

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2013

2/1 13

Krock på baksidan. Uno hade glömt lägga växel 8 rätt efter sitt besök 30/12. En sådan krock skulle inte ha kunnat hända, så tungkontrollkontaktarna behöver kontrolleras. Uno gjorde det också, men fann inget fel.

Dg-lokets blindhjul tog i karossen, Uno tog hem loket och lagade ett par glappande lager.

Dg loket fick en lokförare. Saknade sådan tidigare. Nu har alla loken förare.

5/1

Dg-loket togs i trafik igen.

9/1

Timmertågets tankvagn spårade ur och Uno limmar fast blytyngder undertill för att den ska gå stadigare.

11/1

F-lokets strömvtagare trasslade in sig ordentligt i luftledningen mitt på dubbelspåret, där två luftledningsstråk möts. Strömvtagaren blev alldeles sned.

12/1

Johan trasslade loss loket och körde in tåget med hjälp av den främre strömvtagaren. Luftledningen är tillknycklad men inte av.

13/1

Hjälptråden i luftledningsklykan var inte spänd, så Uno sträckte den. Borde göras regelbundet. F-lokets strömvtagare hade blivit rejält stukad, så Uno riktade den.

Dg-loket tappade sina vagnar vid provkörning. Koksvagnen gick för lågt. Uno tog hem den för att plasta i nållagren.

15/1

Rapidloket tappar sina vagnar ute på dubbelspåret. Peter återställde.

16/1

Peter och Uno fann att ett par bromsklotsar som lossnat från en vagn i rapid-tåget låg på spåret och nog orsakat gårdagens urspårning.

Uno försökte höja farten på Da-loket.

Koksvagnen i trafik igen.

17/1

Da-loket går segt och stannar till då och då. Unos farthöjning var inte så lyckad. Peter putsade rälsen.

18/1

Da-loket hade fått en glappande kortslutning mot kåpan. När den avlägsnats gick det bra igen. F-loket hade fått in en sytråd i lagren, och Uno avlägsnade den.

19/1

Hg-loket stannade under dubbelspårsbron.

20/1

Uno fann ingen orsak till Hg-lokets stopp. Han drog fram det, och sedan gick det. Uno tog hem Rapidloket för att ersätta den skorrande axelkopplingen mellan boggierna med en bit plastslang, som kanske är tystare.

21/1

Ett B-tåg stannade under banan. Peter lyckades få igång det men fick då ut två B-tåg samtidigt vilket ledde till att övervakningen av växeln vid banvaktsstugan löste ut. Så det blev en del för Peter att reda ut. A-tågen fungerade i alla fall bra.

23/1

Två B-tåg körde ihop på baksidan, men Katarina kunde sära dem och få iväg det främsta så att problemet blev löst.

24/1

A-tågen körde ihop på baksidan genom att det främre (Dg) inte kom iväg. Peter knuffade iväg det.

Da-loket tappade sin drivfjäder. Peter försökte montera den, men det lyckades inte så han ställde undan persontåget och körde med de två återstående B-tågen.

25/1

Uno skarvade ihop Da-loketdrivfjäder genom att göra nya öglor och att låsa dem med epoxilim.

Rapidloket togs i trafik igen med trimmad undre gummitrissa och plastöverföring av kraften mellan boggierna. Nu viner det i stället för skorrar.

Signal 12 lyste inte rött och blinkade grönt som den skulle.

A-tågen stannade inte, utan gick runt-runt. Uno spände reläets fjäder.

26/1

Signal 12 lyser och blinkar inte som den ska. B-tågen går bara långa vägen. A-tågen går runt-runt igen.

27/1

Sammanträde då Thomas Gynther presenterade sig och blev introducerad i våra rutiner. Diskussionen kom att fokusera på uthålliga smarta lösningar för smörjning och drivning av lok, samt möjligheterna att reparera dem i framtiden samt behovet av reservlok.

Uno såg till att B-tågen kunde köra alla vägar igen genom att lägga på röda blecket.

A-tågen gick inte runt-runt av sig själva (mer än möjligen någon enstaka gång).

Nils och Johan satte den stora luftrenaren i skick och manipulerade strömbrytaren så att maskinen ska starta av sig själv vid strömpåslag. (Förhoppningsvis.)

Johan reparerade signal 12. Det var glapp i en skruv på reläpanelen och den dålig lödning framme vid signalen.

Thomas och Uno studerade Rapidloket noga för att försöka se varför det ylar, men kom inte fram till något konkret.

30/1

Hg-loket hade kört på framförvarande tåg. Uno fann att shunten lossnat i Hg-loket så att det inte drog tillräckligt med ström för att dra reläerna.

Da-lokets spiralfjäderskarv förbättrades och Ra-loket fick en ny spiralfjäder. Det blev inte särskilt mycket tystare för det.

1/2

Da-loket stannade vid banvaktsstugan. Det fastnade i luftledningen där spåren går ihop. Strömavtagaren tog i en utliggare. Uno justerade strömavtagarens skena så att den blev mer vågrät.

Hg-lokets strömavtagare gick inte upp ordentligt utan fastnade halvvägs på vägen ut på dubbelspåret. Strömavtagarens leder smordes med olja.

3/2

Sista vagnen i timmertåget spårade ur på väg ut ur i tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno fäste blyvikter så att vagnen blir tyngre. Spåret är inte riktigt bra där, men att ordna det blir en senare fråga.

Rapidloket togs hem för service.

6/2

Rapidloket togs i trafik igen. Uno hade hindrat en axel från att hoppa ur sitt rör-halve-lager. Nu går det tystare, säger han. Efter ändringen var karossen svår att sätta på ordentligt. Ett elmotstånd inne i loket tog i taket.

Rapidloket stannade i tunneln efter att ha kommit in från dubbelspåret. Uno kortslöt den bromssträcka som finns där. Bromsmotståndet sitter kvar än (ett tag).

9/2

Ett lok stannade mitt på banan, men tågvärden petade på strömavtagaren så att det gick igång.

13/2

Thomas och Uno letade avfallna detaljer längs spåren.

17/2

Uno rättade till F-lokets ena snöplog som böjts bakåt. Har den tagit i något längs spåret?

20/2

Thomas och Uno letade mera avfallna detaljer längs spåren.

24/2

Sammanträde med ett insprängt studiebesök på MMM som höll igång i gamla Teknorama. Mötesdiskussionerna kom mer att handla om U MVs framtidsvisioner än möjligheterna att nå dem. Ska vi arbeta för större hållfasthet eller mera utbytbart? Hur stort lager av reservdelar ska vi bygga upp?

Ska vi ha mer eller mindre städning? Ska vi ha mer stöd från museets personal eller mindre? Ska vi flerspråkig information till besökarna? Etc etc.

Uno började laga Hg-loket där en ledstång lossnat.

Johan undersökte stora luftrenaren och fann att den inte var särskilt dammig alls.

Johan justerade ena nysilvertråden vid startplatsen.

27/2

Uno tog hem Hg-loket för att sätta fast den lösa ledstången och ersatte det med Dg-loket.

10/3

Hg-loket togs i trafik igen.

