

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2017

2/1 17

Vilket publiktryck! Precis som den här dagen förra året.

Persontåget (Da) stannade i kurvan vid torkladan. Det var en lödning som hade släppt i strömavtagaren och därför blev det dålig kontakt med ledningen. Johan gjorde om lödningen.

Rapidloket hade stannat ovanför reläerna med första hjulparet urspårat. Johan fann att serviceväxeln en dm tidigare var glapp och spände låsfjädern.

Thomas hade med sig hjulbultar till Dg-lokets koppelstänger.

Sedan blev det spårvtätt. Rc-loket gick sämre och sämre och stannade helt när det inte får tillräckligt med ström. Thomas och Johan felsökte. De gjorde rent släpskorna på hjulen, oljade dreven och lödde på en liten förstärkningstråd inne i loket. Sedan gick det som innan spårvtätten, dvs halvbra med dålig segdragningsförmåga. Det stannade helt vid kontaktskenan på B-tågets långa väg i hörnet närmast butiken. Johan sänkte motståndet där från 25 Ω till ca 12 Ω , och det verkar funka för alla B-tågen.

3/1

Lokaltåget (Hg) tappade sista vagnen på baksidan. Thomas kopplade på den igen.

5/1

Johan hade med sig polyesterfilt till Sven och lade den i stora papptunnan.

Rapidloket stannade med främsta axeln urspårad ovanför reläerna igen, och Johan lödde om spännfjädern till serviceväxeln så att den inte kan glappa mer. Han såg att det var där den hoppade ur.

Därefter körde Johan och Thomas spårvtätt på A-tågens långa väg. Rc-loket gick hur fint som helst när det inte hade konkurrens om strömmen med något annat tåg på samma matning.

Både Rapidloket och F-loket spårade ur under denna övning. Först på baksidan och sedan ute i landskapet. Rapidlokets främsta axel som vanligt (är den extra känslig för spårbreddsfel?) och F-lokets bakre boggie med löphjul. Det blev kulissflytt och då passade Johan på att sätta upp den nerblåsta signalen S11 igen.

Thomas snyggade till Rapidlokets strömavtagare som fick sig en törn vid urspårningen baktill och spände om fjädern. Johan riktade luftledningen så att risken för detta minskar.

När spårvtätten var klar testkördes stora programmet några varv utan att krångla.

7/1

Hg-loket hade bara lyckats lägga om delningsväxeln baktill (V10) till hälften när det körde på dubbelspåret och grenslat den och spårat ur med finka och en personvagn. Johan ställde upp tåget på spåret igen och putsade kontaktskenan (K17) som var smutsig trots spårvtätten.

Kopplet mitt i snälltåget (F) hade släppt igen och vagnarna drogs av bälgarna. Johan bockade koppelkroken och satte ihop vagnarna igen.

8/1

Uno hade med sig Dg-loket som provkördes. Det kunde ta sig runt på banan men vickade till rätt våldsamt med jämna mellanrum. Uno tar hem det igen för att justera koppelstängernas glapp.

F-lokets bakre löphjul hoppade ur på baksidan och Uno justerade dess upphängning, vilket hjälpte.’

Signal S15 ville inte blinka grönt och Johan smärglade bort oxid från ett bleck på dess relä (R3).

När Uno hade gått, så började Rapidloket spåra ur efter serviceväxeln på baksidan igen, och gjorde det väldigt upprepningsbart. Thomas och Johan riktade spåret mera plant med träbitar och karvade sedan bort hindrande lödkluttar på karossen. Sedan gick det att köra i alla fall 5 varv innan museet stängde.

9/1

Anders fann en nedhängande sytråd som kunde fastna i tågen under dubbelspårsbron och klippte ner den.

10/1

Sven och Peter satte upp nya rör-*ej* skyltar runt banan.

11/1

Godstågets tankvagn spårade ur efter växel V10 i rakläge. Tåget fastnade och blev påkört av Lokaltåget. Peter redde ut detta.

12/1

Johan bytte ut den 9/1 borttagna sytråden.

Jack satte upp nedfallna grenar på tre tallar och lagade sin egen björk som fått sig en duvning borta vid dubbelspårsbron.

Uno provkörde Dg-loket men underredet låste sig lite då och då samt tappade en koppelstångsbult. Uno tar hem det för mera service.

UMVsammanträde där alla var glada över att banan fungerat så bra under jul- och nyårshelgerna och haft så oerhört många besökare. Dennis efterlyste ett par snygga broschyrer på svenska och engelska att ge till de besökare som ville ge årskort i present. Vi gick igenom vilka arbeten som pågår med modellen och vad i servicehandboken som behöver uppdatera, och pratade sedan en del om hur, var och när man kan fotografera av kulissen.

15/1

Rapidloket vägrade starta från bakre startplatsen två gånger, och spårade ur vid körning lång väg precis där den långa raksträckan i tunneln tar slut och kurvan börjar. Det var första axeln som vek av åt vänster.

Dg-loket provkördes, utan och med vagnar och gick efter några varv tag snällt och jämnt om än lite sakta. Dock stannade det ibland på baksidan pga för lågt tryck uppåt på strömavtagaren. Uno tar hem det igen.

Uno och Thomas jobbade länge med A-luftledningen lång väg precis ovanför körpanelen, för den var för låg för Dg-loket, medan Johan tvättade spåren på övriga slingor.

17/1

Andra godsfinan spårade ur innan godståget kom ut ur tunneln lång väg men tåget gick ändå att köra så långt att det passerat under dubbelspårsbron. Peter kom och konstaterade att det var mycket smuts på hjulen, men bara på ena långsidan.

Han såg också att signal S16 före banvaktarstugan blinkade svart och att ett träd låg löst bredvid spåret.

19/1

Johan konstaterade att signal S16 fungerade igen, men putsade ändå på reläblecken.

Uno limmade om den bakre bälgen på en vagn mitt i expresståget(Ra), för att någon hade limmat dit den för lågt och då fungerade inte låsningen.

Uno hade Dg-loket med sig. Strömavtagaren hade en lös spännfjäder och några lösa rörliga detaljer som behövde pillas på plats igen.

Dg-loket ensamt gick runt på dubbelspåret hyfsat bra. Med vagnar gick det lite för långsamt. När farten i loket höjts, gick det ändå långsammare och stannade med jämna mellanrum i kurvorna (men inte på rakspåret). Johan provade att köra underredet fristående upp och ner och det spann hur bra som helst. Farten höjdes ytterligare, och då gick loket normalt.

Inne i Dg-loket är det ett stag som riskerar att kortsluta shuntmotståndet, så Johan trädde en bit isolering utanpå som skydd.

Tills slut kördes Snälltåget(F) runt långa vägen men spårade ur redan i tunneln men kunde ta sig upp till bron över enkelspåret där Johan nådde att sätta det på rälsen igen. Det var hela bakre boggien och bakre löphjulet som var ur spår på kurvornas utsida.

21/1

Vid dagens andra visning kördes inga tåg för att det inte fanns ström i väggen till dem.

22/1

Uno smorde bl.a. D-loket (och det gick lite saktare ett tag efteråt).

Han tog hem timmervagnen i godståget för att presenningens snören gått av och hängde och slängde.

Han tog också hem F-loket för att bakre boggien inte var nog rörlig. Timmertåget ersätter. Thomas och Johan trodde att F-loket skulle provköras lång väg, så de tog av draperiet, men det var förgäves.

Johan körde spårtvätt.

24/1

Dg-loket vägrade starta, Peter och Anders tog av kåpan, såg inget fel, satte på den igen och då fungerade det.

26/1

Uno smorde alla lok.

Uno och Sven testade och fick några problem med F-loket.

Han hade särskilt förbättrat boggiernas rörlighet i förhållande till varandra.

Första vagnen släppte och spårade ur på ung samma ställe som F-loket hade problem tidigare

Uno sänkte hastigheten på F-loket.

Sven dammade sjön (som vanligt) och medverkade i testkörningarna.

Timmervagnen i godståget togs i trafik igen med nya remmar till presenningen.

29/1

Alla A-tågen provkördes lång väg med förträffligt resultat. Dg-loket går riktigt bra igen.

Inget behövde göras, förutom att Johan tog bort kvarvarande lim efter de tidigare rör-ej-skytlarna. Nu är det mörka fläckar i filten i stället men det ser bättre ut.

Uno hängde på Sture Holmbergs C3C-vagn sist i persontåget.

31/1

Uno var inne och försökte köra A-tågens långa väg själv men tågen ville inte starta trots att han joxade med växlarna.

2/2

Sven hade med sig en egen 2-gramsvikt som han och Uno limmade på en pappersremsa så att man kan med den kan kontrollera strömvtagarnas upptryck. Johan och Thomas fotograferade för handboken.

