

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2014

2/1 14

Sista vagnen i F-tåget fick en ny bälg och ytterligare bly avlägsnades från näst sista vagnen.. Vid körningen så spårade tåget ur på två ställen. Uno fann att det var fel på en hjulfläns i sista vagnen och att den träbit han monterat i stället för blyet hindrade rörelsen för en boggie.

3/1

Da-loket spårade ur och hängde på staketet mitt på baksidan för en serviceväxel hade blivit bortglömd och låg inte rätt. D-lokets spiralfjäder gick av. Uno lagade den med en lödning.

4/1

D-loket går så sakta baksidan att godståget nätt och jämt hinner förbi växel V10 innan den lägger om. Tågvärdarna uppmanas köra persontågen sakta på dubbelspåret.

5/1

D-lokets spiralfjäder gick av igen. Lödd igen.

7/1

Godståget gick för sakta och spårade (som vanlig) ur i växel 10 och blev påkört.

8/1

Uno ökade farten på godståget.

Sammanträde då vi tittade igenom vad som hänt sedan förra mötet och diskuterade ett nytt hjulvättmedel, behovet av bättre landskapsvård, F-loket som föll i golvet och behövde repareras i en månad, möjligheterna att få skaffa ett reservlok, den nya bruksanvisningen, att sätta upp en whiteboard för viktiga meddelanden till/mellan tågvärdarna, att göra en intervju med K-G Lundqvists son och gjorde till slut ett besök i "smedjan" i källaren där vi ska kunna göra sk heta eller grova arbeten i fortsättningen.

9/1

Godståget gick för sakta och spårade (som vanlig) ur i växel 10 och blev påkört. Tågvärden Andreas rättade till situationen.

11/1

Godståget gick för sakta och spårade (som vanlig) ur i växel 10 och blev påkört. En visning inställd. Da-lokets spiralfjäder gick av invid skarvlödningen. Uno tog hem loket och lät F-loket dra persontåget i stället. Det var djärvt, men han provkörde flera varv och det verkade gå bra.

Först hade han dock provkört F-loket med sina egna vagnar (som A-tåg) och fått problem med sista vagnen som har fått en ny bälg.

12/1

Thomas råkade ut för att persontågets sista vagn (C3G) spårade ur (var?), så han tog bort den. Sedan fick han problem med att strömmen försvann. T.o.m automatsäkringarna borta vid toaletterna hade gått. Han fann också att ena huvudsäkringarna i väskan hade gått, och bytte den. Det gick inte omedelbart att

börja köra sedan. Först när han lagt papper på F-lokets strömavtagare gick tågen igång. Ett liknande fel hände i maj 2010, då F-loket kortslöt genom att svänghjulet tog i taket. Ännu lyser dock inte lamporna i anläggningens signaler.

13/1

Da-loket i trafik igen.

Snälltågets sista vagn (med nya bälgen) spårar fortfarande ur under banan i kurvan efter körkontrollerna på vägen ut lång väg. Uno höjde spåret för att jämna till det.

14/1

Da-lokets främre löphjul spårade ur alldeles vid startplatsen. Peter satte det på spåret igen.

15/1

Uno fann att Da-lokets urspårning berodde på smuts (en färgklick) på löphjulet. Han skrapade bort den.

D-loket stannade och spann en bit ut på B-tågens långa väg under banan. Spiralfjädern hade gått av för tredje gången på kort tid. Löddes på nytt men spiralfjädern töjdes ut kring skarven.

Signalen på dubbelspåret (S14) stod ständigt på grönt och Uno och Thomas fann att gröna spolen var överhettad och bytte ut den mot en intill som inte användes. Det kan ske om något tåg står en längre tid på kontaktskena K11 och drar ström, t.ex. om spiralfjädern går av. Så verkar dock inte ha hänt?

De upptäckte också en annan spole som satt löst. Man borde kolla att alla spolar sitter fast.

B-tågen ville sedan inte starta från sina främre positioner, och Uno och Thomas upptäckte att en lödning på kontakt K7 släppt.

Uno tycker att man borde dammblåsa nu när det är så lite besökare om dagarna. Han önskade sig också en luftspruta att kunna blåsa ren vagnarna och husen med. Axel hade ju en kompressor, men den var nog hans egen.

16/1

Strömavtagaren på rapidloket havererade på dubbelspåret alldeles efter bron.

17/1

Uno tog hem Rapidloket för service och ersatte det med F-loket. Det är ett par små lödningar på taket som gått sönder.

När Hg-loket skulle ut på dubbelspåret fastnade det i nerrivna sytrådar och spännfjädern till strömavtagaren lossnade i ena änden. Det var ett pilljobb för Uno att få tillbaka den på plats igen. Dessutom har ett stag i utliggaren på en luftledningsstolpe där lossnat och behöver lödas.

Signalen på dubbelspåret står på ständigt grönt igen.

18/1

Johan fann att det nyreparerade signalreläet bara inte var riktigt intrimmat och gjorde det samt putsade kontaktorna, och sedan funkade signalen igen.

Vi borde nu inventera tillgången på reservspolar.

Han kände också efter om någon annan spole satt löst, men det gjorde det inte.

19/1

Rapidloket togs i trafik igen.

Den kvaddade utliggaren löddes och sytrådarna skarvades och sattes upp igen.

20/1

Da-loket stannade efter dubbelspårsbron. Peter torkade bort smuts från spåret.

Lokaltåget (Hg) tappade vagnarna mitt bak och grenslade växel 10. Samma problem som 9/11 2013?

22/1

F-tåget provkördes lång väg men finkan spårade ur alldeles före tunnelmynningen. Peter fann att spårvidden var för smal.

Nysilvertråden för A-tågens utfart på dubbelspåret justerad.

24/1

Nu hoppade snälltågets (F) finka ur på enkelspårsbron. Uno justerade hjulmättet och fjädringen.

Persontågets (Da) finka hoppade ur alldeles före startplatsen. Uno tog hem den och bakre plattformen i första personvagnen i samma tåg för att byta ut grinden.

25/1

Spiralfjädern i D-loket gick av för fjärde gången på kort tid, nu i uppförsbacken mot banvaktsstugan. Uno tryckte ihop den och lödde utanpå spiralen i stället för att göra ögglor. Får se hur det håller. Han funderar också på att byta kraftöverföringen mot tre kugghjul.

Persontågets finka i trafik igen. Urborrningen i lagret för den vertikalt rörliga axeln var inte bra.

Persontågsvagnens plattform sattes på plats igen med en ny grind gjord av "lite lösa trådar". Kan behöva målas bättre.

29/1

Da-loket stannade ute på banan. Det var en lödd ledningstråd ned från strömvagnen som lossnat.

30/1

Da-loket stannade vid signalen på dubbelspåret för att växeln vid banvaktsstugan inte lagt om. Det är en koppling i mekaniken mellan motor och växelblad som krånglar. Peter och Uno fixade till det.

Pendeln slutade gå pga trasig säkring.

Uno tog hem en bit av A-spårets långa väg i tunneln 1 m före tunnelmynningen. Spåret behövde riktas. B-tågen fick nöja sig med att bara gå på dubbelspåret för säkerhets skull.

Den nya white-board-tavlan är tagen i bruk och fungerar mycket bra.

31/1

A-spåret lagt på plats igen, men intrimningen är inte färdig. Uno har bara kört snälltåget (F) där än så länge.

1/2

Hg-loket stannade mitt på dubbelspåret. Växeln misstänkt igen.

2/2

Johan fann att dubbelspårsväxeln mycket riktigt inte ens hade försökt att lägga om. Sån't händer. Det var inget mekaniskt fel och inget elektriskt heller och hände inte igen trots ett tiotal försök. Hade tågvärden följt bruksanvisningen hade problemet varit löst.

Han hittade och åtgärdade däremot några andra saker. Växelmotor 7 satt lös och löddes fast. Pendeln fick mera ström för den stannade. En lös gul tråd hängde ner över A-spåret på baksidan så att den tog i strömvtagarna. Den najades fast i kycklingnätet. Koppelkrokarna i lokaltåget (Hg) låg inte på ordentligt, så alla de spändes.

Uno kom och ville kontrollera främre löphjulet på F-loket för det hade spårat ur 31/1. Fjädern som trycker löphjulet mot spåret var snett monterad, så löphjulet ville inte gå horisontellt. Han gjorde en första justering på plats men det blev inte bra så han tar hem det för omsorg. Vid det tillfället stukades F-lokets strömvtagare, så vi försökte köra med den främre i stället. Den är dock smalare, så det var ganska riskabelt. Emellertid började vi ändå trimma in den utbytta A-spårparten med F-loket och senare även timmertåget, så den ska vara klar för trafik nu.

Thomas kom och fick hjälpa till med intrimningen och med att laga en luftledningsstolpe på B-spåret lång väg under banan som skadats under det tidigare arbetet. Det upptäcktes precis vid visningen så Johan fick handgripligen agera stolpe under visningen så vi slapp stänga av spåret.

3/2

Uno satte F-loket i drift igen och provkörde långa vägen 5 varv utan problem. Uno justerade pendeln och växelreläet till banvaktsstugeväxeln. Rapidloket stannade i tunnelmynningen ut mot dubbelspåret. Uno putsade på luftledningen.

4/2

Rapidloket stannade igen på samma ställe. Peter säger att strömvtagaren var nedtryckt. Växeln vid banvaktsstugan lade ånyo inte om och det hjälpte inte att manövrera den med reläerna, så tågen får gå på dubbelspåret tills Uno kan undersöka saken.

6/2

Växelfel vid banvaktsstugan. Peter åtgärdade.

7/2

Uno försåg F-loket med bly och minskade mängden i 2-3 personvagnen. Han fann också att ett hjulpar i första personvagnen hade låst sig och bromsade.

Växelfel vid banvaktsstugan. Uno tog hem batteriladdaren (som driver växelmotorerna) och hittade en trasig säkring i den och putsade alla kontakter med smärgel och böjde ut kontaktstiften på framsidan. B-tågen fick gå långa vägen under tiden.

9/2

Laddaren togs i bruk igen och verkar fungera bra.

Da-loket stod under banan och surrade. Spiralfjädern har gått av igen för tredje gången. Uno och Thomas skarvade och lödde den (provisoriskt).

Uno tog hem Hg-loket, för det hade stannat ett par gånger då strömvtagaren inte nådde upp ordentligt. Han bytte spiralfjädern till en lite starkare han fått av Helen.

10/2

Timmertåget (Dg) stannade en gång på dubbelspåret utanför tunnelmynningen. Tågvärden puttade igång det.

11/2

Rapiddågets sista vagn lossnade. Uno spände koppelkroken.

12/2

Hg i trafik igen men tappade två vagnar. Peter fixade. Uno glömde att stänga av A-tågens långa väg, så tågen får gå den också ett tag.

15/2

En luftledningstråd nedramlad ”mot publiken”.

16/2

Uno och Thomas förbereder prov med rem 2 mm av polyuretanplast i stället för drivspiralfjäder. Ska bli intressant att se hur väl det håller.