En bälg mellan vagnarna hade lossnat i snälltåget. Uno klistrade fast den med kontaktlim.

16/3

Da-loket stannade på väg ut lång väg. Johan fann att spiralfjädern som driver hjulen gått av och bytte ut loket till Dg.

17/3

Dg-loket vägrade starta ut mot dubbelspåret på fm, så persontåget blev påkört. Tågvärden visste inte att man kunde köra bara A-tågen så visningen blev torftig. Det räckte med att knuffa igång Dg-loket.

I Da-loket satte Uno i en ny spiralfjäder som är lite kortare än den gamla (uttöjda). Han använder en koppartråd för att dra fjädern runt trissorna och upp för att koppla ihop den i två "horisontalt" böjda öglor. Skarven låstes med en droppe snabbhärdande epoxy. Loket togs i trafik igen.

Johan bytte ut tunnelmynningsbelysningen närmast banvaktsstugan mot underspända Hans-Ola-lampor (28 V) som aldrig bör gå sönder. Två tunnelmynningar återstår att åtgärda.

21/3

Da-loket spårade ur vid överkorsningen till A-spåret. Peter ordnade upp och lagade nedfallen luftledning.

22/3

F-loket spårade ur två gånger vid utfarten ur tunnelmynningen på dubbelspåret. Peter ordnade upp även detta.

23/3

Uno justerade löphjulet på F-loket så att det kan gå fritt och tog hem Da-loket för att göra samma sak med det.

24/3

Sammanträde: Det var trevligt att se att två facktidningar, Tandteknikern och El-Teknik, har haft artiklar med bilder om Uno och banan nyligen. Eftersom den har fungerat bättre än vanligt de senaste två månaderna blev det livliga diskussioner om mera allmänna frågor: Ansvaret för hur bruksanvisningen ska utformas, hur loken bör smörjas och hur de dokumenteras. Vi tyckte också det var trevligt att Agge kunde vara med en stund.

Under visningarna stannade F-loket och Hg-loket till ute på banan och Da-loket vägrade starta vid ett tillfälle, så Uno fick rycka ut och putta igång tågen. Vi bortförklarade problemen med fett och smuts på

strömavtagarna. Dg-loket fastnade i en extra nysilvertråd på startplatsen. Den behövs inte och borde tas bort.

Helen fick med sig den lilla del av draperiet runt banan som sitter ovanför körkontrollerna för att laga det och montera en ny öljett.

27/3

Hg-loket fastnade i luftledningen och spårade ur vid växel 8. Uno justerade luftledningen.

1/4

F-loket stannade ett flertal gånger ute på dubbelspåret alldeles efter tunnelmynningen. Strömavtagaren nådde inte upp till tråden. Johan fann att ett av de två stag som håller avtagarskenan upprätt hade lossnat. När det lötts fast blev fjädringen i avtagaren bättre och loket passerade utan att stanna.

Johan bytte de återstående tunnelmynningslamporna mot Hans-Olas, som håller bättre.

Han klippte även av den tråd som vållade att A-tågen kunde tjuvbacka på baksidan av banan.

7/4

Uno tog hem F-loket för service av strömavtagaren. Den orkar inte upp när den lutar bakåt. Timmertåget ersätter.

10/4

Uno fann att den sk Z-tråden i F-lokets strömavtagare kunde kinka i den ena ledade infästningen och satte dit en hjälptråd som ska hålla Z-tråden i rätt läge.

Peter och Sven dammblåste förtjänstfullt anläggningen.

11-12/4

F-loket klarade att nå upp till luftledningen men spårade i stället ur i första växeln utanför tunnelmynningen. Peter tog det ur trafik.

13/4

Sista vagnen i timmertåget spårade ur på dubbelspåret efter tunnelmynningen och tågvärden fick plocka bort den. Emellertid kom sedan godstågsloket att fastna i luftledningen på samma ställe men på andra spåret.

14/4

Johan fann att godstågsloket hade trasslat in sig i en neddragen lös sytråd från luftledningen och trasslade ut det och limmade fast tråden.

Det är väldigt dammigt under banan.

Uno tyckte inte att det var något fel på den urspårade timmertågsvagnen, den med blytyngder, så han undersökte spåret före tunnelmynningen i stället. Det är ganska ojämnt där och en riktigt tvär kurva. Kanske banans tväraste. Lok och vagnar vagnar till ganska ordentligt. Han försökte rikta spåret och palla upp det med wellpappbitar och lödde fast en syll så att vagnarna ska gå jämnare. Effekten blev att en vagn i rapidtåget började spåra ur där i stället. Dess koppelbygel drogs in i koppelkroken på nästa vagn, så de är nog för tätt kopplade. Det behöver åtgärdas, men det hann Uno inte med.

Till råga på det så spårade persontågets sista vagn ur på väg ut långa vägen. Uno tog hem den för att förbättra fjädringen och att slipa av de alltför vassa flänsarna.

15/4

De två rapidtågsvagnarna som kroat ihop behövde Uno lyfta bort för att kunna pilla isär kopplen med våld. Sedan flyttade han kroken på ena vagnen så att de inte skulle gå så tätt. Han satte ihop tåget och provkörde och det funkade, men spåret kan komma att behöva justeras mer för de yttre hjulparen i rapidtåget lyfter en aning och F-loket spårade ur direkt när det provkördes där, så det får vila till på onsdag.

Persontågets sista vagn har fått lite större rörlighet i fjädrade axeln.

Uno limmade ihop lite av förhänget, som var söndertrasat på ett ställe.

Nils dammsög under banan.

Uno har skaffat mer av sin olja från Smörjteknik i Gävle. Det var gratis.

17/4

A-tågen visade sig inte. Det var Dg loket som hade fastnat i en lös nedhängande kabel direkt efter starten till vänster på baksidan. Peter vek undan tråden och Thomas satte fast den.

F-loket provkördes för att se var i tunnelmynningen mot dubbelspåret som det spårade ur. Spåret jämnades till och pallades upp av Uno och Thomas. Man vågade inte ta F-loket i trafik än.

18/4

SMJ hade årsmöte och utsåg Uno till hedersmedlem.

21/4

F-loket provkördes ytterligare. Det klarade kurvan i tunnelmynningen nu men stannade här under banan. Uno antog att det var oxid och putsade luftledningstråden.

Dessutom stannade F-loket (som förr) utanför tunnelmynningen därför att strömavtagaren inte gick upp ordentligt. Uno smorde dess leder (utom de högst upp). Det visar sig snart om det var rätt åtgärd, för F-loket togs i trafik igen.

Alla loken smordes.

28/4

Sammanträde som kom att handla om vem som ska ha ansvaret för Bruksanvisningen i framtiden, om att man borde intervjua Karl-Gustav Lundkvist och om att Museet kanske har en lämplig verkstadslokal för gruppen att meka med loken och vagnarna mm i. Det är ju lite trångt bakom banan. För att öka möjligheterna för museets personal att delta i modelljärnvägsgruppens möten ska vi prova att våra ha sammanträden på onsdagkvällar kl 18:30 i stället, en gång i månaden.

Dagens första visning filmades och ska TV-sändas i Finland.

