

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2015

2/1 15

Godståget spårade ur på baksidan i växel V10 som låg fel. Eric ställde upp tåget på spåret, vilket han annars inte gör. Men med tanke på dagens höga besöksstryck samt att 3-4/1 är helg, också med högt besöksstryck, så gjorde han det ändå. Han upplever att det är många småfel på banan. Man vet aldrig hur det ska gå.

3/1

F-loket stannade under landskapet i nerförsbacken lång väg där bromssträckan börjar. Uno fann att det var en lödning i loket som hade släppt.

Dg-loket stannade ungefär på samma ställe, men Uno hann inte åtgärda det.

4/1

Dg-loket verkar inte vara trasigt, men däremot är bromssträckan strömlös. Uno vill koppla om så att den matas från landskapet i stället, medan Johan vill undersöka vad det egentligen är för fel.

A-spåret på baksidan justerat vid serviceväxeln, för sista vagnens bälgar i rapidtåget krokade isär.

Godståget (D) går lite väl fort.

Uno lagade kontorstolens ryggstöd.

5/1

Johan konstaterade att bromssträckan för A-tågens långa väg var felkopplad. Motståndet shuntade mellan luftledning och spår i stället för att ligga i serie med loket, så han kopplade om det rätt. Felkopplingen borde leda till strömlöshet om sträckans båda isolerskarvar funkar, vilket de tydligen gör nu, och någon av dem inte gjort tidigare. Dessutom torde den ha bränt energi helt i onödan även när det inte gått något tåg på sträckan.

Första vagnen i timmertåget spårade ur och Johan fann att lokets modellskruvkoppel hängde ned och störde Unos kopplelkrok, så han hängde upp och limmade fast det igen.

9/1

Rapidloket stannade och surrade efter tunnelmynningen på dubbelspåret och något B-tåg stannade på vägen ut på dubbelspåret från andra hållet.

Uno tog med sig Rapidloket hem för spiralfjäderlagning och hittade inget fel på B-tågen. Det räckte med att vrida på strömmen.

10/1

Rapidloket togs i trafik igen. Spiralfjädern blev lagad med mjukplasmemetoden.

F-loket stannade på enkelspårsbron lång väg. Uno tog hem det för att justera den rörligaste boggien.

Servicebelysningen i tunnlar fungerade inte.

11/1

Johan fann att transformatorn till servicebelysningen lagt av men lyckades inte öppna plastskalet för att se vad det var för fel, så han bytte ut den mot en annan som låg i bruna bokhyllan.

Han tog tillfället i akt att provköra timmertåget som B-tåg. Eftersom Uno ändrat på strömavtagaren så tog det sig galant förbi under dubbelspårsbron. Men, tåget går rasande fort i nedförsbacken på dubbelspåret.

I samband med det såg han att signalreläet till signalen på dubbelspåret (S14) behövde justeras och gjorde det, för den visade inte vit blink.

Ena fästet till växelmotor V4 satt löst, så han lödde fast det.

13/1

Godstågets vagn med plankor spårade ur på väg in i Hagalundstunneln medan loket och vagnarna framför fortsatte. Peter rättade till saken.

14/1

Uno undersökte varför timmertåget inte startade och justerade en luftledning som satt lite för högt.

17/1

Uno hade med sig F-loket, men under provkörningen hoppade främre strömavtagaren upp och bommade luftledningen så tåget stannade. Uno tryckte ner den och körde vidare men den hoppade upp igen längre fram. Han tog hem loket för att justera främre strömavtagaren och sätta på en ny slitskena.

Under provkörningen gick F-loket ganska sakta och det beror nog på att drivspiralfjädern slirar på trissan på motoraxeln.

21/1

Dagens sammanträde kom mest att handla om hur kulissen (bakgrunden) mår och hur länge vi kan vänta innan man behöver låta en papperskonservator ta sig an den. I år kommer vi bara att se över hur väl den sitter fast och hur bra ställningen är som den hänger i.

Två av de små ljusarmaturerna över kulissen fick nya LED-lampor 6W (=40W) från Biltema.

25/1

Hg-loket tappade kontakten med luftledningen. Uno spände fjädern i strömavtagaren.

Thomas och Uno provkörde F-loket. Det har fått lite mera bly än förut och gick nu bra över enkelspårsbron. Uno såg att strömavtagaren var vådligt nära ett spant på baksidan, så det ska också åtgärdas. Han tog hem loket igen för att kolla mera på strömavtagaren och på det främre löphjulet.

26-29/1

Hg-loket stannade åtskilliga gånger tills Peter tog det ur trafik.

30/1

Uno flyttade fjädern i strömavtagaren på Hg-loket lite. Den kunde haka upp sig. Han tog hem Dg-loket för service. Han tog bort en del av det stag som satt för nära spåret med ett stämjärn.

1/2

Uno hade med sig Hg-loket. Han hade borrat upp koppelstängerna och satt på bussningar (små kopparrör) på hjultapparna så att de inte skulle glappa längre. Han hade också "jordat" löphjulen bättre än förut. Det ser ut att gå lugnare nu.

Johan bytte ut de åtta återstående 60W-lamporna i de små armaturerna mot nya LED-lampor 6W (=40W) från Biltema. Ljutmässigt ser man ingen skillnad.

Han limmade också fast en lös stolpe på timmertågets kolvagn.

Rapidloket strömvtagare fastnade i en isoleringsskarv (vid K15) på baksidan och havererade. Uno fick pyssla en hel del med att laga den. Han justerade också skarven.

Uno tog hem F-loket för att sätta in ett justerbart motstånd, så att man lättare kan ändra farten.

2/2

Rapidloket strömvtagare fastnade i skarven mellan den tunna och den grövre koppartråden direkt innanför den högra tunnelmynningen. Tyvärr så gick strömvtagaren sönder. Peter stängde av A tågen.

3/2

Hg-loket stannade i tunneln där rapidloket stannat dagen innan. Troligen följdfel av gårdagens åtgärd. Peter fixade.

4/2

F-loket åter, nu med justerbart motstånd. Uno tog hem rapidloket för reparation av strömvtagaren.

7/2

Dg-loket vinglar, enligt tågvärden.

8/2

Rapid reparerad. Alla tåg kördes alla sina vägar.

Det blev två trasiga skarvar, en i A-spåret och en i B-spåret baktill. Uno löt ihop dem.

Ett utliggarstag på en luftledningsstolpe vid dubbelspårsbron var trasigt. Uno löt det med.

Godståget går lite väl fort.

9/2

Bara A-tågen gick för B-spaken på baksidan var ur. Peter fixade.

11/2

B-tågen hade kört ihop på baksidan. Godståget hade fastnat i uppforsbacken efter växel 10 på väg rakt fram och sedan blivit påkört bakifrån. Peter fixade. Okänd orsak.

15/2

Brädvagnen i godståget tappade en hjulaxel på baksidan. Det var för brett i lagret, Uno bockade in det.

18/2

Expresståget (Ra) gick för fort, så det stannade inte alltid på den första stoppsträckan på baksidan. Uno skruvade ner A-ratten en aning

Expresstågets första vagn spårade ur vid överkorsning på baksidan. Uno kom fram till att vagnskorgen gick för högt så att det blev problem med bälgarna till nästa vagn. Uno tog hem vagnen för modifiering.

20/2

Något lok (Hg?) stannade under banan. Peter puttade igång det igen.

21/2

Godstågslokets (D) främre strömavtagare hade hoppat upp. Det fick troligen till konsekvens att tåget inte stannade på stoppsträckan mot lång väg och att det därmed kom ut två tåg efter varandra på banan. Tågvärdinnan fortsatte att köra, och det går ju bra så länge tågen befinner sig på samma spår. Efter en stund gjorde de inte det längre och då löste växelskyddet vid banvaktarstugan ut.

Johan körde in tågen igen alldeles före visningen, men råkade då ut för att godstågets främre strömavtagare grenslade luftledningen vid banvaktarstugan och spårade ur. Han satte upp det igen och då så spårade det ur igen längre fram inne i tunneln. Ack ja. Så kan det gå när man slarvar. Han tryckte sedan ner den främre strömavtagaren så att den inte skulle vara i vägen mer.

Under visningen så stannade Hg-loket flera gånger, även under banan, så han tog det tåget ur trafik och körde de övriga tågen bara på dubbelspåret.

Hg-lokets strömavtagare kunde haka upp sig i halvvägs uppfällt läge, och han kom efter mycket provande fram till att det var en knäled som hakade upp sig. En lätt bock där, så gick den bra igen.

22/2

Uno hade med sig första rapidloksvagnen och satte den i trafik, men såg att det var en dålig bälg på en annan av vagnarna också, så han tog hem den i stället. Sedan är det slut i förrådet med reservbälgar.

Uno fixade lite till med Hg-lokets strömavtagare.

23/2

Hg-loket stannade i kurvan vid K12, med till hälften nedtryckt strömavtagare, dessutom påkörts av godståget bakifrån. Peter körde in tågen.

24/2

B-tågen inställda för att endast gå på dubbelspåret.

25/2

Uno spände fjädern på Hg-lokets strömavtagare och satte igång B-tågstrafiken igen.

Expresstågets vagnar fortsatte att strula i bälgarna, med flera urspårningar. Uno tog hem en vagn igen.

Den tidigare ordningen med kraftförsörjningen är nu återställd, så tågvärdarna behöver inte vrida på servicetimern längre.

