

## Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2012

2/1 12

Persontåget (Da) startade inte lång väg. Peter upptäckte att det var glapp i reostaten vid körpulpeten. Löddes.

3/1

F-loket stannade alldeles innan dubbelspårsbron. Det räckte med att peta på strömvtagaren. Peter putsade ledningen.

5/1

Lokaltåget (Hg) tappade vagnar. Sista spårade ur vid start en halv meter in i tunneln lång väg. De andra två i tunneln vid körpulpeten. Loket fortsatte varvet runt. Uno justerade höjden på mittenvagnen så att inte grindarna kunde ta i varandra.

7/1

Signal 16 visade både rött och grönt. Uno justerade. Uno tvättade spår.

Rapidloket gick så fort att bromsmotståndet behövde ökas. Alla loken smordes.

11/1

Tågen gick endast på dubbelspåret. Det röda blecket låg inte på ordentligt, men det fixade Peter.

14/1

Hg går aningen fort och Ra aningen sakta.

15/1

D-loket fick sin stege reparerad. Persontåget (Da) spårade ur mitt på baksidan. Uno hittade att en lödd rälsskarv spruckit och lödde ihop den igen.

18/1

Samma rälsskarv sprack igen och löddes ihop igen.

---

22/1

Sammanträde, då vi konstaterade att banan skött sig i stort sett bra under december och januari, och varit lika populär som vanligt.

A-tågen ville inte starta när de skulle köra lång väg, så Uno drog dem för hand över startsträckan under första visningen. Det berodde på att tungkontrollkontakterna vid växel 7 inte slöt som de skulle.

Vi provade en av det två 24-voltslampor som Hans-Ola hade med sig. Den lyser lagom starkt vid 18V, och lär aldrig gå sönder. Vi borde byta tunnelmynningslamporna mot dessa.

Peter gjorde luftrenarfiltet rent.

Uno torkade sjön, denna gång med en fuktig trasa, och med mycket bra resultat.

25/1

Vattenläcka av något slag i källaren.

29/1

Uno torkade av A-spåret under banan för hand med trasa. Rejält smutsigt. Han provade också att måla på berg med vattenburen fernissa vid sommarstugan för att få fram lite lyster. Såg bra ut.

1/2

Uno torkade av B-spåret under banan för hand med trasa. Rejält smutsigt.

8/2

Översta gröna och röda lamporna på signal 12 lyser inte. Uno lyckades inte hitta felet, men kom i alla fall fram till att glödlamporna är hela.

11/2

Johan och Uno spårade signalfelet till signalbildsvredet på körpanelen. Det var glappkontakt. Dessutom gick vredet att vrida helt runt utan att kontaktorna rörde sig. Vi applicerade Locktite. För övrigt har nog lampornas position blivit omskiftade med tiden, för signalbilderna blir ganska konstiga.

Felet med att A-tågen tjurrusar dök upp igen, och nu hittade vi att det berodde på en lödloppa i högra blåa 32-poliga skarvdonet som sitter på baksidan mellan modulerna.

Rapidtågets första boggi evagn spårade ur under pågående hjultvätt. Uno förlängde axeln på mitten för att öka avståndet mellan hjulen.

15/2

Hjultvätt av Rapidtåget.

19/2

En huvudsäkring i väskan gick vid baksidebackning, av ålder och ohejdad vana.

Rapidloket stannade till på dubbelspåret, och Uno spände strömvagnarfjäders fjäder lite. Resultatet blev att loket fastnade i korsningsväxeln där luftledningarna möts. Då uppdagades att luftledningen på dubbelspåret var för slak och behövde sträckas. Den fjädern är sedan tidigare rejält töjd. Detta hjälpte dock inte så Uno fick bocka ner ytterkanten på strömvagaren en aning så att den kom under angränsande tråd i stället för att gå över den. (Luftledningen borde dock konstrueras om där för att lösa problemet permanent.)

22/2

Uno monterade en extra nysilvertråd i luftledningen vid korsningsväxeln för A-tågen, så att strömvagnarna inte ska krypa över den angränsande tråden.

24/2

Nysilvertråden målades. F- och Ra-loken trimmades så att avtagarnas upptryck inte blir så stort. Hjultvätt.

Den inställda filmningen i höstas är nu tänkt att ske på måndag 27/2.

---

26/2

Kort sammanträde. Tågen har gått bra, vilket det är både positivt (för publiken) och negativt (för vi och värdarna får inte så mycket övning på felavhjälpling). Vi diskuterade bl.a. landskapsvården och ev

tillgång till reservlok. Det har varit ganska glest mellan blogginläggen om banan på sistone, och vi ser gärna att man alltid gör inlägg även när allt har fungerat bra. Det lugnar.

Under första visningen hakade pendelns brytkontakt upp sig, så det blev ingen blink i signalerna. Under andra visningen stannade F-loket i uppförbacken lång väg, precis efter tunnelmynningen. Strömavtagaren kan kinka i halvuppfällt läge. Uno tar hem loket för reparation.

27/2

Det var lite för mycket lödtenn på en av axlarna i F-loksströmavtagarens fäste på loktaket. Det ställe där justeringen av spännfjädern sitter. Uno borrade bort det, så blev den frisk igen. Vid provkörningen fastnade den dock i en lossnad tråd i en utliggare strax före korsningsväxeln.

Nästan hela dagen gick åt till filminspelningen, där Uno fick både agera sig själv och bli intervjuad. Det verkar som om filmen handlar mer om honom än själva banan. De skulle även filma på spårvägs-museets modelljärnväg.

29/2

Snälltågets resgodsvagn hoppade ur just före tunnelmynningen lång väg. Kopplet till loket var för spänt. Uno upptäckte också att (F-)lokets främre boggie inte var tillräckligt rörlig i sidled.

1/3

Snälltågets resgodsvagn hoppade ur igen på baksidan efter växlarna. Spåret var skevt.

Dg-loket slirade i uppförbacken lång väg. Sytråd satt fast runt löphjulet.

3/3

Rapidloket stannade under landskapet lång väg. Strömavtagaren nådde inte upp.

Uno tog hem F-loket för att göra en längre koppelkrok och göra främre boggien lite rörligare i sidled.

7/3

Uno har gjort Z-trådarna starkare på Rapid- och F-loket så att man måste löda ifall strömavtagaren blir sned. Duger inte att bocka dem som tidigare.

Fästningen av F-lokets boggie omgjord. Så att den inte hindras i sin rörelse i sidled.

Hjulfjädern på F-tågets finka hade lossnat. Egentliga orsaken till urspårningen 29/2.

F-loket hakade i lossad bärlina vid dubbelspårsbron.

9/3

Lossnade bärlinan i stoppad igen. Ett stag saknas dock. Lämplig objekt för övningslödning? Stödklotsen som ska användas till detta är borta.

11/3

Växelfel vid banvaktsstugan. Kontaktblecken på reläet trimmade

Smörjning av loken.

Hg-loket lägger inte alltid om växel 7 och 8 när det är kallt.