18/2

D-loket stannade i tunnelmynningen lång väg och spann. Det hände senast 11 januari.

19/2

Lösa luftledningstråden fixad.
D-loket tas hem för service av spiralfjädern.

Sammanträde där vi bestämde datumet 12/3 för nästa dammblåsning av banan och gick igenom den senaste tidens händelser. Det har varit många lödningar som gått sönder och drivspiralfjädrar som gått av. Museet har bestämt sig för att köpa in det reservlok littera D från SMJ som Thomas redan börjat anpassa till anläggningens krav. Vi avslutade med att besöka MMM.

21/2

F-loket hade tappat sina vagnar vid start från vänster och hade spårat ur och stannat i växeln för överfart till lång väg, Peter ställde allt till rätta och provkörde.

22/2

D-loket togs i trafik igen med ny spiralfjäder som ev kommer från Eskader. Fjädern krokades ihop, löddes och gjöts in i 1 dryg cm mjukplast från en vanlig elledning. Uno hade gjort ett verktyg av två rörhalvor som han lade omkring spiralfjädern och plasten innan han värmden dem. Det blev lite skägg som fick tas bort. Plasten är fortfarande mjuk efteråt men har kletat ordentligt fast i fjädern.

25/2

Pendeln ville inte gå bra. D-loket för sakta, så växel V10 hann lägga om innan tåget passerade. Peter ställde i ordning och vred upp farten på loket.

27/2

Da-loket tappade kontakten med luftledningen på dubbelspårsbron. Det räckte med att peta på strömavtagaren första gången, men andra gången det hände konstaterade Peter att luftledningsstolpens utliggare behövde lagas. Den som sitter fast i bron. Han körde in tåget och lät B-tågen enbart gå lång väg. Det är emellertid inte så lyckat om man dessutom kör A-tågen lång väg, för då får de ingen startimpuls, så de slutade gå.

28/2

Uno kom och lagade luftledningsstolpen genom att naja fast utliggarens ögla med en tunn koppartråd. Kan behöva målas också. Innan det blev klart satt Uno och lade om växlarna V7 & V8 för hand för att rädda A-tågens trafik under visningen.

2/3

Trots lagningen tappade Da-loket ändå kontakten med luftledningen på detta ställe, så Uno tog hem loket för service och tog det tåget ur trafik.

Pendeln försågs med silverkontakter och då blev den betydligt piggare på att pendla.

4/3

Ett B-tåg stannade vid signalen vid kulissen lång väg för att växeln vid banvaktarstugan inte lagt om. Peter försökte lägga den rätt elektriskt och för hand utan att lyckas för motorn drog den i fel läge hela tiden. Efter en del klurande fann han och Johan (på telefon) att nedersta blecket på relä 12 gjorde kontakt fast det inte skulle det.

Om det var en följdverkan av detta vet vi inte, men korsningsväxeln hade också vägrat att lägga om för lång väg, så ett A-tåg stannade vid körpanelen.

5/3

Sammanträde med besök av Torbjörn och Jimmy Lundkvist, vars far och farfar Karl-Gustav Lundkvist tillsammans med Uno byggde banan 1948-55. Ett riktigt trevligt möte med som väckte många gamla minnen till liv.

Vi fick bl.a. veta att Karl-Gustavs far var snickare och bodde på Bro gård utanför Stockholm. K-G flyttade med sin syster in till Kungsholmen och utbildade sig till finmekaniker. Han bodde där till 1956 då han flyttade till Årsta. Han har bl.a. arbetat vid Philips och Bofors. Lumpen gjorde han och Uno vid F8 i Barkarby. Därifrån var ett bekvämt cykelavstånd hem för Uno.

Uno inspirerades av SJ:s modellbana vid Torsgatan, och SMJ:s bana i Sagerska husen på Hamngatan (där han var med ett tag och byggde en tunnel och lite landskap) innan han och K-G kom igång med sitt eget bygge först hemma i Unos garage (där familjens då VW inte längre kunde stå) och sedan i ett skyddsrum vid Brommaplan.

Banan var tänkt att visas av SJ i samband med 100-årsjubileet 1956, och att åka på turné i en tågagn men det blev inställt pga alla tågolyckor det året. Den visades emellertid i Ostermans Marmorhallar och på Flustret i Uppsala vid en matmässa. Uno och K-G hyrde en lastbil för att frakta den dit. Sedan kom den till Tekniska Museets utställning "Med enkla medel". Därefter tillät museichefen Torsten Ahltn att den magasineras i sina nio lådor i Södra Stallet. Senare kom den att ställas ut igen på Tekniska Museet på fjärde våningen i en avskild del som annars utgjorde magasin. I lokalen byggdes även ett stadslandskap av Albert Bromé som var anställd vid museet. Banorna kopplades ihop. Den anläggningen togs bort och det blev lunchrum för skolungdomar där. I det sammanhanget stals några av Unos vagnar, bl.a. F-tågets finka, så han fick bygga nya. Två klassiska vaktmästare som visade banan var herr Friberg och Nils-Georg Jacobsson.

K-G kom till museet några gånger på besök med sin son när han blivit stor nog att uppskatta det. Han fick verkligen höra att det man gör, ska man göra ordentligt. Han läste gärna i Hobbyboken 1957 om banan. Den var populär att visa upp för klasskamraterna. K-G byggde även en mindre Fleischmann-bana till sin son. Han påbörjade ett bygge av en orange rälsbuss avsedd för Unos och hans bana, men den blev inte färdig.

Efter sammanträdet blev det ett kort besök vid banan, där persontåget med Da-loket nu tagits i trafik. Emellertid hade det tappat vagnarna fr.o.m. andra personvagnen vid utfarten lång väg, och F-loket spårat ur i korsningsväxeln, så det blev en del återställningsarbete. Da-loket verkar gå ojämnt. Ibland fortare ibland saktare och surrar rejält. Godstågloket skenar iväg som en pil, så det måste köras sakta

på dubbelspåret för att inte persontåget ska spåra ur i växel V10. Vi vågade nu inte köra A-tågen lång väg längre.

7/3

Da-loket spårade ur alldeles före växeln vid banvaktsstugan. Uno fäste kontaktskenan K17 på dubbelspåret lite bättre, med kontaktklim.

Da-loket spårade sedan ur på vägen ut mot dubbelspåret. Uno undersökte spåret och fann att löphjulet kunde hoppa ur i en skarv före växel V10 och i själva växeln. Han filade bort ojämnheter i spåret där.

F-lokets löphjul hoppade ur i korsningsväxeln på samma sätt som för ett par dagar sedan, så han tog hem loket för service.

9/3

Ett B-tåg stannade alldeles efter startsträckan, och Uno justerade tungkontrollkontaktarna på växel V7.

Sista vagnen i persontåget bort för att få Da-loket att slira lite mindre. Kan någon annan av vagnarna ha blivit trögdragen?

F-lokets provkördes och löphjulet fungerade bra men strömavtagaren missade luftledningen på ett ställe lång väg. Loket togs hem igen för justering.

Uno sätter eventuellt in ett stödspår i korsningsväxeln för att minska risken för urspårning. Då går det inte längre att korsa över med B-tågen.

12/3

F-loket åter på plats, men ännu ej provkört. Uno tog bort sista 2-axliga vagnen på persontåget (Da).

Uno blev dålig och fick skjutas hem. Den planerade dammblåsningen sköts upp en vecka.

15/3

Johan kom på besök och tände den av Agge efterfrågade tunnelbelysningen samt justerade pendeln som blinkade ojämnt. Johan konstaterade att den borttagna 2-axliga vagnen rullade trögt, samt att D-lokets bakre löphjul hasar i stället för att rulla.

16/3

Johan provkörde F-loket, först lång väg utan vagnar, sedan med vagnar och det gick bra. Dock gick det inte bra att köra kort väg för strömavtagaren tog i ett trästag som stöder landskapet vid hjulvätten, och blev rejält stukad. Trästaget var redan till stor del avkapat, så Johan sågade och filade bort ett par tre millimeter till. Det gick att rikta upp strömavtagaren igen.

Thomas hann komma, och hann fälla kommentaren att det är någon lampa som blinkar här innan ljusrampen över kulissen blev svart (dock inte de stora lamporna), liksom spotlightsen rakt över banan. De bakom publiken fortsatte att lysa. Verkar som om dimmern lagt av. Visningen fick genomföras i halvmörker.

Precis före visningen upptäckte Johan att växel V7 och V8, som styrs av relä R5 inte lade om som de skulle. Det var ett handtag på reläpinnen (ovanför spolarna) som hade lossnat och hindrade reläet från att fungera. Det blev då lite struligt och Dg-loket spårade ur i korsningsväxeln och en sytråd i luftledningen gick av, men det var snabbt lagat. Reläpinnens handtag fick lödaskas fast med den nya kraftigare lödkolv (75W) som Thomas tagit med sig. Den funkar mycket bra!

Johan och Thomas genomförde sedan provkörning nummer två och det gick bättre än den första, fast F-loket stannade precis före tunnelmynningen lång väg. Det problemet löstes genom justering både av luftledningen och strömavtagaren. Nu funkar det att köra F-loket både kort och lång väg igen. Det

rycker till lite alldeles när det kommer ut ur tunnelmynningen på dubbelspåret, så alldeles frisk strömvagnaren kanske inte är ändå.

Thomas tog bort lite damm från D-lokets bakre löphjul så att det började rulla igen.

19/3

Dammbläsningen blev inte av denna onsdag heller pga manfall. Elektrikerna har inte löst belysningsproblemet än.

21/3

Dg-loket vägrar starta.

22/3

Johan undersökte Dg-loket och fann att kugghjulen i kraftöverföringen från motorn låst sig och att hjulen vinglar. Det gick att lirka upp låsningen, men Uno vill säkert undersöka saken närmare. Bakre löphjulet på loket rullar mycket trögt, och ibland inte alls.

Belysningen funkar igen, men nivån går inte att sänka med dimmern.

23/3

Uno och Thomas lödde fast ett snedsteg i en utliggare på B-tågens enkelspår strax före banvaktarstugan.

Uno tog hem Dg-loket och satte in snälltåget (F) i stället. Dg-loket har problem med att de stora hjulen vinglar. På axlarnas ände sitter en gänga där en mässingshylsa passar, med hjulet på. Hylsan hade gängat ur, så Uno gör rent, gängar på den igen och låser gängan. Dessutom är det glapp i koppelstängerna. Tapparna där kan behöva förstoras med mässingsrör av lämplig storlek.

Dg-lokets bakre löphjul kärvade, men det var bara smutsigt (på insidan).

Uno tog även hem C3g vagnen som Sture Holmberg byggt för att justera lagren. Den rullar för trögt.

26/3

Äntligen blev dammbläsningen av, tack vare Sven och Thomas! Sven blåste även fram en fin röd cykeldressin ur kulturlagren. Den borde nog patineras lite.

Dg-loket provkördes, men bara ryckte fram efter ombyggnaden. Uno åkte till Mj-hobby i Västberga och handlade ett nytt underrede och planerar att byta till det. Det har hela i stället för delade koppelstänger, större hjulflänsar, axlar som är rörliga i sidled, annan motor och är tyngre. Thomas hade några reservhjul till Dg-loket som han gav till Uno.

