trafik.

En boggiesida på den nyreparerade rapidtågsvagnen satt lös, så Uno fick ta hem den igen för vidare reparation.

Nils Olander dammsög!

6/2

B-knappens lock var inte tillskruvat, så den bör ha gett dålig kontakt. Uno fixade.

Rapidvagnen i trafik igen.

D-loket gick nu för sakta, så Uno ökade farten på det.

Rapidtåget spårade ur vid utfart långa vägen. Trådstump stack upp i rälsen.

Da-loket ville inte komma igång. Uno fann en glappkontakt i loket.

8/2

Da-loket startade ej på vägen ut mot dubbelspåret. Tåget blev påkört och sista vagnen spårade ur. Visningsvärden lyfte av den.

9/2

Uno undersökte Da-loket och fann att kuggarna i drivningen kunde haka fast. Han tog hem loket och ersatte med det Dg, som tillfälligt trimmades upp till lite högre fart.

Da-loket hade slitna snäckskruvar och glapp i lagren på "kardanaxeln". Uno behöll snäckskruvarna ett tag till, men bytte till en längre axel (gjord av ståltråd 2,5 mm) för att kunna montera längre lagerboxar (av mässingsrör).

När han ändå höll på, så bytte han till ett skjutmotstånd att reglera farten med.

13/2

Da-loket togs i trafik igen, och Dg-loket återställdes till normal fart.

Under visningen tappade Dg-lokets strömavtagare kontakten i kurvan ett par meter före tunnelmynningen lång väg. Det var för långt mellan stagen på luftledningen. Uno justerade, men därefter stannade F-loket på samma ställe utan att spåra ur. Misstänkt fett på luftledningen.

Emellertid ville inte F-loket köra vidare, och B-tågen stoppade när de skulle köra sin långa väg. B-tågens landskapssäkring hade gått. När den var bytt pinnade även F-loket iväg. Varför??

A-tågen vägrade sedan att gå igång på sin startsträcka. Det var startreläet som inte drog, för att en reläsäkring hade gått sönder.

14/2

Da-loket kom inte iväg och Hg-loket körde på det bakifrån. Sedan stannade Da-loket på dubbelspåret pga växelfel. Hon som visade kunde reda upp situationen, men glömde slå på strömmen igen, men den detaljen fixade Peter.

19/2

Ett B-tåg stannade på dubbelspåret, men det räckte med en putt för att det skulle komma igång igen. Sedan tappade godstågsloket (D) sina vagnar alldeles efter startplatsen och pilade vidare. Hg-loket som kom efteråt körde in i dem. Uno telefontillfrågades men missförstod situationen, så råden blev inte alls de rätta. Så Henrik rullade undan godstågets vagnar in på det spår där timmertåget står, efter att ha puffat ut det mot banan. Sedan lyfte han dit godstågsloket. Men, det funkade ändå inte. Klockan blev för mycket för att han skulle våga fortsätta, och tur var väl det....

20/2

När Uno och Johan anlände stod Persontåget (Da) vid banvaktsstugan med urspårad och tappad sista vagn, Timmertåget (Dg) var på god väg ut mot A-tågens långa väg men med urspårad tankvagn. Godståget (D) stod på A-spåret ovanför reläerna med trasig strömavtare och Pendeltåget (Hg) strax efter startplatsen med alla sina vagnar urspårade och lokets främre boggie. B-körströmmen var på.

Kort sagt: Alla B-tåg var obrukbara men A-tågen gick att köra.

D-lokets strömavtagare löddes om och riktas, och sedan funkade det loket. Pendeltåget ställdes upp på spåret, men Hg-loket gick inte att reparera. Ett kugghjul i bakre boggien har låst sig, så Uno måste ta hem loket för lagning. Vi satte in Dg-loket i persontåget i stället.

När D-loket sedan passerade signalen på dubbelspåret stoppade det tvärt intrasslat i två sytrådar som uppenbarligen någon hade rivit ner.

När Uno vikt undan dem och tåget kört vidare, spårade vagnarna ur och loket tappade dem invid tunnelmynningen efter banvaktsstugan. Uno hittade en trasig metallsyll i rälsen där, så att avståndet mellan rälsarna blivit alldeles för litet. Solkurva, typ. Löddes.

Under visningen tappade godståget de två sista vagnarna mitt på dubbelspåret. Dåligt hopkopplat?

Det hade blivit fler små skavanker. Nysilvertråden vid A-tågens startplats lång väg hade fallit ner. Rapidloket bakre strömavtagare var till hälften uppfälld och Da-lokets främre strömavtagare var sned. Johan fixade dessa.

Han sökte också orsaken till att spåret i tunneln för A-tågens långa väg (sek F) matas via B-tågens landskapssäkring och fann att den sträckan inte har någon egen matning, utan troligen får sin ström från en dåligt isolerad skarv till B-tågen alldeles efter tunnelmynningen. Inte heller B-tågens långa väg har någon egen matning till spåret i tunneln.

I samband med denna koll klistrade Johan fast en säkringshållare som inte gick att dra åt utan att den lossnade från underlaget.

Dessutom noterade han att signal 16 (för B-tågen lång väg vid banvaktsstugan) visade både rött och grönt samtidigt, och justerade reläet så att det lade om ordentligt.

Uno gav sig på att fixera luftledningen på det ställe i tunneln för A-tågens långa väg där Dg-loket fått problem 13/2. Han måste göra om en isolationsskarv för att lyckas.

Vid provkörningen av A-tågens långa väg efter denna lagning spårade första boggien i första vagnen i rapidtåget ur precis ovanför körreglagen. Rälsen hade på ett ställe för tvär radie i kurvan, och Johan bockade tillbaka den. Solkurva det också, typ. Det gick en säkring i samband med urspårningen, för att en vagn kom åt staketet vid luftledningen. Uno lindade eltejp runt stället.

Sedan, när rapidtåget kom ut på dubbelspåret fastnade det i luftledningen ett par stolpar före dubbelspårsbron. En utliggare där hade gått sönder och delvis lossnat. Den var besvärlig att löda och flera sytrådar gick av under det arbetet. Lödningen fick sig en klick färg för att inte synas så mycket.

Efter denna operation blev det flera fel i luftledningen för A-tågen vid korsningsväxeln. Strömavtagarna gick inte under (utan över) anslutande tråd och fastnade. En stödtråd blev också bockad av rapidloket och fick lödas om. Det kändes som om dragspänningen i tråden var lite för liten, så Uno ökade den i ena tunnelmynningen. Kan behöva göras för A-tågens långa väg också. Har banan krympt i torkan?

Enda tåget som inte krånglade denna dag var snälltåget (F).

21/2

B-tågen startade inte för att B-spaken på baksidan glappade. Peter fixade.

Persontågets (Da) första personvagn hade sparat ur och kopplat ifrån godsfinkan vid banvaktsstugan. Peter ställde vagnen på rälsen och kopplade ihop sen gick allt bra igen.