Uno och Johan studerade problemet med A-tågens långa väg och fann att det var två fel. En kabel hade lagt sig emellan tungkontrollkontaktarna på växel V8 så att de inte slöt och den lilla brytare (X8) som sitter borta vid A-startknappen hade blivit oxiderad, så att växel V4 inte lades om av sig själv.

Johan drog om kabeln och fäste den bättre samt spände X8. Sedan fungerade A-tågskörningen för lång väg som den ska.

Thomas och Johan diskuterade att skarvarna mellan borden blir större så här års och att man borde dra ihop dem med fjäderklämmor eller tvingar.

3/2

Persontåget startade inte vid utfart för B-tågens långa väg. Peter ställde om till dubbelspårsdrift, men glömde att låta B-tågen starta A-tågen.

4/2

Peter har ställt Da-loket på arbetsbänken. Drivspiralen är av.

Johan satte in Dg-loket som persontågslok inför 11-visningen och det fungerar hyfsat fast det går lite för fort i nedförsbacken på dubbelspåret.

Sedan tvättade han spåren, utom A-tågens långa väg.

5/2

Thomas bytte drivspiralen och drog en ny kabel mellan motor och motstånd tog Da-loket i trafik igen tillsammans med Uno. Den nya drivspiralen är konad, och låst med lim.

9/2

Thomas satte en tving som spände ihop bordet med banvaktarstugan med bordet med korsningsväxeln. Skarven gick ihop snyggt.

Uno limmade gångbord mellan vagnar.

Uno tog hem ett träd som han skulle reparera.

12/2

Den andra stora 150 W-lampan hade bränts slut och byttes. Vi har ingen mer i reserv vid banan.

Provkörning av A-tågens långa väg resulterade i en del strul. Först spårade Da-loket ur i växel V8 utan att Uno vart riktigt klok på orsaken.

Sedan bommade rapidloket luftledningen strax efter signalen före korsningsväxeln. Det var ytterst liten marginal där och Thomas kunde öka den genom att flytta tråden i sidled. Han justerade också en

utliggare i stolpen vid signalen som blivit sned. Under testkörning förbi stället i låg fart spårade rapidloketets första boggie och den första vagnen ur i höjd med signalen. I full fart gick det bra.

Därefter gick ville varken F-loket eller Dg-loket gå smidigt förbi arbetsstället. Det krävdes att Thomas smärglade ledningen med grovt slippapper för att det skulle bli kontakt. Elektroniksprej provades men gjorde saken värre.

Johan lade inte om växel V10 ordentligt, så Hg-loket och första finkan spårade ur. Uno försökte ställa tillrätta men bestämde sig ändå för att ta hem dem för justering av strömavtagaren och vagnen. För att ställa om till drift med 2 B-tåg skickade Uno ut godståget på dubbelspåret utan att kolla att det var fri infart startplatsen, så persontåget (Da) blev påkört och knuffat där det stod.

När sedan Johan och Thomas provkörde inför att museet skulle stänga, så spårade persontågets sista vagnar ur strax före Hagalundstunnelmynningen efter att ha kört lång väg. Det är möjligt att det berodde på de tidigare incidenterna med det tåget under dagen, De noterade dock att det är en millimeterstor skillnad i buffert höjd mellan andra och tredje vagnen i persontåget.

Thomas limmade fast en vindskiva som satt lös på banvaktarstugan.

A- och B-spaken på baksidan behöver ses över. A-spaken glappar och B-spaken vill inte bryta.

13/2

Da loket hade spårat ur mitt bak (precis som igår) med främsta löphjulet.

Johan hittade och tog bort smuts på löphjulet, fann att ena hjulet inte satt fast på axeln och limmade det samt fann att axeln bara ville rulla fint åt ena hållet (bakåt) och gjorde rent och oljade lagret. Sedan gick det bättre.

En steg och en bromsslang satt lösa, så han fäste dem också.

Dessutom spände Johan fjädrarna till spakarna på baksidan, så att de inte ska glappa så mycket.

Da-loket gick så pass sakta som kallt att han tog bort den sista (extra) vagnen (C3C).

16/2

Uno hade med sig Hg-loket, tillhörande finka och en ny tall som han byggt av avfallna trädgrenar.

Tallen fick Jack ta hand om för målning och utplacering i landskapet..

Hg-loket hade fått ett utslitet stag bytt i strömavtagaren och spänstfjäders flyttad av Uno. På finkan hade en buffert blivit stum och fått sin fjäder spänd.

Det gick bra att ta Lokaltåget i trafik, men under visningen spårade andra godsfinkan på godståget ur precis vid startplatsen. Uno satte upp den på spåret igen men lyckades därefter få ut två B-tåg på linjen så visningen blev lite ovanlig för publiken. Johan redde ut den incidenten.

Godstågets urspårning berodde sannolikt på smutsiga hjul, så Uno började med hjultvätt. Han försökte då backa tåget förbi tvättbyttan, men hade glömt att man då måste stänga av reläerna (trots att det står en lapp om det vid B-spaken) så det blev tvärkortis och banans huvudsäkring i väskan gick sönder. Johan bytte säkringen.

När hjultvätten var avslutad ska man tömma tvättbyttan, och Johan gjorde det först, men Uno ville göra det själv och så rejält att spåret gick sönder, men Johan hann laga det innan museet stängde.

Vid dagens sammanträde fick vi besök av Peter Skogh, som uttryckte sin tacksamhet över att vi håller banan igång. Den har skött sig förvånansvärt bra de senaste veckorna. Vi pratade också en del om lämpliga förberedelser för den avfotografering av kulissen som ska ske mellan sport- och påskloven

och om lämpliga sätt att göra ren lokens och vagnarnas hjul. En av de stora strålkastarnas lampor (150W) hade gått sönder och det aktualiserade frågan om dessa går att ersätta med 30W LED-lampor med E27-sockel som borde ge samma ljusstyrka. Blir det rätt färgtemperatur?

19/2

Johan gjorde spårtvätt och diskuterade hjul- och spårrengöring med Thomas.

23/2

Signal S16 visade både grönt och rött, så Johan och Sven justerade reläet, som hade en benägenhet att studsas.

Peter hade hittat ett stort förråd med 150W-lampor, så det är inte aktuellt att byta till LED än.

Peter visade sin LED-list som han har ovanför diskbänken hemma. Den ger starkt ljus och skulle kunna användas som arbetsbelysning baktill om man kan rikta den väl så att det inte blir olämpliga skuggor.

Sven återbördade sin filtapp som han tagit hem och ville att vi skulle prova hjultvätt med den själva.

26/2

Lokaltåget(Hg) gick av på mitten på dubbelspåret mitt framför banvaktarstugan med sista boggien i främre halvan och första boggien i bakre halvan urspårad. Uno och Johan fann att alla vagnshjulen var så smutsiga att det t.o.m. var svårt att skrapa rent hjulen. Hjultvätt á la Uno, dvs att tåget kördes många gånger fram och åter över tvättbaljan med Q8-vätska, gjorde att hjulen förvisso blev skinande rena. I samband med hjultvätten så justerade Uno en krok till en grind mellan vagnarna länge och väl. Därefter har den vagnen på taket en ful fettfläck av tvättvätska som inte går att få bort, i alla fall inte med vatten. Något för Jack att kolla på.

Uno såg att en lödning hade lossnat på främre plattformen på sista vagnen i Persontåget(Da) och lyfte av den och lödde om den. Sedan hade han svårt att sätta tillbaka vagnen igen för kopplingen passade inte (beroende på att vagnen nu blev felvänd, men Johan sade inget). Till slut lyckades det, men sista vagnen och näst sista spårade ur ett flertal gånger tills Johan tog sig före att vända vagnen rätt igen.

Johan såg att Da-loket inte alltid startade framförvarande tåg som det skulle och höjde motståndet på K7 så mycket det gick.

Efter att alla B-tågen fått tvättvätska på hjulen, och den torkat, började alla B-lokens drivhjul utom Hg spinna loss från rälsen. Dom kom absolut ingenvart. Johan drog tvättsläden med fönsterputs flera gånger fram och tillbaka på baksidan och dess trasa blev rejält svart, men slirandet minskade inte nämnvärt för det. Det var som om hjulen hade fått en hal glasyr på sig. Det tog en halv timmes körande innan den var bortnött och drivhjulen greppade hyfsat igen.

Vad kan man lära av det? Att loken inte bör få sina hjul tvättade med Q8-vätska, men att de frirullande vagnshjulen blir hala gör knappast någon skada.

2/3

Knökfullt, som det brukar vara på sportlovet.

Uno ville prova att vända på sista vagnen i Persontåget(Da) igen, och för att få det att fungera justerade han koppelbågen i näst sista vagnen så att kopplingen inte blev alltför tät.