Pendeln har börjat gå ojämnt igen, så Sven, Thomas och Uno hjälptes åt att justera den.

A-tågens överkorsning på baksidan, när man kör lång väg, har slutat att fungera automatiskt. Växlarna lägger inte om som avsett.

C3g-vagnen togs i trafik igen. Hjulaxlarna hade blivit för långa (de är delade) så lagren gick trögt.

28/3

Hg-loket stannar på dubbelspåret, alldeles efter bron. Uno behövde bara putta på det för att det skulle komma igång igen.

29/3

Johan lagade felet med A-tågens överkorsning på baksidan. Det var ett kontaktbleck på växel V4 som inte gav kontakt.

Vid provkörningen med F-loket lång väg, tappade det först alla sina vagnar mitt bak (i serviceväxeln) och då spände Johan koppeltråden, sedan spårade det ur på samma ställe och till sist började det gå ryckigt och stannade med slirande drev nere under banan. Så Johan ställde av snälltåget i avvaktan på att Uno ger loket service. I bästa fall har det bara kommit in smuts i mekaniken under loket efter dammblåsningen.

Johan trimmade pendeln lite till, för att den blinkade ojämnt.

30/3

Thomas undersökte F-loket och såg det fått lagerhaveri. Den längsgående drivaxeln med snäckskruvar nere i boggien hade ätit sig igenom sitt lager och nyper fast. Den dras hela tiden uppåt av spiralfjädern från motorn. Han såg också att lokets hjulringar behöver bytas.

Vi har nu bara fyra tåg att köra med tills vidare. Dags att göra om ett av B-tågen till A-tåg?

1/4

Första vagnen i rapidtåget spårade ur två gånger i tunnelmynningen efter dubbelspåret. Peter ordnade upp första gången och Uno den andra. Sedan torkade Uno spåret med nya tvättvätskan och fann att det var mycket smutsigt.

2/4

F-loket provkördes med nytt lager, men skorrade för mycket för att kunna tas i trafik.

Sammanträde som i stora drag handlade om värden av landskapet, belysningen, den senaste tidens lokproblem, och vad som är en rimlig visningskvalitet.

4/4

F-loket i drift igen. Mejselstångskopplingen mellan boggierna var lite för grov och excentriskt hade gett vibrationer och lagerslitage. Den gjordes om och låstes med en ny bit plastslang. Det trasiga lagret byttes redan några dagar tidigare.

Av Torbjörn Lundkvist fick vi veta att hans far Karl-Gustav Lundkvist avled 2/4.

6/4

Ra-loket stannade en bit in i bortre dubbelspårstunneln med stukad strömvtagare. Inget fel funnet. Slitskenan var möjligen för mkt bakåtlutad.

Dg-loket med nytt underrede är klart för provkörning. Skramlar och hoppar lite pga. för stora flänsar som Uno ska svarva ner.

9/4

Uno provade det nedsvarvade Dg-loket på dubbelspåret, men ett löphjul spårade ur.

Sista vagnen i snälltåget (F) spårade ur i tunnelmynningen lång väg. Kan ha berott på slarvig hantering, felet återkom inte.

11/4

En rälsskarv på baksidan omlödd.

12/4

Rapidloket sneda strömvtagare riktad bättre.

Pendeln ändrad så att matningen till drivspolen går direkt och inte längre via leden, något som infördes 10/11 2013 för att matningstråden då hade vickats av.

Dg-loket provkört lång väg. Det stannade flera gånger före signalen före korsningsväxeln. Uno tänker förbättra strömmupptagningen från hjulen genom att även använda löphjulen. Ett par av de stora hjulen har isolerande slitbanor av plast (eller gummi).

14/4

Da-loket stannade och slirade vid växeln direkt efter hjultvätten och Rapidloket stannade och spann utanför tunnelmynningen på dubbelspåret. 1 inställd visning.

15/4

Sven rullade in rapidtåget för loket hade ingen kontakt mellan motor och hjul.

Han undersökte även Da-loket. Utan vagnar tog det sig förbi växeln efter hjultvätten. Han testade om det var någon särskild vagn som bromsade, men hittade ingen. Han torkade rälsen utan någon förbättring och tog därför det tåget ur trafik.

Så resultatet blev att endast två B-tåg går på dubbelspåret, och inga A-tåg alls.

2 inställda visningar.

16/4

Dg-loket provades med bättre strömmupptagning via löphjulen, men det gjorde ingen skillnad. Det stannar fortfarande efter bron lång väg. Det funkar dock om man har båda strömvtagarna uppfällda.

Uno tog hem Rapidloket för att fixa spiralfjädern. Timmertåget(Dg) + Snälltåget(F) går i trafik under tiden.

Da-lokets slirande berodde på att blindhjulets kåpa släpade mot rälsen. Uno filade av en bit av kåpan.

17/4

Persontåget (Da) stannade efter växeln efter hjultvätten och sista vagnen blev påkörd bakifrån av godståget (D) och välte. Den träbit som ska indra det lösa hjulparet från att vicka hade lossnat.

Sedan hade Dg-loket kommit och kört in i det förolyckade ekipaget.

Uno satte Rapid-loket i trafik igen och tog bort timmertåget.

20/4

Uno tog hem F-loket för att åtgärda spiralfjädern i förebyggande syfte.

Uno har hittat en artikel om banan i Teknik för alla nr 21 1956.

22/4

Da spårade ur i delningsväxeln (V10) på baksidan. Thomas ställde tillrätta.

Löphjulen på Dg-loket hoppade ur. Det var den nya fjädern för strömmupptagning som var i olag. Thomas justerade även detta.

23/4

F-loket togs i drift igen.

D-loket fastnade i luftledningen vid hjultvätten. Thomas justerade luftledningen.

Uno lyckades genom att peta på tråden vid dragspolen få pendeln att stanna och säkringen gick. Han och Peter bytte till en starkare säkring (6A). Det är oroväckande mycket ($6A \cdot 15V = 90W!$)

24/4

Da-loket spårade ur på väg ut den långa vägen, där plastspåret övergår i kopparspår. Uno pallade upp spåret för att stadga det.

A-tågens säkring hade gått och byttes.

Hg-loket stannade vid banvaktarstugan. Det hade fastnat i en sytråd.

F-loket spårade ur i korsningsväxeln efter att ha kört lång väg och kom över på B-spåret där det blev på kört av Hg-loket. Det var löphjulet som hoppade ur i korsningsväxel, så Uno spacklade igen en del av den med plastic padding för att undvika problemet. (Man kan därför nu inte längre använda den för att köra korsa över från B-spåret till A-spåret.)

Hg-loket blev skadat vid krocken så tillvida att den plastslang som överför kraften från motorn till växellådan hoppade ur. Uno tryckte tillbaka den.

26/4

Da-lokets strömvtagare fastnade strax innanför tunnelmynningen på dubbelspåret. Det var en ögla i luftledningen som hängde ned för mycket. Uno bröt bort en bit av tunnelväggen för att komma åt att justera detta.

Efter detta blev luftledningen skadad i tunneln på den långa vägen. D-lokets strömvtagare fastnade där och blev skadad. Thomas lagade luftledningen och Uno tog hem D-loket för justering.

I avvaktan på att långa vägen blir intrimmad kör vi bara dubbelspårsdrift.

30/4

K-G Lundkvists begravning.

Godstågsloket med lagad strömvtagare stannade flera gånger i tunneln och i landskapen. Bakläxa. Misstänkt glapp i lederna. Uno förser strömvtagaren med en tunn hjälptråd som för ström från slitskenan ned till loket.

Uno har gjort en ny loktransportlåda i kraftigare kartong.

1/5

Johan passade på att kontrollera pendeln och fann att den drog 0,9 A och fortfarande var säkrad för 2 A (trög) vilket är rimligt. Han såg också att man bytt till kraftigare fjädrar på brytkontaktarna och att dragspolen satt löst. Det senare är inte bra, för krafterna är lika stora på spolen som på pendeln och vrider sig spolen det minsta snett så får järnet motstånd och dragkraften minskar rejält. Han kunde dock inte fästa den, för det fanns inget bra och stadigt klister att tillgå.

Under visningen hände det att persontåget (Da) inte startade A-tågen som det skulle, men en liten justering (ökning) av motståndet till K10 gjorde susen.

Godsfinkan till snälltåget (F) fick för sig att spåra ur ett par gånger alldeles före hjultvätten, men det visade sig bero på att spåret vek sig inåt av lokets tyngd och att buffertarna tvingade vagnen av spåret.

F-lokets bakre löphjul fick för sig att hoppa ur på baksidan, utan att det hade några egentliga konsekvenser, för det hoppade på igen i första växeln på dubbelspåret och gick fint genom landskapet men klev av igen i den andra tunnelmynningen. Felet försvann när Johan gjorde löphjulet lite rörligare. Det fanns en 7-formad dämpare som skulle hindra det från att falla ner, men den var lite för snålt tilltagen.

Det låg åtskilliga stora bitar av gips kvar alldeles intill spåret vid tunnelmynningen där Uno och Thomas jobbat 26/4. Johan tog bort dem.

2/5

Uno limmade fast pendelspolen ordentligt.

Dg-loket tappade sina vagnar vid körreglaget på väg ut mot den långa rundan. Första vagnen hade spårat ur.

Dg-loket skuttar när det passerar vägövergången (lång väg). För höga flänsar eller skräp på rälsen?

3/5

Sara rapporterade en nedfallen trädgren mitt emot banvaktarstugan. (Se stora bloggen.)

4/5

Luftledningen lossnade från sin utliggare efter bron på dubbelspåret. Även stolpen som står på bron var lös. D-lokets strömavtagare tryckte på för hårt och grenslade luftledningen vid banvaktarstugan. Uno lånade en svagare spännfjäder från andra bygeln på samma lok. Den bör vara ca 1 mm grov.

Thomas klistrade en lossnad sytråd.

Vi fortsätter att köra med bara två B-tåg men nu båda vägarna.

7/5

Lokaltågets (Hg) sista vagn, första boggien, spårade ur innan det kom in till startplatsen. Uno fann smuts på hjul och spår samt att fjädern som jämnar ut trycket på boggien hade hoppat av. Lokaltågets vagnshjul blir fortare smutsiga än de övriga tågens.

Peter och Sven hittade en lös växelmotorattrapp vid banvakarsstugan. Uno klistrade fast den, men då blev det urspårning där för att växeln inte lades om ordentligt.

B-tågen stannade till alldeles efter att de startat på väg ut mot dubbelspåret. Uno putsade luftledningen.

Uno lödde på en hjälptråd mellan utliggaren och luftledningstråden på den stolpe där han gjort reparation 4/5 så att lagningen ska hålla bättre. En bit avklippt luftledningstråd blev dock kvar på banan och gjorde kortis mellan spåret och broräcket när tåget passerade.

Efter detta åkte Uno till Eskader för att skaffa ny fjäder till D-loket, och fick några stycken av Peter Langhorst, men de var för grova. Uno tänker pröva lyckan hos MJ hobby i stället.