Hg-lokets kuggjul i boggien visade sig vara nerslitna. Uno har beställt flera nya kuggjul. De ska monterats parvis, så att de blir bredare och därmed slits mindre.

22/2

Persontåget tappade vagnar igen på samma sätt som 21/2 men nu i bordsskarven lång väg efter dubbelspårsbron. Skarven är ojämn. Peter kopplade ihop och körde vidare.

24/2

Ny urspårning med tappade vagnar av persontåget. Peter kopplade bort vagnen som strular.

26/2

Godstågsloket fastnade i luftledningen på väg in i tunneln i en felaktig bärlinefot. Strömavtagaren rejält kvaddad. Uno kör tills vidare med andra avtagaren.

Det var två luftledningsfel till, i A-luftledningen. En tråd med hake i en skarv mellan modulerna vid dubbelspårsbron gick sönder tillsammans med en del sytråd. Vid lagningen lossnade en utliggare för från sin "isolator" på andra sidan dubbelspårsbron i underkanten. Uno måste ta hem den för att laga.

Den persontågsvagn som krånglat hade smuts på hjulen.

Nya kugghjulen till Hg-loket har kommit och arbetet med dem pågår ett par dar till.

27/2

Sammanträde där vi gick igenom vad som hänt sedan senast.

I januari och februari i år har det varit ovanligt många problem. Det kan tänkas bero på att det är ovanligt torr luft denna långa stränga vinter.

Fel på loken är dubbelt så vanligt som andra fel. Vi diskuterade därför behovet av och möjligheterna till att skaffa nya lok, och att sätta de mest slitna i en monter.

Katarina, som har kontakt med visningsvärdarna, kom och diskuterade visningarna och gjorda försök till felavhjälpningar med oss. Alla värdarna behöver känna till hur man stänger av de tåg som krånglar och fortsätter med att visa de som fortfarande fungerar. Det är bäst tillkalla hjälp när det händer någon olycka. Det är också bra att beskriva problemen i bloggen, så att fler i UMV blir informerade om felen och kan hjälpa till med att finna orsaken.

Uno körde fortfarande D-loket med fel strömvtagare uppe. Det fastnade dock i en nerriven sytråd i uppförsbacken mot banvaktsstugan. Sytråden lagades.

A-utliggaren som lossnat klistrades fast och löddes ihop.

Johan trimmade reläet till signal 16 en gång till.

2/3

Nyreparerade Hg-loket togs i trafik. Stannade under dubbelspårsbron. Strömvtagaren hade tryckts ner för djupt och gick inte upp igen. Modifierad.

3/3

Hg-loket-spårade ur på dubbelspåret vid banvaktsstugan. Godsfinkan välte och tappade resten av vagnana. Peter pillade upp lok och godsfinka på spåret, och satte ihop tåget igen. Uno kom och fann att han inte monterat ihop boggien alldeles korrekt efter kugghjulsreparationen så att den var hämmad i sina rörelser.

Uno minskade rapidlokets strömvtagares tryck på luftledningen genom att flytta fjäderfästet.

6/3

Godståget stannade framför kulissen lång väg. Varken Uno eller Johan kunde rycka ut, så banan visas nu bara med A-tågen.

7/3

Peter kröp in bakom kulissen och petade på D-lokets strömvtagare och då startade det igen. Han noterade att F-loket skorrar betänkligt-låter inte bra alls!!

D-loket krånglade igen: Det inte ville starta lång väg. Peter gav det en knuff framåt och sen gick det.

Peter smorde F-loket, och sedan blev det tyst.

10/3

Hg och finkan spårade ur före tunnelmynningen lång väg. Samma fel som 3/3. Uno lättade ytterligare på skruven som hämmar främre boggien.

13/3

Hg får inte alltid K7 att reagera varvid det sk B-reläet (R16) inte drar och B-tåget framför inte kommer iväg. Uno försöker trimma K7-reläet.

Uno har gjort bättre hållare för acetonsuddarna på ena tvättvagnen.

14/3

Peter fick hålla uppsikt på, och hjälpa Hg-loket, för att det skulle kunna bli normal visning.

D-loket har svårt att komma iväg, särskilt ut på dubbelspåret.

Hg-loket har börjat gnissla.

15/3

Da-loket fastnade så rejält i luftledningen strax före tunnelmynningen att karossen lyfte. F-loket lyckades inte komma förbi. Peter ordnade upp situationen.

Sedan stannade rapidloket vid andra stolpen efter tunnelmynningen för att utliggarens övre fäste hade lossnat. Peter satte dit det igen.

Hg loket hade stannade strax efter start lång väg. När Peter slog till strömmen så stack tåget iväg, loket gnisslade och lät illa till och från så han passade på att smörja det.

16/3

D-loket spårade helt ur efter banvaktsstugan precis vid växeln över till A spåret och tappade vagnarna. Peter lyfte på loket och kopplade ihop tåget igen.

Persontåget tappade de två sista vagnarna vid banvaktsstugan, utan urspårning. Peter kopplade ihop dem igen.

Sedan kom inte Hg-loket iväg lång väg. De visade sig att den lilla nysilvertråden vid startplatsen hade krokast fast i loket. Peter rättade till den.

17/3

En tapp på drevet till växeln vid banvaktsstugan hade hoppat av för att ett styrstag var böjt. Växeln lade därför inte om ordentligt. Varför larmade inte övervakningen?? Uno lagade.

Uno och Peter ökade motståndet till kontaktskena K7, så att Hg-loket ger tydligare impuls.

En nysilvertråd på startsträckan för B-tågens långa väg var felmonterad och kunde få tågen att tjuvstarta. Undanvikt.

18/3

Hg-loket skorrar fortfarande oroväckande.

19/3

Uno fann att Hg var dåligt oljat i ena snäckskruvlagret. Det räckte inte att använda smörjhållet ovanpå lagret. Man måste smörja från sidan också.

20/3

Sammanträde som handlade hur bra det fungerat att låta Peter ta hand om senaste veckans incidenter och om det långsiktiga behovet av mera reservlok/vagnar.

Uno märkte att Hg-loket inte lyckade skicka iväg A-tågen sin långa väg. K10 kan behöva trimmas.

Johan och Peter provade övervakningen av växeln vid banvaktsstugan och fann att den fungerade förträffligt. Förklaringen till symptomen 17/3 kan således inte vara korrekt.

Under provandet visade det sig att D-loket kan vingla till rejält precis vid dressinhuset lång väg. Det spårade ur där två gånger precis där spåret byter dosering, och spårvidden verkar inte vara korrekt. För att undvika problem vid visningarna ersattes godståget med timmertåget.

Sedan orkade inte D-loket fram till startplatsen för dubbelspåret. Det hjälpte alltså inte att det blev påkörts av tåget efter.

I slutet av visningen stannade rapidloket två stolpar före dubbelspårsbron. Det visade sig bero på att strömvatagaren inte orkade nå upp till luftledningen längre. Det stannade igen på flera ställen. Johan försökte korta av spännfjäders lite och olja strömvatagarens lagringar utan att det blev någon större förbättring. För att undvika stopp körs nu rapidloket med båda strömvatagarna uppfällda.