F-loket spårade ur i första växeln efter tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno, Thomas och Peter försökte rikta spåret bättre med viss framgång. Emellertid rycktes övertråden i luftledningen loss och trasslade in sig i F-lokets strömavtagare så Johan fick ta fram klistertuben och laga tråden.

När ändringen var klar spårade F-lokets bakersta drivhjul ur och även första hjulparet på godsfinan. Uno valde därför att ta snälltåget ur trafik till 1/5 för att då undersöka problemen närmare.

Klistras med kontaktlim behövde också bakre bälgen i näst sista vagnen i Rapidtåget. Metallramen längst ut på bälgen hade släppt, men gick bra för Uno att laga. Den var dock lite krånglig att koppla i hop igen.

Den av Helen lagade biten av draperiet sattes upp, och Uno kompletteringslimmade fast lite förstärkande tyg.

30/4

Sista vagnen i timmertåget spårade ur ett par gånger på väg ut på dubbelspåret och Uno lyckades hitta var det hände. Det finns en gammal kontaktskena i spåret ett tre-fyra decimeter före tunnelmynningen. Spåret hade blivit för brett där, så Uno tog fram lödkolven och justerade spåret.

5/5

Snälltåget (F) togs i trafik igen.

12/5

När Uno försökte köra timmertåget lång väg, så fastnade strömvatagaren i nysilvertråden vid utfarten så det blev lite kalabalik innan tågen kom i takt igen. Ingen skada skedd.

15/5

F-loket tvärstannade strax före korsningsväxeln. Johan fann att det var glappkontakt och drog åt skruven på fartregleringsmotståndet i loket, som var lös.

19/5

Uno lödde på ett par ögla som ska styra nysilvertråden på luftledningen vid A-tågens utfart lång väg.

Timmertåget tappade vagnarna efter tankvagnen i uppforsbacken före bron lång väg. De hämtades in genom att snälltåget fick komma efter och skjuta på. Sedan tappade snälltåget vagnarna efter första finkan på samma ställe, och då fick timmertåget fick skjuta på. Spåret är lite guppigt där, men det går inte att ändra. Kopplelkrokarna spändes i stället.

F-loket hade tappat en snöplog som upphittades på baksidan och löddes fast på loket igen.

20/5

F-loket spårade ur med främre löphjulet mitt på baksidan i den manuella växeln som finns där.

21/5

Uno tog hem F-loket för service för att förbättra konstruktionen av löphjulets fjädring. Timmertåget får tjänstgöra under tiden.

29/5

Uno tog F-loket i trafik igen, men löphjulet ville inte snurra. En lödning i fjädern hade lossnat.

1/6

F-loket spårade ur med sin bakre boggie i växeln utanför tunnelmynningen. Johan undersökte och fann att loket vaggade till kraftigt vid bordsskarven inne i tunneln där kurvdoseringen upphör tvärt. Han försökte jämna ut övergången och lyckades delvis, men fick främre boggien i rapidtågets tredje personvagn att spåra ur i stället. Efter en del trimmande med spåret fungerade det hjälpligt men då spårade plötsligt F-lokets främre löphjul ur på baksidan, så han tog det tåget ur trafik och ersatte med timmertåget. Egentligen borde kurvan inne i tunneln inte behöva vara doserad alls.

Ett par andra incidenter hände också under tiden. A-tågen började först gå runt-runt av sig själva. Det berodde på att en fjäder lossnat på relä R8 och den kortslöt kontaktarna. Sedan fick korsningsväxeln för

sig att lägga om i fel läge, vilket gav urspårning. Troligen studs i relä R4 när det släpper, men det hann Johan inte utreda.

2/6

Under första visningen spårade Dg-loket ur i korsningsväxeln och tågvärden satte det på spåret igen, men bara nästan, för löphjulet spårade ur igen på baksidan. Uno satte det på spåret igen.

Uno kontrollerade sedan korsningsväxelns relä R4 och fann att det visst kunde studsas, så han justerade reläkontakterna.

Frågan om var på baksidan F-lokets löphjul hoppar ur undersöktes och Uno fann att det nog var i serviceväxelns hjärtstycke. Växeln justerades och löphjulets fläns filades mindre vass.

Både Rapidståget och Timmertågets sista vagn spårade ur ute i landskapet till följd av ojämnheten i spåret inne i tunneln. Uno och Thomas justerade spåret i horisontalled, och fick sedan putsa B-tågens luftledning som blivit smutsig av arbetet på A-spåret. Man behöver provköra sträckan med F-loket också, eftersom det är det känsligaste för ojämnheter i spåret, men det hanns inte med.

En vagn i Rapidståget spårade ur på baksidan och Uno och Thomas antog att det var en spik som stack ut från ett landskapsstöd som snuddat tåget. Spiken avlägsnades.

Dg-loket stannade till utanför tunnelmynningen på dubbelspåret och behövde lyftas bort. Trolig orsak: kortslutning i loket pga matarkabeln från strömvagnarna kunde ta i karossväggen. Botades med isoleringstejp och att en del av kabeln klipptes av.

5/6

Snälltåget (med F-loket) togs i trafik igen.

6/6

F-loket spårade ur igen, med löphjulet på baksidan.

7/6

F-lokets främre löphjul justerades. Det löpte inte vinkelrätt mot spåret. F-loket provkördes men ersattes av Timmertåget för säkerhets skull.

9/6

Alla tågen kördes, och alla vägar. Det gick bra men timmertåget får gå i trafik i stället för snälltåget för säkerhets skull.

12/6

Sammanträde där vi fick veta att UMFV kan få använda den lilla verkstaden under fd Teknorama fram till jul i år och att Nils ska telefonintervjua K-G Lundqvist snart. Vi diskuterade sedan hur anläggningen ska skötas under sommarens semesterperiod och hur man kan korrigera bruksanvisningen.

13/6

Kylvagnen i godståget spårade ur vid växel v10. Peter ställde upp den på spåret.

Timmertåget (Dg) startade inte. Peter hittade en lödning som hade släppt inne i loket.

14/6

Godståget tappade kylvagnen. Peter kopplade till den igen.

15/6

Persontåget stannade vid kulissen, lång väg, pga växelfel vid banvaktsstugan. Löstes med telefonassistent, men felet hände igen på nästa visning.

16/6

Växelfelet kvarstår. Det blir fel varje gång. Uno och Thomas undersökte och fann att om man lade om X7 (som styr när A-tågen ska starta) så började det funka. X7-läget har egentligen ingen betydelse för detta, så felet är sannolikt glappkontakt under skruven. Eftersom X7 nu ligger "fel" kan man inte automatiskt köra A-tågen lång väg utan får starta dem manuellt.

19/6

Uno och Thomas drog åt nedre skruven på X7 och ställde tillbaka den till K10-läge, och nu går alla tågen normalt igen. Timmertåget fortsätter att ersätta snälltåget i veckorna.

29/6

A-tågen går runt-runt och B-tågen vill inte starta.

30/6

Johan undersöker och finner att Da-loket har stannat på kontaktskena K10 med trasig drivrem. Uno kom senare och krokade ihop och limmade den med epoxi. Under tiden fick Dg loket rycka in som persontågslok. Det orkade emellertid inte dra bra när i de tröga kurvorna ute i landskapet, så Johan kopplade tillfälligt bort sista vagnen.