Sammanträde som mest kom att handla om hur man kan bygga en ny ställning för kulissen som bättre skyddar den från slitage. Vi diskuterade även Hg-lokets strömavtagare som börjar bli sliten. Den är gjord av ett material som inte går att tennlöda. Vi ska köpa ett par nya att ha i reserv.

26/2

En vagn i Rapidståget spårade ur mitt på baksidan trots att Peter satt och tittade på den.

27/2

Uno provade Rapidståget igen, men tog hem en vagn och själva loket för drivspiralen gick av efter visningarna.

28/2

Persontåget stannade vid signalen framför kulissen eftersom växeln vid banvaktsstugan inte lagt om.

1/3

Johan hade med sig en nyinköpt byggsats med två strömvtagare från Entec att användas som reservdelar till Hg- och Dg-loken.

Johan fann att impulsen från kontakt K12 inte kom fram till reläerna för pga oxid i en ledningsskarv mellan borden. Han skrapade den och satte även dit Svens korta sladdar med krokodilklämmor, för att se om det hjälper.

Johan plockade även bort två tunna koppartrådar som hade tvinnat in sig i F-lokets strömvtagare. De såg inte ut att komma från landskapet.

Godstågsloket (D) drivhjul spårade ur precis efter hjultvätten varje varv, och det berodde på att behållaren för tvättvätskan var nervikt och hade förskjutit spåret. Johan vek upp den igen och limmade även fast den stolpe som underifrån håller spåret på plats, då den var helt lös.

Uno och Thomas testade Rapidståget, och det gick hyfsat men med lite dålig segdragningsförmåga. Uno har lagat drivspiralen på samma sätt som förut, med mjukplast.

2/3

D-loket stannade i uppførsbacken mot stoppsträckan för dubbelspåret, växeln hade sedan lagt om och fått första vagnen ur spår och sedan hade Hg-loket kört på alltsammans. Uno tog hem D-loket för service.

En lödning i rapidloket strömvtagare gick sönder och fick repareras. Så även en tråd i luftledningen vid korsningsväxeln där rapidloket sedan hakade fast.

4/3

D-loket har utslitna kuggdrev undertill, och Uno löser problemet tills vidare genom att låta loket byta färdriktning. Då får man polvända motorn, byta till den andra strömvtagaren och skifta fjädringen på löphjulen samt flytta lokföraren och kopplet eftersom bak blir fram.

Uno hittade en mystisk svart kopplingstråd som var virad till motståndet till K15, och tog loss den. Den tycks inte ha någon inverkan.

Uno försökte få ett A-tåg att köra iväg den långa vägen men det kom ingen ström till framre startsträckan, så där drog han förbi loket.

Plötsligt började A-tågen gå runt-runt och Uno tittade på A-tryckknappen och relä R8 utan att hitta någon uppenbar förklaring. Han konsulterade sedan Johan som berättade vad detta fel tidigare har berott på.

7/3

Johan fann till sin förvåning att A-tågen ingalunda gick runt-runt, snarare tvärtom. De startade inte alls, beroende på oxid i en tungkontrollkontakt i växel V4. När det var bortslipat fungerade de utmärkt. Han såg ingen uppenbar orsak till runt-runt körningen mer än att en undanvikt nysilvertråd skulle kunna ha kortslutit A-tågens startsträcka men inte gjorde det längre.

Den mystiska svarta kopplingstråden hade mycket riktigt ingen funktion, så Johan tog bort den helt.

Felet att A-tågen inte ville gå igång lång väg berodde på att kontakt K10 låg i fel läge.

Precis före visningen så stannade B-tågen tvärt på baksidan och ville inte gå alls om man inte bankade på panelen med reostaterna och körströmbrytarna. Johan hittade två dåliga lödningar på baksidan av panelen och gjorde om dem.

Signalen på dubbelspåret ville inte fungera utan visade bara rött. Reläet hade ställt sig i ett läge där ingen av dess spolar var inkopplad, så det rörde sig inte alls. Johan trimmade dess kontaktbleck.

Eftersom Uno jobbar med godstågsloket har vi bara 2 B-tåg och 2 A-tåg i trafik, Han har även en rapidtågsvagn hemma. Den får nya hjul pga slitna axeltappar och ena bälgen justerad.

15/3

Persontåget (Da) lyckades inte starta lokaltåget (Hg) lång väg, så de körde ihop. Johan fann att impulsen från K7 inte var tillräckligt stark, så han ökade motståndet som sitter på dess relä.

Agge har under veckan klagat på att A-tågen går för sällan. Korrekt. A-tågen startades bara när B-tågen passerade banvaktarstugan, och det berodde på att omkopplaren X7 vid relä R8 var ställd i mellanläge.

Uno hade med sig det omvända D-loket som provkördes. Främre löphjulet, hastighetsmotståndet, strömvagnen och kopplet fick justeras innan godståget fungerade normalt. Provkörningarna gick bra, men segdragningsförmågan var inte så imponerande.

D-loket stannade dock varje varv precis innanför Hagalundstunnelmynningen. Luftledningen var nedtryckt där, så Johan bockade upp den.

Uno lödde på en ny framändesskylt på Rapidloket, då en hade gått förlorad.

Vi provade också att köra med rapidtågets näst sista vagn, som Uno också hade haft hemma på service, men den främre boggiens främre hjul spårar ideligen ur så det blir till att ta hem den igen för översyn.

I samband med det såg Uno en trasig spårskarv för A-tågen på baksidan. Den löddes.

Uno råkade spilla kaffe på snälltågets (F) sista vagn, men den såg ut att ha tålt det. Han tog dock hem den också för kontroll av boggierna.

Ena luckan på arbetsbänken bakom banan saknas.

18/3

Provkörning av den krånglande rapidtågsvagnen. Den urspårade hjulaxeln har gjorts rörligare i höjddled. Det var den hjulaxeln som bytts ut på grund av utsliten axeltapp. Det gick bra.

22/3

Provkörning av den krånglande snälltågsvagnen. Hjulrörligheten justerad även på denna vagn. Den behöver vara stor eftersom boggierna är längre än normalt. Det gick bra det också

Uno körde A-tågen även lång väg med lyckat resultat. F-loket går nästan lite väl fort uppför enkelspårsbacken och över bron.

25/3

Sammanträde där vi konstaterade att inte mycket hänt sedan förra mötet, varken positivt eller negativt. Det största är nog att D-loket efter 50 års trogen tjänst vänts och numera körs baklänges för att kugghjulen blivit nedslitna i den gamla framriktningen.

26/3

Persontåget körde in i godståget på baksidan. Spåren var lite sliriga, enligt Peter som torkade dem och återställde.

28/3

Uno smorde lok och vagnar. Uno klagar på att V4 inte läggs om för lång väg.

29/3

Hg-loket tvärstannade under landskapet nästan mitt för publiken med glödgad strömavtagare. Tågvärden berättade att det luktat bränt. Johan trodde först att motorn kortslutits, men den gick fint, så felet var att strömavtagaren havererat och kortslutit strömmen mot karosstaket. Säkringarna höll, men inte strömavtagaren, och det var tråkigt.

Thomas försökte sig på att laga strömavtagaren med de nyinköpta reservdelarna med fann att de delar som slits mest numera görs i etsad plåt och det håller inte för våra behov. Thomas tog hem kåpan för att kunna göra reparationen. Underredet står kvar på baksidan av banan, på plattan under hjultvätten.

Johan trimmade signalblecken för signal S12 som visade både rött och grönt samtidigt.

1/4

Thomas och Peter tar Hg-loket i trafik igen, eftersom han byggt om strömavtagaren med gitartråd. Kabeln i underredet från kontakten mellan strömavtagarsladden har lossnat och löds fast.

2/4

Uno tvättar spåren på baksidan. Uno tyckte att Hg-loket gick sakta och tog bort ett par shuntmotstånd.

3/4

Tågvärdarna klagar över att B-tågen spårar ur på baksidan, och kör bara A-tåg.

4/4

Landskapet var i mörker fram till klockan halv ett eftersom takbelysningen och lamprampen på banan inte funkade. Det blev därför ingen visning kl 11. Järnvägen hade dock ström och även timern. Efteråt lyste bara hälften av spot-lightarna i taket.

Johan fann att lokaltåget (Hg) stod mitt för hjultvätten. Han sköt det bakåt och framåt innan han slog på strömmen och såg då att en vagn var urspårad i serviceväxeln som inte verkar varit helt rätt lagd.

Därefter spårade hela D-loket ur i växel V8 efter direkt efter hjultvätten. Det slirade också kopiöst. Spåret var väldigt orakt både i höjd- och sidled där, rena solkurvan, så Johan rätade ut det och gjorde också om en lödning i en spårskarv. Det hjälpte inte för, loket spårade ur igen. Först i tunnelinfarten efter Hagalundstunneln sedan nästan, när tåget skulle köra ut lång väg. Det såg faktiskt lite lustigt ut, som om loket skuttade som en get på spåret. Johan undersökte underredet och fann att den plåt som skulle hålla ihop främre snäckväxeln hade spruckit. Man kan tänka sig vilka spänningar det blir i koppelstängerna när den ena av de två snäckväxlarna hoppar över en kugge! Tåget togs då ur trafik och Uno tar hem det för att laga skadan och lägga i mer bly.

Eftersom lödkolven ändå var varm lagade Johan en trasig lödning i luftledningen mellan växlarna V4 och V8.

B-tågen slutade att lägga om växeln vid banvaktsstugan lång väg, så växelövervakningen grep in. Johan fann att det var bordsskarven närmast kontaktskena K12 som hade blivit glapp. Johan hade satt på en av Svens krokodilkablar där, men det hade inte hjälpt. Skarvblecket putsades men borde nog bytas.