21/3

Uno fann att någon hade kastat in ett par röda plastleksaker i landskapet, och tog bort dem.

Rapidlokets strömvatagare lagades. Det var det nyligen ändrade fästet av spännfjäders som hade lossnat. Dessutom var huven över fjäders spräckt. Uno gör en ny, i metall.

Uno justerade spårvidden i växeln vid banvaktsstugan genom att borra och limma dit en rälsspik. Man använder en riktigt lång specialborr som når ner förbi luftledningen.

En sytråd vid signalen på dubbelspåret hade lossnat, och persontåget trasslade in sig under visningen.

Koppelkroken på persontågets finka hade blivit uttänjd, så att vagnen gick för lång efter loket. Justerades.

23/3

Högra 15V växelströmssäkring gick sönder och Peter bytte den. Uno ökade motståndet på K10 så att Hg-loket skulle ge bättre impuls. Då går D-loket ändå saktare där.

25/3

Sista vagnen i persontåget spårade ur. Uno fann smuts mellan hjulsidan och boggien.

26-27/3

Persontågsloket (Da) spårade ur helt på startsträckan ut mot dubbelspåret. Johan fann att spårets underlag blivit väldigt vinglig och jämnade till stagningen. Den behöver dock limmas fast.

Da lokets snöplog gick så lågt att den kunde fastna i spåret. Uno höjde den.

Timmertåget tappade sista vagnen strax efter utfart lång väg. Ett hjul hade en rejäl smutsklump.

D-loket går riktigt sakta på baksidan, särskilt innan det blivit varmt. Det är direkt olämpligt att börja visningarna med att köra ut det på dubbelspåret. Det orkar ofta inte ens fram till den startsträckan. Lyckas det, slirar det när det ska starta. Uno försökte putsa luftledningen och höja spåret ännu mer. Det kanske hjälper en aning, men kan inte vara den riktiga orsaken. Är loket inte tungt nog?

För att ge mer ström till motorn lödde Johan loss shuntmotståndet. Loket drar nog med ström ändå för att reläerna ska fungera.

Växlarna slutade lägga om, för växelsäkringshållaren är glapp mot säkringen. Den bör vara formad mer som ett U än ett O.

29/3

Två första vagnarna i godståget, men inte loket, spårade när tåget kom in från dubbelspåret. Oklart varför.

Uno lade wellpappbitar under syllarna vid B-tågens parkeringsplats mot dubbelspåret, och limmade fast dem i underlaget.

30/3

Godståget körde på framförvarande på baksidan. Peter fixade?

2/4

Hg-tågen ville inte gå igång på B-tågens startplats.

3/4

Uno petade på luftledningen, och då startade Hg-loket. Han lagade bärlinan över luftledningen vid B-tågens infart från dubbelspåret och limmade fast en lös hållare för kulissen med kontaktlim.

D-loket har för smått hjulmått på första drivaxeln. Uno tog hem loket för att flytta ut hjulen. Dg-loket ersätter.

9/4

Dg-loket stannade till på dubbelspåret. Uno petade på luftledningen.

D-loket provades efter hjulflytt och utbytt kugghjul i snäckväxeln, men skuttade fram. En koppelstång tog emot en detalj på karossen. Hemtaget igen.

10/4

F-loket körde in i sista vagnen på rapidtåget och hakade fast så att rapidloket inte orkade dra i väg, men det gick bra att köra B-tågen efter lite mankemang.

11/4

Peter lossade A-tågen från varandra. Sedan ville inte Hg-loket starta. Det visade sig att strömvatagaren hade fått sig en knäck framåt så den inte kunde nå upp till ledningen. Den gick att bocka tillbaks så att fungerar igen.

12/4

Uno fixade vänstra bufferten på sista vagnen på rapidtåget. Den kunde hamna snett, så att bakomvarande lok kunde kroka fast i den vagnen.

Det blev strul med säkringarna. Den gamla vanliga (15V in) hade gått sönder. Johan borde mäta strömförbrukningen (igen).

D-loket togs i trafik, nu också med nya hjulringar. Uno har också minskat mängden blytyngder i loket.

17/4

Kort sammanträde med diskussion om hur man kan och bör utforma en arbetsplats bakom banan för service av lok och vagnar.

Uno hjultvättade alla tågen genom att köra dem framåt och bakåt över tvättskenan. Det ville sig inte bättre än att persontåget (Da) spårade ur i växeln vid banvaksstugan eftersom reläerna var avstängda.

Då kom luftledningen i olag, så att A-tågen stannade till direkt efter tunnelmynningen på dubbelspåret eftersom strömtråden hade blivit vriden. (Den är målad på sidorna och ovanpå.)

Dessutom spårade Lokaltåget (Hg) ur på dubbelspårsbron. Också en effekt av hjultvätten?

Peter erbjöd sig att göra ett schema där man kan fylla i lok- och vagnsservice.

Johan limmade fast 15V-säkringens högra hållare, för den satt löst, och mätte upp strömförbrukningen. När alla tåg går, och några reläer också, så drar det 3.5 A (rms). Om pendeln också går, kan man nå upp till 4.6 A. Då räcker det inte med 4 A trög, så Johan ändrade säkringen till 6.3 A snabb.

A-tågen slutade rätt vad det var att gå sin långa väg, pga växelmotor 7 inte lade om. Det visade sig bero på att en diod på relä 5 glappade och kunde kortsluta spolen. Johan fäste den på en skruv.

19/4

A-tågen går runt-runt av sig själva och persontåget har sparat ur i V10. Dessutom stannade lokaltåget mitt framför kulissen. Peter kom och ordnade upp saken.

Tidigare, när detta har hänt, så har godståget blivit strömlöst och stannat på K10. Så fort det får kontakt igen så startas A-tågen och V10 lägger om. Om det sker för att godståget blir påkört bakifrån, så kommer tåget bakom att spåra ur och även ett B-tåg att skickas ut den långa vägen. Upplagt för kaos!

Enligt Peter hade relä R8 hängt sig, men det kan bara förklara A-tågens beteende.

22/4

Liknande problem som 19/4, så man kör bara med A-tågen.

23/4

Uno klistrar ett nytt papper på relä R8 för att förhindra kontakt järn mot järn, vilket minskar risken för magnetisk klibbning.

Han satte upp en lapp att man ska avsluta visningen med att köra godståget på dubbelspåret, vilket minskar risken för stopp på K10 nästa visning.

Problemet med växelmotor 7 hände igen (se 17/4). Uno ökade motståndet på K10, vilket ger säkrare reläfunktion men större risk att något tåg stannar.

27/4

Uno fann att fjädern som ska få relä R8 att släppa var för dåligt spänd, och rättade till det. Sedan uppförde sig A-tågen exemplariskt.

Godståget gick lite för långsamt och gjordes snabbare.

1/5

Följetongen (se 17/4 och 23/4) med växel V7 som inte vill lägga om ordentligt när man kör stora programmet kan ha fått sin upplösning. Den omkopplare på växel V4 som ska se till att denna omläggning sker var lite glapp. Uno korrigerade.