I samband med lagningen upptäckte Uno att bakre löphjulets upphängning kan ta i ett kugghjul och låsa det när loket backar.

F-tågets godsfincka spårade ur och välte (åt vänster) efter just serviceväxeln på baksidan. Uno fann att spåret var ojämnt alldeles före denna växel.

Johan passade på att prova den nya C3d-vagnen han sätter ihop. Färgen är ännu inte ok, men den fick hänga med på en visning ändå.

3/7

Sammanträde med ganska få deltagare. Vi diskuterade behovet av att löda på banan, av en verkstadslokal, av en ny bruksanvisning, av ett fotogalleri på tågvärdarna och ett på Uno Miltons Vänner, av ett reservlok till och en del andra ämnen. Nästa möte planeras till 21 augusti kl 18.

7/7

Uno lödde loss Da-lokets bakre löphjul och monterade en spiralfjäder som trycker ner löphjulshållaren så att den inte kan gå in i kugghjulet.

10/7

Det kom ut två B-tåg i följd den långa vägen, och Johan fann att godstågsloket (D) kunde passera parkeringsplatsen (L102) utan att stanna helt när det var varmt. Det gick att avhjälpa genom att justera hjälptrådarna i luftledningen. Inga isoleringsskarvar behövde flyttas.

F-loket stannade till utanför tunnelmynningen på dubbelspåret. Thomas fick igång det genom att putta på strömvagnen.

11/7

F-loket stannade till igen utanför tunnelmynningen på dubbelspåret. Johan bytte ut det mot timmertåget.

14/7

Uno kollade F-lokets strömavtagare, men hittade inget konstigt, så han smorde den, särskilt vid spiralfjädern. Det verkade hjälpa.

Da-loket spårade ur i växeln före korsningsväxeln och hamnade på A-spåret. Främre löphjulet kan ha spårat ur redan på baksidan. Uno fann att det kunde inte röra sig fritt utan tog i karossen. Efter att det justerats spårade sedan loket ur två ggr mitt på baksidan. Spåret var för brett. Uno vill uppmana tågvärdarna att köra Da-loket försiktigt en tid, skärskilt på dubbelspåret.

Snälltågets (F) finka hoppade ur alldeles före första startpaltsen. Uno tar hem vagnen för studium. Sedan tappade tåget sista vagnen alldeles före korsningsväxeln. Den hade spårat ur där. Vi fortsätter att köra med timmertåget i stället för snälltåget av dessa skäl.

15/7

Da-loket spårade ur igen i växel V8 mitt på baksidan. Johan justerade växelns rälsmått, nivå och tunga till perfektion, men det hjälpte inte. Han fann dock att den fjäder på loket som ska trycka ner främre löphjulet satt snett monterad, och att den kunde tvinga löphjulet ur spår. Justering av detta hjälpte.

Under efterföljande allmän provkörning gick emellertid lokets drivspiral av, så att Johan blev tvungen att ställa av persontåget. Nu är både snälltåget och persontåget ur trafik, och de övriga tågen går sina normala vägar. Da-lokets drivspiral lagades senast 30/6.

Johan lämnade kvar den nya C3d-vagnen han satt ihop.

17/7

Uno och Thomas lagade Da-lokets drivspiral och tog persontåget i trafik igen utan problem. Man behöver hjälptrådar när man ska kroka ihop drivspiral och det visade sig vara bra att inte fästa dem i öglorna utan några varv in i spiralfjädern så att öglorna blir fria. Skarven limmades med superstål.

Uno hade lagat Snälltågets (F) finka. Hjulen sitter i plastbussningar på axlarna och ett av hjulen hade börjat vingla. När tåget togs i trafik igen spårade vagnen ur efter tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno och Thomas undersökte och fann att en buffert var för stum, och den justerades.

Nu kör vi med 5 tåg och med Timmertåget i stället för Snälltåget.

24/7

En vagn i expresståget (Ra) spårade ur när den passerade en serviceväxel mitt på baksidan, på väg mot långa vägens parkeringsplats. Denna serviceväxel låg inte i riktigt rätt läge efter användning någon tidigare dag. Den justerades av Thomas och Johan.

De märkte även att Timmertåget inte alltid startades kort väg när expresståget kom bakom. Luftledningen putsades och justerades, men relä 15 drog inte och det kan ha berott på en dålig lödning inne i Rapidloket. Skulle inte den lagningen hjälpa får man antingen öka A-farten baktill eller justera motståndet på relä K15.

Thomas hade med sig en påse med lagerbussningar till UMV:s nybyggda vagnar. De ersätter byggsatsernas plastlager och kan smältas eller limmas fast inne i lagerboxarna.

25/7

I slutet av första visningen stannade Rapidloket i tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Peter fann att ett par säkringar hade gått och drog tillbaka tåget. Det ville inte starta, och timmertåget ville inte gå heller.

Johan fann att kabeln mellan strömavtagaren och motorn i Rapidloket hade lossnat från motorn och gjorde kortis mot karossen. Den blev nog inte ordenligt fastsatt efter servicen 24/7. Han bockade därför till fästkontakten och tyckte sedan att den satt fast bättre. Strömkabeln har tidigare gått åt andra hållet. Varit lödd i motorn och fäst vid en krok i taket. Den är inte bra anpassad till nuvarande motor.

Snälltåget (F) fick ersätta rapidtåget under andra visningen, men spårade ur tre gånger trots att det fungerat bra dagen innan. Dels sista vagnen alldeles före dubbelspårsbron, dels finkan ute på dubbelspåret, dels loket i växel 4 på baksidan. Tåget kan ha blivit för snabbt hopkopplat efter urspårningarna, och det kan ha bidragit. Det verkar som om bälgarna mellan vagnarna är viktiga för stabiliteten.

Visningen bestod därför mest av B-tågskörning. Emellertid visade sig felet med banvaktarstugans växel igen, så B-tågen blev också störda. Det är impulsen från kontakt K12 som inte kommer fram till reläerna. Johan lade därför om växeln och signalerna manuellt från baksidan, för att rädda visningen.

Efter visningen så började kontakt K12 fungera igen av sig själv. Johan och Peter gick igenom alla skarvar på vägen, putsade och kontrollerade att de hade lågt motstånd, i förebyggande syfte.

En av trådarna i den vänstra skarvplinten hade lossnat och löddes fast igen.

Johan fann att de två sista vagnarna i snälltåget (F) hade trasigt koppel, så att de inte gick att koppla isär, lirkade upp dem och lagade koppel. De två går ganska glest utan buffertkontakt.

Han provkörde sedan snälltåget ett flertal varv på dubbelspåret. Finkan spårade då ur en gång, i bordsskarven före tunnelmynningen, och tappade resten av vagnarna.

Vi fortsätter alltså att köra med timmertåget för säkerhets skull

28/7

Signalernas gröna lampor blinkade inte, och Johan fann att pendeln fick för lite ström och vred på mer med volframreostaten.