Hg-loket fick för sig att gå ryckigt och stanna. Dels strax före dubbelspårsbron, dels i kurvan på enkelspåret under detsamma (dock inom räckhåll). Johan såg att en av strömavtagarens knäleder började bli blanka och att det ibland blixtrade i ett av axelfästena uppe under slitskenan. Johan ökade kontakten i knäleden genom att böja isär benen i strömavtagarens underrede. Det hjälpte mot stoppet i långa vägens kurva, men inte mot stoppet före dubbelspårsbron. För att hitta orsaken försökte han att putsa slitskenan, putsa luftledningen och spänna luftledningen. Inget hjälpte. När Johan satte loket på spåret igen efter att ha jobbat med det, så ville det inte gå alls. Han trodde först att en säkring hade gått men det hade den inte. I stället var det en lagad kabel inne i loket som kom emot karossen och gjorde kortslutning så att det värmdes upp strömavtagaren.

De två knäleder i strömavtagaren som inte har en V-böj är väldigt nätt gjorda och hoppar ur ideligen när man tar i loket.

Uno kom och hjälpte till med Hg-problemen. Till att börja med trädde han en bit krympslang över den lagade kabeln. Han såg sedan att strömavtagaren bara precis nådde upp till luftledningen vid bron och ändrade strömavtagaren så att den kunde gå högre. Det hjälpte dock bara ett tag eftersom felet visade sig sitta i luftledningsstolpen vars utliggare hade två trasiga lödningar. Det fanns alltså inte tillräckligt med tryck nedåt i luftledningstråden. Uno försökte laga stolpens utliggare men såg inte tillräckligt bra längre och darrade lite för mycket på handen, så Johan fick försöka. Han lyckades efter ett tag trots att det var mycket smuts på stolpen som gjorde att lödningen inte ville fästa. Sedan gick Hg-loket bra även där.

Hg-loket vill inte starta A-tågen längre, eftersom relä K10 inte drar när det loket kör förbi. Loket drar för lite ström för närvarande. Johan skulle kunna trimma om reläet men ville inte göra det än eftersom D-loket inte var körbart och det gäller att ställa in reläet så att det funkar för alla loken. Reläet ska dra ordentligt samtidigt som inget lok får stanna.

Vi gjorde ändå ett försök köra A-tågen lång väg, och då uppdagades att en lödning på växel V8 hade släppt så att kuggväxeln på motoraxeln kuggade ur och lät mycket illa. Uno lödde ihop den.

Uno såg en trasig "isolator" av tenn på en stolpe på dubbelspåret nära banvaktarstugan och försökte med Johans hjälp pilla loss den för att kunna göra en ny. Det lyckades, men till priset att utliggaren havererade på samma sätt som stolpen borta vid bron, så det blev till för Johan att göra en ny lagning där. Det var minst lika svårt. När Uno kollade resultatet gick sytrådarna åt skogen och vid den lagningen gick utliggaren sönder igen. Ack ja. Nu funkar det.

Det blev en lång dag på museet för Johan, 6 timmar i idogt arbete.

7/4

Hg-loket stannade, men kom igång igen sedan Agge petat på strömavtagaren. Dock stannade det igen, så Peter tog Hg-loket ur trafik.

8/4

Uno hade lagat D-lokets snäckväxel och lagt mera bly i loket. Det tappade vagnarna ett par gånger första provkörningen.

Hg-loket hemtaget för service.

9/4

D-loket spårade ur på baksidan efter tvättburken. Uno justerade spåret.

Hg-loket i trafik igen. De var en knäled som hoppat isär. Uno låste den med en liten fin lödning. Uno noterade att det blixtrar om strömavtagarens leder och det är ett tecken på dålig kontakt.

Museets elektriker har satt upp en ny timer för tågströmmen. Peter har dock inte tagit den i bruk än.

10/4

Banvaktsstugeväxeln lades inte om till lång väg, så övervakningen löste ut. Peter återställde.

12/4

När Uno kom var B-spaken bakom banan avbruten. Han reparerade den med lim.

Vid körningen ville B-tågen inte starta, så Uno fick dra loket förbi startsträckan några gånger. Sedan började det funka av sig själv.

Hg-lokets strömavtagare gick sönder igen. Nu är det spännfjäders som är trasiga.

13/4

Uno tog Hg-loket i trafik igen, nu med mjukare spännfjäder och ny z-tråd. fjäder i Hg-loket. Ny z-tråd

Nya timern för tågen tagen i bruk.

14/4

D-loket välte. Ojämnt spår, säger Peter.

15/4

Ny isolator fastlimmad på en stolpe nära banvaktarstugan. Utliggaren fick lödas om av Thomas.

16/4

D-loket spårade ur i tunneln in från dubbelspåret. Uno tog hem det för justering av löphjulen. Han byter dem med varandra för att flänsarna var bättre på det bakre paret.

19/4

Rotary-visning. D-loket provkörts men slirar i kurvan vid ladan. Uno tar hem det igen för att lägga i mera bly.

Dg-loket vaggas för mycket. Misstänkt glapp i koppelstängerna. Det orkade inte upp för backen lång väg.

4 spotlights i taket är trasiga

24/4

Uno provade D-loket igen, nu med mera bly och justerade löphjul. Det vill fortfarande spåra ur vid tvättburken. Uno justerade spårvidden.

Uno tog hem en godstågsvagn för service, eftersom den rullade trögt. Godståget togs inte i trafik.

Uno laddade tillbaka shuntmotståndet på Hg-loket eftersom det inte lade om växlar ordentligt. Då går det ganska sakta och han bad sedan Johan kolla om det går att göra något åt saken.

26/4

Hg-loket stannade några gånger och Thomas tvättade spåret där.

27/4

Expresståget (Ra) tappade sista vagnen i tunneln innan det kom ut på dubbelspåret. Loket stannade sedan i korsningsväxeln med lyft kåpa. Strömavtagaren hade trasslat in sig i luftledningen. Peter återställde ordningen.

29/4

Hg-loket stannade alldeles efter tunnelmynningen när det kom ut på dubbelspåret. Peter behövde bara peta på strömavtagaren för att få igång det. Strömavtagaren gnistrar alldeles för mycket i lederna.

Uno och Thomas oroade sig för att B-spåret mitt på baksidan krökt sig och hänger i luften. Man borde byta ut delar av det för att få tillförlitligare drift.

Thomas hade med sig en alldeles utmärkt stadig liten väska att frakta lok i.

Godstågets första finka spårade ur i första kurvan på väg ut lång väg. Loket fortsatte sedan ensamt varvet runt. Uno misstänker den isolationsskarv med Plastic Padding som finns där.

Småmysigt sammanträde där vi konstaterade att nya timern tagits i bruk, diskuterade månadens problem med Hg- och D-loket samt bestämde att nästa sammanträde ska handla om att ta fram ett förslag till ny kuliss hållare.

1/5

Hg-loket tappade sina vagnar på baksidan.

När Uno anlände försenad av demonstrationerna fann han att Hg-lokets strömavtagare hade havererat. Spännfjäders ena fäste hade släppt och z-tråden samt en av knälederna var av. Uno tog hem loket för reparation.

Han lödde på en förstärkning på Plastic-Padding-stället och förvandlade det på så vis till ett spårvagnsspår. Tyvärr så upphör det därmed att vara isolerande, vilket det ska vara.

Just nu fungerar bara 1 B-tåg (persontåget).

3/5

Johan började med att mäta upp kulissen och dess stöd för att kunna göra en riktig ritning.

Uno kom lagom till andra visningen men vågade inte sätta Hg-loket i trafik än. Uno hade reparerat strömavtagaren med svartmålad mässingstråd.

Efteråt fick det köra ett par varv med sina vagnar och det pilade iväg som en raket. Det verkar som om strömavtagaren var det som gjort att loket gick sakta innan reparationen.

Vid provkörningen stannade Hg-loket dels alldeles i början av den långa vägen och dels när det just kommit in i tunneln från dubbelspåret. Där stannade det två gånger, första gången med stukad strömavtagare, andra gången med avbruten z-tråd, så Uno måste ta hem det igen. Uno tycker att den här strömavtagarkonstruktionen är dålig. Det är något precis innanför tunnelmynningen som Hg-strömavtagaren hakar i, men som dom andra B-lokens strömavtagare klarar.

Johan lödde in ett 22Ω motstånd i loket för att få det att gå mera lagom fort, men det gick ju inte att provköra än. Det är svårt att få plats med motstånd inne i loket utan att boggiernas rörlighet hämmas.

Uno lödde om och rätade ut spåret kring hjultvätten och provkörde flitigt med D-loket. Ett problem, det att buffertarna till först finkan vill gå omlott försvann, men loket wobblar fortfarande betänkligt där.

Under de följande provkörningarna så spårade godstågets första finka ur två gånger i första kurvan vid utfart lång väg. Uno fann att kurvan var för tvär och blev tvungen att rätta spåret ut den.

Vid ett tillfälle vägrade D-loket att starta från startplatsen lång väg, men kom sedan igång av sig själv. När det sedan nådde fram till strax innan signalen vid kulissen (S12) så tvärstannade loket och surrade. Uno fick flytta på kulissen och lyfta av loket medan Johan rullade tillbaka vagnarna med en pinne med en krok på så att de står precis innanför tunnelmynningen. Det var en kuggväxel som kuggat ur så Uno måste ta hem de loket för reparation också.

I samband med kulissflytten så lyckades Uno skada tungkontrollkontaktarna för växel V8 på baksidan, så plötsligt gick det inte att köra B-tåg alls längre. Johan hittade och lagade raskt det felet.