Signal S16 visade både rött och grönt samtidigt, eftersom relä R14 inte lade om ordentligt. Uno trimmade reläet.

2/5 & 5/5

Rapidloket stannade till mitt på baksidan med nertryckt strömavtagare. Peter petade upp den och justerade luftledningen.

8/5

Bärlina i uppförsbacken mot banvaktsstugan utdragen och undanvikt. Pilligt för Uno att få den på plats igen.

A-startreläet (R8) stod vid ett tillfälle och surrade. Det borde det inte göra. Gick att peta isär. Det borde det inte heller göra. Skumt. Uno spände fjädern.

11/5

Uno limmar mera bärlinor. Loken oljade.

13/5

Godstågetsloket rörde inte på sig trots att motorn gick för fullt. Peter byte ut det mot Dg-loket. Det gick lite sakta.

14/5

Dg-loket stannade på K10 innan det nått fram till sin stoppsträcka mot dubbelspåret. Därför kom A-tågen att gå runt-runt och nästa B-tåg gick inte att starta.

Uno konstaterade att skruven i snäckväxeln i godstågloket satt lite för högt, så det blev för mycket glapp. Justerades.

Sista boggien i rapidtågets första vagn spårade ur precis före korsningsväxeln lång väg. Uno hittade att upphängningsanordningen för bälgen till nästa vagn inte satt riktigt som den skulle, och rättade till det.

15/5

K10 målad vit. Sjön dammad.

18/5

En vagn i mitten av godståget hade spårat ur före Hagalundstunneln. Resten av vagnarna stod längre bak på spåret. Koppelkroken var borta. Uno fann att någon del av underredet tagit i spåret, och rättade till det samt gjorde en ny koppelkrok.

Personalen lyckades inte köra A-tågen, men det berodde bara på att man vridit av A-strömmen också.

22/5

Sammanträde vid Eskaders Ång-Yra på Karlaplan, där vi hade ett möte och konstaterade att modelljärnvägen den senaste månaden fungerat i stort sett bra. Tack vare Unos stöttning, som vanligt...

23/5

F-loket tvärstannar på baksidan. Det visade sig vara samma fel som nyligen reparerats på D-loket, att en snäckväxel under motorn glappar i lagren och låst sig. Uno tar hem för att minska glappet. Timmertåget får ersätta.

A-tågen stannar till på baksidan. Uno och Peter letar glapp, men hittar det inte. När man flyttat på bänken så börjar det fungera igen. (Kontaktblecken mellan modulerna?)

27/5

Uno provkör F-loket men får ta hem det igen då löphjulet spårar ur i korsningsväxeln.

Dessutom uppstod ett fel med omfattande konsekvenser:

- Godstågsloket stannar på den vita kontaktkenan (K10) (igen) utan att dra ström.
- Två varv senare blir det påkört av Persontåget.
- Godståget startar igen och kör fram till stoppsträckan
- Därmed läggs växel 10 om under Persontåget, som spårar ur medan loket står kvar på K7
- Startkvittenslampan är tänd, och förblir det.
- Startimpulsen som skulle gå till Godståget går nu i stället till Lokaltåget (Hg) som kör ut lång väg
- När lokaltåget nått fram till signalen före banvaktsstugan läggs växel 10 tillbaka till rakspår.
- Eftersom Persontåget står kvar på K7 går nu startimpulsen fram till Godståget som startar.
- När Godståget startat lägger det om banvaktsstugeväxeln precis framför nosen på Hg.
- Hg-loket kör upp i sandbanken vid banvaktsstugan.
- Personalen ser olyckan och stänger av strömmen.

Sedan ringde Uno och undrade om man kan skydda sig mot det här. Problemet är att godståget stannat utan att dra någon ström. Hade det gjort det, hade efterföljande B-tåg inte gått att starta och därmed händelsekedjan brutits. En lösning skulle kunna vara att med tre reläer se till att endast ett B-tåg i taget kan vara ute i landskapet. Men, då kan man i stället få krock när tågen kommer tillbaka till baksidan. Ett bättre alternativ är att med en ny brytare på V10 koppla bort den extra K7 när den växeln läggs fel.

A-tågen rapporteras gå för sakta i landskapet.

28/5

Rapidloket stannar på baksidan med nedpressad strömvtagare. Kay fixar.

29/5

Alla spot-lightar funkar!

Uno höjde luftledningen där Rapidloket hade problem.

Uno tar F-loket i trafik igen efter att ha centrerat fjädern på löphjulet. Den pressade ner löphjulet snett.

Uno och Johan undersökte varför A-tågen kunde stanna när man knuffade på banan på baksidan. Det var spåret som kom i rörelse och en spårsprint i skarven mellan mittmodulen och modulen med reläerna gick emot B-tågens luftledning. Sprintarna brukar krypa loss så sakteliga.

När det var lagat, spårade en snälltågsvagn ur i växel V4. Spåret hade gått av i en lödd skarv alldeles före växeln, och Uno lödde ihop den. (A-Luftledningen sitter väldigt löst där!)

Under tiden kollade Johan hur D-loket uppför sig på K10 (där det ju har en viss benägenhet att stanna). Loket är bra på att krypköra, men behöver ca 5 V för att lyckas med det. Man var nere på den nivån på denna kontaktsträcka, så det behövdes bara lite smolk på luftledningen för att loket skulle stanna. Johan putsade och minskade motståndet i K10-reläet (från 13 Ω till 9 Ω) för att få upp spänningen. Då går D-loket mycket bättre. I gengäld går också Hg-loket fortare, och dess K10 impuls blir då så kort att A-tågen inte alltid startar när det ska köras lång väg. (Det är trots allt bättre än att D-loket stannar...) Uno förbättrade situationen ytterligare genom att höja upp B-spåret ytterligare så att inte det ska gå så tungt för D-loket (och inte dom andra heller).

1/6

Uno (och Sven) tog F-loket i trafik igen. Dg-loket kommer inte alltid iväg, när det körs som A-tåg, eftersom det stannar så tidigt på startsträckan att startimpulsen inte räcker till.

8/6

Uno och Sven på besök. Inget särskilt att rapportera.

12/6

Dg-loket tycks inte lägga om V4 ordentligt, enligt Uno. Konstigt, styrs ju av kontakter i spåret.

13/6

F-loket stannade till på väg ut ur Hagalundstunneln. Kom igång igen av sig själv.

15+17/6

Ett A-tåg stannade till ute på dubbelspåret. F-loket igen?

17/6

Sven och Uno dammblåste banan!

19/6

Sista sammanträdet före sommaruppehållet. Senaste månaden var extremt lugn, så diskussionerna handlade mest om hur banan ska skötas i sommar så att kunnandet sprids inom gruppen. Nu sitter det ju mest i Unos huvud. Vi diskuterade också planerna på ett reservlok och möjligheterna att skaffa en restaurangvagn i höst.