Han började sedan undersöka varför Snälltågets (F) finka inte kunde hålla sig på spåret, och hittade att den klev ur vid bordsskarven före tunnelmynningen på dubbelspåret. Där hittade han två syll-lödningar som var heltrasiga. Spåret blev för vitt. Han lödde ihop den viktigaste. Efterföljande provkörningar gick bra, ända tills mitt under nästa visning då Expresståget (Ra) spårade ur. Det var andra vagnens sista boggie och resten av tåget som kommit ur spår ute på dubbelspåret. Felet låg förstås i tunnelmynningen, där t.o.m. loket nu hade svårt att hålla sig på rälsen. Spåret ligger således inte still... Johan och Thomas lade ner mycket jobb på att rikta spåret plant och stötta det, och lyckades någotsånär. Det blev ingen ytterligare urspårning men banan behöver nog bevakas de närmaste dagarna.

Thomas pyntade banvaktarstugans gårdsplan med en Volvo PV och en Ford Anglia från 1960-talets början. Mycket snygga! Får se hur länge det dröjer innan museipersonalen/publiken upptäcker dem...

Under alla dessa provkörningar visade sig felet med att Rapidloket oftast kör in i framförvarande tåg på baksidan. Det är K15-reläet som av någon anledning ibland inte drar. Bromsar man loket, så att det drar mera ström, så drar reläet. Problemet är ännu inte undersökt ordentligt.

Det visade sig också att mekaniken i F-lokets strömavtagare hakar fast när den ska stiga sakta uppåt. Snabbt går jättebra. Johan tror att det är själva dragfjädern som busar.

Både F-lokets och Ra-lokets strömavtagare blev stukade under dagens arbeten och fick riktas rätt igen.

29/7

Johan och Peter undersökte K15-problemet och fann att reläet bara fick 1,25V när rapidloket rusade förbi. De andra tågen ger högre spänning. Det behövs 1,5-1,6V för god funktion. Genom att söka rätt på reläets trimmotstånd och ändra det fick de upp spänningen till 2V. I gengäld går nu A-tågen lite saktare på denna sträcka, men det är snarast bara bra. Trimmotståndet sitter till vänster om pumpspåret, nästan ända borta vid A-tågens startplats.

31/7

F-loket kånglade som vanligt. Uno tog hem det för service.

4/8

Första hjulparet i andra godsvagnen i godståget var ur spår på startplatsen. Uno och Thomas vände främre vagnen för att vagnarna inte ska haka i varandra.

F-loket reparerat: Länkararmarna upptill på strömvagnarna var inte ok och justerades. Spännfjädern bytt till en kraftigare. En av axlarna på taket ska hållas på plats av plåtbit. En framändesskylt byttes också.

Vid provkörningen hoppade F-lokets främre löphjul ur. Den bygel som håller löphjulet kvar vid loket och den fjäder som trycker löphjulet mot spåret justerades.

8/8

Hg-loket stannade under dubbelspårsbron, en fjäder i strömvagnaren hade gått av. Peter tog tåget ur trafik och ställde om till körning med endast 2 B-tåg.

10/8

B-tågen hade kört ihop på baksidan, men Erik fick isär dem så, visningarna kunde fortsätta.

11/8

Persontåget hade stannat under banan lång väg. Vagnen med dörrarna på mitten hade kört på en sprint i en bordsskarv. Uno tror att den spårat ur tidigare. Spåret var väldigt smutsigt där, så Uno torkade av en bit av spåret med lacknafta. Spårskarven där var också väldigt vid. Den behöver justeras nästa gång.

Sedan hoppade nästa vagn av framför kulissen, så Uno och Thomas tvättade hela B-spåret under, och gjorde hjultvätt på persontåget.

Thomas kunde laga Hg-lokets strömvagnare genom att göra en ny fjäderögla. Förnämligt!

12/8

Persontågets (Da) hade inte orkat fram till parkeringsplatsen mot dubbelspåret, och sista vagn hade spårat ur vid växel V10 (följdfel). Det orsakade att A-tågen gick runt-runt. Peter ställde tillrätta.

Lokaltågets (Hg) sista vagn spårade ur i växeln före tunnelmynningen men efter banvaktsstugan. Peter ordnade till även detta.

13/8

Persontåget (Da) ville inte starta lång väg. Det hade inte orkat fram till parkeringsplatsen och blev påkört av lokaltåget (Hg). Peter rättade till tågen och tog bort persontågets sista vagn.

14/8

Hg-loket ville inte lägga om växlar och signaler som det borde göra. Uno fann att shuntmotståndet i loket lossnat och lödde fast det.

Hg-loket fastnade i stödtråden där luftledningarna från långa och korta vägen möts framför banvaktsstugan. Stödtråden justerades, men en hel del sytrådar blev då skadade och behövde lagas.

Växeln vid banvaktsstugan lade inte om till lång väg vid ett antal tillfällen. Behöver utredas bättre.

15/8

Växelfelet visade sig igen vid ett par tillfällen, och Peter ställde om till drift enbart på dubbelspåret.

17/8

Uno ringde och gav instruktioner om knapptryckningar som tyvärr inte stämde eftersom B-tågen inte gick långa vägen längre. Tågvärden blev ganska förvirrad.

Johan kom och fann att jourlistan med telefonnummer var borttagen. Finns den i receptionen i stället, och i så fall varför det?

Växelfelet fanns kvar och Johan lokaliserade det till glapp i ledningen från K12, någonstans bortom det borte blåa kopplingsdonet, genom att ge signal i varje skarv och kolla varifrån den nådde fram. Plötsligt fungerade det igen av sig själv, så felet gick inte att spåra längre. Trolig orsak är glapp i skarvarna mellan de två bortersta borden. De sväller av fukten, så de skarvdonen rör sig. Han putsade dem med smärgel och spände metallfjädrarna och hade sedan inte några mer problem med växelfel.

Emellertid kom en annan tråd att lossna under dessa övningar, den som försåg B-tågens främre parkeringsplatser med ström, så under första visningen fick han dra loken från dessa platser för hand.

Mellan visningarna började Dg-loket plötsligt gå mycket mycket sakta. Rena krypkörningen. Johan fann först inget fel och smorde loket utan framgång. Men motorn kändes inte bra, så han drog försiktigt ut rotoraxeln lite i svänghjulets riktning. Då var det som om något kuggade i lås (kollektorn?), och sedan gick motorn bra igen.

Sedan blev det provkörning av alla tåg alla vägar, och det fungerade hyfsat. Växlarna 7&8 vägrade lägga om en gång när Hg-loket skulle passera, och F-loket vägrade starta en gång (inte den första) lång väg. De felen gick inte att upprepa.

Tågvärden önskade sig "fylligare underlag" att berätta från.

21/8

Sammanträde som mindre fokuserade på den gånga sommaren (då anläggningen gått ganska bra med några större fel och många mindre) utan mer på det gånga årets verksamhet. Mycket bra har blivit gjort, men landskapsvärden, "bruksanvisningen" och reservdelsinventeringen har varit eftersatt. Uno är fortfarande den som medverkar mest till att hålla banan i skick. Vi pratade också en hel del om hur det går med de personvagnar som UMV bygger för banan från byggsatser, och om möjligheterna att skaffa ytterligare lok.

24/8

Uno lagade den glappande skenskarven han hittat 11/8.