D-loket togs i trafik igen.

9/5

F-loket stannade när det kom ut på dubbelspåret. Peter gjorde ren rälsen.

10/5

Ett lok surrade konstigt.

11/5

Dg-loket tappade alla sina vagnar i tunnelmynningen lång väg. Det skuttade fortfarande till vid vägövergången, men Uno tog en liten mejsel och rensade spåret där. Sedan gick det bättre.

Rapidstågets sista vagn spårade ur ordentligt vid överkorsningen på baksidan men Uno hittade inget fel.

Dg-loket har tidigare spårat ur på samma ställe. Uno konstaterade nu att karossen inte låg riktigt rätt efter ombyggnaden, så han justerade det så att buffertarna kom i rätt nivå.

12/5

F-loket går trögt ut ur Hagalundstunneln.

13/5

Första boggien i persontåget (Da) spårade ur alldeles efter att ha gått in i Hagalundstunneln. Smuts på spåret.

14/5

Uno justerade strömvagnen på F-loket, som inte nådde upp ordentligt efter att ha kommit ut på dubbelspåret och Peter tvättade rälsen där.

Uno, Sven och Peter idkade rälstvätt på A-spårets långa väg med spårtvättvagnen framför Dg-loket. Man körde blött 2 varv och 5-6 varv för att torka spåret. Tvättmedlet fungerar rätt bra, för spåret blev mycket renare, men när spårtvättvagnen fastnade på baksidan gick det så mycket ström genom loket att ena strömvagnen glödgades och måste bytas, så Uno tog hem Dg-loket.

Filtsuddarna till torkvagnen är nu nästan slut, och Helen kommer att söka efter nya i tygaffärer.

Thomas kommer att undersöka vad Unos tvättvätska egentligen är för något.

Sammanträde där mötets fokus kom att bli om vi kan förebygga problem genom bättre underhåll i stället för att som nu bara åtgärda det som krånglar. Det borde minska behovet av utryckningar. Ett förslag är att minst en gång per kvartal ha en arbets-onsdag då alla som behövs kommer för att göra i förväg bestämda större underhållsarbeten, typ dammblåsning, spårtvätt, landskapsvård, spårriktning etc.

Agge berättade att hon gjort en ny utgåva av tågvärdarnas beskrivning, eftersom dimmern är borttagen, och att hon håller på med en lista över engelska tågtermer att sätta upp på väggen.

16/5

F-loket gick långsamt. Peter höjde farten.

18/5

Lokaltåget (Hg) sista vagn spårade ur lång väg under visningen. Smutsig räls.

Dg-loket i trafik igen med nybyggd bakre strömvagn gjord av en utdragen spiralfjäder. Loket gick bra men stannade långa vägen stannade efter enkelspårsbron. Spåret putsades.

21/5

F-loket sackar efter tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Uno putsade luftledningen och Thomas och Sven putsade rälsen.

Uno fick via Kaj Nilsson telefonnumret till Mtech angående bra och små spiralfjädrar. Han kontaktade även Mekanex som tipsade om Lesjöfors Stockholm Fjädrar AB.

27/5

F-loket går långsamt.

Hg-persontåget stod med de sista vagnarna utanför Hagalundstunneln. Framför det stod godståget (D-loket) som i sin tur hade kört in i persontåget (Da) som hade spårat ur direkt efter starten. Första personvagnens första boggi var urspårad så att vagnen fastnat mot en ledningsstolpe.

28/5

F-loket går långsamt. Peter ökade farten.

29/5

F-loket går långsamt.

30/5

F-loket går långsamt. Uno tog hem det för drivremmen slirade. Han höjde motorn lite.

1/6

Första finkan i godståget välte i växeln precis före banvakstugan. Samtidigt med detta åkte ett ensamt lok (Da) ut för tunneln, utan medföljande vagnar och passerade godståget och in i Hagalundstunneln.

Det hade gått till så att Persontåget (Da) tappat sina vagnar redan vid starten i växel V7 och samtidigt skickat ut lokaltåget (Hg) på dubbelspåret. Det åkte runt och krockade med persontågets vagnar när tågvärden tryckte på startknappen. Då kom godståget igång och körde lång väg. När det kom till signalen före banvakstugan lade växel V10 om på baksidan och då vaknade det nu ensamma Da-loket och körde ut på dubbelspåret och lade om växeln vid banvakstugan så att godståget spårade ur.

Persontåget har spårat ur på detta ställe även 27/5.

Peter återställde oredan dagen efter.

2/6

A-tågen gick runt-runt sedan godståget (D) inte orkat ända fram till stoppsträckan för dubbelspåret. Peter lyfte bort, tittade i och satte sedan tillbaks loket. Det räckte för att lösa problemet (för tillfället).

6/6

Hg-loket spårar ur i växel V10 och stod och spann. Tågvärden stängde av.

7/6

Johan fann att Hg-loket, finkan och första boggien i första personvagnen var urspårade inåt, men att det av växlarnas lägen att döma nog hade hänt en bit före växeln och att loket torde gått på syllarna dit. Han fann inget annat konstigt än att spåret framför växel V7 är oerhört ojämnt, slingrigt och smutsigt så han tvättade det med den blåa vätskan.

När Da-loket skulle upp för backen till stoppsträckan mot dubbelspåret slirade det oerhört. Johan tvättade rälsen där också och det hjälpte omedelbart.

Dg-loket fick rätt vad det var spader och drog iväg fortare än rapidloket och slutade påverka reläerna, det boxade igång rapidtåget så det sa tjong! Johan drog slutsatsen att shunten glappade, öppnade loket, såg inget tokigt men bokade med shunten och det hjälpte, men frågan är hur länge.

Johan letade länge efter metallspadarna man kopplar ihop/isär vagnarna med men såg inte till dem. Peter säger att de är borta. Vi måste göra nya.

Johan hade med sig ett vattenfritt vattenpass att kolla spårens planhet med. Den ser ut som en kläpp till en klocka. Verkar funka.

8/6

Varken Dg-loket eller F-loket lyckades få kontaktskena K5 att fungera på utfart lång väg, så varken korsningsväxeln eller signalen framför den lade om som de skulle. Uno och Thomas kliade sig i huvudet men lämnade problemen till Johan att undersöka vid senare tillfälle.

Dg-loket rusade precis som dagen innan. Uno tog hem det och fann en dålig lödning vid shuntmotstånden.

11/6

Felet på kontaktskena K5 (se 8/6) berodde på en trasig lödning på kontaktreläet.

12/6

Persontåget (Da) tappade sina vagnar på baksidan. Första personvagnen fastnade i gamla hjultvätten. Peter ställde tillrätta.
Godstågsloket (D) vill inte starta utan stod och spann, så Uno kopplade om till enbart dubbelspårdrift och tog med sig loket hem.

13/6

Persontågets (Da) första vagn spårade ur i växel V10. Peter ställde tillrätta.
F-loket gick extremt sakta.

15/6

Det var påtagligt varmt i lokalen idag. Nästan alla spotlights i taket ovanför anläggningen var trasiga, så ljuset var ganska dämpat.

D-loket togs i trafik. Uno tror att kuggdreven är slitna och sänkte motorn en aning för att snäckskruven skulle få bättre fästa.

Johan undersökte varför D-loket (som fått vila sig några dagar) nu inte ville starta lång väg, och fann att det fanns ström, men spåret låg löst och långt ifrån mitt under luftledningen som ibland gick lite väl högt för D-lokets strömavtagare, så han riktade om och skruvade fast spåret så att det inte kunde röra sig i sidled och justerade även luftledningen. Det föreföll hjälpa, men Da-lokets främre löphjul valde då att hoppa ur i en isoleringsskarv som blivit större av omflyttningen. Uno fyllde igen den med Plastic Padding.

F-loket fastnade i en nysilvertråd när det skulle fara iväg lång väg, så Uno tog bort den tråden tills vidare. Då hände det sig i stället att F-loket inte startade från den parkeringsplatsen pga dålig kontakt.

När F-loket väl kom iväg stannade det och spann efter ett par meter. Motorn gick men hjulen rörde sig inte. Kan ha varit någon mekanisk låsning för allt funkade när Uno undersökte loket.

Dg-loket gick för sakta, så Uno höjde farten på det i ett par omgångar. Vid ett tillfälle missade det dock att ge ordentlig puls i kontaktskena K5, så det stannade efter en meter eftersom korsningsväxeln inte lagt om.

Signalen S15 på långa vägen ville allt som oftast inte blinka grönt, men det berodde på att pendeln stannade, och Uno trimmade om den.

B-tågens delningsväxel för lång/kort väg V10 lade vid ett tillfälle bara om till hälften när den skulle lägga om till lång väg.

Just när vi skulle gå hem upptäckte Thomas att persontåget (Da) kontrade vid banvaktarstugan efter att ha kört lång väg. Det var första boggien i första personvagnen som hoppade ur och sedan på igen en

liten bit senare. Uno tog hem vagnen för undersökning. Första hjulaxeln verkar ha blivit alldeles för snäv pga nedslitna flänsar. Kan ha gett problem på många ställen längs banan.

16/6

D-loket spårar två gånger ur i växeln före banvaktsstugan. Peter tvättar spåret och tar bort smuts från främre löphjulet.

17/6

Tank & kylvagnarna i godståget spårade ur i V10. Den lade om för att loket gått för sakta. Peter plockade isär loket och ökade farten lite och tog bort en hel del dammtrådar och annat runt axlarna sen gick det bra igen.

18/6

D-lokets främre löphjul spårade ur i växeln efter signal S12 (vid kulissen). Peter fick upp det på spåret igen och justerade löphjulets fjädring.

F-loket stannade vid Hagalundstunneln men gick att peta igång igen. Senare spårade det ur på samma ställe och Uno justerade spårläget i tunneln och limmade fast rälsstöden.

Uno provkörde persontågets (Da) första personvagn med gott resultat. Han bytte ut hjulet mot ett nytt som han svarvat om. Emellertid gick en grind sönder, som han måste ersätta men en ny (etsad).

Sammanträde där vi diskuterade lämplig tid för de extra onsdagsvisningarna, om någon mer än Peter från museet kan lära sig göra första-hjälpen-insatser, hur man bör organisera de rutinmässiga underhållsarbetena, möjligheterna att få specialhjälp från SMJ, om läget för pågående ombyggnader av reservlok mm

19/6

Samma urspårning som 18/6. D-lokets främre löphjul i växeln efter S12. Uno pillade upp och körde in tåget. Han konstaterade att löphjulet hade för smal spårvidd kunde med handkraft pressa ut hjulet och fästa det med Locktite.

22/6

Korsningsväxeln låg fel, och det gjorde att A-tågen inte gick. När Uno lagt den rätt, så krypkörde F-loket första varvet.

D-loket togs i trafik igen, liksom persontågets första personvagn. Den hade fått båda hjulaxlarna i den krånglande boggien bytta.

Uno tänker göra nya försök med avfettningsmedlet från OK. Han ska ha en indränkt trasa med tyngder som han släpar efter en vagn efter rapidloket.