Problemet med att dokumentera lokens mekanik kan kanske lösas genom att Uno får skissa och berätta om hur det är gjort på en video som vi sedan omvandlar till ritningar.

Johan och Hans-Ola tog isär luftrenaren vars fläkt uppenbarligen inte snurrade. Det räckte med att handvrida den lite för att den skulle komma igång. Gnisslande. Det är ratten med 4 steg som styr motorn. Den andra ratten har ingen verkan.

Johan märkte upp säkringshållarna med den styrka som isittande säkring har. Det är en mycket spräcklig fördelning och styrkorna tycks ha växt av sig själv. Mest extrema var signallampornas säkringar som är 500mA och 6,3A!

Något av mätstiften till säkringarna har lossat och borde lödas fast igen.

Vid detta arbete lossade kontakten för en av strömkablarna upp till banan, varför det blev strömlöst i landskapet och stor förvirring.

Uno justerade F-lokets strömavtagare.

Före visningen oljade Uno Dg-loket, och sedan stannade det nästan omedelbart när visningen väl börjat under landskapet mitt för publiken. Uno knuffade igång det. Mot slutet av visningen stannade det när det skulle köra ut på dubbelspåret. En A-säkring hade gått. Den byttes och loket kom iväg men stannade alldeles utanför tunnelmynningen. Det luktade bränt och steg upp en lätt rökelare från loket. Uno öppnade det men hittade inget förstört. Troligen kan shuntmotståndet ha snuddat mot metallkåpan, som isolerades med lite tejp.

Uno minskade farten på persontåget (Da).

22/6

Sven sandade banvallen under dubbelspårsbron.

27/6

Uno ökade farten på Hg- och Da-loken.

28/6

Johan puffade igång F-loket som hade fått kontaktproblem och stannat alldeles utanför tunnelmynningen på dubbelspåret.

4/7

Se 28/6 och 13/6. F-loket behövde puttats igång på dubbelspåret utanför tunnelmynningen.

Ett B-tåg vägrade starta en gång när värden tryckte på knappen.

10/7

En detalj i konstruktionen som håller strömavtagarskenan på F-loket rakt upp kunde fastna. Uno justerade.

På växelmotor 7 satt vredet löst. Uno fäste och justerade kontaktorna så att det blev längre kontaktyta eftersom det händer att A-tågen inte startar pga denna växel.

Nu när tågen har gått så bra ett tag, varför inte köra långa vägen mer?

En spotlight bakom publiken har slocknat.

14/7

F-loket stannade på samma ställe som vanligt. Puttades igång av Agge.

15/7

Uno hittade att spännfjäders i F-lokets strömavtagare kunde haka upp sig och justerade det. Han hängde också upp en ledning till en skrivbordslampa på baksidan bättre. Han ökade även farten på godståget.

22/7

Tvårt omslag i vädret gav hög värme och fukt med åska.

Under första visningen hade persontåget (Da) spåret ur rejält i växel V7 och tappat vagnar. På spåret innanför hade snälltåget (F) kört in i expreståget (Ra) som hade fått sin strömavtagare rejält stukad.

Uno och Sven kom fram till att växel V7 inte låg till ordentligt och att spåret var lite ojämnt alldeles efter växeln. Det rättades till.

Beträffande A-tågen, så hade det blivit en horisontell spricka i tidningspappersmassan som berget är gjort av så att det tryckte ner luftledningen vid startplatsen närmast dubbelspåret. Landskapet höjdes då upp där med en av Sven förfärdigad pinne.

Uno riktade upp Rapidlokets strömavtagare så att det skulle gå att köra, men både F-lok och Rapidlok gick sakta (slirade) på baksidan efter den tidigare hjultvätten och på dubbelspåret fram till korsningsväxeln. Dessutom stannade Rapidloket i borte tunnelmynningen med nedtryckt strömavtagare.

Uno reparerade rapidlokets strömavtagare, men lyckades göra en kortslutning så att det inte ville gå alls. Det avhjälpes med lite isoleringstejp inne i loket.

Efter att de spökande spåren putsats med lacknafta så gick A-tågen riktigt bra alla vägar. Ett tag. Tills de slutade att gå lång väg. Det var den hävarm på växel V7 som skulle sluta tungkontrollkontaktorna som hade lossnat (se 10/7). Uno reparerade.

Medan Sven och Uno pysslade med sitt passade Johan på att löda fast trådarna på mätstiften på säkringsbrädan i likriktarväskan.

Sven putsade sjön.

Vid dagens andra visning stannade Rapidståget igen i den borte tunneln, men då hade Uno och gänget hunnit gå hem.

23/7

Unos reparation av Rapidloketets strömvtagare var inte perfekt. Z-tråden satt lös i ena fästet och gjorde avtagaren instabil.

25/7

Alla tågen stannade en bit in i dagens första visning. Personalen hittade trasiga säkringar, som byttes, men de brann igen. Johan fann att rapidtågets andra vagn stod och "lutade sig" på mitten mot en luftledningsstolpe alldeles innan utfarten på dubbelspåret. Tyvärr fick det huvudsäkringarna att gå i stället för den för A-landskap. Inte helt optimalt dimensionerat. Stolpen böjdes undan några millimeter och säkringarna byttes. Sedan fungerade det igen.

Johan hittade också en mätpinne i lådan som inte var ansluten ordentligt och lödde fast den.

10/8

Sven och Uno tvättade hjul och smorde lok. De fann att en fönsterruta i persontågets sista vagn hade blivit intryckt. Det är på den sida som (för det mesta) inte vetter mot publiken.

12/8

Lokaltågets (Hg) andra vagn spårade ur vid banvaktsstugan och även tidigare på dubbelspåret. Uno upptäckte att en krok första vagnens koppel kunde ta i den skalenliga koppelkroken på den andra vagnen och lyfta vagnen ur spår. Justerades.

13/8

Lokaltåget (Hg) hade på baksidan kopplat isär mellan 1:a och 2:a vagnen. Som följd fel kom sista vagnen att spåra ur i växel V10 och bli påkörd av godståget. Uno tog lokaltåget ur trafik.

Da-loket stannade under dubbelspårsbron med en strömvtagare som inte orkade upp. Uno justerade.

Rapid-loket fick samma problem, att strömvtagaren inte orkade upp, efter att ha kommit ut på dubbelspåret. Uno justerade spänsten.

Da-lokets strömvtagare fastnade på dubbelspåret i en krok som är till för att sätta ihop bärlinorna i bordsskarvarna så häftigt att karossen lyfte. Bärlinan var trasig innan och hade inte blivit reparerad.

Rapid-tågets första vagn spårade ur i korsningsväxeln. Det var en lödning i boggien som gått upp så att hjulaxeln lossnade. Uno tog hem vagnen för reparation.

14/8

Rapid-loket fick problem med strömvtagaren igen, men nu hade fjädern som ska dra ihop pantografen försvunnit. Vi har ingen i reserv, så Uno måste göra en ny (helst flera). Det gick inte att köra med den bakre strömvtagaren heller, visade det sig, för den var inte ansluten (längre) så Uno fixade till det.