Vi fortsätter således att köra med bara 1 B-tåg på dubbelspåret.

Johan trodde att Unos lilla spårvagnsspår skulle göra det omöjligt att backa, men så verkar det inte vara. Däremot kan nu B-tågen på baksidan få för sig att köra trots att strömmen där är avstängd, och det är inte riktigt bra.

6/5

D-loket togs i trafik igen med lagad kuggväxel och med sina avställda vagnar.

Hg har fått en ny z-tråd. Den är hopplödd, så man kan inte bocka strömvtagaren rätt igen vid behov utan man måste löda lite. Uno tog dock hem Hg loket igen för att slitskenan tippade.

Thomas lödde på en stödtråd före tunnelmynningen där Hg-lokets strömvtagare hade en tendens att fastna.

Uno tog hem Dg loket för reparation och godstågets första finka.

Nu kör vi med 2 B-tåg + A-tågen.

10/5

D-loket stod stil mitt på baksidan med låsta kugghjul. Thomas hittade en metalltråd hade trasslat in sig i kuggarna.

Hg-loket togs i trafik i trafik igen.

Rapidloket rev sönder en utliggare före tunnelmynningen vid dubbelspårsbron. Thomas fick löda fast den igen. En isolator hade också lossnat. Thomas klagade på dålig belysning. Vi skulle behöva 2 1000 W-lampor på stativ, tycker han. Dessutom saknades användbart snabblim. Det som fanns hade stelnat. Som tur var pågick Makers Fair, och de hade klister till övers

Dg-loket har en hjulaxel med slirskydd som sitter lite löst. Uno lade en plåtbit i lagret för att minska spelet, men han har inte provkört loket på banan än.

Godstågets första finka har en buffert som behöver lödas fast.

Nu kör vi med 3 B-tåg + A-tågen igen.

13/5

Hg-lokets strömvtagare gick sönder igen pga materialfel. Uno tog hem den för lagning.

Thomas uppmärksammade att strömvtagarna hakar i underkanten på bron när de kör under dubbelspåret och bockade till luftledningsfästena där.

14/5

Da-lokets strömvtagare havererade på dubbelspåret framför banvaktarstugan. Båda lederna gick sönder uppe under slitskenan.

Under visningen så stannade D-loket med låst främre kuggdrev mitt för hjulvätten. Först 1 gång sedan allt oftare.

Johan tog D-loket ur trafik men behöll persontåget (Da) i trafik fast med fel (bara den främre) strömvtagaren uppe.

Just nu har vi fel på ALLA B-tågsloken och kan inte använda Dg för B-tågsdrift heller. Jag skulle vilja kalla det för kris.... Den som hade haft ett reservlok!

16/5

Uno hade med sig det reparerade Hg-loket och tog det i trafik. Han tog i stället hem D-loket för service. Fortsatt trafik endast på dubbelspåret men med 2 B-tåg.

17/5

Uno hade med sig D-loket. Han hade förstärkt de skruvar som ska hålla ihop främre snäckväxeln. Johan konstaterade dock snabbt att mekaniken fortfarande kunde kinka. Loket gick först alldeles för långsamt och sedan bara saktare och saktare. Det visade sig bero på att en kabel i loket låg an mot svänghjulet.

När farten väl blivit den rätta så märktes det att loket vobblade (vinglade runt i sidled) i kurvorna samt tog ideliga skutt. Skutten berodde på att koppelstången på lokets baksida (högersida) tog i ett stag i karossen och gick att åtgärda. Vinglet varierar med hastigheten och beror troligen på att lagren till det näst bakersta hjulparet glappar, och det gör även koppelstångarnas tapplager på samma hjulpar.

D-loket och Hg-loket får gå i trafik på dubbelspåret tills vidare medan Uno reparerar bakre strömvtagaren på Da-loket.

Johan trimmade om kontaktmotståndet på K10 så att alla B-lok (även Hg) får reläet att dra.

Johan ställde upp och prövade den nya kompressorn. Han ställde in den på 3 Bar i stället för 4 Bar, för han tyckte att det räcker när man ska blåsa av damm på vagnarna. Det finns två tryckluftslangor på ca 2 m men de går inte att koppla samman (bara att använda en och en) för det saknas en nippel. Om man inte kan köpa en sådan borde det gå att göra en själv genom att gänga en lämplig liten bit mässingsrör.

Johan tvättade även B-spåret utanför bortre tunnelmynningen på dubbelspåret, för B-tågen slirade där.

Ingen har ännu köpt något nytt klister.

20/5

Da-loket togs i trafik igen.

F-loket spårade ut och tappade vagnar precis före mynningen till dubbelspåret. Uno putsade rälsen. Uno tog hem F-loket för att fixa strömvtagaren för en gammal lagning hade gått sönder.

Da-loket fastnade i en trasig utliggare på vägen upp mot banvaktarstugan. Thomas lagade den och Uno lagade strömvtagaren.

B-tågens långa väg fungerade inte så bra. Hg-loket stannade till precis utanför tunnelmynningen och Da-loket stannade vid höladan. Uno motionerade strömvtagarna.

22/5

Uno tog F-loket i trafik igen.

24/5

A-tågen startade inte av sig själva. Johan fann en trasig lödning på startreläet (R8) och lagade den.

En bit vit tejp som skulle hålla fast en matarledning vid A-tågens startplats hade lossnat och gick emot B-tågen. Johan bytte den mot en bit kopplingstråd.

Rapid stannade till vid första stolpen efter dubbelspårsbron. Staget från körtråden upp till utliggarens övre del var lös. Johan fäste den.

När Johan gått kom Uno och provkörde B-tågens långa väg. D-loket spårade ur vid banvaktarstugan, men de andra tågen gick bra. Uno tar hem det för att fixa drivaxlarnas lagringar och fjädring (se 17/5).

Da-loket stannade till vid dubbelspårsbron.

Uno har gjort en ny hjälpmanick för att underlätta när man löder på nya hållare för luftledningarnas övertråd. Han bör visa den på onsdagsmötet, liksom hur man gör bälgar.

27/5

Sammanträde där Agge frågade efter och fick mera kuriosa som hon kan skriva in i bruksanvisningen. I övrigt handlade mötet om hur vi ska bevara kulissen för framtiden samt hur Uno gör när han tillverkar de bälgar som sitter mellan rapid- och snälltågsvagnarna. Det har varit ganska mycket fel på alla B-tågsloken den gångna månaden, ofta samtidigt, och behovet av reservlok därför stundtals akut.

D-loket togs i trafik igen och B-tågens långa sträcka provkördes. Den näst sista hjulaxeln har fått en ny fjäder som håller axeln på plats.

Signalen vid kulissen visar inte korrekta signalbilder.

29/5

Peter har hittat artikeln om Unos bälgar i Allt om Hobby 2006/1. Mycket bra gjort!

Dg-loket har problem i korsningsväxeln vid körning lång väg. Det stannade också till vid landsvägsbron för att det gick för sakta.

31/5

Uno spände Da-lokets och Hg-lokets fjädrar i strömavtagarna.

Hg-loket tappade sina personvagnar i tunnelmynningen på dubbelspåret och spårade sedan ur tillsammans med sin finka vid banvaktarstugan. Kan ha berott på strul i direkt efter en serviceåtgärd med det tåget på baksidan.

Signalen vid kulissen visar både rött och grönt. Uno justerade reläets bleck.

Dg-loket kördes lång väg, sedan Uno justerat slitskenan på strömavtagaren den var för rak. Det gick utmärkt.

Det är väldigt dammigt både i landskapet och under banan.

Uno torkade spåren innanför tunnelmynningarna.

3/6

Onsdagsträff? Inget speciellt hände?

5/6

Uno hade med sig Dg loket vars främre drivhjul rörde sig för mycket i axiell led . Dessutom satt karossen lite för lös, liksom en buffert. Allt detta gjorde att buffertarna kunde missa första vagnen. Vid provkörningen gick loket lite för sakta så han ökade farten på det.

6/6

I början av första visningen körde det ihop sig på baksidan. Johan tillkallades och fann att det var fyra tåg som krockat. Dg-loket hade kört på snälltåget (F) och Hg-loket kört på persontåget (Da). Dessutom hade persontåget (Da) växlats över till A-spåret och där kört på snälltågsloket (F). Godståget och Rapidståget stod på sina respektive startplatser. Ingen större skada var skedd, så det var bara att återställa ordningen och utreda orsaken.

Det här visade sig bero på att Uno glömt att lägga växeln som styr A-tågens långa väg (V4) till rakspår och sedan att B-tågens första växel efter hjultvätten gick i baklås i fel läge beroende på att den bit svampgummi som ska dämpa växelhävarmen hade försvunnit. Han klippte till en ny bit och limmade fast den.

Det hela torde ha gått till så här.

- Tågvärden startade godståget, som i sin tur skickade ut persontåget på dubbelspåret.
- Godståget lade om växel V8+V7 bakom sig eftersom A-tågens växel V4 felaktigt låg för kurvspår.
- Snälltåget startade inte i detta läge (vilket det borde ha gjort) för Uno har stängt av denna start.
- Persontåget åker runt och startas igen av tågvärden.
- Det skickar först ut pendeltåget (Hg) lång väg och försöker så lägga tillbaka V7 och V8.
- Det misslyckas med V8 eftersom den nu har gått i baklås. Därför stannar persontåget före V7.
- Hg-loket kör runt och knuffar persontåget förbi stoppsträckan så att det kommer igång igen.
- Persontåget växlar nu över till A-spåret och kör på F-loket och startar samtidigt Dg-loket lång väg.
- Tågvärden startar Hg-loket, och det går bra eftersom Da-loket just nu går på A-tågens ström.
- Hg-loket skickar ut godståget på dubbelspåret och krockar sedan med sista vagnen i persontåget.
- Dg-loket avslutar sin långa väg och kör in i sista vagnen på snälltåget (F) som nu är påkört från båda hållen.
- Godståget stannar på startplatsen och går inte att starta eftersom Hg står framför och drar ström.
- Tågvärden anar oråd och stänger av....