29/8

Ra-lokets spiral fjäder gick av och Uno lagade den. Det var dock ganska pussligt.

1/9

Uno och Thomas råkade köra Godståget upp i sandbanken vid banvaktsstugan. Det kan hända om man har ett B-tåg som står still på kontaktskenan direkt efter startplatsen och det har skickat ut ett tåg lång väg. När det tåget kommer fram till signalen före banvaktsstugan läggs växel 10 om och då skickas även ett tåg ut på dubbelspåret. Det tåget lägger så om banvaktsstugeväxeln så att det förra tåget kör upp i sandbanken.

Uno tog hem Rapidloket för att underlätta framtida spiral fjäderbyten. Han tänker bygga om lite undertill och sätta in en bit rostfri tråd inne i spiralskarven för att göra den starkare.

5/9

Hg-loket stannade vid signalen på dubbelspåret. Växelfelsignallampen tändes (nog) men det såg inte den som körde.

6/9

Rapidloket i trafik igen.

Hg-loket gick igång igen när banan varit avstängd, körde fram en bit och spårade ur i växeln vid banvaktsstugan. (Så kan det bli om alla hjulen i lokaltåget utom loket har isolerade axlar. Då kan bara loket få kontaktskenan vid signalen att lösa ut och stoppa tåget trots fellagd växel. Har det passerat signalen så görs ingen ny kontroll.)

Uno fann att tråden till shuntmotståndet i Hg-loket lossnat och bytte ut den mot en bättre. Loket har alltså inte kunnat lägga om växeln framför sig. (Detta fel hände också i januari och augusti i år.)

7/9

Hg-tågets finka spårade ur på startplatsen. Inga B-tåg gick att köra.

8/9

Uno fann att grinden o gångplåten på första personvagnen fällts ut och stött mot finkan och krokade fast dem. Vid dagens sista provkörning spårade lokaltågets 2 sista vagnar ur i växeln före banvaktsstugan lång väg. Den låg dock rätt. Tågen får bara gå på dubbelspåret till nästa servicetillfälle.

11/9

Dg-loket stannade redan i tunnelmynningen och senare lite längre ut på dubbelspåret. Peter tvättade spåret och Uno putsade på strömavtagaren och luftledningarna.

Hg-loket stannade. Främre boggien stod still. Uno fann att dess drivning hade vickat loss. Det är en bit plastslang som går från motoraxeln till kuggväxelaxeln på boggien. Uno fäste plastslangen i motoraxelns svänghjul med papper och kontaktlim.

Lokaltågets krånglande sista vagnar hade smuts på hjulen.

12/9

Timmertåget körde först in i Expresståget (Ra) som inte ville starta. Kay tycker sedan att det luktar bränt, och märker därefter att godståget kört rakt upp i sandbanken vid banvaktsstugan. Totalstopp!!

13/9

Thomas och Uno tog itu med att ordna upp. D-loket, som hade kört upp i sandbanken vid banvaktsstugan, hade spårat ur men inte skadats trots att kåpan lyft upp sig. Växeln låg helt fel. Det var bara att ställa tåget på spåret, lägga om växeln och köra in det till startplatsen. Övriga B-tåg stod på sina vanliga platser. Det behöver undersökas närmare vad denna olycka berodde på. (Teorier: Att en reläsäkring gått sönder eller att växelmotorn inte lagt om och säkerhetsautomatiken dessutom klickat.)

De fann sedan att Rapidlokets motor hade brunnit och löst ut en säkring (okänt vilken) som Uno bytte. Därefter gick det inte att köra alls förrän Thomas lyckades, genom att rota i säkringsväskan, få strömmen att komma tillbaka. Dessförinnan hade Uno löst fast en lös tråd bakom A-spaken på baksidan, men det hjälpte inte. (Den ska nog vara lös, anser Johan.)

Rapidloket hade ett fel till: att boggierna inte gick att vrida. Uno kratsade bort en stel röd vaxliknande substans i boggielederna och fick dem att kunna vrida sig igen. Vaxet hade han tidigare applicerat för att minska lokets vibrationsljud.

Snälltåget (F) sattes in i stället för Rapidtåget, vars lok Uno tog hem för motorbyte. Vi har dock ingen ny motor att byta med, trots att Uno gick till MJ-hobby i Västberga, för han kom fram för sent.

Timmertåget fick för sig att gå sakta, så Uno skruvade upp farten på det.

14/9

Johan köpte en ny motor och tog med den till museet. Dessutom upptäckte han och tog bort en fettfläck (typ lödpasta) på sidan av sista vagnen i lokaltåget. Den "lösa sladden" på A-spaken på baksidan klipptes bort helt.

18/9

Snälltåget (F) kom ut ur tunneln utan vagnarna efter godsfinnan som spåret ur. Peter fann att den gjort det mitt på baksidan och ökade spårvidden där.

Uno och Thomas tog sig an den nya motorn och försökte med hjälp av museets verkstad få bort mässings-svänghjulet som satt väldigt hårt fast på motoraxeln. Dessvärre gick då kollektorn sönder så de fick åka till Västberga och skaffa en motor till. Med affärens hjälp lyckades de knacka bort svänghjulet så att Uno kunde ta hem motorn och montera den. Då provade han att löda ihop ändarna på drivfjädern i stället för att limma dem.

19/9

A-tågen vägrade gå pga att A-spaken på baksidan blivit glapp, så Uno spände kontaktblecken på den.

Rapidloket med sina vagnar togs i trafik igen i stället för Snälltåget. Strömavtagarfjädern behövde spännas lite.

Alla signallamporna slocknade, och säkringarna befanns vara hela. Alltså är det glapp någon annanstans.

21/9

Johan undersökte problemet med signallamporna och fann att det var den röda spaken på deras reostat som stod uppåt, inte till höger eller vänster som det borde vara.

Han kollade också mätstiften vid säkringarna och hittade ett som inte längre var anslutet och lödde fast det. UMV:s lilla gråa multimeter är värdelös som ohm-meter. Den kan visa 0Ω när den borde visa ∞ .

22/9

När Uno och Thomas kom till museet fick de veta att Rapidloket stannat alldeles före tunnelmynningen ute på dubbelspåret. Konstigt nog hade man inte ringt någon om saken.

Loket bara stod och spann, och det berodde på att drivspiral-fjädern gått av helt nära skarven. Uno och Thomas gjorde en ny skarv och lödde ihop den lätt böjd (uppe på gummitrissan).

Lokaltåget (Hg) råkade sedan ut för att sista vagnens sista boggie spåret helt ur i (eller alldeles efter) växel V10 (som hade lagt om) på baksidan. Oklart om det berodde på växeln eller att tåget gått för sakta eller något annat.

27/9

A-tågen började gå oavbrutet. Thomas fann att Godståget (D) inte orkat fram till sin parkeringsplats för utfart mot dubbelspåret och hjälpte det vidare. Det fick han göra flera gånger för att klara visningen, men godståget kom sedan att tappa några vagnar i landskapet framför kulissen så den fick avbrytas i alla fall. Han flyttade kulissen och tog vagnarna till baksidan och kopplade ihop tåget igen.