24/6

Hg-loket spårar ut på baksidan.

25/6

F-loket går trögt, motorn höjd. Uno och Thomas.

26/6

F-loket kryper första rundan.

Hg-loket tappar vagnarna på baksidan och spårade sedan ur längre fram. Da-loket kör in i vagnarna.

27/6

Uno fann att Hg-loket spårat ur i växel 10 som lade inte om ordentligt. Kugghjulens kändes tröga. Han tog hem motorn och lät tågen bara gå på dubbelspåret. Hemman visade det sig att själva växelmotorn kan haka upp sig. Han bytte till en ny motor.

29/6

Nya växelmotor 10 installerad och intrimmad. Fungerar bra.
A-tågen ville inte köra ut i landskapet, beroende på att korsningsväxelns skyddsfunktion gått sönder. Stången som förbinder växeln med brytaren hade lossnat och behövde lödas fast. Uno och Thomas.

Uno tog hem F-loket då det fortfarande gick trögt. Det verkar vara ett stopp som hindrar axeln i boggien att röra sig i längsled som ger för mycket vridmotstånd.

2/7

F-loket togs i trafik och funkade.

4/7

Godståget fastnade, stod och slirade på baksidan. Thomas tvättade spåret.
Rapidloket stannade utanför tunnelmynningen. Thomas tvättade spåret.

5/7

Rapidloket går saktare och saktare och stannar sedan utanför tunnelmynningen. Uno slipade spåret med smärgel tvärs över rälsen. Så även på baksidan där B-tågen går ut.

Da-loket stannade och spann. Drivremmen hade gått av i skarven. Detta lagades senast 5 mars. Uno tog hem loket för service.

6/7

Uno tog Da-loket i trafik igen, men finkan spårade ur vid banvaktarstugan. Hjulfel? Uno tog hem vagnen för studium.

Hg lägger inte om växel V10 till lång väg. Det ska ske med en kontaktskena i rälsen på dubbelspåret. Mekaniskt fel eller smuts?

8/7

Ett B-tåg stannar två gånger på dubbelspårsbron efter stolpen. Tågvärden lyckas putta igång det i båda fallen.

9/7

Sven såg att alla trasiga spotlightar nu var hela.

Persontågets finka i togs i provdrift, den funkade bra men togs hem ändå för Da-loket slirar väldigt mycket.

Hg-loket hade väldigt mycket smuts på insidan av hjulen där det sitter metallfjädrar som ska ta upp strömmen. Rensning av dem gjorde att växel V10 började lägga om igen, men det kan nog vara säkrare att löda på trådar mellan hjulflänsarna på efterföljande finka så att dess hjulaxlar blir ledande också.

D-loket stannade till på enkelspåret under dubbelspårsbron och Uno konstaterade att strömavtagaren kunde haka upp sig och spände dess fjäder.

Hg-lokets taksladd till strömavtagaren gick sönder pga oförsiktig hantering och måste lagas.

Hg-loket strömvtagare halkade sedan av från luftledningen på dubbelspårsbron vid stolpen. Uno rätade upp stolpen som lutade utåt så att den blev lagom rak. Johan vek undan en del stödtrådar som blivit skadade och var i vägen.

En gran i närheten av dubbelspårsbron låg ner, och Johan och Sven gjorde ett nytt hål för den.

Sven rättade till dressinen om hamnat upp och ner, samt putsade sjön med Peters fina vipa med mycket gott resultat.

Dg-loket provkördes. Det gick så sakta så att det stannade på vägövergången lång väg trots att Uno rensat den från smuts. Det rasslar så som om loket gick på syllarna. Uno höjde farten och då tog sig loket över hindret med en lätt vaggning.

Vid rensningen av vägövergången gick en bit av landskapet sönder, och det lagades med trälim.

Dg-loket stannade vid körpulpeten lång väg för att det inte lade om korsningsväxeln. Johan ökade motståndet på kontaktskena K5, och det löste problemet.

Uno tyckte att A-tågen körs för ofta under visningarna, så Johan ställde in att de varken startas av K10 eller K12, utan bara när B-tågen kommer upp till banvaktsstugan lång väg (K2). Det blir då en lång paus i visningen varje gång B-tågen ska ut lång väg.

Det här gör att A-tågen inte startas som de ska när man kör stora programmet, eller enbart dubbelspårsdrift. I båda fallen behöver K10 vara inkopplad för A-start.

11/7

Persontågets finka togs i trafik igen. En fläns var lite ojämn, så Uno filade till den.

Da-loket: spiralfjädern gick av i närheten av skarven. Omgjort med ny fjäder och försett med mera bly så att det inte ska slira så mycket.

12/7

Hg-loket stannade före tunnelmynningen lång väg. Strömvtagaren hade tryckts ner för långt. Sven och Uno ingrep, men vållade då också en urspårning.

Medan Uno är på semester kör vi endast manuell dubbelspårsdrift. Tågvärden får trycka på båda knapparna.

27/7

F-loket spårade ur under landskapet lång väg mitt fram vid provkörning. Hemtaget för studium. Snälltågets finka har fått en ny koppelögla

Rapidloket spårade ur mitt bak vid överkorsning vid provkörning. Även det hemtaget för studium. Koppelkroken på första vagnen trasslade in sig i lokets bakre snögaller så illa att den inte gick att få loss, så Uno klippte bort kroken.

Nu kör vi bara B-tågen (alla tre) tills på onsdag, inga A-tåg.

28/7

Rapidloket och F-loket tillbaka igen. Normal drift med både A- och B-tåg. F-lokets främre löphjul har en hållare för att det inte ska falla ur. Den justerades.

29/7

Uno och Johan provkörde snälltåget (F) lång väg åtskilliga gånger utan att finna något fel eller tendens till urspårning.

Vi provade också samma sak med timmertåget (Dg) med främre strömavtagaren nedfälld. Det stannade till flera gånger än här och än där. Luftledning och spår putsades, men det hjälpte inte. Troligen är det fel i strömavtagaren i form av för lågt upptryck, hakningar eller glappkontakt. Den har inte heller någon silverskena överst.

Uno sänkte blinktakten på pendeln en aning och konstaterade att Wolframreostaten blir rejält varm. Det är normalt.

Johan bytte glödlampa i den lilla armatur som sitter närmast butiken. Det vi har att sätta i är bara 15W E27 lampor. De lyser väldigt lite!

3/8

Museet stängt pga åskväder tidigare under morgonen som orsakat larm. Uno ställde tillbaka Dg-loket. Bygeln går nu upp lite bättre. Skenan putsad.

6/8

Uno provar Dg-loket lång väg, men det stannar oförtrutet på samma ställe före signalen före korsningsväxeln. Han råkar dessutom välta loket ner mot sjön och får besvärligt att bärga det. I samband med det går luftledningens bärtråd av.

~7/8

Snälltåget (F) spårar ur på baksidan. Det uppmärksammas inte av tågvårdarna på annat sätt än att de skriver att det bara kör B-tågen.

10/8

Uno konstaterar att det var andra personvagnens första boggie i snälltåget (F) som harde spårat ur och att hjulen var smutsiga, varför de rengjordes.

Johan, som nådde, lagade den trasiga bärtråden på A-tågens långa linje. Sedan provkörde vi Dg-loket och fann till slut att det stannat på grund av oxid på luftledningen. Det syns som en svart fläck om man kollar ledningen med en spegel.

Dg-loket stannade sedan på samma sätt utanför mynningen till Hagalundstunneln. Uno putsade luftledningen även där. Dg-loket är känsligare för detta pga låg strömförbrukning och liten tröghet.

F-loket går ganska sakta, och trimmotståndet i loket går inte att minska mer, så Uno oljade loket men det hjälpte föga.

Efter visningen gick inte en av de stora glasdörrarna att låsa. Det visade sig att själva glaset förskjutits i sin släde, så att det inte nådde fram till låset längre. Det kan hända när man öppnar dörren helt på ett alltför våldsamt sätt. Det syns tydligt om man vet vad man ska titta efter.

11/8

Något konstigt hände som Katarina fixade.

13/8

Dragstång till växelmotor gick av och fick lödas om. Vi upptäckte att en färgflaga lossnat från kulissen.

Sammanträde där vi talade om att glasdörrarna tar skada av att öppnas helt alldeles för häftigt, om möjligheterna att byta till LED-ljus i de små lamporna ovanför kulissen, och i skrivbordslamporna på

baksidan, om möjligheterna till utökat samarbete med SMJ, om behovet av och planeringen av regelbundna underhållsarbeten på onsdagar, om att inventera behovet av reservdelar mm mm.

16/8

Rapidloket hade stannat i Hagalundstunnelmynningen kvällen innan och Johan fann att drivspiralfjädern gått av i skarven. Det hände senast 17 april i år. Han satte in timmertåget i stället.

Han filade dessutom lite mera på luftledningen där det var problem för Dg-loket lång väg före korsningsväxeln.

17/8

Julia anmälde att lokaltåget stannat ute på banan, och att timmertåget står på baksidan och spinner. Visning inställd, för Johan hann inte dit.

19/8

Hg-lokets shunt lossnat hade lossnat. Fäste för strömvatagaren satt löst och gjorde kortis mot karossen. Uno tog hem Rapidloket för drivfjäderreparation.

22/8

Uno hade lagat Rapidlokets drivfjäder genom att pressa ihop fjäderändarna + lödning. Vid provkörning havererade strömvatagaren på väg in från dubbelspåret.

F-loket slirade när det gick ut ur Hagalundstunneln. Uno tvättade spåret.

24/8

Rapidlokets drivfjäder gick upp igen vid provkörning. Lödningen lossnade. Hemtaget igen.

Hg stannade på väg ut lång väg. Bygeln gick ner men inte upp igen pga för låg luftledning. Uno tog hem det också, för att ge loket ett nytt fotsteg.

F-loket slirade igen. Uno tvättade och smärglade spåret.

26/8

Hg-loket stannade på dubbelspåret, växelövervakningen hade löst ut. Loket var dåligt lagat.

Rapidloket togs i trafik igen. Uno återanvände den gamla fjädern. I stället för att göra öglor så glesar han ut flera mm av de sista varven på båda fjäderändarna och trycker in dem i varandra från sidan och löder ihop ett par varv. Det är pilligt, för det måste göras på plats och kräver god rengöring av fjädern.



Uno målade över färgflagan i kulissen och förstärkte pappen med tejp på baksidan.

31/8

Uno hade tvättat hjulen alldeles före visningen, och glömde tömma tvättlådan, så tågen tog upp vätska och stannade och slirade lite här och där.

2 B-tåg stannade vid kulissen. Växeln vid banvaktsstugan lade inte om för lång väg.

Da-loket spårade ur vid hjultvättlådan.

Hg-lokets ena drivande plastslang hade spruckit och lossnat. Hemtaget för service.

F-loket slirade igen.

1/9

Uno studerade relä 12 som ska lägga om växeln vid banvaktarstugan och fann att en anslutningsskruv inte var åtdragen.