12/3

Samma fel som 11/3 igen. Peter räddade situationen.

16/3

F-loket fastnade i luftledningen vid korsningsväxeln. Peter tog loss och körde in tåget.

Uno justerade en hjälptråd. Den behöver ses till i bland.

Hg -loket fick ett lägre shuntmotstånd för att ge bättre impuls till kontaktskenorna.

18/3

Banan inte avstängd när Uno kom. Skynket inte på plats som det ska.

En spotlight bakom publiken fortfarande trasig.

Börjar bli dags att damma.

19/3

Godståget fastnar i en pinne efter växel 10 och spårar sedan ur när den läggs om. B-tågen stängs av, och man kör bara med A-tågen. Man ringer Uno, men bara på mobilnumret och där svarar ingen. Peter ledig.

21/3

Uno sätter godståget på spåret igen.

Rälsen på dubbelspåret tvättas med lacknafta. Mycket smutsigt fast det inte såg så ut.

---

25/3

Sammanträdet var utan ordförande, så det blev mer en informell diskussion om hur UVMs medlemmar skulle kunna ta egna initiativ då Nils inte hinner med. Vi pratade också om städning och landskapsvård. Axel väntas göra en insats under påsken. Till fiket kom Roxane och berättade att man tänker göra en introduktionsfilm med Uno för värdarna under våren. Dessutom kunde det vara bra att göra reklam för UVM under MMM-mötet i stallet efter påsk. Vidare skulle modelljarnvagen-bloggen även kunna användas som tipskälla och frågebänk för folk som vill bygga eget hemma. Hon har verkligen gott om idéer. Vi har nyligen fått mer trafik till bloggen via en länk på [hasseahlen.se](http://hasseahlen.se), så det är viktigt att värdarna skriver regelbundet.

F-lokets numera ganska styva strömvtagare blev ordentligt stukad under första visningen. Oklart var längs spåret det var. När Uno skulle löda för att rikta om den så lossnade z-trådens fäste. Vi fick då köra med den främre strömvtagaren resten av dagen. Den är lite smalare och missade luftledningen på ett ställe kort alldeles efter startsträckan (vid fd pumpen) och ville inte resa sig efter en låg passage på den långa vägen. Så det blev en nyttig koll av luftledningens kvalitet. Uno tog hem F-loket för service.

F-loket visade sig kunna tjuvbacka, när man drog det manuellt längs med innerspåret på baksidan just när det kom in på kontaktsträcka K15 med både A- och B-strömmen avstängd. Samtidigt surrade något relä. Skumt. Borde utredas.

Dg-loket vinglade betänkligt och spårade ur i den manuella serviceväxel som ligger mellan B- och A-spåret på baksidan. Växeltungan stack upp. Uno har tidigare justerat spåret i närheten, så det blev nog inte riktigt bra då. Löddes.

En vagn i timmertåget spårade ur vid utfarten mot lång väg. Okänt varför.

Den saknade stödklotsen för luftledningslödningar är återfunnen. Den låg i förvaringsskåpet i maskinhallen inplastad tillsammans med övningsspåret. Nu ligger stödklotsen i det vänstra skåpet bakom banan i stället, med en bit blå plasttejp på sig.

28/3

Urspårning på baksidan i den serviceväxel som löddes 25/3. Peter lödde om den och Uno riktade till det nu skeva spåret.

F-loket togs i trafik igen. Bättre lösning behövdes för z-trådens fäste på strömvatagaraxeln, i form av en ring i stället för klyka. Strömvatagaraxellagringarna var slitna och blev förstärkta.

31/3

Uno lyckades bränna en huvudsäkring under en backningsmanöver på baksidan. Han lyckades även med visst besvär i sista stund före visningen hitta vilken det var. Den såg hel ut när man tog ur den.

4/4

Uno och Peter upptäckte en kortslutning mellan A- och B-spåret på baksidan i den serviceväxeln på B-spåret. Den gjorde att det blev problem med att backa tågen för att tvätta hjulen. Spåren sågades isär.

5/4

Hg-loket körde upp i sandbanken vid banvaktsstugan. Han som visade försökte trycka tillbaka tåget, men lyckades både stuka strömvatagaren och bocka en utliggare. Inte populärt.

Orsaken till olyckan var den klassiska att ett annat tåg hade stoppat och blivit strömlöst på kontakt K10. Förra gången det hände var 27/5-11. Händelseförlopp:

- Godståget stannar på den vita kontaktskenan (K10) 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.

Uno kom och rättade till strömvatagaren och luftledningsutliggaren, samt satte in lite mera shuntmotstånd i Hg-loket.

6/4

Johan och Uno kontrollerade säkerhetssystemet för banvaktsstugeväxeln. Det funkade utmärkt, så vi drog slutsatsen att det var K10-felet som var boven även denna gång. Det visade sig sitta lite lite vit färg på undersidan av luftledningen på K10, varför Johan putsade den omsorgsfullt. Så omsorgsfullt att han kom åt persontåget på ytterspåret som spårade ur. Han pillade upp det igen och kopplade ihop vagnarna.

Samtidig observerades att dragstången till en urgammal växelmotor vid K10 gjorde kortslutning mellan A- och B-spåren, sedan B-spåret höjts bortåt en cm.

Emellertid gick det inte bättre än att persontågets koppel lossnade under visningen, så tåget tappade tre vagnar vid infart i tunnelmynningen. Personalen stängde av strömmen, och Uno kopplade ihop tåget. Dock inte bättre än att det hände igen ett varv senare. Samma procedur.

Vid detta tillfälle var Dg-loket på utfart lång väg och startade inte efter att det fick tillbaka strömmen. Loket hade då spårat ur. Uno satte upp det igen, men det tappade direkt sina vagnar och körde varvet runt alldeles själv och togs ur trafik.

Under tiden höll Johan B-tågen igång, men fick problem dels med att inte ville starta från de främre parkeringsplatserna. Han drog då iväg dessa för hand. Dessutom ville det bakre B-tågen tjuvstoppa sig ungefär där pumpen satt. Det förra visade sig bero på att flärpen på relä K7 hade fastnat och det senare att den lösa delen av staketet gjorde kortis med spåret när tåget gick förbi. Lömskt.

I slutet av visningen stannade Hg-loket på dubbelspåret alldeles före bron på grund av att strömavtagaren ibland inte riktigt nådde upp till luftledningen. Uno ersatte det med Dg-loket.

En tämligen händelserik visning.

Uno tog hem Hg-loket och fann att det var en olämplig spännkraft i övre halvan av avtagaren. Han lossade fästet till avtagarskenan, bockade om en av de uppåtgående trådarna och monterade ihop igen. Sedan gick avtagaren mycket högre och lättare. Det extra shuntmotståndet i loket togs bort.

Han påpekade att man bör justera B-spaken på baksidan, för den stänger inte alltid av strömmen.

7/4

Hg i trafik igen. B-spaken justerad.