Jack förbättrade den tall som Uno gjort med ytterligare en gren, sprutmålade den och försåg den med ett metallspröt nertill. Sedan gjorde han med Johans hjälp ett fäste på kullen mitt bakom dubbelspåret. Fästet var ett plaströr som limmades med vitlim på ovensidan och plastic padding på undersidan.

Sven tog tryckluftsslangen och blåste ren alla vagnar uppifrån från damm.

Thomas skruvade i en arbetsbelysningslampa som satt lös och putsade på B-luftledningen, för att Daloket hackade till, men det hade ingen verkan.

Sven och Thomas torkade vagnshjul på timmertåget i undersökningssyfte med fönsterputs och thinner. Fönsterputs löser upp smutsen men man behöver kraftig mekanisk bearbetning med en filtbit eller tops. Thinner går lättare, men man behöver fortfarande tops.

Jack tog sig an den av lokaltågets vagnar som fått en Q8-fläck på taket och vädrade den, med gråsvart förtunnad Humbrol-färg.

När lokaltågets mittenvagn sattes tillbaka spårade den ur mitt bak och i nerförsbacken i tunneln lång väg. Johan och Sven antog att den blivit felvänd och snurrade runt den och provkörde.

Den sista lokaltågsvagnen vinglar fortfarande betänkligt mitt bak, liksom näst sista vagnen i persontåget. Johan skrapade rälsen men det blev inte så värst mycket bättre.

3/3

Anders ställde av F-loket och vagnar då motorn rör sig men inte hjulen. Det står på stickspåret. Han har också kopplat förbi reläet för a-tåg så att rapiden kan köra direkt ifrån där det stannar och ut i modellen med en pappersbit.

D-loket släppte vid ett tillfälle sina godsvagnar och for vidare i modellen. Det löstes med hjälp av Peter H som kom och bockade till kroken som man sätter ihop vagnarna med på loket och det har fungerat fint sedan dess.

5/3

F-lokets drivspiral var av. Thomas bytte till en ny med konad ända och limmade skarven.

Sedan lödde han fast F-lokets koppelkrok. Det ena fästet var löst.

Godstågslokets främre löphjul hoppade ur mitt bak. Det var inte nog fritt bakom snöplogen, så Uno filade bort lite av karossen där.

Uno skrapade och tvättade hjulen på snälltåget och expresståget med Q8-vätska. F-loket smordes.

9/3

Agge hade tidigare i veckan klagat på att signal S16 inte blev grön. Johan kollade reläet och fann att det arbetade precis som det skulle, så det bör ha varit en tillfällighet.

Jack vädrade ännu en lokaltågsvagn, den som går sist.

Johan och Thomas passade under tiden på att köra rälstvätt, för det behövdes. Då visade det sig att hjärtstycket i växeln vid banvaktarstugan satt löst, så Thomas lödde fast det i två syllar.

När lokaltåget provkördes utan och med den nymålade sista vagnen så spårade det ur i sagda växel (både före och efter lödningen). Det visade sig bero på att en fjäder i mittenvagnens bakre boggie stack ner och tog i spåret. Thomas böjde undan den.

När lokaltåget provkördes efter att vagnen korrigerats så lade Hg-lokets strömvtagare av och Thomas fick ett pilljobb att löda ihop den igen.

Under tiden arbetet pågick med banan passade Johan på att ha fönstervättvätska i Unos hjultvättburk, i syfte att få redan på om något av tågen slirade. Det gjorde de inte. Nästa steg är att undersöka om man permanent kan ha en snäll vätska i hjultvätten och om det motverkar att hjulen blir smutsiga.

Johan avslutade med att putsa sjön eftersom Sven inte var med.

11/3

Da-loket spårade ur i växel V10 före förmiddagsvisningen men det gick att köra A-tågen. Anders ställde tillrätta.

Uno kom på besök och blev arg för att lokaltågsvagnarna var målade och gjorde sitt bästa för att tvätta bort färgen.

Han oljade även Ra-loket

15/3

Sven Lampa kom på besök för fotografera av kulissen, så förmiddagsvisningen ställdes in. Han såg det bara som ett prov så vi plockade inte undan några träd på banan, bara belysningsarmaturerna och så rätade vi ut kulissen där den var som mest böjd, i högerkanten.

Bilden som han gör kommer att ha en upplösning på kulissen av 3 pixlar per mm och det borde vara fullt tillräckligt. Det motsvarar 25 dpi.

Peter och Johan tog tillfället i akt att dammsuga lamporna och överkanten av kulissen, och det var mer än behövt.

Sven Lampa blev nöjd med sin bild och ska pyssla vidare hemma med att göra kulissen plan på fotot.

Han hade lite synpunkter på vår ljussättning av lokalen. Han tyckte att omgivningen skulle ligga i mörker och banan bada i ljus. Det blir mera effektivt så.

16/3

Johan sänkte kulissen en dryg cm på mitten och fick de synliga skavankerna att försvinna. Vi ska likväl bestämma en dag då de ska lagas.

Vid dagens UMV-sammanträde diskuterade vi bloggens vidare öde. Den kommer förhoppningsvis snart igång igen. Man borde kanske låta den ha ytterligare en sida med information liknande den som tågvärdarna berättar om, kanske t.o.m på flera språk.

I går fotograferades banans bakgrund (kulissen) av och det gick enligt fotografen bra. Frågan är nu hur man ska använda resultatet. Apropå målning så pratade vi också om att väggarna i publikdelen av lokalen har blivit så slitna att de behöver fräschas upp.

19/3

Thomas och Johan tvättade spåren idag, och råkade ut för att Rc-loket började gå sakta igen. Thomas upptäckte dock vad det var för fel, att det slog gnistor i strömvtagarens knäleder som således blivit oxiderade. Med lite motion av strömvtagaren blev loket piggt igen.

En annan sak som hände var att Rc-loket tappade sitt främre Märklinskoppel. Det satt bara med ett snäppfäste. Det skulle vara bra om man kunde byta ut bakre kopplet mot en Milton-krok. I så fall kan vi både använda Rc-loket som tvättlok och reservlok när något annat lok blir trasigt. Går det, Sven?

23/3

Vid provkörningar efter att Uno smort loken hittades en del problem:

Två 3 A säkringar (A och B landskap) hade gått. Byttes.

F-loket hade problem med att drivfjädern slirade, så pass att loket inte orkade dra tåget. Thomas satte an fjädern, sen gick det bra.

Ra-loket startade inte utan stod och morrade. Thomas lödde en lagring till motorn och efter lite inkörning gick det bra. Han tog också bort stänkskyddet på ena boggien.

Uno tog hem D-loket för justering. f n går två A- och två B-lok

25/3

Uno trimmade snäckskruven på kardanaxeln på D-loket, eftersom den hade kuggat ur. Man gör det genom att böja en plåt. Uno borde visa Thomas hur man gör. D-loket togs i trafik igen.

28/3

Rapidloket fick knuffa ut F-loket när det skulle ut sista varvet, allt gick bra men Anders blev förvånad över att det hände. Vet att F-loket har haft problem på samma sträcka förut, att den inte får ström/inte orkar rulla ut från startposition själv. Utöver det så fungerade allt fint.

29/3

Uno noterade att en flik av kulissen vid körplatsen hade fallit ner och satte upp den på plats igen.

Han körde A-tågens långa väg och då spårade sista vagnens sista boggi ur.

1/4

Sven tätade sin tryckluftskarv med gängtejp med gott resultat.

Thomas började smutsa ner Rc loket. Det ser nu ut att ha gått efter ett ånglok.

2/4

Johan kom tidigt för att bese drönaruppvisningen på Gärdet och hann tvätta spåren med den färglösa fönsterputsvätskan innan Uno kom. Den funkar, men inte lika bra som den blåa, trots att förpackningarna är lika. Rc-loket var lite trögkört eftersom Thomas hade målat strömvatgarna också.

Johan limmade fast den trasiga delen av kulissen med papper bestruket med vitlim.

Uno hade med sig en försändelse med koppelstängsskruvar till Dg-loket från Mj hobby.

Uno visade för Thomas och Johan hur hans styrning av den långsgående axelns lager fungerar på D-loket. Thomas såg då att snäckskruven inte satt rakt över kughjulet och gav Uno i läxa att fixa till det. Dg-loket ersätter under tiden, men Uno och Thomas behövde sänka farten på det först.

Uno studerade sista boggin i snälltåget(F) och hittade inget fel. När tåget skulle kopplas ihop igen så blev det trassel med bälgarna så att främre bälgen till näst sista vagnen skadades och behövde limmas om. De små fjädrarna som stagar bälgarna upptill hade också hoppat ur.

Sedan ville Uno kolla om automatiken för A-tågskörning lång väg fungerar och det gjorde den inte för persontåget(Da). Johan fick lite grand att göra med att trimma om motståndet till kontaktskena K10. Det räckte med att höja det lite och att öka B-körströmmen på baksidan en aning. Da-loket är tydligen strömsnålt när det kör (men inte när det startar). De övriga loken fungerade bra på detta ställe.