Uno studerade Da-loket genom att köra det många gånger fram och åter över smörjlådan. Löphjulet klättrade upp på ena rälen och fick loket att spåra ur. När han lyfte av loket föll en dammboll ur, och sedan spårade det inte ur igen.

Hg-loket visade sig ha en rejäl dammsamling i kuggväxeln. Uno blåste rent loket med tryckluft.

Uno kollade också snälltågets vagnar, och hittade en tvätt-trasetråd som lindat upp sig i ett lager och fick vagnen att gå trögt.

Vid A-tågskörning lång väg så stannade Dg-loket en bit in i tunneln vid körreglagen. Uno putsade luftledningen där, och sedan gick det bra igen.

3/9

Uno fäste rapidlokets kaross bättre. Den vinglade betänkligt.

Sven lödde fast ett mätstift i säkringsväskan. Han provade också sitt nya koppel med NEM-fäste. Unos olika tåg har olika höjd på sina koppel, så det går inte att göra ett som passar överallt.

UMVsammanträde som handlade en hel del om ansvar och försäkringar. Vi gick också igenom det gångna (läs)årets viktigaste händelser och målsättningar. Det har fungerat i stort sett bra, särskilt den nya Whiteboarden. Vi vill dock att banan ska förses med timer utifall att den som kör glömmer bort att stänga av. Vi diskuterade också det kommande årets ambitioner.

5/9

Uno tog F-loket i trafik igen, med mera bly. Nu slirar det mindre.

6/9

Hg-loket stannade på dubbelspåret pga växelfel. Uno hade inte tid att undersöka, men försökte använda specialknapparna på körpanelen. Det gick att lägga om växeln, men återställningsknappen funkar dåligt. Johan borde byta den.

7/9

Uno tog hem Rapidloket för att en lödning högt uppe i strömvatagaren hade släppt. Han fick även göra om lagret för en axel under slitskenan.

F-loket spårade ur och välte när det kommit in i tunnelmynningen efter dubbelspåret efter att ha kört lång väg. Kan löphjulet ha spårat ur tidigare längs banan?

10/9

Dammbläsning av Sven, Thomas och Peter. Förnämligt!

11/9

Tågen lägger om växeln vid banvaktsstugan till kort väg men omläggning till lång väg av den växeln fungerar bara för hand.

A-tågen startas varannan gång och den gången de inte kommer iväg rycker de bara till. Peter kämpade men gav upp och ställde in dubbelspårsdrift.

13/9

Johan fann att impulsen från K12 inte kom längre än till bordsskarven närmast kontaktskenan. Han putsade och spände blecken. Man vrider dem 90 grader, bockar och vänder sedan tillbaka dem igen.

Det var väldigt dammigt under banan.

Han fann också att det var Da-loket som inte ville starta A-tågen ordentligt. Först provade han med att förlänga kontaktsträck K10 med tre cm, men det hjälpte inte. Sedan ökade han motståndet på K10, och det gjorde susen. Man får dock inte öka det för mycket, för då vill D-loket stanna där i stället. Han ökade även motståndet på K7 något, för Da-loket kunde köra förbi den också utan att det hände något, när loket var varmt.

16/9

Ra togs i trafik igen med justerad strömavtagare, se 7/9.

17/9

Sven och Thomas sänkte farten på Dg-loket så mycket de vågade, på Unos begäran.

17-20/9

Hg-loket stannade flera ggr, och kom igång igen när tågvärden puttade på det. Till slut stannade det svårnåbart framför kulissen.

21/9

Uno motionerade strömavtagaren på Hg-loket, men det hjälpte inte. Sedan spände han strömavtagarens fjäder lite.

D-lokets löphjul ville inte rulla. Uno avlägsnade damm från axeln.

22/9

A-tågen upphörde att fungera

24/9

Peter, Sven och Thomas fann att det var ett glapp i A-spaken på baksidan som gjorde att A-tågen inte gick.

Hg-loket stannade några gånger och Thomas kortade av strömavtagarfjäders lite till.

Rapidloket bommade att stanna på baksidan, men det berodde på att båda strömavtagarna var uppfällda.

26/9

Rapidtåget tappade sista vagnen och timmertåget fångade upp den. Peter kopplade på den igen.

28/9

Allt gick bra. Uno tvättade spåren precis innanför dubbelspåret tunnelmynningar. (Det är större risk för urspårningar i kurvorna)

1/10

Sven har skaffat korta krokodilsladdar att sätta fast mellan borden när de vanliga kontakterna krånglar.

2/10

Hg-loket stannade på vägen ut på dubbelspåret. Persontåget fastnade bakom, lagom för att själv starta A-tågen så de gick runt-runt. Peter puttade igång det.

3/10

Dg-loket stannar i tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Kay petar på strömvtagaren, och då kom loket igång igen.

A-spaken baktill är fortfarande glapp och kan också orsaka att A-tågen inte går.

5/10

Johan spände blecken i A-spaken på baksidan så att de inte ska vara så benägna att glappa.

Johan och Thomas bytte ut återställningsomkopplaren för banvaktstugeväxelövervakningen på körpanelen till en brytande tryckknapp med lampa i. Lampan tänds när övervakningen slagit till.
Bruksanvisningen behöver uppdateras pga detta.

De konstaterade att det gnistrade ordentligt i lederna på Hg-lokets strömvtagare. Alltså är det dålig kontakt där. Thomas rengjorde med tvättvätskan. Det blev bättre men inte helt gnistfritt.

Dg-loket stannade ett par gånger, troligen pga dålig kontakt med luftledningen.

8/10

A-spaken behövde justeras lite till.

Rapidloket stod och spann med trasig drivspiralfjäder. Uno tar hem loket för lagning.

Uno och Sven penslade kontaktsprej på Hg-lokets strömvtagarknäleder. Det verkade funka bra.

Den ena av museets konservatorer (Anna-Karin Nilsson Ståhl) kom och studerade kulissen och andra konserveringstekniska frågor. Hon skulle diskutera med sin kollega (Hillevi) och komma med ett renoveringsförslag.

Sammanträde där vi pratade om att ha ett 60-årskalas för banan och diskuterade de aktuella tekniska problemen och hur de borde lösas. Onsdagsgruppen efterlyste en kurs i hur man söker efter elfel. Vi behöver också fylla på reservdelsförrådet och ventilerade hur det skulle finansieras.

12/10

Rapidloket spiralfjäder var skadad nära lödningen och hade gått av i skadan. Uno gjorde samma lagning som senast, alltså sköt in fjäderändarna i varandra 6-7 mm och lödde ihop. Han rekommenderar att man provrullar drevven innan man löder.

Vid provkörningen fastnade rapidloket strömvtagare på dubbelspåret, för den satt snett. Uno justerade. Hans syn gör att han börjar få svårt för sådana pilljobb nu.

17/10

Rapidloket stannade på baksidan. Signalen på dubbelspåret slutade att fungera.

18/10

Johan fann att det inte fanns någon ström för A-tågen på baksidan, för den säkringen hade gått. När den var bytt startade A-tågen, men rapidloket gick dåligt för strömvtagaren hade böjt sig bakåt och fastnat i en isolator på taket. Han rätade upp strömvtagaren men märkte då att den hakade fast (studsade) på ett ställe i luftledningen på baksidan så han justerade luftledningen där också. Loket gick ändå inte riktigt bra, för det var bara en ynka kardel kvar av kabeln från strömvtagaren ned till motorn inne i loket, så han bytte den kabeln också. Sedan fungerade loket bra.

När han rullade undan likrikta väskan, så försvann all ström till banan. Det var den ena huvudsäkringarna i väskan som var dåligt åtskruvad.

Pendeln blinkade taktfast, men den svarta tiden var för kort, så den hävar som blinkkontakten sitter på bockade han undan en aning. Det hjälpte.

Signalen på dubbelspåret slog inte om till grönt som den borde. Det visade sig bero på en trasig lödning i skyddskontakterna på banvaktsstugeväxeln, så han gjorde om den.

19/10

Godstågsloket tappade vagnarna under körning lång väg. Uno hade "varit på" koppelkroken dagen innan. Thomas ordnade upp genom att hämta vagnarna med nästa tåg och koppla ihop godståget igen.

23/10

Rapidloket stannade på dubbelspåret alldeles före bron, och hade trasslat in sig i luftledningen. Det var strömvagnarens upptryck som var för stort. Johan bytte ut det mot F-loket som fick dra expresstågets vagnar i stället.

25/10

Uno riktade Rapidlokets strömvagnare horisontellt, och då fungerade den bättre.

26/10

Da-loket spårade ur vid banvaktarstugan. Thomas rättade till det. Något lok hakade i en nedhängande blå ledningstråd vid reläet på stolpen vid utfarten till dubbelspåret. Thomas rättade till det också.

31/10

Godståget tappade vagnar under sin färd på det långa B-spåret.

Johan ändrade visningstiderna på bloggen eftersom museet har längre öppet numera även på helgerna.

1/11

Johan fann att det var godstågets timmervagn som spårat ur, och att det troligen berodde på smuts på bakre hjulbanan som han rengjorde. Borde vara dags för en allmän hjultvätt nu.

Han provkörde även Expresståget (Ra) lång väg tre gånger och det fungerade bra.

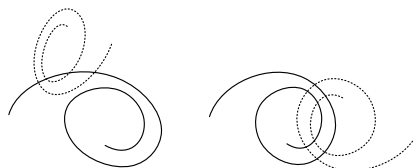
Slutligen hittade han den saknade koppelspaden. Den låg längst in på spånplattan bakom lödstationen.

Under nästa visning, när han hade gått, stannade persontåget (Da) framför kulissen.

2/11

Johan fann att det var Da-lokets spiralfjäder som gått av i skarven trots Unos mjukplast-lagning. Han krokade ihop fjädern och gjorde en provisorisk lödskarv tills Uno kan göra en bättre.

Han tyckte att det egentligen borde räcka med att lirka ihop fjädrarna som två hopsatta gammaldags nyckelringar. Då får man en helt mjuk skarv. Det är inte så svårt att göra som det låter. Man trär ena öglan genom den andra och backar sedan ut varv för varv. Blir det för sladdrigt, tror ni?



Precis när han skulle gå till MJ-mässan så stannade Hg-loket på början av utfarten lång väg. Det var bara dålig kontakt med luftledningen, så Johan sänkte den lite och putsade med smärgelduk.

5/11

Man har kopplat om elen så att det krävs att serviceströmmens timer är på för att tågen ska gå. Mindre lyckad tjuvkoppling!!! Skulle vi glömma en lödkolv, så kopplas den in vid varje visning!

Rapidloket stannade med trasig drivfjäder. Thomas skarvade den.

Nils har köpt LED-lampor (motsvarande 60W). De ser ut att funka bra i skrivbordslamporna, men det är lite tveksamt om ljusspridningen är tillräckligt jämn för att de ska kunna användas som kulissbelysning. Då sitter lamporna horisontellt.

Det blev inget sammanträde idag.

7/11

Da-loket stannade på dubbelspåret med trasig drivfjäder. Thomas tog bort det och ställde vagnarna på stickspåret. Emellertid kopplade han inte om logiken, så det gick ändå inte att köra B-tågen. Men A-tågen funkade ju.