13/4

Uno ringde Johan och diskuterade det komplicerade felet 5/4 och kom fram till att det finns ett sätt till på som det kan hända. Nämligen om ett B-tåg blir strömlöst på kontaktskena K7s förlängning efter växel V10. Då blir händelseförloppet att:

- Godståget stannar på K7s förlängning utan att dra ström. Det har redan skickat iväg Persontåget.
- Varvet efter blir det påkörts av Persontåget.
- Godståget då startar igen och kör fram till K10.
- 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.

Unos förslag var att flytta omläggningen av V10 till en kontaktskena ute på dubbelspåret. Det finns två att välja på. K1 och K17. Det skulle bryta orsakskedjan i första fallet, men i fallet ovan leda till krock med B-tågen på baksidan. Så här:

- Godståget stannar på K7s förlängning utan att dra ström. Det har redan skickat iväg Persontåget.
- När Persontåget passerar K1/K17 läggs växel 10 om under godståget.
- Strax efter blir det påkörts av Persontåget, som just skickat ut Lokaltåget (Hg) på banan lång väg.
- När det kommer till banvaktsstugan läggs växel 10 om, men Godståget är fortfarande urspåret.
- Hg-loket går sedan inte att starta eftersom det står B-tåg framför på baksidan och drar ström.

Dessutom ökar ändringen risken för hanteringsfel när man stoppar B-tåg för service på baksidan. Man måste då komma ihåg att stänga av den röda brytaren tills man är klar och kan köra B-tåget vidare till sin parkeringsplats. Annars går tåget till en upptagen parkeringsplats, om det inte spårar ur.

14/4

F-loket spårade ur i den serviceväxel på baksidan som krånglade 25/3, 28/3 och 4/4. För smal spårvidd. Åtgärdades av Uno.

Växeln vid banvaktsstugan lade inte om. Skyddet löste ut två gånger, åt båda hållen.

En navkapsel på F-loket saknas. Uno planerar att göra en ny.

18/4

Ny navkapsel gjord till F-loket av plastic padding genom avtryck och ditsatt.

---

22/4

Raskt sammanträde där vi bl.a. konstaterade att det var länge sedan banan dammblåstes, att bruksanvisningen behöver justeras pga ändrad strömförsörjning, att vi behöver ha mer rak kommunikation med dem som visar och de med oss. Det är så tråkigt att bloggen inte används flitigare, nu när intresset för den utifrån har börjat öka. Vi planerar att lägga upp mer information om loken och om annat som efterfrågas.

Uno önskar sig mer aktivitet från museet vad gäller rutinarbete som dammning, rälsrengöring och hjultvätt.

Uno hade pratat med en banverkskompis om nutida rälsläggning, att den helsvetsade rälsen för att undvika solkurvor hopfogas vid 22 °C temperatur och fästs så hårt i makadamen att den varken kan röra sig i sidled eller längsled.

Hans-Ola spelade en inspirerande DVD från sitt besök i Miniatur Wunderland i hamnkvarteren i Hamburg, och så gjorde vi ett intressant studiebesök på MMM.

Under och efter visningen stannade F-loket tvärt två gånger på ställen där det gick lite sakta, dels framför korsningsväxeln lång väg, dels alldeles före tunnelmynningen lång väg.

Johan kopplade på försök om styrningen av växel V10 så att den läggs om till kurvspår av K17 (på dubbelspåret vid banvaktsstugan) i stället för K10 (på baksidan), så vi får utvärdera det. Det är viktigt att komma ihåg att man nu måste hålla koll på denna växel när man gör snabbservice under pågående visning och att dokumentationen just nu inte stämmer. Något som kan tänkas hända är t.ex. att växeln inte läggs om ordentligt pga att reläet nu klappar.

23/4

Uno intervjuades för ett blindradioprogram och fick träffa en duktig blind modellbyggare.

24/4

Lokaltåget (Hg) tappade vagnarna efter finkan. Peter kopplade ihop igen. Berodde på en dåligt spänd koppelkrok.

25/4

Peter och Uno dammblåste. Efteråt blev det en del små stopp innan spåret var rent igen. Uno vill underlätta visningspersonalens hantering av växelfel vid banvaktsstugan och har skaffat några tryckknappar att sätta upp vid körpanelen.

28/4

Växelfel vid banvaktsstugan gjorde att ett B-tåg stannade vid signalen på dubbelspåret. Dessutom stannade persontåget precis där K7 #2 tar slut och med sista vagnen på växel V10. Det skulle det inte ha gjort. Personalen kunde inte hantera situationen och inte heller beskriva läget på ett begripligt sätt för Johan. A-tågen fungerade dock fortfarande.

29/4

Uno lade om växeln vid banvaktsstugan och puttade på persontåget så att det kom igång igen samt putsade luftledningen där det stått.

Rapiddåget stannade på dubbelspåret. Strömavtagaren nådde inte upp ordentligt. Kåpan över spännfjädersättet satt fel.

Snälltåget (F) stannade precis före korsningsväxeln igen (som 22/4). Uno puttade på det och då kom det igång. Sedan stannade det före dubbelspårsbron. Uno mätte att det var strömlöst, men kunde inte hitta något fel. En stund senare, när ett B-tåg passerade samma ställe på andra spåret, så startade F-loket igen. Konstigt.

Uno monterade den nya knapppanelen vid yttre startknapparna. Johan kopplar in den 1/5.

30/4

Snälltåget (F) stannade under första visningen vid dubbelspårsbron. När banan slogs på för andra visningen kom tåget igång igen och stannade några varv senare på ungefär samma ställe.

1/5

Värt att notera var att den som gjorde service sist hade glömt att stänga av lödkolven.

När Johan slog på strömmen till banan startade snälltåget igen, men körde denna gång bara 20 cm och stannade igen alldeles utanför tunnelmynningen. Johan mätte att det fanns ström på platsen och fällde upp även andra strömavtagaren utan framgång. Det måste alltså vara ett fel längre in i loket. Han lyfte bort det och ställde det på baksidan.

För att köra in snälltågsvagnarna tog han ut Rapiddåget, men det stannade under krypkörning mitt på dubbelspåret. Strömlöst denna gång. Medan han kollade säkringar och kliade sig i huvudet kom det igång igen av sig själv, så det gick bra att puffa in vagnarna. För att få fram två A-tåg att visa körde han runt timmertåget långa vägen. Det stannade under banan. Strömlöst igen. Nu gick det att mäta sig fram till felet, som låg i backslaget för A-tågen som sitter ovanför A-ratten under täckkåpan. Det var bara minuter kvar till visningen när han hittade orsaken. Det blev till att putsa de kontaktarna.

När han vickade på körpanelen, så visade det sig finnas ett läge där B-tågen inte fick någon körström. Efter att ha rotat runt i trådarna hittade han en kallödning att laga. Sedan försvann det felet.

Tråden som ska hindra att körpanelen viks ut för mycket var lös och fästes bättre.