6/4

Dg-loket orkade inte upp till stopplatsen för utfart lång väg och blev påkört. Anders ordnade upp situationen.

Uno satte D-loket i trafik igen efter att ha flyttat den långsgående drivaxeln så att snäckskruvarna sitter mitt över kughjulen. Loket vaggade dock väldigt mycket och det berodde på att en liten dekorativ behållare tog i koppelstången vid varje varv på hjulen. Det krävdes en mindre justering av den samt av strömvatgaren för att loket skulle fungera bra.

Dg-loket fick återgå till sin funktion som timmertågslok, men Uno såg att en lödning på ett snedstag på strömvtagaren hade lossnat och gjorde om den.

Johan gjorde rälvätt på A-tågens långa väg.

7/4

D-loket spårade ur mitt på baksidan. Peter återställde.

8/4

4:e vagnen i godståget (en G-finka) spårade ur en dm efter att det startat på väg ut mot dubbelspåret. Persontåget(Da) kom och körde in i godståget bakifrån.

Johan misstänkte att godsfinkan fastnat i en del blåa kablar som kommit ur läge på den stolpe där K10 sitter och najade fast dem i bättre läge. Emellertid fastnade då godstågslokets strömvtagare i kablarna i stället, så han blev tvungen att justera till den också. Klantigt.

9/4

D-lokets främre löphjul spårade ur i hjultvätten, för fjädern som skulle dra ner dem mot spåret hade hoppat ur. Uno ville ta hem loket för lagning, men Thomas lyckades laga det på plats. Han fäste också en annan hjulupphängning i loket som var lös samt smorde loket.

Under tiden användes Dg-loket som reserv, men det kärvade och stannade helt ett par gånger med glöddgad strömvtagare och bränd säkring i väskan.

Eftermiddagsvisningen blev därför lite rörig, och tågvärdarna klagade sedan både över störningarna och över att vi inte kan vara tysta till Katarina.

När Uno tog av D-loket, så skadades strömvtagaren och Thomas lagade den också. Johan blev dock tvungen att sedan klämma ihop den på bredden för den fastnade för lätt i låga lägen. Han höjde också farten på loket, för det gick saktare efter reparationen.

Uno lödde om spåret vid hjultvätten för han tyckte att det behövdes.

På Dg-loket såg Tomas inget fel men smorde snäckskruven på motoraxeln och det hjälpte ett tag. Vid andra stoppet, mitt framför kulissen, brändes tråden från strömvtagaren till motorn av, och Uno lagade den med ett lödarbete som bolmade så mycket att det var risk för att brandlarmet skulle lösa ut. Johan och Sven hjälpte till med att flytta kulissen. Dg-loket behöver undersökas närmare innan det används igen.

Dg-loket stannade alltså på flera ställen vid utfart lång väg och Uno höjde luftledningen där i tron att det skulle hjälpa, resultatet blev snarare det motsatta och Johan bockade ned den igen.

Da-loket spårade ur inåt vid första kontaktskenan på B-tågens långa väg (K12). Johan fann att en röd kabel där kommit för nära spåret och fångat in loket.

Signalen framför banvaktarstugan (S16) krånglade. Först visade den ständigt rött, och det berodde på att reläet hamnat i ett isolerat mittläge och inte kunde röra sig åt något håll. En stund senare blev signalen i stället helt svart. Johan och Sven försökte trimma om reläet, men det gick dåligt. Det fastnade i rött läge för att ena reläspolen tog i den rörliga bakelitbiten. Johan och Sven filade bort en bit bakelit och sedan gick det bättre. De två nedersta blecken är alldeles för mjuka för att kunna fintrimmas och Sven skulle kolla om han har en bit fosforbrons att ersätta dem med.

Sven putsade sjön som vanligt.

Thomas hade från Dortmund med sig en broschyr på en eldriven boggieförsedd rengöringsvagn som hade en roterande trumma undertill. Det fanns flera trummor för olika ändamål. Vagnen kostade ca € 200 och trummorna € 7,50. Han hade också med sig en hel del peanger och andra små verktyg.

11/4

D-loket hade stannat under dubbelspårsbron med pantografen i nedfällt läge. Peter fällde upp den och körde vidare!

13/4

Peter har ställt en hel pappkartong med 150 W glödlampor under banan. Fantastiskt!

Thomas justerade D-lokets strömavtagare så att den inte ska kunna fastna i nedfällt läge.

Sven och Johan bytte de två nedersta blecken på relä R14 som styr signal S16. De var för mjuka och byttes mot nya i fosforbrons som Sven hade med sig.

Dg-loket undersöktes och Uno satte epoxilim på handtaget till den kontakt som för ner strömmen från strömavtagaren. Johan och Thomas trädde en bit isolering över ett karosstag som riskerade att kortsluta sagda kabel.

Vid provkörningen stannade Dg-loket precis efter tunnelmynningen för A-tågets långa väg. Uno drog in det i tunneln och lyfte sedan av det. Luftledningarna på övriga spår fick sig då en törn så att både Da-loket och Hg-loket fastnade när banan sedan provkördes.

Thomas tog sig an Dg-lokets strömavtagare. Det var några stag som krokat ur, och spännfjäders hade blivit för slapp. Han stal då en från den främre strömavtagaren som ju inte används.

16/4

Thomas och Johan körde spårtvätt, med vit vätska, men tvättlapparna blev inte särskilt smutsiga. Konstigt. Rc lokets bakre strömavtagare ville kroka i en snedtråd med isolator som gick mellan A- och B-spåren vid korsningsväxeln, så Thomas justerade luftledningen.

Det blev en avsevärd skillnad i hastighet på Rc-loket om man bara hade den bakre strömavtagaren uppe jämfört med att ha båda uppe (och då körde det förbi stoppsträckorna).

Signalen på dubbelspåret ville inte bli röd, och Johan fann att det var en kabel vid relä R15 som lossnat och lödde fast den. Då blev signalen röd igen, men den vita lampan ville inte blinka, så han putsade lampans reläbleck med gott resultat. Fast, därefter ville inte signalen bli grön för att reläet kärvade. Han fettade då in bakeliten på dess glidyta och då vart reläet glatt igen.

18/4

Godstågets tappade sina främsta vagnar, och de spårade ur i V10. Anders pillade upp dem på spåret.

23/4

Godstågets tappade sina främsta vagnar igen, och de spårade ur i V10. Anders pillade upp dem på spåret.

Uno smorde B-tågens lok och tvättade deras hjul. Johan justerade relä R15 lite till.

24/4

Godstågslokets(D) strömavtagare lade sig bakåt. Peter bytte till Dg-loket.

26/4

Dg-loket stannade i backen bakom ladan men Peter kunde puffa igång det. Dock går det väldigt sakta.

27/4

Dg-loket stannade igen, men gick att puffa igång. Johan ökade farten på det till andra visningen och den gick bra. Loket vaggar dock ganska mycket. Uno och Johan försökte hitta orsaken men fann inget påtagligt skäl.

Uno justerade D-lokets strömavtagare och det togs i bruk igen som godstågslök.

A-tågen hjultvättades med Q8-vätska och Rapidloket spårade ur ett par gånger på B-spåret vid tvättbyttan. Uno justerade spåret men felet ligger nog egentligen i loket.

A-spåret blev rejält halt efter tvätten, både på baksidan och på dubbelspåret. Thomas och Johan torkade av rälsen och då blev det bättre efter några varv. Dock stannade rapidloket till före korsningsväxeln varje gång och Thomas botade det genom att justera utläggaren så att tråden sänktes.

1/5

Johan tvättade spåren och lapparna blev svarta trots Unos övning med Q8-vätska 27/4.

Kontaktpunkt K12 krånglade ett par gånger under tvättkörningen. Johan putsade lufledningen därstädes.

4/5

Uno justerade en boggie på en av vagnarna i persontåget (Da) eftersom den hade sparat ur efter att han tagit loss en annan av vagnarna för inspektion.

Dagens UMV-sammanträde hölls i LME:s eleganta styrelserum från 1903, under smått högtidliga former. Banan har skött sig riktigt bra under den senaste månaden. Det har tillkommit flera nya tågvärdar och Agge ska snart hålla ett möte för att se till att alla värdar får samma information om hur banan ska hanteras. Dagens eftermiddagsvärd hade hållit sin presentation helt på engelska på ett alldeles utmärkt sätt och det påminde oss om behovet av att ge information även på andra språk, kanske som en trycksak på finska och/eller ryska. Våra diskussioner om hur man bäst håller hjul och spår rena fortsatte med sedvanlig hetta. Man borde nog ta upp frågan med en kemist för att hitta lämpligast möjliga sätt. Om en vecka 11/5 ska vi ha storstädning (dvs dammblåsning).