Johan har inte på rak arm någon bra idé om hur man undviker att sådant här händer igen. Det är ju trots allt ett dubbelfel som inträffat.

7/6

Uno smorde A-loken. Sven testade sin hemmagjorda skarv på tryckluftslangen.

12/6

Uno smorde flera lok.

14/6

F-loket stannade till utanför tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno ökade strömvtagarens uppträck och justerade dess lutning med Z-tråden.

Snälltågets (F) finka spårade ur strax före startsträckan för lång väg. Uno justerade spåret.

Dg-loket startade inte snälltåget, när det skulle köra lång väg. Uno putsade spåret vid växel V4 där kontaktskenan sitter.

A-tågen går inte igång av sig själva lång väg. Johan ska kolla upp det på onsdag.

Uno gillar lokbilderna på bokhyllan men kan inte läsa texten för den sitter för lågt.

17/6

F-loket spårade ur på dubbelspåret och lade sig på sidan. Vid bärgningen skadades en del luftledningstråd.

Godståget har varit hemma för urkarvning av kåpan. Uno hade höjd motorn för att få bättre grepp på drivspiralen, men då tog svänghjulet i taket.

Godståget gick mer än lovligt sakta och nästan stannade i kurvan vid höladan. Uno justerade B-reostaten som inte gick att vrida upp i fullt läge.

Johan visade hur man ställer in för körning med A-tågens långa väg.

Sammanträde med planering inför den kommande sommaren. Det har inte gått så bra med våra målsättningar för detta läsår (som var engagering av nya landskapsvårdare, organiserad serviceverksamhet på onsdagar, baserat på missödesstatistiken och ett UMV-tåg med lok och vagnar i visningsbart skick) men läsåret är inte slut än. Sven hade skaffat lämpligt papper för tillverkning av bälgar som vi kan träna på och gjort ritmärken i det. Uno hade gjort en lista med sådant som han vill att någon annan tar huvudansvaret för, som dammblåsning, spårtvätt, hjultvätt, loksmörjning mm. Nästa dammblåsning planerar vi att göra 1:a juli. Han hälsar också att är bra om tågvårdarna stannar tågen dubbelspåret för att låta publiken titta närmare på dem en stund. Gruppen vill gärna studera museets nya 3D-skrivare för att se om den går att använda till att göra reservdelar till banan.

21/6

F-loket togs i trafik igen. Upphängningen av första löphjulet hade havererat. Trasig lödning.

Uno tog hem Dg-loket för det hade spårat ur före korsningsväxeln. På första drivaxeln sitter hjulen för tätt och behöver knackas isär lite. En koppelstång som driver hjulen var också lite böjd.

Da-loket stannade vid dubbelspårsbron. Z-trådens ena ögla kunde hindra strömvatagaren för att nå upp ordentligt..

23/6

F-lokets strömvatagare trasslade in sig i en stödtråd i luftledningen på dubbelspåret vid korsningsväxeln.

24/6

Thomas rättade till stödtråden och även en utliggare lite före korsningsväxeln.

Snälltågets (F) vagnar spårade ur före utfart ur tunnelmynningen till dubbelspåret flera gånger. Thomas lödde fast en syll som släppt och rensade spåret och växel hjärtstyckena från smuts och kladd.

26/6

Uno provkörde timmertåget, och det gick lugnare efter ändringarna.

Snälltågets (F) första vagn spårade ur alldeles efter bakre startplatsen. Uno lödde ihop en trasig spårskarv.

Uno provkörde A-tågens långa väg med alla de tågen med gott resultat.

Efter visningarna fick B-tågen för sig att stanna för röd signal vid kulissen varje gång.

27/6

Johan fann att B-tågsproblemet var det vanliga, avbrott på ledningen till kontaktskena K12, men inte på det vanliga stället. Denna gång var det en lödning i blåa kopplingsdonet närmast reläpanelen som

släppt och fick göras om. För att ytterligare säkra denna viktiga och långa ledning bytte han ut de två bordsskarvarna längst bort mot sockerbitsliknande stickkontakter (i stället för mässingsbleck).

28/6

V4 som väljer väg åt A-tågen vill inte lägga om till lång väg automatiskt när Uno provade.

Uno smorde lok och tvättade hjul.

Uno fann att en av D-lokets snäckväxlar kan låsa sig det är ett trasigt lager i ändan på den längsgående drivaxeln. Uno tog hem loket för lagerbyte.

Uno provade att använda Dg som godstågslök i stället, men det gick för fort i nerförsbacken på dubbelspåret så han sänkte farten på det men då gick det i stället för sakta i uppförsbacken vid torkladan, så det var ingen bra idé.

1/7

D-loket togs i trafik igen men spårade ur i tunnelmynningen in från dubbelspåret. Uno tvättade rälsen.

Dammbläsning gjordes utan några större missöden.

Efteråt provkördes alla tåg, och Dg-loket som fortfarande hade nedsatt fart stannade vid vägövergången. När det skulle dras därifrån bar det sig inte bättre än att en utliggare lossnade från sin stolpe. Den gick dock att kroka på igen och tillhörande sytråd skarvas.

3/7

Uno höjde farten på Dg-loket igen och provkörde. Han har en idé om att göra löphjulen på Dg-loket strömmupptagande eftersom några av lokets drivhjul har isolerande slitbana.

5/7

B-tåg spårade ur under andra visningen.

6/7

Godstågets vagnar stod mitt på baksidan, de två första urspårade vid serviceväxeln. Hg-loket med sina vagnar hade kört på godståget bakifrån. Ute på banan stod persontåget (Da) uppkört i sandbanken vid banvaktarstugan och godstågslöket stod bredvid på dubbelspåret. Inget annat än godstågsvagnarna var urspårat.

Det torde ha gått till så här:

- Tågvärden startade godståget, vars två första vagnar spårar ur i växlarna men loket fortsätter ändå.
- Godståget startar lokaltåget (Hg) som går ut på dubbelspåret. Godstågslöket stannar bakom det.
- Hg-loket kör runt och startas av tågvärden. Det kör då in i godstågets vagnar men lyckas ändå starta persontåget (Da) lång väg. Det står kvar på kontaktsträcka K7.
- Persontåget kör runt och när det kommer till signalen före banvaktarstuga läggs V10 om och då startar godstågslöket ut på dubbelspåret (eftersom K7 fortfarande ger impuls).
- Godstågslöket lägger om växeln vid banvaktarstugan så att persontåget kör upp i sandbanken.
- Godstågslöket kommer ut på dubbelspåret i ensamt majestät och fortsätter ända fram till banvaktarstugan innan tågvärden stänger av.

Johan fann inget fel på växlarnas lägen eller spårvidden eller buffertarna eller vagnarnas fjädring. Och koppel. Däremot var vagnshjulen ganska smutsiga, så han putsade dem. Dessutom vinglar D-loket ganska mycket och det kan ha en viss betydelse.

Johan konstaterade sedan att anledningen till att A-tågen inte ville lägga om växel 4 på baksidan när de ska köra lång väg var glapp i en brytare framme vid A-tågens startknapp för tågvärdarna (X8). Den

brytaren är en finess som Uno kopplade in för många år sedan för att den som kör det stora programmet ska kunna få till möten på dubbelspåret om så önskas.

Signal 12 (vid kulissen) visade både grönt och rött samtidigt, så Johan justerade dess relä.

Expresståget (Ra) slirade kolossalt när det skulle köra ut på dubbelspåret och mellan dubbelspårsbron och tunnelmynningen så Johan tvättade spåren där. Sedan gick loket som ett jehu!

Da-loket stannade en gång på mitt på dubbelspårsbron. Det är på håret att luftledningstråden glider av strömvatagaren där. Det hjälpte inte att putsa själva strömvatagaren, men däremot att putsa på sidan av luftledningstråden.

D-loket vägrade starta lång väg en gång, så Johan putsade luftledningstråden där också. De finns ingen passande nysilvertråd där.

Han provkörde även A-tågens långa väg med alla de tågen med gott resultat.

Han tog också bort en lödtensblaffa i sanden i spåret vid signal S15.

För övrigt såg han att

- en spole på R5 behöver bytas
- en gipsbit är borta vid borte dubbelspårstunnelmynningen och skadan behöver målas.

7/7

Da-loket stannar några gånger på dubbelspårsbron

8/7

Johan rätade ut en buckla i luftledningen före stolpen före dubbelspårsbron.

Sven, Johan och Thomas undersökte sedan luftledningen på dubbelspårsbron och fann att det inte såg särskilt lätt ut att ändra på luftledningsstolparna. D-loket och Da-loket har lika breda strömvatagare, men D-loket klarar sig bättre eftersom dess avtagarskena inte sitter lite mera in mot kurvans centrum, alltså inte riktigt mitt på loket. De beslutade att göra likadant med Da-loket och Thomas justerade därför dess strömvatagare. Sedan gick Da-loket bra. Där.