Rapid-tågets första vagn togs i trafik igen, och fungerade bra.

Uno studerade lokaltågets första två vagnar igen, och hittade nu att den krok som ska hålla gångplåten uppe när den inte används stack ut lite för mycket och kunde haka i saxgrinden på nästa vagn och därmed hindra dess rörelser. Det gick nu bra att provköra tåget, men Uno vågade inte ta det i trafik igen än.

Den bärlina (sytråd) som busat med Da-lokets strömvtagare 13/8 limmades ihop av Uno.

Efter visningarna blev det problem med växlar som inte lade om och tåg som inte startade. Det var en reläsäkring som hade gått.

16/8

Dg-loket stannade vid torkladan, och en besökare såg att det rök. Uno tog hem det för undersökning och lät Hg-loket dra timmertåget.

20/8

Uno putsade kollektorn i Dg-lokets motor, men det verkade inte hjälpa. Loket startar inte i vissa lägen. Han provkörde även Hg-loket med sina vagnar, och det gick bra, men han tog hem de två sista ändå för att lägga i mer bly i dem. Hg-loket får fortsätta att dra timmertåget.

Luftledningen för B-tågen gick av före dubbelspårsbron. Det var en tidigare lagning gått som sönder, för det var lagat med för tunn tråd. Ett omfattande arbete, och han hann inte riktigt färdigt.

21/8

Uno var hemma och bytte motor på Dg-loket. Ett kugghjul skulle också behöva bytas.

På museet blev det stopp för både A- och B-tågen, men varken Uno eller Johan blev underrättad.

22/8

Det var utliggaren på den luftledningsstolpe som sitter på dubbelspårsbron som hade lossnat och tågen hade trasslat in sig i trådarna. Peter röjde upp, körde in B-tåget och såg till att A-tågen gick att köra.

Uno undersökte skadan och fann att det var en "isolator" av tenn hade gått av och bestämde sig för att gjuta en ny av plastic padding.

24/8

Uno monterade den nya isolatorn.

Dg loket provades, men hastigheten behöver trimmas in.

Tågen stannade till lite då och då under visningen. Efteråt hände det något som gjorde att tågen ute i landskapet gick så sakta att man bara kunde köra A-tåg eller B-tåg. På baksidan funkade tågen normalt. Ratten till B-tågen i landskapet blev varm. Persontåget parkerades på dubbelspåret och personalen instruerades att bara köra A-tågen.

25/8

Uno hade gjort fler isolatorer, och bytte även på en B-stolpe invid korsningsväxeln.

Johan fann att just den luftledningstolpe som sitter fastlödd i ena brobalken hade kontakt med A-tågens spår och stödrälsen på bron. För att det inte ska bli kortslutning behöver luftledningstråden på denna stolpe vara isolerad från utliggaren och tågen får inte nudda vid utliggaren när de kör förbi. Efter lagningen av tråden var så inte längre fallet, och det hade blivit glappande kortis mellan B-tågens luftledning och A-tågens spår. Det var för sent att göra något åt saken, men Uno bestämde sig för att isolera hela utliggaren med sina nya isolatorer av plast. Som på riktigt.

När felet nu var lokaliserat, gjorde Johan och Uno ett försök att koppla om så att B-tågen skulle kunna köra enbart långa vägen. Det sprack på Svens tjuvkoppling som gör att den långa vägen tar sin ström från det nu avstängda dubbelspåret. Borde rättas till. Vi får fortsätta köra enbart A-tågen.

26/8

Uno har hemma gjort en ny konsol till utliggaren, för att den tidigare lossnat, och monterade den och två isolatorer så att utliggaren blir isolerad från stolpen. Den fanns inte tid att provköra eller patinera. Svens stödskots som ska underlätta luftledningsreparationer hade varit bra att ha nu, men den verkar vara utlånad till någon.

27/8

När B-tågen skulle provköras spårade D-lokets löphjul ur på dubbelspårsbron, men i övrigt gick allting bra.

När Uno hade vänt på timmertåget, så tog inte koppet ordentligt och tåget tappade vagnarna ganska omedelbart.

Uno reparerade ytterligare en utliggare, nu på enkelspåret under dubbelspårsbron.

Så, nu är allt i trafik igen.

29/8

Godståget (D) åkte inte iväg i slutet av visningen. Björn petade till vagnen och så började det åka. Tåget fastnade sedan med bygelns i en av luftledningens yttre kablar som är gjord av sytråd, till höger om modellen från publikens perspektiv, framför bron. Tråden verkar ha förlorat fästet på masten och hänger slapt. Björn och Kay lossade tåget från tråden och fäste tråden försiktigt i masten. De märkte också att liknande tråd hänger ganska slapt på andra ställen runt bron men tågen går bra ändå.

30/8

Uno kom och gjorde färdigt luftledningsreparationen och fixade sytrådarna.

31/8

Pga något missförstånd så kördes inga A-tåg.

3/9

Uno på plats. Dg-loket-startade inte när det skulle ut som A-tåg lång väg.. Nysilvertråden på den startsträckan behövde flyttas.

Sista vagnen i persontåget har en intryckt fönsterruta. Uno försökte plocka upp den med dammsugaren, men det gick inte. Han tog hem vagnen och tog upp fönstret med en koppartråd och limmade fast det.

4/9

Persontågsvagnen åter i trafik.

Hg-loket får inte alltid A-tågen att starta ordentligt lång väg. Behöver ses över.

Peter Langhorst kom på besök med montrar som så småningom ska ställas upp tvärs över korridoren utanför modelljärnvägen med anledning av Eskaders 80-års jubileum.

7/9

Uno smorde A-loken och hjultvättade A-tågen och justerade F-lokets strömvtagare.

11/9

Hg-loket hemtaget för kugghjulsbyte. Uno har också gjort ett nytt stänkskydd för snäckskruven.

Han sänkte en utliggare för A-tågen före dubbelspårsbron.

Hemma bygger han om den 2-axliga C3D-vagn han fått, med: nya säten, koppel, buffertar, gardiner och gubbar. Ny fjädring har han gjort tidigare. Patinering och hörngaller i taket återstår.

15/9

C3D-vagnen togs i trafik, sist i persontåget.

18/9

Rapidloket fastnade utanför tunnelmynningen för A-tågen lång väg. Luftledningen på förbindelsespåret mellan A- och B-tågen hade gått av vid en utliggare. När Uno reparerade detta gick luftledningen av på A-tågens spår. Reparationen av den skadan hann inte bli klar. Rapidlokets strömvtagare blev stukad, men den gick att räta upp.

21/9

Reparationen färdigställdes.

C3D-vagnen hemtagen för att kompletteras med konsoller.

23/9

C3D-vagnen åter i trafik.

25/9

Dg-loket fastnade först i en sektionsskarv före tunnelmynningen lång väg, och spårade sedan ur i uppforsbacken när Uno fått iväg det.