7/5

Tågvärden tordes inte trycka till ordentligt på B-knappen vid andra visningen, så Johan fick styra tågen genom att trycka på parallellknappen på baksidan.

Uno fann att första plattformen i första boggievagnen i persontåget(Da) satt lös, så han tog hem den för reparation. De två C3C-vagnarna kopplades in i tåget som ersättning.

Johan limmade fast en renlavsbuss på ön i sjön med vitlim. Hoppas att det håller vid den kommande dammblåsningen.

9/5

Persontågets sista vagn spårade ur i V10. Peter fixade.

11/5

Dammblåsning! Busken på ön stod kvar.

Uno satte första vagnen i persontåget i trafik igen efter att ha fäst främre plattformen hemma.

Sven Lampa levererade en digital bild av Unos bakgrundsmålning.

14/5

Thomas blåste bort damm från luftledningsstolparna på dubbelspåret med tryckluftsprutan liksom banvaktar- och semesterstugans tak.

Han vitlimmade även ny sand på sandbanken vid korsningsväxeln. Han önskar att Johan skaffar några pipetter med blåsa till liknande arbeten i framtiden.

Uno lagade sista vagnen i persontåget(Da). Gångplåten till vagnen framför kunde falla ner.

Han provkörde även långa vägen och då spårade godstågets första timmervagn ur efter körreglagen. Uno hittade dock inget fel.

22/5

D-loket stannade strax innan dubbelspårsbron med trasig pantograf, även den främre i dåligt skick. Peter bytte och satte in Dg loket istället.

24/5

Dg-loket stannade "av sig själv" utan att göra kortis mitt framför kulissen och kom igång igen likaledes av sig själv. Det stannade till på samma sätt även efter visningarna efter smörjning. Thomas "lagade" det också, men vet inte hur. Loket fungerar bra utan kaross.

Thomas reparerade D-lokets bakre strömavtagare. Den främre saknar en fjäder och kan inte användas.

Alla loken smordes (utom Dg) och då upptäckte Thomas att en koppelstångsbult gått av. Den var lödd och gick inte att byta på plats, så Thomas åkte hem till Uno med loket.

Nu är D-loket i trafik igen och Da-loket ersatt med Dg-loket.

Sven och Johan tvättade spåren medan Thomas bättrade på den vitlimmade sandbanken vid korsningsväxeln med pipetter som Johan införskaffat.

26/5

Uno borrade bort den koppelstångsbult som gått av på Da-loket och löt en ny. Han tog loket i trafik, och det fungerade bra.

Rapidloket stannade till en bit utanför Hagalundstunnelmynningen men gick att knuffa igång. Uno gjorde inget åt saken.

28/5

Inga åtgärder. Thomas funderar på hur han ska göra den limmade sandbanken ljusare. A-tågen går misstänkt långsamt ute i landskapet.

30/5

D-loket hakade i luftledningen och fick sin strömavtagare tilltrasslad. Peter satte in Dg-loket som godstågslök i stället

31/5

Johan konstaterade att felet på D-lokets strömavtagare var att glidskenan vikt sig bakåt och riktat den vassa kanten uppåt, fastnat och blivit ut-och-in-vrängd. Uno tog hem loket för att staga glidskenan med en fjädertråd som han hade hemma. (Det vore bättre om den fanns här.)

Dg-loket stannade vid flera tillfällen, vid det sista så allvarligt att det inte gick igång igen. Johan hittade ett fel även på denna strömavtagare, efter en bra stunds letande. Det var en liten tråd som skulle föra över strömmen till den isolator därifrån den går vidare ner i loket som blivit lös. Han lödde fast den igen. Dessförinnan hade han misstänkt strömavtagarens axlar nere i fästet, eftersom de var smorda med tjock olja, men det var inte rätt fel. Efter reparationen pinnade Dg-loket iväg som en pil. Det fortsätter att ersätta godstågsloket.

A-tågen har en tid gått långsammare än vanligt på dubbelspåret och Johan och Sven undersökte saken och kom fram till att det var en trasig A-säkring i väskan. Därmed går strömmen tillbaka genom relälikriktaren i stället och det är inte bra. Samma förhållande rådde för B-tågen i landskapet, så relälikriktaren har fått arbeta hårt... Även den säkringen byttes.

Sedan stannade Hg-loket under dubbelspårsbron med nedtryckt strömavtagare. Det var dess z-tråd som hade hoppat ur och Johan pillade in den på plats igen.

30/5

D-loket hakade i luftledningen och fick sin strömavtagare tilltrasslad. Peter satte in Dg-loket som godstågslok i stället

31/5

Johan konstaterade att felet på D-lokets strömavtagare var att glidskenan vikt sig bakåt och riktat den vassa kanten uppåt, fastnat och blivit ut-och-in-vrängd. Uno tog hem loket för att staga glidskenan med en fjädertråd som han hade hemma. (Det vore bättre om den fanns här.)

Dg-loket stannade vid flera tillfällen, vid det sista så allvarligt att det inte gick igång igen. Johan hittade ett fel även på denna strömavtagare, efter en bra stunds letande. Det var en liten tråd som skulle föra över strömmen till den isolator därifrån den går vidare ner i loket som blivit lös. Han lödde fast den igen. Dessförinnan hade han misstänkt strömavtagarens axlar nere i fästet, eftersom de var smorda med tjock olja, men det var inte rätt fel. Efter reparationen pinnade Dg-loket iväg som en pil. Det fortsätter att ersätta godstågsloket.

A-tågen har en tid gått långsammare än vanligt på dubbelspåret och Johan och Sven undersökte saken och kom fram till att det var en trasig A-säkring i väskan. Därmed går strömmen tillbaka genom relälikriktaren i stället och det är inte bra. Samma förhållande rådde för B-tågen i landskapet, så relälikriktaren har fått arbeta hårt... Även den säkringen byttes.

Sedan stannade Hg-loket under dubbelspårsbron med nedtryckt strömavtagare. Det var dess z-tråd som hade hoppat ur och Johan pillade in den på plats igen.

1/6

Hg loket stannade strax efter att den åkt ut i landskapet den långa vägen. Anders kröp mellan kulissen och landskapet och fick iväg loket vidare, men det stannade flera gånger på vägen. Det han konstaterade när det kommit runt till framsidan av modellen var att strömavtagaren inte hade kontakt med ledningen, det var ett gap på några millimeter (se bild). Det fick stå kvar på spåret resten av visningen och jag la om V10 och flyttade blecket så det bara skulle kunna gå korta vägen. Peter H flyttade loket till baksidan av modellen men har inte kunnat åtgärda problemet. Den står nu på startposition för långa vägen med en pappersbit och vi kommer tills andra bud kommer från er köra B-tåg korta vägen och växla det med att trycka igång A-tåg också då och då.

2/6

Uno hade med sig D-loket. Han hade förstärkt den fjäder i strömavtagaren som skulle hålla glidskenan uppe.

Sedan försökte han köra Hg-loket igen, med klen resultat.

Efter att ha tagit det ur trafik så lyckades han få alla tåg att stanna och försökte då byta till starkare säkringar, men det hjälpte ju inte. Han ringde Johan som bad honom byta tillbaka och lovade kolla läget nästa förmiddag.

3/6

Uno hade strulat till det för och fått ut 3 B-tåg på linjen, och då stänger banan av sig själv. Efter lite rangering gick den att köra igen. Det var inga trasiga säkringar.

Växel V10 lade inte om, och det berodde på att en sladd till röda blecket lossnat.

Uno har tagit hem Hg-loket för service och ersatt det med D-loket som han hade med sig igår.

Det blixtrade friskt om axeln till Dg-lokets strömvagnarens glidskena. Lite elsprej på de glappa lagren gjorde saken bättre men inte bra.

Jag putsade lite på luftledningen före banvaktarstuga på stället där Dg-loket brukar stanna till och på glidskenan. Gjorde ingen skillnad. Påverkar glappet i strömvagnaren?

4/6

Uno hade med sig Hg-loket som testkördes, men det stannade ändå ute på linjen. Han hade ändrat på Z-trådens fästen eftersom de kunde röra sig i sidled på ett ogynnsamt sätt. Thomas tog sig an att rätta till strömvagnaren ytterligare och behövde ta isär hälften, rikta delarna och sätta ihop dem igen. Det låg en målad lödtennslapp i vägen på taket som han pillade bort och han filade bort en bit på en av pantografarmarna som nuddade taket. Fjäderfästet spändes också och alla lederna riktades. Strömvagnaren hade lätt att fastna i lågt läge, och det kan bero på att den stödtråd som ska hindra det kom bort i hastigheten. Det blev flera misslyckade provkörningar innan en enda gick bra. Men, då var klockan så mycket att det inte var läge för ytterligare provkörningar så D-loket får ersätta Hg och Dg-loket vara godstågslök några dagar till.