Johan ratade Unos nya kopplingspanel (eftersom den hade strömbrytare, inte tryckknappar), och beslöt att använda de två vita knapparna som redan sitter på panelen, och komplettera dem med en tredje knapp som han hade med sig. En av de två vita knapparna saknade en skruv och måste repareras.

Knapparna kopplades in så att de drar relä 12 åt var sitt håll, samt förseddes med dioder så att de inte gör andra saker också (som att ställa om signaler och så). Den extra knappen monterades så att den i mittläge bryter varningsreläets självlåsningsfunktion, men inte i ändlägena. När monteringen var klar så fungerade inte B-tågen i landskapet. En ledning i varningsreläet hade lossnat.

När Johan hade provkört banan inför andra visningen och andats ut slog han igen säkringsväskan och rullade in den under anläggningen. Då slocknade allt. Tåg, signaler, pendel, allt. Det var en huvudsäkring i väskan som gått. Byte. Den gick igen. Ur med alla andra säkringar och nytt byte. Den höll. Det gick nu att sätta in alla tågsäkringar igen så andra visningen kunde genomföras lätt försenad och utan pendel. Mot slutet av visningen blev det växelfel vid banvaktsstugan (som på beställning). Kan man inte göra något för att hitta grundorsaken till problemet??

Orsaken till att huvudsäkringen gick visade sig (flera säkringsbyten senare) vara en lång lös tråd tillhörande Unos gröna mätinstrument som förrirat sig in bland likriktarna och gjorde kortslut där.

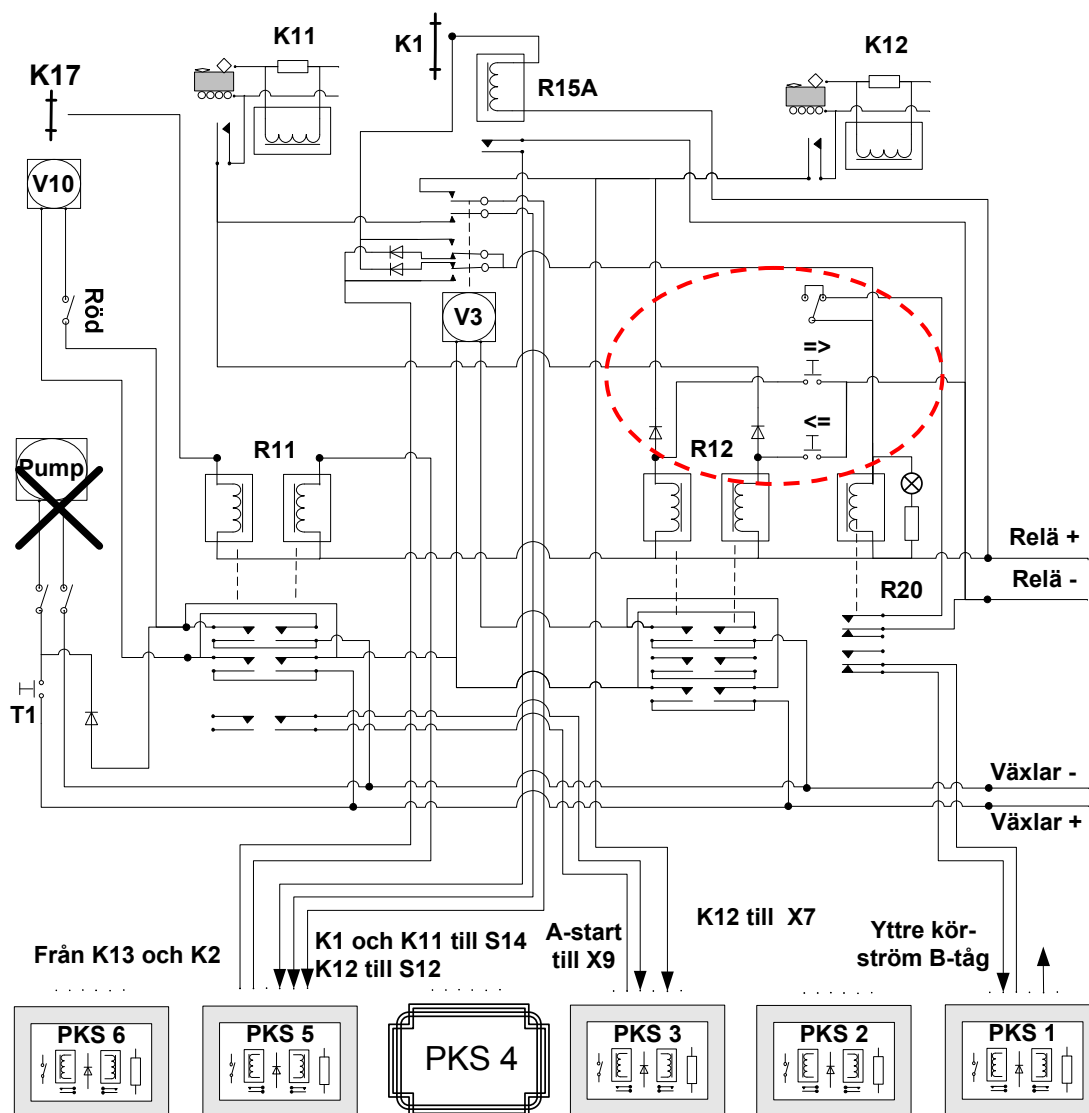


Efter det borde det varit enkelt att starta pendeln. Icke. Den fick ström men ville ändå inte gå. Det är glappkontakter med gnistbildning vid anslutningen till den volframreostat som sitter bredvid pendeln. Slog man av banan och på igen ville den inte starta ens med putt förrän efter en del trimning. Inte nog robust.

Under provkörningen och testen av de nya knapparna hände misstaget att matningssektion B (för A-tågens långa väg) blivit kopplad till B-ratten i stället för A-ratten. Konsekvensen blev att både A- och B-tågen gick på båda rattarna och att B-tågen inte alls stannade vid växelfel. (Eftersom det är kortis i luftledningen mellan matningssektionerna B och G. Har rättat det tidigare, men Uno har återinfört problemet.) Tog en stund att hitta.

Nya knapparna fungerar bra, men är alltid aktiva vilket är en risk. Man borde nog koppla dem på det viset att de bara kan användas när växelfetslampan lyser. Man borde också flytta lampan närmare knapparna.

Unos kopplingschema är inte omritade än. Johan gör det tillsammans med Uno. Kontakterna är för närvarande inkopplade såhär:



Det gick åt en del säkringar under arbetet. Särskilt 6A behöver fyllas på.

Uno tog hem F-loket för studium och hittade en glappkontakt i det fartreglerande skjutmotståndet. Han justerar också strömvatagaren när han ändå håller på.

9/5

Katarina städade och lade ut en ny bruksanvisning.

12/5

F-loket taget i trafik igen. Lappen med telefonnummer är borta.

13/5

Godståget stannade pga växelfel vid banvaktsstugan. Ingen ringde till Uno.

14/5

Peter fick kämpa för att hitta en bränd säkring.