28/9

Johan fann att skruven på trimmotståndet till kontaktskena K10 hade lossnat, trimmade reläspänningen till 1.8 V och drog åt den. Sedan gick tågen förbi med normalt låg fart.

Han monterade också en skyddsplåt på spaken på strömreglaget i väskan till signalerna, så att den inte ska kan hoppa ur läge igen (som 19/9).

1/10

Persontågets (Da) första personvagn hade spåret ur och fastnat alldeles till höger om ordinarie startplatsen. Peter satte det på spåret och putsade rälsen.

2/10

Godståget (D) tappade några vagnar ute på banan. Uno fann att en av dem hade för lös hjulaxelfjädring.

Rapidloket stannade och spann. Drivfjädern hade gått av igen. Uno tar hem det för lagning.

2/10

Sammanträde med diskussioner bl.a. om vad vi kan behöva ha i ett reservdelslager i framtiden: t.ex. motorer, kuggjul, snäckskruvar, spiralfjädrar, framändesskärmar (glasspinnar), strömvtagare, hjul mm. Tänkbara leverantörer är MJ hobby, Perl, Entec mfl. Vi pratade också om behovet av att förbättra bruksanvisningen, om att hitta nya landskapsvårdare och hörde på en intervju av Karl-Gustav Lundqvist som tyvärr inte var så meddelsam längre.

6/10

Ra-loket tog i trafik igen med en ny spiralfjäder. Den är mjukare och tätare lindad än den förra och kommer från firma Eskader. Uno lödde ihop skarven.

Tankvagnen i timmertåget spårade ur i kurvan långa vägen. Trolig orsak: trög buffert.

(Uno räknade upp en rad troliga orsaker till urspårningar. Smuts på hjulen. Stum buffertfjädring. Dålig hjulaxel-fjädring, särskilt för löphjul. För vassa hjulflänsar. För breda hjulbanor (pga slitna flänsar). Gångplåtar eller dragspel som kinkar. Boggiernas särskilda fjädrar för jämnt hjultryck som krånglar. Och så spårfel/växelfel samt smuts på spåren.)

Främre gångplåten på D-loket har ramlat av. Uno gör en ny.

7/10

Persontåget (Da) spårade ur vid startplatsen. Det var finkan och första personvagnen som fastnade. Uno tog hem finkan för reparation och fann att flänsarna var för låga och fjädringen otillräcklig. Koppelkroken hade lossnat, kanske av urspårningen.

10/10

Thomas var på plats och satte en kaffedrickande gubbe på banvaktarstugans sidotrappa.

13/10

Uno och Thomas tog persontågsfinkan i trafik igen och putsade räls.

19/10

SJ-dag på Tekniska Museet. Massor med tågintresserade/kunniga besökare och 2 extra visningar.

En kvinnlig besökare förslog att man borde ha speglar över banan så att även de i bakre ledet kan se något. (Hu!)

Uno och Thomas råkade ut för att främre hjulparet i sista boggien i näst sista vagnen i Rapidtåget spårade ur i uppförsbacken lång väg när man körde i normal fart. Inte när man körde sakta. Uno bättrade på limningen på vagnens bakre bälg, men det hjälpte inte.

Johan limmade fast en martall som gett vika framme vid publiken och mixtrade lite med de små LEDficklamporna så att de lyser bättre.

20/10

Uno fann att rapidtågets urspårning berodde på att spåret i början av uppförsbacken var väldigt smutsigt. Det är tydligen ett ställe man behöver putsa regelbundet.

F-loket ville inte bege sig ut på dubbelspåret, men det berodde på att A-spaken på baksidan inte låg till ordentligt.

23/10

Uno och Thomas hade hjultvätt. Därefter behagade godståget slira i kurvan vid höladan och persontåget i uppförsbacken framför kulissen.

24/10

Både godståget och persontåget kom ut på banan (lång väg). Någon (Peter?) ställde tillrätta.

25/10

A-tågen vill inte starta som de borde när B-tågen ska gå ut på dubbelspåret.

26/10

Johan fann att problemet med A-tågens start berodde på glapp i omkopplare X7 på baksidan, så han putsade och spände den.

Under påföljande provkörning hände det sig att banvaktsstugans växel inte lade om till lång väg, men han fann ingen orsak till det och det hände inte igen.

Dg-loket får för sig att gå sakta ibland. Plötsligt kvicknar det till och går normalfort igen.

27/10

Samtliga lok smordes. Ett koppel rättades till på G-finkan. Dg-loket sänktes farten på, liksom på Ra-loket där även en kontakt klämdes till som satt på sladden mellan kåpa och motor.

6/11

B-tågen vägrade starta. Uno fann att Da-lokets drivspiralfjäder hade gått av i skarven och lötte därför ihop den precis som i Ra-loket med en ganska rejäl tennklump. Han lötte även D-lokets skarv, men inte F-lokets för dess skarv såg betryggande ut.

Uno tog persontågets (Da) lilla finka i trafik igen. Han hade haft den hemma för service, och försett några buffertar med stift så att de inte kan gå omlott i kurvorna samt ökat avståndet mellan hjulen på en av axlarna.

När Uno oljat loken fick ett av B-tågen för sig att slira på baksidan. Det gick då så långsamt att det inte han fram till sin stopp-plats i tid och spårade ur när växel V10 lades om av tåget ute på banan. Spåret fick rengöras och raspas med smärgel för att ge bättre fäste.

8/11

Den lilla finkan spårade ur i tunneln framför publiken, så Da-loket fortsatte varvet runt utan sina vagnar. Uno tog bort finkan och kopplade ihop tåget igen.

Rapidloket hakade fast i luftledningen på dubbelspåret vid korsningsväxeln, i en liten stödtråd som pekade nedåt, så Uno bockade om den.

Under körning lång väg, så stannade F-loket först till en meter före tunnelmynningen, sedan strax före korsningsväxeln, sedan hakade det fast i luftledningen på dubbelspåret. Uno sköt tillbaks tåget in på sidospåret och satte en lapp på strömvagnarens för att kunna fortsätta visningen, men lyckades sedan inte lägga om korsningsväxeln med detsamma när tåget skulle köras hem. Han hade tryckt på fel relä.

F-lokets strömvagnare hade ett löst stag upptill som Uno lötte fast.

9/11

Mot slutet av andra visningen spårade en vagn i lokaltåget ur på baksidan, och konsekvensen blev en trippelkrock med B-tågen en stund senare, såhär:

- Sista vagnens främre boggie i lokaltåget spårar ur någonstans mitt på baksidan och kopplet till finkan släpper.
- Hg-loket och finkan fortsätter fram till stoppstället lång väg, där godståget just stått.
- Godståget kör runt och kör in i de urspårade lokaltågsvagnarna och trycker fram dem mot dubbelspårets stoppställe där persontåget just stått. Orkar nästan ändå fram.
- När persontåget kommer fram till banvaktsstugan läggs växel V10 på baksidan om.
- Godståget, som står i växeln, spårar ur.
- Hg-loket och finkan startas och kör iväg lång väg.
- Persontåget kör in i godståget på baksidan.
- Växel 10 läggs tillbaka av Hg-loket och finkan.
- Tågvärden märker att lokaltågets vagnar saknas och stänger av.