Dessförinnan hade Uno provat att använda rödsprit som hjulvättvätska på persontåget (Da) med magert resultat. Hjulen blev inte rena och spåret blev inte smutsigt. Han bytte då till Q8, men behövde ändå skrapa en del hjul för att få dem rena.

5/6

Bloggrapporten är lite svårtydd, men man skulle kunna tolka den så att A-tågen inte fungerade.

6/6

Godståget hade sparat ur och tappat vagnar på baksidan. De två övriga B-tågen stod hopkörda vid startplatsen. Peter rättade till dem.

A-tågen ville inte starta, men plötsligt efter ett otal försök och säkringskontroller så fungerade de för Peter.

8/6

A-tågen ville inte starta vid eftermiddagsvisningen. Johan konstaterade att säkringarna var hela men att A-tågen hade ström på baksidan men inte ute i landskapet. När han rullade in säkringsvagnen igen så kom de igång av sig själva, så han misstänkte att det är glapp i kontaktorna som för upp strömmen från väskan till banan och joxade med dem. Sedan fungerade A-tågen resten av dagen.

Under visningen så stoppade D-loket på dubbelspåret med trasig drivspiral. Thomas satte in Hg-loket i stället och bytte till en ny spiral på D-loket. Den var konisk och gängades ihop och låstes med lite kontaktlim.

Persontåget tappade sista vagnen under visningen och Johan lät nästa tåg köra hem den och Uno kopplade på den igen.

Efter visningen blev det diskussion om hur man bäst ersätter de renlavsbuskar som saknar. Vi hade en stor påse med lavar men Jack ansåg dem för platta och glesa. De skulle också behöva badas i glycerin och färgas in för att passa i landskapet.

Den gångna månaden har varit relativt störningsfri utom i slutet då det har varit många strömavtagarproblem så UMV:sammanträdet kom mest att handla om de nya timvärdarnas behov av kunskaper i hur banan hanteras och Anders W erbjöd sig att informera dem bättre. Vi gick också igenom semesterplaneringen för att se vilka veckor museet har svårt att sköta banan själva. Det blev också en livlig diskussion om skillnaderna mellan digital och analog drift.

9/6

Persontågets sista vagnar spårade ur direkt efter start på baksidan. Peter rättade till dem.

Vid nästa visning startade inte Da-loket kort väg. Peter upptäckte att kabeln från strömavtagaren hade släppt i lödningen på motorn precis bakom ryggen på lokföraren. Peter lödde ihop den.

10/6

Samma utspårning uppstod igen. Ingen blev inringd för A-tågen fungerade.

11/6

Mittenpersonvagnen i persontåget hade spårat ur baktill och stoppat B-tågstrafiken. Johan konstaterade att den hade smutsiga hjul och skrapade ren dem. Relativt snart så spårade den ur igen med den bakre boggien, 20 cm före växel V7. Johan minskade då fjäderspänningen på boggien så att den höll sig mera horisontell.

Signalerna S14 och S16 lyste ibland svart i stället för rött trots att reläerna låg rätt, så Johan putsade reläernas kontaktbleck en aning.

Rapidloket stannade till en liten bit utanför Hagalundstunneln. Johan provkörde sakta och fann att tåget gick dåligt på en sträcka på över 10 cm kring den stolpe som står mitt i bordsskarven utanför tunneln. En lödning hade släppt i utliggaren, så han gjorde om den och fick därmed ner tråden en liten bit, men tillräckligt för att rapidloket inte skulle stanna.

När Uno kommit lödde han på ett stopp för gångplattformarna på den vagn som krånglade så att de inte kan falla ner. Sedan tvättade han hjulen på alla tre B-tågen.

14/6

Uno lödde fast en lös takkantstråd på baksidan av den första rapidtågsvagnen. Tar vagnen i någonstans?

Uno skrapade hjulen på alla A-tågspersonvagnarna i stället för att tvätta dem.

Sedan körde Johan, Tomas och Sven spårtvätt på alla spår med den gröna vätskan som skummade så mycket att persontågsloket (Da) fick halkproblem. De bytte då till blåa vätskan, trots att det nästan inte finns någon sådan kvar.

Johan uppmärksammade att signal S15 inte blinkade grönt och putsade på reläblecket, men det visade sig bero på att pendeln stannat. Det hade hänt även på söndagen, enligt Uno.

Sven uppmärksammade att A-tågen inte startades av B-tågen vid banvaktarstugan och Johan putsade blecken på relä R11 och det hjälpte.

16/6

D-loket hade lämnat sina vagnar bakom sig på långa varvet redan igår och åkt resten av varvet utan dem. De stod längst med raksträckan närmast besökarna i modellen (EJ under modellen). Efter en kortare överläggning med Johan via telefon så kom vi fram till att det troligtvis behövde böjas lite i kroken så den ligger mer spänd. Anders ställde i ordning det, körde ett par provvarv och konstaterade att det var OK.

Precis i slutet av dagens 11 visning så slog V10 undan hjulen för Hg-loket som tvärt stannade. Det gick ovanligt långsamt så Anders provade att putsa upp strömvagnaren lite vilket gav resultat. Hg-loket borde nu gå tillräckligt fort över växeln för att den inte ska hinna slå om när B-tåg åker korta vägen.

När det långa varvet körde och Ra-loket kom in till stopp platsen längst bak i ledet så visade det sig att loket hade spårat ut precis innan stopp, Peter H kikade på det och konstaterade att det troligtvis handlade om smuts på spåret som ledde till att det spårade ut.

18/6

Uno och Johan på besök. Inga åtgärder behövdes.

20/6

Ra-loket hade fastnat bakom modellen vid växlarna där man kan kroka av den "röda pinnen" för att ställa på och av lok/vagnar. Det verkade som att det fastnat i en av "slangarna" som är till för att spruta sand på spåret under hjulen. Det var längst fram i den främre boggen på vänstra sidan i färdriktningen. Anders ringde då Johan och kom fram till att den enklaste lösningen för 14 visningen skulle vara att ställa av loket och bara köra F-loket som A-tåg. Efter det så kom Peter H förbi och han och Anders tittade tillsammans på loket.

Det de kunde se var att den verkade ligga bredvid spåret istället för "mitt ovanför" som alla andra gjorde. Troligtvis var det den som lett till att loket fastnat i växeltungan. Peter tog sig an att bocka till den så att den satt rätt och när vi provkörde så verkade den rulla felfritt över alla växlar där bak. Jag hittade också en bygel som verkade skjutas framför Ra-lokets hjul, och varken jag eller Peter kunde se vart den skulle höra hemma. Han har lagt den i en påse och hängt påsen ovanför arbetsbänken med texten "bygel hittad framför Ra-loket" på.

21/6

Rapiden urspårade ur mitt på baksidan igen och blev påknuffad av F-loket, Peter ställde på och provkörde och tvättade spåren både på baksidan och framsidan överallt där han kom åt.

Uno undersökte också loket men satte inte på karossen korrekt så det stannade flera gånger ute på linjen under visningen. Han tyckte att främre boggen inte är nog rörlig och tog hem det för närmare undersökning. Timmertåget ersätter. Det gnistrar friskt i en av lederna som håller strömvagnarskenan uppe.

Den lossnade detaljen från rapidloket var dess främre bromsbackar. Uno fäster dem.

Uno gick igenom rapidtågets vagnar och justerade bälgarna. Han visade Thomas hur man pillar i de små fuskfjädrar som egentligen ska dra in bälgen när den inte används.

25/6

Uno hade med sig Rapidloket hemifrån. Han hade slipat bort något som hindrade främre boggen från att vrida sig fritt, satt på bromsklotsarna och en del andra detaljer samt justerat strömvagnaren.

Det tog ungefär 2 timmar för Uno och Johan att få tåget att fungera normalt. De började med hjultvätt på rapidtågets vagnar.

Först var det en destinationsskylt mitt på sista vagnen som lossnade. Limmades. Fuskfjädrarna på den sista vagnens främre bälg hoppade ur ett flertal gånger och fick träs på igen.

Sedan fastnade lokets snögaller i spåret vid överkorsning baktill. Kåpan höjdes 1 mm med lite papp.

Sedan stannade loket till precis utanför Hagalundstunneln. Det berodde på att en isolator släppt i första stolpen utanför tunnelmynningen och att tråden därmed blev för hög. Limmades.

Sedan fastnade det i korsningsväxeln. Det var en lödning i lokets bakre boggie som släppt och gjorde att stödkonstruktionen undertill hängde ner för lågt.

Näst sista vagnens korg gick så lågt att bälgen till sista vagnen krokade ur. Näst sista vagnens korg höjdes med ett pappmellanlägg mellan sista boggien och vagnskorgen. .