Uno fann att övervakningsreläet för växeln vid banvaktsstugan hade låst sig och släppte först när man knackade på det.

16/5

Reläet busar igen. Uno och Peter fann att det kan dra om man klämmer på kåpan. Uno tog hem kåpan för vidgning.

17/5

Persontåget spårade ur under skynket lång väg i hörnet närmast butiken.

18/5

Johan fann att persontågsloket var rejält urspårat inåt i kurvan. Bara de två sista hjulen stod kvar på spåret. Alla vagnarna var OK. Han hittade inget fel på spåret eller loket, så det kanske bara ha var slarvigt kopplat. Buffertarna glider mycket i sidled i den kurvan.

De två översta lamporna i signal 12 slutade att lysa under visningen. Det visade sig vara glapp i en kopplingspunkt på reläpanelen.

Johan ritade in de senaste omkopplingarna på Unos ritning (den ena).

Han hittade även en tappad framändesskylt på dubbelspåret och lade den i asken för avfallna detaljer. Inget lok saknar någon sådan skylt för närvarande.

Det hade kommit en ny bruksanvisning. Ny och ny. Närmare studium visade att *inga* av de ändringar UMV bett att få införda i anvisningen fanns med. Det är i stort sett bara bilden som är utbytt. Den lilla datorn är också borttagen.

Det fanns nu en telefonlista med numren till Peter, Uno, Johan och Sven. Numret till Peter är fel, och Unos hemnummer saknas.

Det har också kommit upp stora svart-röda skyltar om att man inte får peta på något, på baksidan.

Timmertåget går sakta.

20/5

Uno studerade Da-loket och fann att snöplögen kunde hindrade löphjulet han justerade även en serviceväxel och lagade tankvagnens staket och försökte göra timmertåget snabbare, men det gick inte. Dg-loket togs hem för service.

Uno försåg i veckan hemma Dg-loket med en ny reostat att styra farten med och slipade upp kåpan till det självläsande växelskyddsreläet.

---

27/5

Sammanträde med få deltagare, kanske beroende på sen kallelse. Det blev mycket diskussion om serviceschemat, luftkvaliteten, bruksanvisningen, dator och nya vagnar.

Peter lagade en luftledning. Johan hittade en trasig lutningsvisare och tog hem den för åtgärd. Han satte också dit reläkåpan som Uno slipat om.

Uno tog Dg i trafik efter justering av hastigheten.

4/6

Uno filmades och blev intervjuad av museet. Kommer på museets hemsida så småningom.

10/6

Johan placerade ut lutningsvisaren han reparerat och städade lite bland alla papper som ligger och skräpar. Relevanta kopplingsritningar är nu samlade upptill i högra skåphalvan, vid ritningsrullarna. Luftrenaren rengjordes.

Rapidloket strömvagnare "spårade ur" vid utfart lång väg, alldeles till höger om körpulpeten. Uno böjde luftledningen tillrätta. Strömvagnaren klarades sig.

Loken smordes. Uno minskade farten något på Dg-loket.

13/6

Rapidloket stannade och slirade vid banvaktsstugan eftersom bara ena boggierna drev. Peter fann att kardankopplingen (med gummislangar) mellan boggierna gått isär och satte ihop den igen.

15/6

A-tågen gick inte för A-strömmen var avstängd på baksidan. Peter slog på den igen.

16/6

Rapidloket stannade i tunnelmynningen. Kardanfel igen. Båda gummislangarna spruckna. Stången är som en skruvmejsel som ska passa i skruvskallar på boggierna. Stången mellan boggierna är nästan 2mm för kort. Uno tog hem loket för att göra en ny skruv och montera nya gummislangar.

Godståget tappade vagnarna. Uno böjde ner koppelkroken.

Hg-loket tappade vagnarna. Uno fann att hjulen på första vagnen (finkan) satt lite för nära varandra på axlarna. Justerades.

17/6

Godstågsloket hade spåret ur på väg ut mot dubbelspåret. En spik i spåret var för hög och trycktes ner av Uno.

Rapidloket togs i bruk men kardanen kom i kraftig vibration efter ett par varv. Uno tar hem det igen för att göra muffarna i metall istället för gummi.

Sedan inträffade ett stort fel. Hg körde upp i gruset vid banvaktsstugan för att växeln låg fel. Den hade lagts om av godståget som var på väg ut på dubbelspåret. Därefter kom persontåget lång väg och stoppades vid signalen vid kulissen av övervakningen. På baksidan var B-reläet konstant draget och växelmotorerna V7 och V8 stod och surrade. Uno fann (efter ett tag) att en rälssprint för A-tåget krupit emot ett luftledningsfäste för B-tågen vid bordsskarven närmast reläerna, och alltså drog kontaktskenan permanent. Sprinten säkrades i rätt läge.

20/6

Peter kapade av det sjömodulstöd som stack ut lite för mycket och var ivägen vid sjösänkning, samt dammsög under banan.

Uno gjorde om kardanmuffarna med spiralfjädrar som han lindade själv. Rapidloket togs i trafik och fungerar bra.

Den nysilvertråd som togs bort 11-06-19 vid B-tågens utfart lång väg blev ditsatt igen. Han satte också en bit gummislang på sprinten som busade 17/6.

Uno firades som hedersnörd av Ann Folin och en delegation från museets personal.

28/6

Rapidloket gick lite väl fort, så Uno minskade farten. Det skorrar fortfarande en del.

---

1/7

Sammanträde där vi gick igenom vad som hänt sedan sist och vad som behöver göras i sommar. Nils hade med sig en ny större luftrenare som Helen installerade.

Uno knöt med tunn koppartråd fast en sidotråd som lossnat i luftledningen utanför tunnelmynningen. Det sitter bättre än att limma.

Timmertåget körde in i rapidtåget på baksidan, eftersom det senare inte kom igång när det skulle starta lång väg. Det verkar inte vara fel på automatiken, utan nog bara dålig kontakt med luftledningen.

Uno justerade spårvidden på baksidan vid växel 10 eftersom D-loket sparat ur där någon gång, när det backade. Uno lödde också fast luftledningen på samma ställe, då den lossnat från ett stag.

Johan målade ett par isolatorer som tappat färgen i luftledningen och lyste tennvita.

Uno lödde fast en luftledningsstolpe som stod snett alldeles efter dubbelspårsbron lång väg. Den hade delvis släppt från den skruvskalle nere i sanden den ska sitta fastlödd i, och matas från. Gipssockeln hade spruckit och Uno gjorde en ny av plastic padding. Den är ännu inte målrad.

Därefter blev det ett spektakulärt fel på Hg-loket. Det stannade under banan, rykte och luktade tända grillkol. Strömvatagaren glödde så att slitskenan föll av. Konstigt att det inte gick någon säkring. Tur att det inte hände i landskapet, för då hade nog luftledningen brunnit av. Motorn tycks ha skurit. Med 4A säkring på 12V kan ju 48W utvecklas, och det blir rejält varmt. Man borde kunna minska säkringarna till 1A trög.