10/11

Johan ordnade upp oredan på baksidan, men gjorde ingen felsökning.

Uno tog persontågsvagnen i trafik igen, sedan han justerat hjulhuset på den axel som förlängts, för hjulet kunde ta i huset när det rörde sig i höjddled.

Pendeln stannade, för att tråden till dragspolen hade böjts av. Han lödde fast den igen, men på ett finurligare sätt så att matningen sker via en skruv och ett rör.

14/11

Godståget hade tappat sina två sista vagnar vid växel V10 på baksidan och de hade spårat ur. Sedan kom bakomvarande tåg och körde in i dem. Uno satte upp dem på spåret och spände koppelkroken på vagnarna.

Sedan åkte han vidare till SMJ, där det var auktion och där Thomas vann budgivningen på ett fint Du-lok gjort av Jeco. Tänkbart att ha på banan efter anpassning?

15/11

Da-loket stannade i uppførsbacken mot banvaksstugan lång väg. Spiralfjädern hade gått av i närheten av skarven, men lödningen från 6/11 var intakt. Uno tog hem loket för service och satte in Dg-loket i stället.

Emellertid gick inte provkörningen med Dg-loket perfekt. Det fastnade i en sprint i en bordsskarv nära körpanelen lång väg. Uno bockade undan sprinten.

Sedan stannade Hg-loket strömlöst i nedførsbacken under landskapet framme vid publiken, men Uno hann inte felsöka innan museet stängde.

16/11

Det visade sig att Hg-loket stannat för att bromssträckans strömmatning hade lossnat. Den sitter där Dg-loket krånglade igår. Johan lödde fast den igen.

Dg-loket orkade inte dra persontågets alla vagnar riktigt bra, så Johan bytte ut dem mot timmertågets vagnar. De fick alltså rulla som B-tåg en visning.

En av 150 W lamporna gick söner, och brände sin säkring så att även den andra slocknade. Några av de mindre (60W) lamporna lyser inte heller längre.

Ett av hjulparen på tankvagnen i slutet på godståget rullade inte särskilt bra, då ett stag tog i hjulet. Uno justerade det och även vagnens koppel.

Da-loket togs i trafik igen, med nya öglor på samma spiraltråd som förut. Nu lödde Uno ihop den på gummitrissan för att få lagom böj.

F-loket strömvatagaren sned blev sned och fastnade vid korsningsväxeln. Uno justerade.

17/11

F-lokets strömvatagare fastnade igen. Nu gick strömvatagaren sönder nere vid lagret. Kan ta några dagar att laga.

Timmertåget tappade vagnarna. Kan ha varit vanligt strul.

22/11

F-loket pyssel är ett att laga. Trasiga delen av strömvatagaraxeln lagades med ett fint rör. Provkördes och gick hyfsat men blev hemtaget igen för bättring av målningen.

24/11

Persontåget (Da) tappade två sista vagnarna. Dels efter tunnelmynningen på väg ut på dubbelspåret sedan efter tunnelmynningen på väg ut långa vägen. Hopkopplade.

F-loket stannade under banan och sedan alldeles efter tunnelmynningen lång väg. Dålig kontakt med luftledningen eller olja i lederna. Emellertid spårade det sedan ur i V4 och ramlade av spåret i en glugg i räcket ner på golvet. Inga vagnar följde med ner. Karossen är av zinkjutgods men fronten och fönstren och ett räcke och en buffertskiva lossnade samt löphjulen och ett drivhjul skevade. Lokföraren är borta. Uno tog hem loket, som blev hoplimmat igen med hårdplast, men behöver förmodligen trimmas en hel del innan det är kördugligt igen.

Ett räcke behöver sättas upp där loket föll ner.

27/11

Persontåget (Da) hade stannat strax efter växel V10 i uppförsbacken mot dubbelspåret och fastnat när växeln lades om. Godståget (D) stod bakom och sköt. Peter fann att ett skarvrör i luftledningen hade krupit loss.

Uno gjorde ett räcke av en järntråd och satte upp där F-loket fallit ner.

Rapidloket tappade två vagnar.

F-loket provkördes men spårade ur korsningsväxeln. Uno tog hem det för justering av löphjulets axel som inte gick vinkelrätt mot spåret.

1/12

F-loket provkördes alla vägar. Strömavtagaren hoppade ur långa vägen efter bron över B-spåret. Loket vaggas till där och strömavtagaren satt snett. Uno tog hem det för justering.

4/12

Sammanträde utan dagordning. Agge redovisade sitt arbete med bruksanvisningen. Thomas visade sina egna lok. Helen har fått kontakt med K-G Lundqvists son Lunkan.

8/12

F-loket provkördes igen men strömavtagaren ville inte nå upp riktigt när loket kommer ut på dubbelspåret. Uno hittade att en led i strömavtagaren var lite trög. Loket till slirar vid bron lång väg vid bron och kan behöva lite mera bly för att klara det stället.

Ett par rapidtågsvagnar spårade ur när tåget kom ut på dubbelspåret efter att ha gått lång väg.

Lödning i A-spåret var lös mitt på baksidan, så finkan i snälltåget spårade ur där. Löddes gemensamt av Thomas och Uno.

11/12

D-loket snuddade mot ett luftledningsstag på kortsidan i början på sträckan lång väg. Framändesskärmen blev böjd. Uno och Thomas justerade luftledning och skärm.

13-14/12

Provkörning med F-tåget utan sista vagnen. När den saknades klarade F-loket utmärkt väl att ta sig fram över bron lång väg. Uno tog hem sista vagnen för att göra den lättare genom att ta bort några blybitar.

15/12

Dg-loket hakade fast i ett skyddsräcke som var för högt monterat. Thomas sänkte det och justerade även spåret med en bit kartong.

16/12

Lokaltåget (Hg) tappade vagnarna efter finkan. Koppelkrokarna spändes.

18/12

Snälltågets(F) sista vagn provkördes, det var bra med mindre bly.

20/12

Provkörning alla tåg alla vägar. Rapid-loket gick lite för fort och fick mindre fart. Rapidtåget har en trasig bälg i näst sista vagnen, men det syns inte.

21/12

Godståget (D) körde in i av lokaltåget tappade vagnar mitt på baksidan. Påminner mycket om händelsen 9/11.

22/12

Thomas kom och ställde allt tillräta.

Rapidloket stannade alldeles utanför tunnelmynningen på dubbelspåret.

23/12

Uno kom, men Rapidloket hade kommit igång igen.

Uno tog hem näst sista vagnen i rapidtåget för att reparera en trasig bälg. Vagnen ersatt med en från F-tåget.

26/12

Rapid stannade igen.

27/12

Uno fann att en lödning på i Rapidlokets fartregleringsmotstånd satt lös och att motståndet satt för högt. Han skyddade det med en bit isoleringstejp.

Vagnen med den reparerade bälgen togs i trafik.

29/12

Uno tog hem de båda sista vagnarna i F-tåget för att justera bälgarna.

Han provade att göra hjultvätt med ett snällt avfettningsmedel han fått på OK-macken. Efter det slirade hjulen inte.