Bakre axeln i näst sista vagnens främsta boggie spårade ur ett par gånger vid eller utanför Hagalundstunnelmynningen. Uno spände fjädern så att bakaxeln fick mera tryck, men det verkade inte hjälpa för det hände igen.

Rapidloket förlorade en framändesskylt i hanteringen, men Uno hittade den och lödde på den igen.

Rapidloket spårade ur flera gånger precis före bordsskarven vid växel V7. Uno bockade upp ena rälen och minskade spårvidden, och det verkade hjälpa.

Rapidloket gick väldigt långsamt i början, men kom upp i ganska normal fart allt eftersom.

28/6

Thomas smorde HG loket.

I samma tågsätt låste sig en buffert på G-finkan så det var en urspårning i underjorden lång väg. Uno att tyngde ner den en aning till för att få den mindre känslig genom att limma dit ca 10 g till av vad han hittade i bly-väg i bland bråten.

30/6

Rapidloket gav sig till känna igen som trubbelmakare. Denna gång så var det urspårat när Anders skulle provköra ett varv innan 14:00 visningen och han försökte på de sju minuter han hade på sig att härleda orsaken, inga växeltungor såg ut att vara skyldiga och han kunde inte heller hitta något uppenbart smuts på varken hjul eller spår. Det var främre boogien som spårade ur där högra hjulen låg innanför spåret.

Anders ställde på loket och provkörde och då fungerade allt fint. Karossen till Rapiden sitter väldigt löst upplevde han. Mot visningens slut så vägrade Rapidloket att starta (det stod på stoppet precis innanför tunneln när det åkt klart sitt varv), och det visade sig att strömvagnen på loket inte låg dikt an på kontaktledningen. Han petade på den och då reste den sig upp hela vägen som den ska.

1/6

Da-loket stannade strax efter torkladan och Ra-loket vägrade starta bakre startplatsen. Alltså funkade varken B- eller A-tågen.

2/6

Det var dålig kontakt med luftledningen som var orsaken till båda stoppen. Johan petade igång tågen och putsade kontaktledningen på A-tågens bakre startplats.

Johan noterade att ett spåräste i A-tågens serviceväxel på baksidan hade lossnat och lödde fast det.

Vid provkörning så spårade Ra-loket ur igen med framhjulen precis före bordsskarven ovanför reläerna. Johan undersökte loket och fann att främre boggien inte kunde röra sig nog mycket i den rörelse som motsvarar att man vagnar loket fram och åter. Åtgärdades med att en plåt bockades till.

Han fann också att bakre boggiens båda hjulaxlar satt rejält snett i sin boggie, vilket borde få loket att luta men som kompenseras på något sätt av karossen.

Sedan tittade Johan på strömvavgaren och fann att spiralfjädern blivit fastlimmad inuti sin takbox. Thomas gjorde rent och justerade upptrycket.

Thomas tog sig sedan an att rätta till bakre boggien, som togs isär och justerades ordentligt i 1½ timma. Då blev den i stället högre än tidigare. Vid provkörning utan vagnar gick loket ganska sakta, så Uno tog hem det för vidare justeringar. Timmertåget ersätter.

Johan såg att ett par timmerkedjor lossnat i timmertåget och fäste dem med Karlssons klister.

5/7

Anders såg att det blixtrar friskt från lederna under Dg-lokets strömvavgarskena. Ingen åtgärd än.

Uno provkörde Rapidloket först utan vagnar. Han hade ändrat lite på Thomas omkonstruktion så att boggien inte längre blev för hög, men i stället vart hjulen lite sneda igen, fast inte lika mycket som förut. Loket gick sakta och han minskade (för att till slut kortsluta) fartregleringsmotståndet för att få det att gå lite fortare.

Under provkörningen studsade strömvavgaren till vid ett par utliggare strax efter Hagalundstunneln. Johan bockade lite på den ena utliggaren och putsade lite på en ojämnhet i luftledningen vid den andra men det hade ingen större effekt. Det kan hända att lokets Z-tråd har för mjuk fjädring.

Johan vände på loket och lät hjulen spinna. Boggiernas lägen påverkade hur bra det gick. I vissa lägen gick farten ner, i andra snurrade hjulen riktigt bra. Vid fortsatt provkörning med vagnar gick loket ryckigt och ibland drog inte främre boggien alls och det lät illa. Uno tog hem loket igen för ytterligare justeringar.

6/7

Dg-loket stannade utanför Hagalundstunnelmynningen men gick att putta igång.

7/7

Uno åkte till MJ-hobby i Västberga för att skaffa en ny motor à 500:- till Rapidloket, för han tyckte den drog dåligt. I affären höll man med om att de gör det när de blir slitna. Han köpte också nya kol.

(Den motorn byttes senast i dec 2015, och före det sept 2013 och före det dec 2011. Verkar som om den håller i två år.)

8/7

Timmertåget tappade de tre timmervagnarna bakom tankvagnen vid dubbelspårsbron. Anders körde in vagnarna med snälltåget(F) och bockade koppelkroken och kopplade ihop. Han kollade också efter smuts på hjul och spår men fann inget.

Uno undersökte tankvagnen och fann att koppelkroken låg emot hjulaxeln och därför fick vagnen att gå för högt och att buffertarna då skulle kunna gå omlott. Han justerade det.

Uno hade åtgärdat rapidloket genom att kapa mittenstången mellan boggierna och trä på och löda fast ett rör så att längden går att justera, förutom att han hade bytt motor.

Rapidloket togs i trafik igen men gick nu för fort.

9/7

A-tågen startade inte och Thomas undersökte Rapidloket och fann inget fel men råkade skada en bälg på en vagn. "Felet" var att A-tågens ena landskapssäkring hade gått och Johan ska undersöka orsaken till det senare.

Uno försökte laga bälgen med det ljusgula (slemmiga) kontaktlimmet men bytte sedan till det vanliga. Vi borde slänga den dåliga tuben.

14/7

Da-loket hade stannat strax före dubbelspårsbron på enkelspåret. Det fanns ström men Johan måste dra loket bortåt en dm innan det ville gå själv. Det gjorde strömvtagaren misstänkt skyldig och det var mycket riktigt ingen vidare spänst i den. Det berodde på att spännfjädern var rejält fastlimmad i täckkåpan. Efter borttagning av klistret reste den sig mycket bättre.

15/7

Da-loket lade bara om V10 till hälften när det körde förbi banvaktarstugan lång väg och kom därför att grensla växeln utan att starta tåget framför.

Växeln har inga tendenser till att studsas så Johan undersökte mekaniken och fann att stora kugghjulets ena lager satt löst och fäste det.

16/7

Thomas tog sig an Dg-lokets strömvtagare som ju gnistrar friskt i ena leden under strömvtagarskenan och sprutade rejält med elsprej där och på skenan, motionerade leden och spände avtagarens spiral-fjäder lite grand. Vid provkörningen lång väg spårade oljevagnen och första timmervagnen ur när tåget kom ut ur tunneln. Johan gick igenom vagnarna och tog bort åtskilligt med smuts från hjulen och limmade en av timmervagnarnas lastkedjor som lossnat i hanteringen. Thomas tyckte att oljevagnen rullade trögt och kunde få den att rulla lättare genom att smörja en fjäder som tryckte mot ena hjulaxeln.

De provkörde även expresståget(Ra) samma väg och loket klarade banan bra, men näst sista vagnens bakre boggies främre axel spårade ur någonstans i tunneln. Johan fick upp den på spåret igen uppe på bron vid sommarstugan men sedan spårade vagnen ur igen i växlarna på baksidan så det blev inget nytt testvarv. Det kan vara något med bälgen mellan de två sista vagnarna som spökar. Uno har nyligen limmat den enligt Thomas. Det funkade att köra på dubbelspåret.

B-spaken på baksidan ville inte stanna kvar i mittenläget (av) längre så Johan drog åt dess fjäderskruv.

19/7

Efter visningen stannade godståget i utfartstunneln. Orsaken var att främre strömvtagaren hoppat upp, fastnat och delvis lossnat från taket. Thomas limmade det lossnade fästet och smorde loket.

23/7

Johan och Thomas studerade de två sista vagnarna i expresståget som krånglat 16/7. Felet visade sig redan när man rullade vagnarna genom serviceväxlarna på baksidan. Den sista vagnen tvingar den näst sista vagnens boggie att lyfta på ytterhjulen i kurvan. Detta är inget problem med de framförvarande vagnarna för att

- de är tyngre
- de går inte så tätt tillsammans
- deras bälgar är mjukare och kan bölja som dragspel

Johan och Thomas försökte lösa problemet genom att limma upp gångplåten, längda koppelkrogarna så lite som det gick, motionera bälgarna och rensa hjulen från smuts, men det hjälpte bara delvis. Ej provkört lång väg. Thomas fick rätt mycket träning i att trä på de små stiften upptill på bälgarna.