9/11

Johan konstaterade att hans provisoriska lagning av Da-lokets fjäder egentligen hade hållit, för fjädern hade vickat av en liten bit bredvid lagningen.

Johan provade att använda F-loket i persontåget i stället för Da, men det gick inte alls för F-loket grenslade luftledningen där de går ihop framför banvaktarstugan, när det körde på dubbelspåret. Stödtrådarna som sitter där orkade inte hålla emot. Man kanske bör sänka tråden på dubbelspåret lite.

Johan provade också att sätta in timmertåget som B-tåg, men det gick inte heller för det fällde ner strömvagnen och stannade tvärt under dubbelspårsbron.

Alltså kan vi inte använda A-tågen som B-tåg längre och det är tråkigt.

Han provade också att köra Snälltåget (F) och Expresståget (Ra) lång väg, och det gick bra men Rapidloket går förhållandevis sakta när det kommer ut på dubbelspåret, och vid körning lång väg så stannar det nästan efter enkelspårsbron.

Thomas försökte ersätta Da-lokets spiralfjäder med en bit polyuretantråd. Den är lite styvare vilket gjorde att loket gick saktare än vanligt och skorrade väldigt mycket mer än vanligt vilket nog kan bero på att övre trissan är väldigt orund. Loket provkördes med och utan vagnar men togs inte i trafik.

Vi kör alltså med två B-tåg och två A-tåg för närvarande.

Johan passade på tillfället att inventera förråden och slänga en del av det skräp han hittade.

Förbrukningsmaterial

Tillgång/Brist

Lampor ovanför kulissen 60W och 150W

60W finns några kvar av

Lampor i skrivbordsarmaturerna

Finns

Rörsäkringar 0,5A - 4A tröga

Finns

Små lampor till servicebelysning i tunnlarna

Finns

Lampor till järnvägssignalerna

Bara ett par

Smörjolja (högtryck)	Små skvättar i två flaskor. Ytterligare ska finnas.
Tvättvätska	Finns
Spårtorkningstyg	Finns
Smärgelduk, sandpapper	Finns
Penslar till dammning och oljning	Finns
Blytyngder	Finns
Spiralfjädrar till lokens drivning	<u>Bara en extra</u>
Spiralfjädrar till strömvtagare	Finns
Fjädertråd till hjulaxlarna och strömvtagarna	<u>Saknas</u>
Sytråd till luftledningen	Finns <u>Bara ca en meter, men</u> <u>Uno har mer hemma.</u>
Luftledningstråd 0,25 mm oisolerad koppar	<u>Saknas</u>
Nysilver till strömvtagare och startsträckorna	<u>Saknas</u>
Silverkontakter till reläer	<u>Saknas</u>
Lödtenn, lödpasta	Finns
Kopplingstråd	Finns
Dioder	Finns
Eltejp, krympslang	Finns
Färg till bättringsmålningar	Finns litegrann
Plastic padding	Finns
Kontaktlim	Finns
Cyanoakrylat (Locktite)	Finns
Trälim	Finns
Gipspulver	Finns, men gammalt
Fin sand	Finns mycket
Växelmotor	En finns
Lokmotorer	En Rocomotor finns
Reläspole	Några finns
Köpereläer	Några finns
Trimmotstånd i loken	<u>Saknas</u>
Löphjul, vagnshjul (par)	<u>Saknas</u>
Kugghjul	<u>Saknas</u>
Hjulringar till en vagn	<u>Saknas</u>
Gummitrissa i loken	<u>Saknas</u>
Plastslang i loken	<u>Saknas</u>
Bälg mellan vagnarna	<u>Saknas</u>
Helt underrede till lok	<u>Saknas</u>
Framändesskylt (glasspinne)	<u>Saknas</u>
Plattformsgrindar	<u>Saknas</u>
Koppelstänger	<u>Saknas</u>

Mossa för landskapsvård
Övrigt materiel för landskapsvård

Finns mycket
Finns litegrann

I stället för att låta verktygen diffundera runt på arbetsbänkarna, skulle man kunna förvara dem i en väska som går att ta med sig till det ställe vid banan där man för ögonblicket jobbar.

14/11

Thomas har svarvat till nya svänghjul med urgröpning för drivfjäders till Da-loket och monterade ett.

16/11

Johan såg vad som hänt, och provkörde Da-loket innan Thomas kommit. Det går betydligt tystare nu men plastsnodden gick av efter några meter. De provade även att köra med vanlig spiralfjäder fast den måste töjas ut ordentligt för att greppa i svänghjulets mässing. Svänghjulet är en aning större än gummitrissan var så Thomas fick sänka farten på loket för att det inte skulle gå för fort. Dock var gången väldigt tyst och fin. Fast, även den skarven gick av efter några meter. Nästa test är att prova att ögla ihop spiralfjäders ändar utan lödning.

Da-lokets förare blev bränd och behöver vård.

Johan såg att Rapidloket sakta mak berodde på att spiralfjädersnirade inne i loket och höjde motorn med en pappbit för att få den att dra bättre, vilket det faktiskt gjorde.

Vid provkörning med snälltåget (F) så vingade loket till i vägövergången lång väg. Framme i korsningsväxeln hakade det fast sig i luftledningen och lade sig på sidan. Även gröna finkan var urspårad. Strömavtagaren visade sig svår att reparera. Det var Z-trådens fäste som släppt från sin axel. Johan lödde dit det, men då ville inte strömavtagaren gå mjukt uppåt längre. Efter mycket bängel och att Thomas bytt spännfjädersnir i strömavtagaren så gick den hyfsat, men inte tillräckligt bra. Den kan fastna i ett mellanläge halvvägs upp. Det kan vara så att Z-trådens fäste, som sitter på övre hälften av ett rör som är fastlött på axeln, kommit för nära strömavtagarens fundament och hakar i där. Eventuellt satt den inte riktigt rätt fast tidigare, innan den kvaddade, och fungerade därför då.

Orsaken till att loket vinglade är inte utredd. Det var ingen synlig smuts på hjulen. Rapidloket gick bra att köra förbi vägövergången efteråt, så det var nog inte smuts på spåret heller.

Vi fortsätter att köra med enbart 4 tåg.

17/11

Något B-tåg hade stannat/spårat ur på vägen ut på dubbelspåret. Peter(?) återställde.

18/11

Hg:n hade stannat lång väg bakom skynket framför publiken i första kurvan troligen p.g.a smuts och dålig kontakt. – Peter passade på att rengöra alla spår under modellen samt dom han kom åt på ovansidan och dammsög även under banan,

19/11

Thomas handlade på Eskader för 100 kr några spiralfjäders av samma kvalité som Uno brukar köpa. Han kapade till en och monterade den i Da-loket, skarven löddes med ett lödtenn som används för lödning av vitmetallslok, tennet har en smältpunkt på ca 100 gr. Han gjorde även ett antal andra småreparationer på Da loket.

F-lokets strömavtagare reparerades. Det var ett omfattande litet pyssel där han vid närmare studier hittade ett antal felande leder på strömavtagaren, även upptill. Nu ska den fungera men den är sliten och inom snar framtid kommer han att behöva laga leden i färdriktningen, innan den hoppar ur helt.

Kvar att göra på F-loket: Testa loket och måla på där han har lött samt limma fast strömvtagarens ena fäste.

B-tågens strömvtagare är väldigt nära att bomma luftledningen på dubbelspårsbron, alldeles före den stolpe som är lödd på bron. Man bör kontrollera om det går att flytta ut den 2-3 mm för att få tråden bättre centrerad.

Signallamporna slocknade på banan, men genom en lätt spark på säkringslådan så vips fungerade det igen

5 tåg går i trafik. Endast F-loket är avställt.

23/11

Johan undersökte signallampornas glapp och fann att det satt i stiften på den kontakt där sladden från säkringsväskan ansluts till banan.

Sedan konstaterade han att Da-loket fortfarande går bra efter reparationen.

F-loket provkördes, först ensamt alla vägar, sedan med sina vagnar och det fungerade utmärkt. Det vaggade lite väl mycket ibland, kanske. Det hade inga problem att passera vägövergången på enkelspåret, så Johan letade även efter fel på gröna godsfinan men hittade inga.

Under provkörningen tappade F-loket sin bakre vänstra snöplog ute på dubbelspåret.

Thomas kom och hade tänkt att piffa upp F-loket men bestämde sig för att vänta eftersom det redan var i trafik och fungerade så bra.

Däremot har Dg-loket börjat tjuvstanna i låg fart, för att sedan oftast komma igång av sig själv igen. Det behöver undersökas närmare.

Johan uppmärksammade att B-tågens signal på dubbelspåret (S14) inte blev grön och fann att det oftast fanns ström på reläet (R15), men att den inte orkade lägga om till grönt, för reläet hade blivit riktigt trögt, beroende på att ankaret hade börjat rosta på den del som varit överhettad tidigare. Han centrerade ankaret så att det gick fritt inne i spolen och då började det fungera igen, men behövde justeras för att blecket till den blinkande vita lampan inte gjorde kontakt som det skulle.

Dessutom så hände det ibland att signalen inte alls lade om. Det berodde på glapp i de kontakter som sitter under växeln vid banvaktsstugan. Johan justerade dem och provade sedan att lägga banvaktsstuge-växeln fel. Automatiken funkade bra ett par gånger, men klickade en gång. Godståget blev inte stoppat vid kulissen trots att växeln låg fel. Det behöver kollas upp mera noggrant.

Johan och Thomas diskuterade luftledningen på dubbelspårsbron, och Johan påpekade att det är enklare att flytta tråden på utliggaren, och det kan också ge en större förändring av trådens läge.

5-tåg går i trafik. Timmertåget (Dg) är avställt, eftersom det hade problem.

27/11

F-loket välte i mynningen ut på dubbelspåret. Finan följde inte med. Peter reste upp det.

Hg-loket stannade i tunneln lång väg, pga dålig kontakt med luftledningen. Peter fick igång det igen.

D-loket bommade luftledningen på dubbelspårsbron. Peter ställde även det tillrätta.

30/11

Johan kollade övervakningsautomatiken för växeln vid banvaktsstugan, och fann att den inte funkade när tågen gick lång väg. Det tog ett tag att hitta felet, som var en trasig lödning på dragstången från växelmotorn till växeln. Runt lödningen var virat en tunn koppartråd, och det var den som gjorde att

växeln fortfarande lade om. När han skulle reparera detta gick dragstången av, men på ett sådant sätt att återstoden fortfarande gick att utnyttja. Det var minsann tur för det fanns ingen mässingstråd av fjäderkvalitet i reserv att göra en ny dragstång av, visade det sig. Uno kanske har sådant, hemma.