4/7

Faulhabermotorns kollektor var sönderbränd. Uno har bytt motor. Loket går nu bra igen, men det fastnade i en utliggare i kurvan på dubbelspåret vid banvaktsstugan. Eftersom strömvatagaren sitter mitt på loket har den en tendens att gena i kurvorna. Uno tänker lösa problemet genom att sätta en hjälptråd på luftledningen.

Dg-loket som fått tjäna som stand-in för Hg, orkar inte dra de vagnarna ordentligt. Det går för sakta i uppförsbackar och för fort nedför. Loket blev stående på en av kontaktskenorna före stoppsträckan mot dubbelspåret. Det hade varit bättre att låta loket som vanligt dra timmertåget, som är lättare.

Uno fortsatte med sin stolplagning. Han gjorde en ny sockel med en blandning av gips och vit(trä)lim. Vattenfärgsmålning återstår.

Uno sänkte säkringen som matar B-spåret i landskapet från 4 A till 2 A.

6/7

Uno monterade sin hjälptråd. Den sitter dubbelspåret på luftledningsbryggan närmast banvaktsstugan. Hg-loket togs i trafik igen. Det surrar lite annorlunda än förut.

Stolpen målad.

7/7

Da-loket hakade i en sidotråd som hängde lite för löst, lång väg efter vid signalen banvaktsstugan. Han som visade, redde ut det själv.

8/7

Uno spände den alldeles för slaka sidotråden, genom att kapa en bit och klistra ihop igen.

Johan vek tillbaka en nysilvertråd som hamnat alldeles snett vid A-tågens startplats lång väg. Sedan mätte han strömförbrukningen hos B-tågen. Det är långt under 1 A.

- Godståget 400 mA
- Persontåget 500 mA
- Lokaltåget 400 mA
- Timmertåget 400 mA

Sedan undersöktes hur Dg-loket beter sig vid utfart mot dubbelspåret (när det går som B-tåg). Det går för sakta i uppförsbacken på kontaktskenorna K7 och K11. De har motstånden 8 resp 12  $\Omega$ , vilket är mycket i sammanhanget. De andra loken saktar också in, men inte så att de riskerar att stanna. Johan sänkte motstånden till 4 respektive 10  $\Omega$ , vilket verkar fungera bättre. Troligen har Uno höjt motståndet för att få säkrare funktion när Hg loket drog lite ström (vilket det inte gör längre med den nya motorn) och att de inte ska knuffa på varandra så hårt, när det händer. Konsekvensen blev problem med Dg-loket.

Efter denna ändring kör B-tågen längre fram på stoppsträcken än förut, och då räcker inte nysilvertråden till.

Uno och Johan undersökte Persontågets C3D-vagn, men satte tillbaka den bakfram. Och då spårade den ur på baksidan.

15/7

Snälltågsloket (F) spårade kraftigt ur mitt på den gamla hjulvätten på baksidan. Strömavtagaren hakade i ett stag och blev rejält tilltygad.

Johan bockade till och lödde ihop strömavtagaren igen. Ett stag sitter dock fel, och den går inte upp ordentligt, så Uno borde se över lagningen.

Vid provkörningen efteråt spårade F-loket ur igen i växeln precis i tunnelmynningen på dubbelspåret. Sedan, inne på baksidan kunde man se att främre löphjulet hasar fram ibland utan att rulla. Johan tog då det tåget ur trafik och satte in timmertåget i stället.

19/7

Uno tog hem F-loket för service. Han reparerade strömavtagaren och justerade löphjulet.

22/7

Uno provkörde F-loket, men det spårade ur under banan, lång väg.

23/7

F i trafik igen. Löphjulsstödet ändrat.

5/8

Stort firande av Unos 85-årsdag, och en mycket korrekt och bra gratulationsartikel i DN.

Axel kom på besök och gjorde ett mycket lyckat försök att rengöra granar och tallar. Efter vattentvätt ser de alldeles nya och fräscha ut. Det visade sig att färgen är vattenfast och men inte smutsen. Han hann med 5-6 träd, och vill fortsätta jobbet under resten av året.

8/8

Uno kom för att göra hjultvätt av A-tågen och det behövdes. Backreglaget på panelen på baksidan har blivit glappt.

---

19/8

Dagens sammanträde var glest besökt och vi konstaterade att det varit ganska lugnt under semestern, med undantag för F-lokets löphjul och Hg-lokets motor som havererade.

Behovet av språkstöd till tågvärdarna diskuterades, om man ska göra en engelsk tågordlista eller om man ska låta översätta Katarinas instruktion till engelska eller om man ska ha tryckta blad med en kort sammanfattning på engelska (och kanske även tyska, finska, ryska...). Vad tycker värdarna?

Peter borde med Unos hjälp rätta beskrivningen av hur man smörjer loken.

Sven håller på att beskriva hur Uno byggt lok (och vagnar). Beskrivningen är inte färdigt än på länge, men vad ska vi göra av den? Bifoga instruktionen, trycka upp den separat, ha den på nätet?

Vi beundrade de granar och tallar som Axel nyligen tvättat rena från 66 års damm. Det gör verkligen skillnad!

Peter och Johan flyttade den ena luftrenaren närmare publiken, och konstaterade att den andra (stora svarta) var avstängd. Den behöver tydligen slås på varje morgon för att fungera alls.

23/8

Tankvagnen i timmertåget spårade ur och gjorde att Dg-loket tappade den och alla efterföljande vagnar. Fjädringen på tankvagnens ena axeln var för dålig för att klara att av när vagnen går in och ut ur doserade kurvor. Den andra axeln ska sitta fast i vagnskorgen.

En vagn i Rapidståget spårade ur vid bron på enkelspåret.

26/8

Samma rapidstågsvagn hoppade ur med främre boggien i början på långa vägen, vid vita skivan. Uno tog hem vagnen och spände boggiefjädern och tillät vagnen att tippa mer.

Rapidloket stannade och surrade vid krypkörning lång väg en meter före tunnelmynningen. Det var boggiens drivspiralfjäder som krängts av. Kan den göra det när man kör sakta?? Uno grannar på hur man ska hindra detta.

Uno satte upp en ny hållare för sjöputsningspinnen.

29/8

Uno monterade en plåt som hindrar Rapidlokets drivfjäder att krängas av.

Snälltågets (F) finka spårade ur på baksidan. Den fria axeltappen hade lossnat ur sitt vertikala spår och dess spännfjäder också. Uno tog hem vagnen för service.

Peter sågade bort en bit tretex som kom åt luftledningen före tunnelmynningen lång väg, så att F-lokets strömavtagare blev stukad.

Uno ändrade en stödtråd för A-tågen vid korsningsväxeln.

2/9

Snälltågets finka lagad och tagen i trafik. Uno har löst på ett stopp för axeltappen och fäst fjädern bättre.

Strömavtagare F hakade i före tunnelmynningen lång väg igen och blev sned, den fastnade sedan i en utliggare på dubbelspåret under visningen.

Uno borrade bort en bit tretex till och justerade strömavtagaren.