Det verkar som om det ställe där B-tågens luftledning går som högst är just på dubbelspårsbron.

Tomas fäste även en lös stege på Da-lokets kåpa.

Något senare provkördes Da-loket under dubbelspårsbron och fastnade där med bakåtböjd strömvatagare. Det var en lödning ska hålla Z-trådens hållare fast på avtagarens axel som gav med sig. Johan gjorde därför om den. Då lossnade en extra stagningstråd som satt fast på Z-tråden och uppenbarligen var nödvändig, för strömvatagaren böjde sig bakåt i alla fall på samma ställe men inte lika mycket. Vid detta tillfälle skadades även en isolator av tenn på Da-lokets tak, och behöver repareras och målas. Sven och Johan insåg då att Z-tråden var för mjuk och bytte den till en ny gjord av pianotråd, som dock sitter lite sladdrigt. Sedan gick loket bra. Fast Sven säger att strömvatagaren studsar vid första stolpen efter banvaktsstugeväxeln.

På detta ställe, vid banvaktsstugeväxeln behagade första vagnen i godståget att spåra ur. Tomas och Sven ansåg att orsaken var att D-loket gick för fort så Johan sänkte farten på det.

Det verkar som om det ställe där B-tågens luftledning går som lägst är just under dubbelspårsbron.

Vid provkörning av A-tågens långa väg orkade knappt Rapidloket starta från den främre startplatsen. När det hunnit ändå bort till strax innan kurvan mot butiken så stannade det med bakre boggien på loket urspårat och möjligen även något hjul på tågets första vagn. Johan satte upp det på spåret igen, men när det kom fram till bron vid vägövergången så var främre hjulparet i bakre boggien på första vagnen urspårat så det stannade där och fick dras vidare manuellt. Thomas undersökte vagnen och

fann åtskilligt med smuts på hjulen. Den allmänna meningen var att vagnen nog spårat ur redan i samband med överkorsningen på baksidan eller strax därefter. Efter rengöringen gick provkörningen bra.

Johan justerade reläerna till signal 12 (det kunde ställa sig i ett dött mitt-emellan-läge) och signal 14 (den visade både rött och grönt igen). Det bleck som ska strömförsörja det senare vid växling till rött är har inte kvar någon spänst. Anlöst?

Våra långa skarvsladdar har försvunnit!

12/7

Johan filade till den isolator på Da-lokets tak som blivit lödskadad så att formen blev rätt igen (på ett ungefär) och målade den smutsrödbrunrå.

Johan upptäckte att någon (Uno?) byggt om B-spaken på baksidan så att den inte som förut hoppar på skruvskallar. Det finns alltså inte längre något naturligt mittläge. Han spände den hårdare så att den inte ska riskera att trilla ner och ge kontakt av sin egen tyngd.

Hg-loket stannade av sig själv vid vägövergången på vägen från villan till sjön. Det visade sig bero på att de släpskor som ska ta upp ström från hjulen dels glappade, dels var proppfulla med lort. Efter rensning gick loket bra igen.

Hg-lokets snöplog stödde i en sprint i en skenskarv mellan borden precis före tunnelutfarten långa väg.

15/7

Thomas lagade en trasig isolator på luftledningsstolpen närmast efter och under dubbelspårsbron. Den behöver nu målas.

Sven målade över gips-skadan vid bortre dubbelspårstunnelmynningen med akrylfärg.

Johan hade tänkt sig att byta ut en reläspole, men fick skjuta upp det pga att det inte fanns kontaktlim.

Nils trollade fram nya skarvsladdar.

Spåren tvättades och A-tågens långa väg provkördes.

18/7

Johan köpte Karlssons klister, trälim och kontaktlim och tog med till museet.

Väl framme brunmålade han den isolator Thomas lagat.

Han bytte sedan ut högra spolen på relä R5 och provkörde därefter A-tågens långa väg.

Persontåget (Da) stannade på dubbelspårsbron och Johan fann att det berodde på att strömavtagarens z-tråd kunde vrida sig snett och hindra rörelsen.

19/7

Sven och Uno hedrade museet med att närvara vid andra visningen. Dock lyckades de inte få A-tåget att gå långa vägen (med det hade funkad dagen innan).

22/7

Sven har printat och bundit in ett utdrag ur handboken om hur man kopplar om mellan olika körsätt och lagt bland böckerna bakom banan. Han har en del synpunkter på texten som Johan ska föra in i originalet på nätet.

Da-loket stannade på dubbelspårsbron. Uno motionerade strömavtagaren.

B-tågen tvärstoppade efter startplatsen eftersom en av tungkontrollkontaktarna på V8 kommit ur läge. Uno justerade den.

Rapid-lokets bakersta hjul spårade ur på baksidan vid överkorsning. Thomas fann en dålig rälsskarv där som han lödde om.

Johan justerade och limmade fast ankaret i relä R5 eftersom det rubbat sig så långt att reläet inte fungerade.

Thomas fann en ojämnhet i luftledningen vid en av utliggarna i uppførsbacken mot banvaktarstugan och lödde fast en liten styrtråd som hindrar att strömavtagarna studsar där,

Uno smorde loken och spände de strömupptagande släpskorna på Hg-loket ytterligare.

Johan limmade ihop en spricka av kulissen (i överdelen under en hållare).

26/7

Thomas gjorde om spårlagningen från 22/7 och förstärkte den med en L-plåt.

Hg-loket stannade alldeles före dubbelspårsbron. Strömavtagaren når inte upp. Thomas böjde ned tråden en aning och Uno motionerade strömavtagaren. Luftledningstråden kan behöva sänkas 2 mm.

Rapidloket startade inte när det skulle köra ut långa vägen, och blev påkört av timmertåget.

Dg-loket har tappat en gångplåt. En ny behöver göras.

27/7

B-tågsloken slirade på baksidan i uppførsbacken mot dubbelspåret efter gårdagens hjultvätt. Peter gjorde rent spåret.

29/7

Sven hade med sig stödplåtar av mässing att användas vid rälsskarvning, i en plastask.

Johan lödde fast en luftledning som lossnat från sitt stöd strax före stoppsträckan för A-tågens långa väg.

Uno tog med sig Dg-loket hem för att göra en ny gångplåt och kolla om löphjulen tar upp ström ordentligt.

1/8

Godståget spårade ur i tunneln under banvaktarstugan.

2/8

Johan fann att det var de två första vagnarna i godståget som var urspårade inåt i kurvan men att loket stod helt på spåret. Det gick nästan inte att koppla loss första finkan för lokets koppelkrok hade fastnat i finkans bromsslang, och det kan mycket väl ha orsakat urspårningen för då drar kroken vagnen inåt i kurvan. Johan böjde undan bromsslangen så att risken för att det ska hända igen blir mindre när man kopplar ihop tåget.

Uno tog tillbaka Dg-loket med ny gångplåt, men löphjulen var ok. Dock stannade loket i tunneln lång väg strax innan det skulle komma ut. Det var dålig kontakt med luftledningen.

5/8

Thomas har köpt en ny stor vit godsfincka med filtsuddar som kan putsa spåren. Den provkördes och ser ut att fungera bra. Borde köras ofta.

9/8

Hg-loket stannade vid dubbelspårsbron. Uno spände fjädern. Den är lite för lång och slapp, och hopsnörad för att verka vara kortare.

12/8

Ett godståg stannade i kurvan. Oklart hur och var.

16/8

Uno klistrade fast en rör-er skylt.

19/8

Rälsputs

Malör vid omkoppling.

Timmertåget stannade utfart lång väg. Säkerhetsstopp.

20/8

Lokaltåget tappade sina personvagnar när det kom ut i landskapet lång väg. Peter körde in dem med nästa tåg.

21/8

Hg-loket och finckan hade gått helt ur spår strax mellan signalen och överkorsningsväxeln på dubbelspåret. Ursårningen var så kraftigt att även A-tågen hindrades. Uno såg ingen uppenbar orsak. Kan buffertarna ha gått omlott?

Hg-loket stannade och Uno spände strömvtagaren.

Rapidloket drivspiral gick av vid skarven. Den fanns inte kvar utan hade hamnat på golvet. Den såg sliten ut. Kan ha tagit i karossen.

23/8

Hg-loket hade stannat på baksidan, så Uno spände strömvtagarfjädern igen. Det är tredje gången på två veckor.

Uno spände koppelfjädern i lokaltåget med anledning av de tappade vagnarna 20/8.

Uno satte Rapidloket i trafik igen. Den här gången har han limmat spiralfjäderskarven med kontaktlim. Han drog ut ca en cm av spiralen i båda ändar och trädde i dem i varandra först. Han skyddade trissorna med gladpack tills limmet torkat.

Vid provkörningen slirade rapidloket betänkligt vid utfart lång väg, så Uno tvättade spåret. Det kan hända att Thomas nya putsvagn behöver mer tyngt för att fungera bra.

Godstågloket slirade i uppforsbacken mot dubbelspåret. Uno smärglade bort smuts.

24/8

Hg-loket stannade flera gånger. Första gången på baksidan, där det blev påkörnt av bakomvarande tåg. Peter ordnade upp.

26/8

Uno tog hem Hg-loket för att göra om strömvagnarfjäders infästning.

Sammanträde som kom mest kom att handla om hur kulissen kan skyddas från slitage. I stället för att göra den stel och skaffa en starkare ställning skulle man kunna fotografera av den och trycka upp en kopia. Dessutom diskuterades hur man lämpligen organiserar underhållsarbetet. Nu tar vi mest hand om de fel som uppstår och har nästan inte tid att förebygga dem.