Sammanträde som konstaterade att det varit en relativt lugn sommar, även om Uno som vanligt varit flitig. Han har bl.a. just tagit en ny vagn, litt C3D (byggsats från SMJ) i trafik. Diskussioner om när vi bör ha nästa sjösänkning, luftrenarens effektivitet, behoven av papperskorg och av städning, hur inskolningen av nya visningsvärdar bör ske, vilka sorters motorer som är bra, luftledningens skick, kommande Eskaderutställning mm, mm,

27/9

Gröna skynket delvis avhakat. Varför?

1/10

Eskaderutställningen invigd. Trevlig och varierad utställning.

9/10

El-ombyggnaden påbörjad. Stora lamporna hopkopplade med strömmen till banan. Hoppas det är tillfälligt.

Hon som körde hade inte läst bruksanvisningen och visste inte ens att det var B-knappen man skulle trycka på!!

Den nya C3D-vagnen skulle, tillsammans med några till, passa bra att dras av Dg-loket. Lämplig övningsuppgift för UMV?

13/10

Växeln vid banvaktsstugan lade inte om, och Peter ryckte in och räddade situationen.

16/10

Johan studerade den nya el-ombyggnaden och tyckte att den blivit bra. Han satte röd el-tejp på brytaren som ger ström till tågen och en bygel över den nya 2-timmarstimern så att man inte kommer åt den oavsiktligt. Man borde skulle sätta grön eltejp på brytaren till dom stora lamporna.

Uno fäste upp kulissens överkant, som lossnat vid elarbetet, och den banritning som hänger lös på baksidan av kulissen.

Värdarna behöver informeras om vilka knappar man ska trycka på numera.

Den av publikens glasdörrar som är närmast entrén kärvar och går inte att stänga.

18/10

Godstågen tappade sina vagnar. Peter ryckte ut/in och satte ihop tåget igen.

19/10

Rapidloket strömvatagare skadad. Något hade lossnat. Uno tog hem loket för reparation och smörjning. Timmertåget ersätter.

Säkringen för A-tågen baktill gick sönder.

20/10

Rapidloket i trafik igen. Det gick lite sakta.

23/10

Rapidloket hem igen för studium.

26/10

Rapidloket tillbaka, nu med tillplattade och spända kollektorkol. Det går fortfarande sakta.

30/11

Sammanträde där vi diskuterade möjligheterna till ett nytt reservlok (Du), till att besöka tillverkaren, när vi kan ha den önskade sjösänkningen (för filmning och landskapsservice), när vi kan ha nästa dammblåsning, om man skaffa ett par C3D-vagnar till. Gruppen, inte Uno, skulle kunna bygga om dessa som övningsuppgift, och de skulle dras av Dg-loket. Information om ombyggnaden av starkströms-elen verkar inte ha nått ut till visningsvärdarna. (Nu ska man slå på röda brytaren under reläerna, dra upp dimmern och slå på gröna brytaren mitt emot dimmern.) Vi diskuterade också hur väggbänken skulle kunna bli en bra arbetsbänk, inte bara en förvaringsyta, med förstoringsslampa, tempererad lödkolv mm.

Vi beskådade den nya elinstallationen och fann att den i princip var bra (efter Sven:s och Peter:s klagomål) men att lödtimern på baksidan ger bara ström i 30 sekunder. Den borde hålla i 2 timmar! *Kris!* Johan hittade grön eltejp och satte den på brytaren till de stora lamporna.

Vi tittade också på den trasiga dörren, och fann att det inte verkar vara någon risk att den lossnar och faller ur.

Sven visade upp sin dämpning av tunnelbelysningen, gjord med diodbryggor. Reservlampor finns nu (någonstans).

Ljudanläggningen fräser och sprakar om man stänger av headset:et.

Rapidloket har normal fart igen, när det är varmkört och i nerförsbackar. Uppför går det lite sakta. Vi har inte provkört långa varvet än.

2/11

Dörren reparerad. Sven smorde lok. Timern fortfarande trasig.

9/11

Godståget spårade ur på baksidan. Peter rättade till.
F-loket fick sin strömavtagare skadad vid körning lång väg. Uno tog hem det för reparation.

10/11

Peter fick mycket att göra:

A-tågen gick runt-runt.
Godståget tappade sina vagnar på baksidan när det skulle köra ut på dubbelspåret.
Hg-lokets strömavtagare havererade under banan.

11/11

F-loket åter i trafik med reparerad strömavtagare (ny Z-krok). Uno tog hem Hg-loket. Inställt för trafik med 4 tåg, enbart på dubbelspåret.

13/11

Timern både krånglade och funkade idag. Den verkar väldigt opålitlig!

Skarvsladden är borta!

Eftersom banan enbart var inställd för dubbelspårstrafik stoppade Johan in timmertåget som ersättning för lokaltåget (Hg), så att man kunde köra normalt med tre B-tåg. Någon av timmertågets vagnar gnisslar.

Första hjulparet i första vagnen i godståget (D) spårade sedan ur mitt bak (vid siffran 7). Johan pillade upp det och visningen kunde fortsätta. Uno undersökte sedan och fann att kopplet var lite för tigt.

Johan drog så en ny matningsledning till luftledningen i landskapets A-sektion (första halvan av B-tågens långa väg). Den var tidigare hopkopplad med dubbelspårets luftledning, sektion D.

Efteråt började A-tågen tjur-rusa, men det försvann av sig själv när Johan började leta efter felet. Det räckte med att rota i ledningarna, så det är nog någon olämplig kortslutning någonstans. Aktuellt relä drog inte! Dessutom vägrade B-tågen att starta lång väg, men det var en gammal lödning som hade gått sönder i en modulskarv, så det var snabbt lagat.

Uno satte Hg-loket i trafik igen, med ny spiralfjäder (som drar upp strömavtagaren) och en ny ledstång.

En pappskiva som skyddar mot publiken hade tagits ner och låg under banan. Uno och Johan satte upp den igen.

14/11

Godstågsvagnar spårade ur och tappades vid ingången till tunneln. Peter ställde till rätta.

15/11

Hg-loket spårar ur på dubbelspåret vid banvaktsstugan. Växeln ej omlagd och säkerhetssystemet reagerade inte. Krock med Rapidloket som kom från andra hållet.

16/11

Uno (och Sven?) konstaterade att det var en buffert på första godstågsvagnen som kärvade. Då kan vagnen lätt krängas ur spår. Bufferten smordes (med lacknafta)..

Uno tog hem Hg-loket och ersatte det med Dg.

Sven fäste kablarna till sina tunnelbelysningslampor med smältlim.

Lödströmstimern är bytt mot en mekanisk som fungerar!

17/11

Persontåget (Da) hade kört in i framförvarande tåg som blivit kvar på startsträckan mot dubbelspåret. Första och andra vagnens intilliggande boggiar hade spårat ur i växel 10.

18/11

Dg-loket stannade under banan. Peter märkte att loket surrade, drog i det, och då gick det igång. En av lokaltågets vagnar spårade ur under banan mitt framför publiken. Peter fick upp den igen. Dg-loket gick sakta.