Thomas hann med att smörja och rengöra alla lok, utom Dg:

- D-lokets strömavtagare kan gå för högt, det är något stag upptill som lossnat och behöver åtgärdas.
- I Da-loket hade det bildats rikligt med mässings-gnuss när drivspiralfjädern av stål nött på det nya drivhjulet av mässing. Skulle kunna gå att blåsa bort, men han hade inget att blåsa med. I Da-loket svärtade han även ner en gul kopplingstråd som syntes ut genom lokfönstren. Strömavtagarens axelfästen nedtill behöver förstärkas.
- Hg-lokets strömavtagare hade kroat isär i en led, och fick en gnutta lödvätska i lederna för det gnistrade så intensivt.
- Rapidloketets kåpa gick inte att få ner ordentligt, så en bit kartong som hindrade det karvades bort. Ett löst trappsteg fästes.
- F-loket har en ganska stor hjulskada (platta) på ett hjul på den fasta boggien. Det kan vara orsaken till att loket vaggar så mycket som det gör. Den tappade snöpluggen löddes fast.

Johan såg att växelmotorattrappen till växeln i tunnelmynningen på A-spåret hade flyttat på sig och limmade tillbaka den på sin plats.

Fortsatt normal trafik, med timmertåget avställt.

2/12

Godstågsloket och någon vagn välte i växeln vid banvaktsstugan, oklart varför. Det kan ha varit skräp på spåret eller också låg växeln (lite) fel. Peter återställde.

Godstågsloket startade inte själv utan behövde puttats igång.

3/12

UMV-sammanträde med en numera helt klarsynt ordförande.

Uno har inte varit tillgänglig på en månad och vi konstaterade att det har gått att hålla anläggningen i gång ändå utan alltför stora begränsningar i trafiken. Det har gjorts många lärdomar som är viktiga inför det fortsatta underhållsarbetet.

För att kunna laga de fel som inträffar och göra de underhållsåtgärder som blir nödvändiga behöver UMV god tillgång till information om vad som händer, även via tågvärdarnas blogg. Den har tyvärr inte uppdaterats tillräckligt ofta och väl under den senaste tiden.

Kulissen behöver konserveras och vi diskuterade vad man kan ha i stället under tiden.

De 10 små lamporna ovanför kulissen (idag 60 W glödljus) behöver bytas mot LED, men det kan tänkas att motsvarigheten till 40 W räcker. Man behöver byta alla på en gång.

Rör-ej skyltarna behöver bli fler, snyggare och sitta fast bättre.

Det behöver finnas en timer för banan så att man inte kan glömma att stänga av den, men den nuvarande lösningen blev inte bra av säkerhetsskäl. Det vore bättre med en separat tågtimer som skulle kunna placeras under de övriga lampknapparna.

UMV behöver ha ett förråd av reservdelar och arbetsmaterial. Det borde kunna byggas upp i etapper med separata inköp när det saknas något akut. Vi börjar med att skaffa strömavtagare.

Uno har förutom ett antal fina modeller ett ansenligt förråd av material, verktyg och maskiner. Det vore bra om man på något sätt kunde se till att det kommer UMV till nytta.

Vi behöver fortsätta proven med vilka tåg som kan gå åt vilket håll, med att testa lokaltåget (Hg) som A-tåg.

Efter mötet rätade Johan upp en björk som lagt sig på sniskan, på uppmaning av Sven.

Sven städade arbetsbänken under spåren.

5/12

Sista vagnarna i godståget spårade ur efter växel V10. Peter återställde.

Rapidloket stannade och surrade, sannolikt med trasig drivspiral. Peter satte in timmertåget i stället.

6/12

Uno kom för att hämta F-loket, men fick ta med sig Rapidloket hem i stället. Han hittade inte vitmetallodet så spiralfjädern blir lagad med vanligt lödtekn.

Han undersökte D-loket och fann att främre löphjulet inte var rätt centrerat, och justerade det.

Hg-loket stannade oförmodat ute på dubbelspåret. Uno smärglade slitskenan på strömvatagaren.

Uno smorde Dg-loket, eftersom det inte blev av i söndags.

7/12

Johan kom efter första visningen, och fann att främre boggien i sista vagnen i snälltåget spårat ur, så F-loket stod och slirade strax före främre stoppstället (mot dubbelspåret). Han ställde upp boggien på spåret igen och tvättade rälsen därstädes.

I väntan på Uno passade Johan på att städa arbetsbänken mot väggen.

Uno hade med sig Rapidloket, som togs i trafik igen. Han undersökte F-loket och såg den skadade hjulringen men tyckte att själva boggien hakade i något och det gör den inte tillräckligt rörlig.

Uno rätade upp och limmade ett par tallar som stod snett kring banvaktsstugan.

9/12

Hg-loket stannade vid dubbelspårsbron, och Peter behövde bara peta på strömvatagaren för att få igång det.

11/12

Uno justerade Z-tråden på Hg-lokets strömvatagare och gjorde hjultvätt på tågen och torkade av spåren.

F-loket togs i trafik igen. Den trasiga hjulringen är utbytt och hjulet centrerat på axeln. Det finns en likadan hjulring kvar. En bit av en plåt som tog i ett hjul och kunde minska boggiens rörlighet är bortslipad. Under reparationerna gick en eker-insats (av zink) sönder, så Uno tog avtryck av en annan och gjorde en ny i Plastic Padding och tryckte fast den. Den behövde inte limmas.

12/12

Persontåget stannade i uppforsbacken mot dubbelspåret innan stoppsträckan, och tågvarlden stängde mycket föredömligt av B-tågen innan någon olycka hann inträffa. A-tågen funkade fortfarande.

13/12

Johan fann att B-spåren på baksidan efter hjultvätten var såphala, och alla loken utom Hg slirade väldigt mycket. Han tvättade spåren med OK-vätskan och då blev det lite bättre, så då tog han fram smärgelduk för att få hjulen att greppa.

I övrigt så hände felet med att Hg-loket stannar på enkelspåret alldeles efter dubbelpårsbron igen och felet att godstågets näst sista vagn (tankvagnen) spårade ur mitt bak vid hjultvättkaret, men han undersökte dem inte närmare.

Han såg att alla vagnarna i lokaltåget skuttade till utan att spåra ur alldeles efter växel V10 och att det berodde på att en spårsprint i modulskarven var vänd in mot spåret i stället för bort från spåret, vilket åtgärdades.

Dörren in till anläggningen hade förskjutits, så han baxade tillbaka den för att kunna låsa om sig.

14/12

Uno har monterat en ny framändesskylt till D-loket som har tappat en av sina.

Hg-loket stannade ett flertal gånger och Uno spände strömvagnarfjädern en aning.

Thomas limmade fast lite sand på banvallen under dubbelpårsbron.

Uno har kontaktat Bosse Holmgren om att göra slutsignalskärmar att sätta på tågens sista vagnar.

16/12

Godstågloket spårade ur före hjultvätten. Peter ställde tillrätta, men råkade peta sönder främre strömvagaren.

18/12

Uno lagade godståglokets strömvagare och smorde alla loken utom Dg.

Snälltåget och Rapidlåget kördes även lång väg, och rapidloket fick sig en törn och lutade bakåt. Uno riktade upp den igen.

21/12

När Johan kom hade nästan hela Rapidlåget spårat ur och loket bara stod och surrade med avsliten spiralfjäder. Korsningsväxeln låg fel, trots att signalen framför visade rött. Thomas bytte ut spiralfjädern och lödde ihop den med vitmetall-lodet. Sedan gick rapidloket så fort att Johan fick sänka farten genom att öka seriemotståndet i loket.

Felet med korsningsväxeln berodde på att dess relä R4 studsade tillbaka åt fel håll när det släppte, så han spände fjädrarna på reläet som ska motverka detta, och det hjälpte.

Thomas smorde Dg-loket och kollade på om man kunde få strömvagaren att inte fastna i nedfällt läge när den gått "för lågt", men det såg svårt ut. Lägsta stället på banan är under dubbelpårsbron på B-tågens långa väg. Där faller den ner sig.

22/12

Hg-loket stannade på baksidan, men tågvärden kunde putta igång det igen.

23/12

Hg-loket stannade i tunneln in till startplatsen, men Agge kunde putta igång det igen.

Johan tillkallades men han fick börja med att reda upp efter att Godståget (D) hade spårat ur alldeles i början av den långa vägen. Loket hade fortsatt men de två första vagnarna var helt urspårade. Lokaltåget hade kommit efter och kört in i vagnarna, och persontåget kört in i lokaltåget. B-tågen måste ha körts en ganska lång stund efter att urspårningen hänt och D-loket kommit fram i ensamt majestät. Hmm.

Emellertid hittade han inget fel i spåret utan tror att det var smuts på hjulen som var orsaken. Den smutsen var inte lätt att få bort, för den satt rejält fast trots att Uno idkat hjultvätt nyligen.

Johan mätte på Hg-lokets strömvtagare och konstaterade att det elektriska motståndet varierade mellan 3Ω och 150Ω beroende på strömvtagarens läge. Han trodde först att det var i strömvtagarens axelfästen som motståndet satt, men det var fel. Det är i strömvtagarens knäleder som glappet sitter. Där det synbarligen brukar gnistra. För att göra läget bättre så tog han en tång och klämde ihop överdelens trådar så att knälederna blev vassare och inte kan röra sig så fritt i sidled som förr. Då höll sig elmotståndet till omkr 5Ω oavsett strömvtagarens läge, så problemet är förhoppningsvis löst tillfälligt, men det är ingen långsiktig lösning.

Uno dök oförmodat upp för att hämta lite spiralfjädrar för att kunna experimentera med skarvmeter hemma under julen. Han tog med sig Dg-loket hem för att ordna till dess strömvtagare så att den inte går i baklås. Fixar han det, så kan timmertåget även användas som B-tåg.

26/12

Efter att ha vilat sig ett par dagar så hade Hg-lokets strömvtagare blivit kärv. Johan hade testat med lödväska i lederna, och nu hade den torkat. Så det blev till att öka fjäderspänningen genom att kapa av $1/3$ av fjädern. Det var knepigt att få den på plats igen, men upptrycket blev lagom hårt.

Under provkörningen så stannade Hg-loket på två ställen på banan. Upprepningsbart två stolpar före dubbelspårsbron (kort väg), och tillfälligtvis en gång under banan strax efter K12. Johan putsade luftledningen i både fallen för att få bukt med stoppen. En dm efter det senare stoppet så tog Hg-lokets strömvtagare i ett trädfäste i landskapet, så Johan klippte bort den utstickande biten av fästet.

Tågvärdarna hade inte förstått att man skulle vrida på timern för att få ström till banan, så de hade kopplat om 200-voltsladdarna till ett obrutet strömuttag med en förlängningssladd för att kunna genomföra sin visning. Hmm.

27/12

Uno har sett till att Dg-lokets strömvtagare inte kan fälla ihop sig helt längre. Då kan vi ha det som B-tåg också. Vid provkörningen tappade det vagnarna strax före tunnelmynningen lång väg, och stannade sedan på samma ställe nästa varv. Uno putsade luftledningen.

Rapidloket bakre boggie spårade ur på dubbelspåret efter korsningsväxeln när det kört lång väg. Uno lyckades inte upprepa felet.

Uno tänker prova med att använda kontaktlim vid skarvning av drivspiralfjädrar nästa gång en går sönder. Det ger en skarv som inte är helt stum.