3/9

Efter bara några minuters visning tappar godståget alla utom en vagn när det var på väg in i tunneln. Visningen fortsatte med bara A-tåg

4/9

Tågvärden försökte köra med de trasiga B-tågen men lyckades få alla tre att krocka på baksidan. Ingen visning.

5/9

Uno och Sven ordnade upp oredan. Att godståget tappat vagnarna berodde på att bara ena koppelkroken varit i bruk.

Man fortsatte att provköra A-tågen långa vägen och fann att ett spant inte var tillräckligt ursågat. Uno gjorde det och surrade sedan fast luftledningen med järntråd, för den blev svår att fästa.

6/9

Trevlig intervju med Uno i P4 Extra av Lotta Bromé med anledning av hedersnördskapet.

8/9

Mera provkörning med F-loket lång väg. Nu hoppade strömavtagaren av tråden efter bron över enkelspåret framme vid signalen. Uno tog hem det för flyttning av slitskenan i sidled. Timmertåget ersatte.

9/9

F-loket i trafik igen. Nu gick det bra lång väg.

Godståget går trögt före enkelspårsbron. Det visade sig att ena hjulparet på första vagnen satt fast. En 2 dm lång sytråd hade lindat upp sig i axellagret.

Rapidloket gick lite för fort och behövde Uno ökade motståndet i loket.

10/9

Da-lokets bygel orkade inte upp efter passage under dubbelspårsbron. B-tågen fick gå på dubbelspåret ett par dar.

12/9

Uno och Sven satte på ett stopp på Da-lokets strömavtagare, så den inte kan gå ner för långt.

18/9

Rapidloket går lite för sakta och F-loket lite för fort.

23/9

Farten ökad på Rapidloket och minskad på F-loket.

29/9

F-loket spårade ur i tunnelmynningen på väg ut på dubbelspåret och lade sig på sidan.

Johan och Uno kom och fann att F-loket vinglade betänkligt i tunneln alldeles innan mynningen. Johan hittade en lös koppartråd som drog ihop spåret i modulskarven och böjde undan den, för den skrapade mot lok och vagnar på A-spåret. Uno såg att det fanns lösa syllar och lödde fast dem men råkade då skada luftledningen på ytterspåret (långa vägen) ordentligt. Sedan gick det inte att köra med A-tågen på dubbelspåret. En sektion i tunneln blev strömlöst, så Uno ledde dit ström med en extratråd.

En vagn i Rapidståget spårade ur, då en av kedjorna på en boggie lagt sig fel.

30/9

Uno lade mer bly i F-loket för att stabilisera det, men problemet med att det spårar ur kvarstår.

Johan fann att även A-tågens långa väg blivit strömlös och att det var anledningen till att man inte kunde köra på dubbelspåret. När A-luftledningen lagats fungerade även dubbelspåret igen.

Uno fick urspårning ett par gånger för att korsningsväxeln oförklarligt lagts fel och satte en bit papper på reläet för att skydda sig mot detta.

Johan tog snälltåget ur trafik efter att F-loket lagt sig på sidan ytterligare ett par gånger och dessutom vinglat av luftledningen och fastnat (efter dubbelspårsbron och inne i tunneln i den ändan). Timmertåget ersätter.

Han kunde dock inte låta bli att provköra F-loket ensamt och såg då att dess främre löphjul hoppade av i en modulskarv innan det kom ut ur tunneln och lade sig på sidan. Löphjulet kunde, visade det sig, ta i snöplogen som satt snett. När snöplogen bockats tillbaka gick loket bra igen. Där. Hur det går för övrigt får visa sig när det tas i trafik igen.

3/10

Uno tog hem det avställda F-loket för service.

4/10



Uno tog bort den extra blybiten i F-loket och satte på ett par fjädrar som gjorde den fria boggien mindre fri i tvärs-led. Han fäste också den ena strömvagnaren bättre, för den var lite lös i genomföringen genom loktaket. F-loket provkördes alla vägar med gott resultat. Det vagnar inte längre. Han tog dock inte tåget i visningstrafik än.

Hg-loket spårade under provkörningarna ur lång väg i eller före korsningsväxeln. Det kan ha varit ett stag som stack ned under snöplogen och tog i rälsen. Staget togs bort.

8-11/10

Timmertåget sista vagnspårade ur i tunnelmynningen vid banvaktsstugan flera gånger. Peter fixade, men tog till slut bort vagnen.

14/10

Uno satte på timmertågets sista vagn, men den spårade ur igen och fick tas hem för undersökning. F-loket togs i trafik igen och fungerar bra. Uno smorde lok och tvättade hjul och torkade skenorna. När man har gjort det brukar B-tågen slira i uppførsbacken mot dubbelspåret. Då kan det vara bra att börja med att köra långa vägen i stället.

21/10

Uno hittade inget annat fel på timmertågsvagnen än att nållagret på den fasta axeln var lite ojämnt. Ny provkörning visade flera gånger att vagnen spårade ur i kurvan en bit innan tunnelmynningen ut mot dubbelspåret. Där var ett par syllar lösa och det låg en lös metalltråd på spåret. Dessutom var spåret lite för högt. När de bristerna var åtgärdade spårade vagnen inte ur, men fler provkörningar behövs.

F-loket spårade ur i korsningsväxeln igen på samma sätt som 30/9. Felet hände inte vid visningen, utan bara innan, när Uno provkörde.

22/10

Snälltågets (F) sista vagns sista boggie spårade ur på dubbelspåret före bron. Eric fick upp den på spåret.

23/10

Snälltågets sista vagn spårade ur igen. Uno fann att sista boggien inte var tillräckligt rörlig, men tog ändå det tåget ur trafik. Dg-tåget ersätter.

Växel 10 på baksidan slutade att lägga om, så B-tågen gick inte längre på dubbelspåret. Signalen vid banvaktsstugan ställde inte heller om till rött, och Uno & Peter & Sven fann att kontaktskenan vid banvaktsstugan (K2) inte fungerar. Den styrs av ett relä i luftledningen. Kontakten i spåret är bortkopplad, så de kopplade in den igen som tillfällig åtgärd.

25/10

A-tågens luftledning hade lossnat mitt för hjultvätten och Rapidloket fastnat. Peter lagade.

28/10

Snälltåget (F) togs i bruk igen. Spårvidden en aning för knapp före tunnelmynningen. Justerades. Lös syll löddes fast

Dg-loket fastnade i en sektionsskarv vid körplatsen. Uno tog hem det för att justera Z-tråden.

31/10

Dg-loket togs i trafik igen. Uno började reparera en tall som tappat några av sina grenar.

---

4/11

Glest besökt försenat sammanträde där vi gick igenom händelserna under september och oktober. Banan har i stort sett fungerat bra. Vi bjöd in Agge eftersom hon ska ta över Katarinas ansvar för tågvärdarna. Hon efterlyste bättre dokumentation på loken, och vi berättade att Sven arbetar med att ta fram sådan.