Uno kom och satte Hg-loket i trafik igen. En lödning hade lossat i loket så att det inte drog några reläer. (Det behöver ha shuntmotstånd eftersom motorn är så strömsnål.)

Uno fann att en ledstång kunde ta i gallergrind på nästa lokaltågsvagn, så han klippte av ett hörn på grinden.

19/11

Den stora sjösänkardagen!

Peter, Uno och Sven kröp under och tog med hjälp av kedjorna ner sjösektionen. De blev klara lagom till första visningen. Vid provkörningen stannade Hg-loket på dubbelspåret pga för låg spänst i strömvagnen. Johan tog Hg-tåget ur trafik och satte in timmertåget i stället. När han vände Dg-loket märkte han att kåpan kan skjutas för långt bak och därmed komma åt balanshjulet som då kärvade.

Rapidloket stannade, utan att ha fastnat, där bromssträckan börjar på den långa vägen. Johan knuffade igång det. Man bör nog inte köra denna väg förrän loket är varmt.

Signal 15 krånglade, och ville inte visa rött. Både Johan och Uno trimmade reläet, vars bleck Sven putsat tidigare i veckan.

Efter visningen spände Uno Hg-lokets strömvagnsfjäder med en extra koppartråd och justerade Dg-lokets kåpa så att den inte kan glida fel.

Axel arbetade intensivt, och började med att rengöra (dammsuga) banan från kanten, blev sedan assisterad av Lasse i att göra ren sjön med diskmedel och vatten, limma fast ön och snygga till sjömodulen. Han dammsög också det område man kunde nå inifrån sjömodulshålet och placerade ut en mängd nya renlavsbussar därifrån och patinerade dem med akrylfärg.

Uno kollade såg över alla bärlinor och rättade de fel han hittade och tvättade de spår som annars är svåra att nå.

Peter och Sven monterade förstöringslampan som Nils har köpt.

Johan tog bort det mesta av ett lack-sjok som fallit ner under taket på torkladan, och Axel tog bort en buske som blåst in i samma lada.

Johan letade efter orsaken till tjur-rusnings-felet 13/11, och fann en glappande kortslutning i den högra blåa kopplingsplinten på baksidan som vållande till detta.

Sedan blev det mycket demokörning (med möten på alla möjliga intressanta ställen) för att Lasse skulle ta spännande bilder från sjömodulshålet till videofilmen på väggen.

Den avslutande höjningen av sjön gick bra, men vi märkte att den skada som uppstått vid förra sänkningen, och som skulle lagats nu, i stället hade blivit värre. Johan täckte såret med en buske. Borde egentligen gå att reparera utan sjösänkning om man har långa armar.

Skarvsladden saknas fortfarande, men borde kunna ersättas med en förgrening på sladden till sladdlampan.

20/11

Uno justerade sjömodulen så att skarvarna på ängen passade bättre ihop. Ljus sken igenom.

Uno önskar sig flera hyllor under skåpen vid arbetsbänken. 23cm breda. Då kan man slippa stapla saker högst upp, för det syns från publiken.

På onsdag ska banan filmas. Någon form av konstprojekt.

22/11

Hg-loket nådde inte upp till luftledningen igen. Peter fick fart på det.

23/11

Samma fel igen, fast nu långa vägen framför kulissen. Uno sände ut ett hjälplok som fick skjuta på lokaltåget. Sedan lödde han fast den provisoriska lagningen av strömvatagaren.

Filmningen blev inställd för att deras kamera gått sönder.

Uno satte upp en provisorisk hylla av wellpapp och järntrådar, och tömde lagret högst upp på skåpet.

27/11

Sammanträde med genomgång av allt som hunnits med under den gångna månaden, särskilt i samband med sjösänkningen. Johan hade förbisett en av reparationerna, vilket Uno påpekade. Tom visade prov på de imponerande detaljrika modeller man kan åstadkomma med den nya 3D-skrivar-tekniken. Vi gick igenom skåphyllan bakom anläggningen och konstaterade att det behövdes fler hyllor.

Uno och Johan placerade ut ett par nya björkar som legat på hyllan, i landskapet.

4/12

Kay rapporterade att snälltåget (F) spårat ur och tappat ett hjul strax efter banvaktsstugan.

5/12

Uno undersökte F-loket. Bakre löphjulen med axel hade lossnat och ett hjul saknades. Uno skaffade nytt ekerhjul från Helen som ersättning. Axeln var gängad. Nya hjulet fastsatt med Locktite. Han köpte även några små spiralfjädrar.

6/12

Godståget (D) stannade på långa vägen vid dubbelspårsbron. Peter drog igång det.

7/12

Samma fel som dagen innan. Peter satte in Dg loket i godståget i stället.

Uno monterade nya löphjulet.

Uno reparerade D-lokets strömavtagare, men det hjälpte först inte. Han hade målat den nya fjädern med svart färg men det hade gjort den för styv. Svart olja fungerade bättre som färgmedel.

8/12

A-tågen ville inte stanna vid sin startplats. Startreläet var inte draget. Felet försvann när Uno arbetade med B-tågens väg ut mot dubbelspåret.

11/12

Lokaltåget (Hg) fastnade i en lös sytråd, som hakade i sista vagnen som välte i tunnelmynningen vid banvaktsstugan under visning. Pysligt för Uno att rätta till. Ny sytråd ditsatt.

Dg-loket stannade vid körning lång väg efter bron men före korsningsväxeln. Motorn satt inte tillräckligt fast, så snäckskruven klättrade. Hemtaget.

Uno försökte öka farten på rapidloket med ett nytt kol. Ingen förbättring. Snart dags för motorbyte.

14/12

Rapidloket stannade bakom skynket framför publiken lång väg. Sven puttade igång det.

Uno justerade dragspänningen i luftledningen för A-tågens långa väg vid tunnelmynningen. Tågen kunde stanna till där. Ena dragfjädern satt inte rätt. En isoleringsskarv som sitter före mynningen kan då ha blivit störd.

Dg-loket togs i trafik med stummare motorfäste. Det gick då för sakta, så Uno minskade motståndet i loket.

Glasdörren mot restaurangen gick inte att låsa. Man måste ta i. Det blir problem om man öppnat dörren fullt.

15/12

En godsvagn i mitten av godståget spårade ur ute i landskapet men stoppades inte utan vållade att rapidtåget krockade med kylvagnen inne i tunneln och hindrade all trafik. Peter satte upp vagnarna på spåret igen. Det var mycket smuts på rälsen, enligt honom.

Uno tog hem rapidloket för service.

18/12

Uno putsade spåret i tunneln för B-tågen.

Dg-lokets strömavtagare fastnade i isoleringsskarv lång väg. Kan ha skadats av reparationen 14/12.

Rapidloket provades, nu med ny z-tråd och ny gummitrissa, då den gamla slirade. Men det gick inte fortare för det, så Uno tog hem det igen.

20/12

Rapidloket i trafik igen, nu med justerad kardanaxel, så att den inte kan tryckas bakåt så långt att den skaver mot lagren och med bytt motor. Då blev farten normal igen.

Inga fler incidenter detta år!