Nils hade köpt starka LED-lampor och Sven ett behändigt stativ som de kunde monteras på, så att vi skumögda reparatörer kan se att arbeta.

30/8

Hg-loket i trafik men strömvagnaren krånglade ändå till en början. Spiralfjäders drag-zon har gjorts dubbelt så lång.

Lokaltågets finka hoppade ur två ställen, så Uno tog hem den. Är kanske för lätt.

Uno torkade spåren igen trots onsdagens torkning eftersom rapidloket gick för sakta ut på dubbelspåret.

2/9

Lokaltågets finka i trafik igen, nu med bly i.

Godstågsloket (D) spårade ur alldeles efter startplatsen för lång väg.

6/9

Uno justerade en spårskarv där D-loket spårat ur.

A-tågens spår vi banvaktarstugan behövde torkas på nytt, trots tvättningen förra veckan.

Uno ökade farten på Hg-loket.

A-tågens långa väg provkördes med gott resultat.

Thomas hade med sig ett RC6-lok han köpt billigt och börjat bygga om så att det ska kunna tjänstgöra som reservlok på banan. Strömvagnarna är nu försilvrade och avrundade, hjulen och axlarna bytta och smorda med industrivaselin och hjulen är försedda med nya släpkontakter. Loket provkördes tillsammans med putsvagnen samtliga vägar för både A- och B-tågen med gott resultat. Det går dock alldeles för fort, så ett trim-motstånd behöver monteras. Dessutom behöver loket patineras.

Putsvagnen både löser upp och suger åt sig en del smuts. Resten smetas ut på spåret som blir väsentligt renare om man torkar med en trasa efteråt.

Thomas justerade en utliggare för A-tågen på dubbelspåret alldeles före bron, där strömvagnarna studsade till. Johan gjorde likadant på baksidan där en lödloppa fick strömvagnarna att studsas strax före startplatsen lång väg.

Rapidloket befanns ha stukat sin främre grill och kåpan över dragfjädern till främre strömvagnaren satt löst. Uno tog hem loket för översyn.

7/9

D-loket tappade sina vagnar och blev stående på dubbelspårsbron. Vagnarna, däremot, blev stående efter utfart lång väg. Peter ordnade upp.

9/9

Rapiden fick ny kåpa över strömvtagarens spännfjäder, men strömvtagaren hakade i vid provkörningen och Uno fick ta hem loket igen. Främre grillen är förstärkt.

15/9

Rapidloket i trafik igen.

16/9

A-tågen startade inte. Peter torkade spår, strömvtagare och luftledning.

Uno tog åter hem Ra-loket eftersom inte strömvtagaren nådde upp i utfarten, strax efter tunnelmynningen.

Sven och Thomas testkörde Rc-loket med rälsrengöringen, eftersom a-spåret var halt i samma utfart. Resultat av testerna var uppmuntrande.

20/9

Dg-loket hade tappat vagnarna och som stod i tunnelmynningen ut mot dubbelspåret påkörda av F-loket. Uno spände koppelkroken.

Rapidloket taget i drift igen. En axel i strömvtagarens nederdel satt i kläm. Uno lade lite mera bly i loket för att få det att slira mindre, men behövde ändå putsa spåret framför banvaktarstugan för att det skulle gå bra där

Ett D-lok saknade kåpa över strömvtagarens spännfjäder. Uno bockar till en ny.

23/9

Nya kåpan levererad på Da-loket.

27/9

Rapidståget har gått sakta under veckan, så sakta att det nästan behövde putt på. Uno putsade spåret, men det hjälpte inte. Han tog av sista vagnen, och då gick det normalt igen, så den blev hemtagen för undersökning. Det visade sig att hjulen var så smutsiga att de tog i en bromsklots.

Hg-loket gick också sakta. Uno justerade motstånden i loket för att få det att gå lite fortare.

Thomas limmade fast banvaktarstugans tak.

30/9

Da-loket tappade vagnarna på baksidan och drog i väg på egen hand. Peter kopplade ihop tåget, men sedan gick Da-lokets drivrem av och en vevtapp på ett av hjulen. Peter bytte då till Dg-loket och Uno tog hem Da.

Uno tog den sista rapidstågsvagnen i trafik igen, nu med delade hjulaxlar för att rulla lättare.

4/10

Uno fann att gröna skycket var avkrokat till höger om körpulpeten.

Uno hade med sig Da-loket med ny vevtapp och limmad drivrem. Dock missade strömvtagaren luftledningen vid dubbelspårsbron och även vid banvaktarstugan. På sista stolpen före tunnelmynningen studsar den betänkligt. Uno tog hem loket igen.

Uno tog isär Ra-loket för att kolla något och fick sedan inte ihop det, så han tog hem det. I onödan visade det sig eftersom kåpan bara var felvänd. Timmertåget ersätter.

7/10

Da i trafik igen. Strömavtagaren studsade på en lödd stödtråd på sista luftledningsstolpen före tunnelmynningen, så Uno lödde bort tråden.

Ra åter i trafik.

Godstågsloket. Fastnade i luftledningen på ett annat ställe. Uno tog hem det och satte in Dg-loket i stället.

11/10

D-lokets kaross satt inte rakt upp, så Uno korrigerade den. Dock spårade främsta drivhjulet ur före precis före startplatsen. Det var ett sandrör som tog i rälsen.

Rälstvätt och loksmörjning.

13/10

Rapidloket slirade efter att ha kommit ut ur tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno botade det genom att smeta kontaktlim på ytterrälen i kurvan. Han limmade även någonstans på B-tågens långa väg.

14/10

Godståget spårade ur i bortre startläget. Ingen förklaring hittades till detta, och det upprepades inte.

B-tågen gick mycket långsamt, ibland inte alls på grund av kraftig halka i första kurvan kort väg.

Thomas och Sven torkade spåren, först med trasor, sedan med hjälp av Rc-loket och rengöringsvagnen. Sen upphörde det kraftiga slirandet.

Z-tråden på Da-lokets pantograf spökade. Den riktades och fungerade sedan ett tag. Sen gav Z-tråden upp för gott, så Thomas bytte ut den, vilket visade sig vara en krånglig manöver som tog ett par timmar. Den behöver dock ytterligare intrimning, för vid testkörningar stannade loket mitt för kulissen, lång väg.

B-tågen ställdes in att enbart köra dubbelspåret.

15/10

Uno spände fjädern i Da-lokets strömavtagare så att den åter gick ända upp ordentligt.

16/10

B-tågen stannade strax efter bakre startplatsen. Uno fann att det funkade igen om han kortslöt en isolerande spårskarv i närheten. En visning blev inställd.

Alla signaler har slocknat, och det hjälpte inte att kolla signalsäkringarna.

När han provkörde så stannade ett A-tåg precis utanför tunnelmynningen, men gick igång igen när han drog åt en säkringshuv.

A-tågen vägrar starta automatiskt från främre startplatsen. Det funkar dock om man pillar på motsvarande relä.

Uno tycker att strömsektioneringen i landskapet är onödig och undrar om vi inte kan ta bort den.

17/10

Johan undersökte felet med att främre A-tågen inte startade och fann en dålig lödning på kontaktrelä K15 (som inte längre satt fast utan hängde och dinglade) och en trasig reläsäkring i likriktarväskan. Sedan funkade de. En tråd som var lödd på luftledningen vart därmed flyttad och F-lokets strömavtagare hakade i den, men gick att bocka upp igen så det blev ingen katastrof.

Felet med att signalerna inte lyste visade sig bero på att en sladd på undersidan av säkringshållarna lossnat och fallit ner. Johan lödde tillbaka den på sin plats, och passade även på att löda fast ett mätstift vars anslutningstråd lossnat.

D-loket spårade ur precis i början på långa vägen. Johan trodde att det berodde på att spåret hängde i luften på en sträcka av två dm, och pallade upp det bättre.

F-lokets främre löphjul hoppade ur vid hjultvätten. Johan justerade ett stag som Uno monterat undertill och som nästan hindrade hjulet att svänga åt höger. De flesta kurvorna på banan går åt vänster.

Hg-loket har ledstänger och andra detaljer som lossnat och pekade rakt uppåt i stället för att följa lokets form. Johan böjde tillbaka dem men lyckades inte limma fast dem. Var är Cyanolitlimmet??

18/10

D-loket hade spårat ur igen på samma ställe som igår och Johan undersökte fallet närmare. Lokets hjul kärvade på två ställen på den nya rälsen (som är ganska sladdrig), dels vid Unos spårvagnsspår (stället med plastic padding) och dels ett par dm längre fram där spåret är skarvat med muffar och som i skarven hade fått en tvär böj. Johan vidgade spårvagnsspåret ett par tiondels mm och riktade spårskarven så att den blev rak.

Rapidloket går nu så fort att det kan köra förbi första startplatsen och orsaka ett dubbelvarv. Johan minskade farten på bromssträckan före genom att öka det stora gröna motståndet en aning.

Thomas och Uno förbättrade rälsläget ytterligare och justerade dessutom en luftledningsskarv som vridit sig.

25/10

Johan fick hjälp av Sven att hitta Cyanolitlimmet i det blå facket och limmade sedan den lösa delen på Hg-loket.

Rapidloket spårade ur mitt i serviceväxeln baktill vid överkorsning. Uno vidgade spåret och tog bort en lödloppa under lokets bakre boggie.

Da-loket ryckte till i växel V8 och kom sedan att stanna där spinnandes. Uno fann att en nedstickande del av lokets underrede vid blindhjulet fastnade pga ett gupp i rälsen, så han tog bort en bit kartong som höjde spåret men det hjälpte föga så Johan bockade rälsen rak(are).