Vid första visningen stannade F-loket efter infart från dubbelspåret med stukad strömavtagare. Uno riktade upp den och provkörde för att försöka se var den kan ha hakat i. Kanske i ett motstånd i närheten som hängde över spåret?

Före andra visningen spårade en vagn i persontåget ur alldeles efter växel 7. Uno fann att spåret var ojämnt i en rälsskarv och bockade till det, men det behövde lödas om. Sedan gick B-tågen bra förbi, fast en vagn i rapidtåget spårade ur i växel 7 i stället. Spåret hade nu blivit för trångt där, så fick också bockas och lödas om.

Johan studerade ändringarna kring K2-reläet som sitter under banan vid signalen före banvaktsstugan, och konstaterade att de inte hade någon annan verkan att den gamla kontaktskenan i spåret blev strömförande. Den funkade alltså inte. K2-reläet arbetar som det ska och det egentliga felet bör ha legat i skarven mellan borden.

Den nya halvfärdiga C3C-vagnen som Johan hade med sig provkördes efter visningen, inkopplad i slutet på persontåget, både framlänges och baklänges. Uno godkände både fjädringen och kopplingen.

Vid ett tillfälle ville inte Rapidloket starta, sedan Johan puffat det bakåt en bit. Kan ha varit att snäckväxeln tillfälligt hakat upp sig.

5/11

Persontågets näst sista vagn spårade ur igen alldeles efter växel 7 på samma sätt som 4/11 och fastnade. Sedan lades växel 10 om under godsfinan. Peter grep in och ställde tillrätta.

7/11

Snälltågets (F) första personvagn spårade ur i växel 4 och i bordsskarven efter växel 7. Uno och Sven justerade spåret.

11/11

Hg-loket stannade under landskapet lång väg vid K12. Uno puffade igång det och putsade luftledning, men loket gick sakta. Det visade sig att B-reostaten inte var pådragen för fullt. Gårdagens tågvärd hade låtit B-tågen gå sakta och sedan inte vridit på igen. Borde nämnas i bruksanvisningen.

F-loket tappade vagnarna i uppförsbacken lång väg, men spårade inte ur. Uno skickade ut timmertåget för att puffa på. Snälltågets första personvagn hade för små och slitna flänsar. Uno tog hem vagnen samt finan som saknar ett fotsteg. Personvagnen ska få nya hjul från Helen, med hjulaxeln delas så att hjulen kan rulla var för sig.

Dg-loket gick ryckigt och Uno upptäckte ett fel inuti det. Motorströmmen jordas via innervägg en innervägg som inte satt fast i chassit..

Godstågets kolvagn spårade ur vid startplatsen. Ej undersökt.

12/11

Kolvagnen i timmertåget hade spåret liksom Dg loket mitt på baksidan. Rapidtåget sista vagns sista boggi hade också sparat ur vilket gjorde att rapiden inte orkade iväg. Peter fixade.

13/11

Rapiddåget fick problem på det ställe där Uno lödde om spåret förra onsdagen, dvs första och andra vagnens sista resp. bägge boggierna spårade ur. Sedan spårade även Dg loket ur på samma ställe. En manuell växeltunga är lite slapp och kan släppa av sig själv. Spåret var även spåret lite för brett. Peter försökte åtgärda detta.

Uno kom in efter visningarna och lödde växeln.

14/11

Första personvagnens sista boggie i snälltåget (F) spårade ur. Den som just fått nya hjul. Främre hjulaxeln lyfte. Uno tog hem vagnen och att en spännfjäder i boggien. Han tog även hem godsfinan i samma tåg och monterade ett nytt fotsteg.

16/11

De saknade vagnarna i snälltåget togs trafik igen

Uno torkade spåren under landskapet med lacknafta. För A-spåret gjordes det senast i januari...

---

25/11

Sammanträde då vi mest gick igenom avstannade uppdrag för att avgöra hur de skulle fortsättas. Det kom mycket att handla om hur loken borde smörjas så att inte spåren blir så smutsiga, och hur man bäst gör ren dem. Vi vet fortfarande inte vad som är bäst utan behöver prova oss fram.

Vi behöver kunna lägga till information i bruksanvisningen, som t.ex. att man kan och får köra tågen sakta i landskapet, men inte får göra det när tågen försvunnit in i tunneln. Det finns inget sätt att få in den informationen idag.

Behovet av skriftligt material på populära turistspråk togs också upp.

Axel kom och fräschade upp färgen på berget och teddytyget på den modul där banvaktsstugan står. Blir mycket snyggare.

Johan klippte bort en mässingstråd (en före detta dragstång till en växel) som förband A- och B-spåret på baksidan.

26/11

Hg loket startade inte på vägen ut (mot dubbelspåret?). En följd av gårdagens arbeten? Peter fixade (dagen efter).

28/11

Uno besökte banan och glömde i hastigheten att slå på B-tågen. Peter fixade (dagen efter).

2/12

Uno lödde dit det luftledningsstag vid dubbelspårsbron som saknats länge, och som UVM hoppats få löda dit.. Tyvärr lossnade då en intelligande utligger, som han fick klistra fast igen. Sytrådarna hann han inte med att återställa.

5/12

Godståget (D) stannade oförklarligt under banan framför publiken lång väg. När Peter slog till strömmen så gick det igen.

7/12

Sytrådarna återställda. (Se 2/12) Peter drog åt en lös skruv ovanför de yttre körreglagen.

9/12

A-tåget startade inte lång väg. Uno satte en ny strömknapp bredvid den för B-tågen (T2) som tillfällig lösning på problemet.

11/12

D-loket vägrade starta. Fick hjälp av Peter.

13/12

Ett B-tåg spårade ur i en växel på baksidan. Sedan kom två B-tåg ut på banan, vilket medförde att övervakningen av banvaktstugeväxeln löste ut. Peter fixade.

15/12

Sista vagnen på persontåget, den tvåaxliga C3D, spårade ur, tappades och blev påkörd av godståget mitt på baksidan. Även näst sista vagnen spårade sedan ur. Uno justerade spåret.

A-tågens utfart lång väg försågs med en extra nysilvertråd, eftersom Dg-loket inte stannar på samma ställe som Rapid- och F-loken.

Da-loket har sliten drivning. Det är glapp i snäckväxeln och i kugghjulen. Uno tog hem loket för service. Kan behöva större renovering. Nu körs banan med två B-tåg.

19/12

Da-loket togs i trafik igen. En spärr på det hus som skyddar snäckskruven hade lossnat.

21/12

Pendeln ville inte gå. Kay justerade reostaten.

22/12

Da-loket stannade under dubbelspårsbron. Ett stag i strömvatagaren hade lossnat. Uno lödde och ökade farten, liksom på rapidloket.

27/12

Pendeln ville inte starta. Uno fann en lös mutter på reostaten som förser pendeln med ström. Hg-loket fick en lokförare. Dg-loket återstår.

30/12

Chefred för tidningen Tandteknikern kom och intervjuade Uno och tog en del bilder.

---- 0000 ----