28/10

D-loket spårade ur i en skarv alldeles efter bakre startplatsen. Uno och Thomas rättade till spåret.

Sven och Thomas körde RC-lok plus rälsvättvagn alla vägar minst tre varv.

31/10

Persontågets (Da) två sista personvagnar spårar ur i Hagalundstunnelinfarten och stoppar även A-tågen.

1/11

Johan fann att en sytråd hade trasslat in sig ett lager i boggievagnen framför de urspårade och pillade loss den. Han skrapade även bort smuts från hjulen på tågets personvagnar. Det saknades en sytråd i uppførsbacken mot banvaktarstugan, så han limmade dit en ny.

Da-loket ryckte till utan att stanna på dubbelspåret strax före banvaktarstugan. Det var dålig kontakt med luftledningen där, så Johan sänkte den ca 1 mm.

Thomas visade ett fint Rapidlok han köpt på en auktion på SMJ.

2/11

Persontågsloket (Da) hade spårat ur direkt efter start lång väg. Peter ställde det till rätta.

5/11

Sammanträde där vi hälsade en ny landskapsvårdare välkommen till UMV och gick igenom det gångna arbetsårets största händelser och diskuterade det kommande.

8/11

En dålig lödning i B-spåret gick upp vid hjultvätten. Uno lagade.

Uno smorde loken.

9/11

Uno besökte Bo Holmgren för att prata om slutsignaler (dagskyltar) på tågens sista vagnar.

11/11

Sven och Peter gjorde dammblåsning för andra gången i år. Det virvlade inte upp särskilt mycket damm, så fyra månader är nog ett ganska lagom intervall (= 3 ggr per år).

Jack och Johan monterade upp en av Jacks nya björkar i ett plaströr som fästes med vitlim vid bortre tunnelmynningen på dubbelspåret. De förstärkte även fästet för den björk som står närmast älgen i mitten på samma sätt.

Uno lagade en tall som tappat en gren med Karlssons Klister.

Thomas lagade en trasig växelmotor (V10) som stod och tjöt. Först trodde vi att det var Dg-loket som lät illa men Uno hittade inget fel i det.

12/11

Ett persontåg spårade ur i uppførsbacken mot banvaktarstugan. Peter återställde.

14/11

Persontåget(Da) spårade ur i uppførsbacken mot banvaktarstugan och hade kört in i bergväggen mot publiken och fått en stege stukad. Första finkan var också ur spår. Johan återställde och undersökte, men hittade inget fel.

15/11

Uno kollade på Da-lokets hjul och rengjorde dem.

22/11

Inget nytt. Uno påpekade att det är bra att göra ren löphjulen på D-loken & F-loket samt att putsa spåret när det gått in i tunnlarna från banan.

10/12

Sammanträde då Uno och Sven intervjuades av fackföreningstidningen PING om att jobba som volontärer på Tekniska Museet. Dessutom uppmärksammade vi att anläggningen nu gått så gott som felfritt i nästan en hel månad, kanske beroende på den rutinmässiga spårtvätten på onsdagar. Sedan diskuterade vi Thomas planer på att byta ut drivtrissorna i några av loken, de som skakar mest när de går. Jack har provat att rengöra några bergsytor med franskbröd, och det ser lovande ut.

13/12

Thomas monterade ett nytt svänghjul på Ra-lokets motoraxel och upptäckte sedan att det blivit kortis i matarledningen från strömvtagarna.

Vid provkörningen fastnade Ra-loket i tunnelmynningen på dubbelspåret. Uno försökte koppla om strömmen men det vart inte så lyckat. Det visade sig att luftledningen gått av i en gammal skarv mellan två stolpar. Thomas lagade.

A-tågen ville inte starta från den högra startplatsen. Thomas sprayade elektronikspray på silverkontakterna och sedan gick det bra.

Ra-loket har ett löst lager nere i boggierna..

14-15/12

Ra-loket stannar till precis i tunnelmynningen när det ska ut på dubbelspåret, men kommer igång igen när tågvärdarna petar på det.

16/12

Ra-loket har upphört att stanna till, så vi vet inte vad det berodde på.

Dg-loket stannade vid körpulpeten på väg ut lång väg. Johan fann att det var en rörformad modulskarv i luftledningen som glappade och såg till att den fick bättre kontakt genom att bocka koppartråden inne i röret.

Ra-loket saktar ner ibland och går sedan fortare igen. Det skramlar ganska mycket. Vid körning lång väg så stannade det helt vid vägövergången och kröp sedan fram till korsningsväxeln där strömvtagaren grenslade den korsande luftledningen. Uno bockade ner yttersta änden på strömvtagaren för att förhindra att det händer igen.

Uno fann att spiralfjädern kan slira på den nya övre drivtrissan, särskilt vid skarven, och försökte rugga upp drivtrissans spår lite grann. Det blev något bättre. Det nya svänghjulet av mässing är lättare än den gamla och därför kan loket nu behöva mera bly för att få bättre grepp om spåret. Han tog dock inte hem det för reparation än.

17/12

Sven och Thomas lade märke till att Rapidloket var allt annat än snabbt. Det i det närmaste stannade redan på dubbelspåret och de bestämde då att byta ut drivtrissa på motoraxeln till en större. Dessvärre gick motorn sönder vid den operationen och de blev tvungna att byta till den Roco motor som fanns i reserv. Den hade dock en utskjutande axel åt fel håll som fick Dremlas bort med Peters hjälp. Rapidloket gick dock fortfarande ganska sakta, så de använde kontaktlim för att göra drivtrissan mindre hal.

20/12

Godstågets vagnar spårade ur mitt på baksidan på grund av att en räls skarv hade gått sönder. Uno lödde ihop den.

Sven såg att en bit av kulissen lossnat nära körpulpeten och Johan limmade fast den med vitlim.

Thomas hade med sig en drivtrissavdagare för Roco-motorer, som han lade i en blå låda bakom banan.

Uno tvättade rälsen på dubbelspåret, och sedan gick A-tågen betydligt raskare där.

Sista boggien i lokaltågets (Hg) första vagn spårade ur när den kom ut på dubbelspåret alldeles efter tunnelmynningen. Uno och Thomas tvättade ren rälsen.

21/12

Godstågets första finka spårade helt ur och stannade vid nedre vägövergången lång väg. Även buffertarna hade gått om lott mot loket och efterföljande timmervagn. Johan ställde till rätta och rensade hjulen på vagnen, men tvättade inte spåret vilket han borde ha gjort.

22/12

Uno tvättade kopparspåret i hela kurvan före tunnelmynningen för B-tågens långa väg, och det behövdes. Han vände även på godstågets finka.

Finkan i lokaltåget (Hg) spårade ur i en växel på baksidan. Uno såg att även den var felvänd, och vände på den med.

27/12

Uno och Thomas smorde lok och tvättade hjul.

Rapiddågets första vagns ena boggie spårade ur under backning. Det var en lödning i den som lossnat.

Persontågets (Da) sista vagn, den med dubbeldörrar, spårade ur på väg in till baksidan efter att tidigare ha blivit påkörd. Tåget hade stannat slirandes i tunnelmynningen på dubbelspåret.

Uno krokade av vagnen för att ta hem den för undersökning, men kom att knuffa den i golvet och då blev en buffert skadad. Persontåget får köra vidare med en vagn mindre.

28/12

Uno tog dubbeldörrsvagnen i trafik igen.

Ett B-tåg hade blivit påkört på baksidan sedan växel V10 lagt om under tåget och fått det att spåra ur. Det kan hända om B-tågen går för sakta på baksidan. Uno höjde farten på D-loket.

30/12

Uno ville köra stora programmet redan från början, men det gick sig inte bättre än att expresståget (Ra) spårade ur mitt bak vid första överkorsningen. Loket klarade sig, men flera av vagnarna gick ur spår. Skam den som ger sig, han pillade upp vagnarna och visningen fortsatte. Efterföljande snälltåg (F) gjorde likadant, och då märkte vi att serviceväxeln på B-spåret kommit ur läge.

Uno såg att första boggien i första vagnen i expresståget lyfte lite när det passerade växeln, så han filade en hel del på hjärtstycket.

Johan såg att det blivit en stor becksvart färgfläck uppe på taket på sagda vagn, men Uno kunde skrapa bort färgen utan att skada den underliggande gråa kulören.

Tåget kördes sedan framåt och bakåt många gånger förbi detta ställe utan någon ny urspårning. Däremot vaggar Ra-loket en hel del, och därmed även första vagnen.

Under visningen stannade Da-loket till alldeles i början av uppförsbacken mot banvaktsstugan. Det var enkelt repeterbart. Johan fann att det var dålig kontakt med luftledningen och böjde den intilliggande luftledningsstolpen in mot banan så att utliggeren vinklades lite nedåt. Det hjälpte.

En av det två C3C-vagnarna (Sture Holmbergs) hade råkat så illa ut att bakre plattformen lossnat helt. Johan limmade fast den igen, och även den gubbe som skulle stå på densamma.

Vid provkörning befanns Rapidloket sakta ned betänkligt i sista kurvan före signalen ång väg. Johan tvättade spåret och då gick tåget i normal fart igen. EN gång. Nästa gång var problemet tillbaka. Uno ville smeta kontaktlim på rälsen där med, men Johan tyckte att det vore bättre att utreda orsaken grundligt först.

Da-loket gick också sakta, i kurvan före bron under dubbelspåret. Johan tvättade där med och då gick tåget raskt igen. Flera gånger.