Det var mycket smuts på dessa vagnars hjul, så det är angeläget att tvätta hjul och spår snart.

26/7

Thomas och Sven gjorde spårvtätt.

Thomas lånade en skurhink och svabb och försökte få rent golvet. Det behövdes, men han rädde inte på någon kladdig smet nedanför publiken.

Två olika B-tåg spårade ur i växel V10 som inte lagt om ordentligt. Thomas motionerade växelmotorn.

27/7

Persontågets två första personvagnar hade spårat ur i Hagalundstunneln. Det hjälpte inte att bara ställa dem på spåret igen, då spårade mittenvagnen ur igen och nästan välte på samma ställe. Undersökning av hjulen visade att det var väldigt tjockt med smuts. Nästan inga synliga rullytor kvar.

Johan provade olika medel att ta bort smutsen (med tops). Bäst var elektroniksprej, sedan Q8, lacknafta, blå fönsterputs och allra sist (med bred marginal) grön puts.

Nu hjälpte detta ändå inte, utan främre boggien spårar ur ändå, fast nu mitt bak. Den togs därför ur trafik.

Sedan blev det hjultvätt på alla vagnar (även timmertågets) med Unos metod (Q8 + lång väg) samt provkörning.

30/7

Johan klippte först till fler tvättlappar.

Sedan undersökte han sista kurvan före tunnelmynningen lång väg där Expresståget(Ra) misstänks ha spårat ur. Alla vagnarna rullade dock fint genom kurvan utan att lämna från rälsen. Antingen har justeringarna på näst sista vagnen 23/7 hjälpt eller också rörde det sig om smuts på hjulen.

Dock såg han att man inte kunde dra Rapidloket baklänges utan att strömvtagaren hakade fast i luftledningen i tunnelmynningen, så Johan justerade koppartråden (den grova) där.

Sedan körde han stora programmet med alla tåg i ca en halvtimme utan andra problem än att Dg-loket vägrade starta ibland. Det vill också nästan stanna till utanför Hagalundstunnelmynningen. Trolig orsak glapp i strömvtagaren.

1/8

Tredje vagnen i godståget hade spårat ur i Hagalundstunneln och gjorde att B-tågen inte kunde starta. Johan satte upp den på rälsen igen och efter ett par varv spårade den och fjärde vagnen ur igen på samma sätt. Han tog bort de vagnarna under visningen som gick bra. De hade inget smuts på hjulen så han skrapade rälsen med det enda lämpliga rälsmåttet han kunde hitta (var är de andra?) och provkörde sedan 10 varv utan problem. Det satt mycket smuts på innerrälen i kurvan.

3/8

Johan och Sven placerade ut var sin flaggstång inför lördagens firande. Johan tog bort en gran vid sommarstugan och använde dess hål. Sven satte sin på en nål vid banvaktarstugan.

Uno undersökte den avställda vagnen i persontåget men fann för gott att ta hem den.

Johan hittade de saknade spårmåttan.

4/8

Rapidloket hade stannat precis utanför Hagalundstunnelmynningen och det ryke från luftledningen. Emellertid var det strömvatagaranslutningen som krypt ut och gjort kortis med kåpan och bränt en säkring. Löstes med isoleringstejp på kåpans insida. Johan klippte också bort lite metalltråd så att det inte heller ska bli kortis när den sitter på rätt sida (den inre).

Johan märkte också att en lödning lossat så att den bakre strömvatagaren inte var ansluten och åtgärdade det med.

5/8

Med hänsyn till dagens betydelse bevistade Sven och Johan dagens visningar för att se till att allt gick bra. Det gjorde det.

9/8

Sven, Thomas, Johan och Uno var på plats men vi fick besök av Unos systerdotter med kille så det blev inget gjort åt banan mer än att Johan placerade en flaggstång med vimpel lite provisoriskt vid sommarstugan.

12/8

Godstågets tredje godsfincka spårade ur i Hagalundstunneln och tappade både de efterföljande och framförvarande vagnarna. Liknar väldigt mycket felet 1/8. Anders återställde tåget.

13/8

Uno provkörde persontågsvagnen han arbetat med boggien på. Den var ”sned” och ett hjul har blivit bytt. Dock spårade vagnen ur i landskapet ett par gånger så han tog hem den igen.

När Johan provkörde efter att Uno gått så tappade persontåget sina vagnar efter finckan vid utfart lång väg. Johan kopplade ihop tåget igen.

14/8

Uno intervjuas av Lars-Olov Karlsson för en artikel i Allt om Hobby.

16/8

Da-lokets löphjul spårade ur vid utfart lång väg. Uno jämnade till en spårskarv.

Den trilskande mittvagnen i persontåget togs i trafik igen, nu som sista vagn. Uno har bytt ett hjul i främre boggien för att flänsen blivit för liten. Det är inte på den axel som delats och vinglar, men i samma boggie. Han har också gjort om fjädringen som pressar ner den inte axeln mot spåret.

17/8

Da-loket stannade på baksidan och surrade mitt för röda pinnen. Peter bytte ut det mot Dg-loket men Uno bytte tillbaka. Emellertid stannade det igen senare på dagen några dm tidigare på spåret och då kunde Uno konstatera att det var snäckväxeln under motorn som kuggade ur. Uno tar hem Da-loket för justering och Dg-loket ersätter.

Da-loket hann också spåra ur i växel V10, och Uno hittade en dålig rälsskarv vid tvättbyttan.

Persontågets fincka spårade ur vid startplatsen när tåget drogs av Dg-loket. Spåret hade en svacka där som Johan jämnade ut.

Sven hade med sig ett fönstertvättmedel med tensider, isopropanol och etanol. Kan vara värt att prova.

Höstens första UMV-sammanträde handlade om att Rapidloket krånglat rätt så mycket i juni men skött sig bra sedan det sedan fått en ny motor och drivstång. Visningarna har gått ovanligt bra under sommaren, även när Uno varit på semester. En sak som vi noterat är att det blir mindre damm nu när folk inte passerar förbi framför banan. Vi pratade förstas en del om Unos 90-årsfirande och den intervju för Allt om Hobby som skett i dagarna. Det har kommit en extern fråga om VIP-visningar och vi diskuterade om och hur det skulle kunna ske.

20/8

Uno hade med sig Da-loket där han hade spänt snäckväxeln under motorn. En provkörning visade att loket hakade fast i spåret i växlarerna vid banvaktarstugan och Thomas lödde om fästet för koppelkroken så att den inte stack ned så mycket. Dock spårade loket ur på baksidan i första växeln efter startplatsen, och Uno rensade främre löphjulets axel eftersom det slutat att rulla. Sedan gick provkörningarna bra.

Sista vagnen i persontåget (den som krånglat) spårade ur igen, och Uno tog hem den för att göra om fjädringen i främre boggien ännu en gång.

B-tågens delningsväxel V10 lade bara om till hälften och fick godstågets två sista vagnar att spåra ur. Johan justerade reläblecken.

Någon test med spårtvätt hanns inte med.

21/8

Da-loket och första finkan spårade ur vid startplatsen. Peter återställde.

23/8

Da-loket spårade ur på samma ställe vid första visningen. Dessutom slog signalen vid banvaktarstugan inte om till rött, enligt publiken. Peter återställde.

Johan tittade på signalreläet till signalen vid banvaktarstugan, men hittade inget fel eller felbeteende.

Da-loket spårade ur igen på samma ställe även vid andra visningen. Efteråt spände Johan främre löphjulets fjäder i förhoppningen att det skulle hjälpa men tycks ha haft motsatt verkan för sedan spårade det ur nästan varje varv. Då kunde vi konstatera att löphjulet hoppar ur precis före Hagalundstunnelmynningen och att hela loket spårar ur lite längre fram och drog med sig finkan. Kanske redan i växeln?

Thomas rensade hjärtstyckena i B-dubbelspårsväxlarna från smuts och skrapade spårens insida och det var givande men hjälpte inte heller.

Thomas hittade två isolerskarvar i spåret vars skenmuffar satt snett och fäste dem med cyanloit. Det hjälpte inte heller.

Thomas både ökade och minskade spårvidden på främre löphjulet och justerad fjädringen i sidled. Det hjälpte inte heller.

Under provkörningarna så fastnade Da-lokets strömavtagare i luftledningen i en luftledningsskarv i Hagalundstunneln och fick lagas av Thomas. Han snyggade även till spännfjäders som kunde haka upp sig.

Något senare så fastnade Hg-lokets strömavtagare på samma ställe och då lagade Johan den strömavtagaren samt vred till skarvmuffen så att den inte ska vålla fler problem.

Under provkörningarna så lämnade Da-loket luftledningen på dubbelspårsbron ett par gånger och Thomas konstaterade att karossen inte satt plant fast mot underredet utan kunde vingla. Thomas och Johan letade efter vad det kunde vara som tog emot och kunde proppa in ganska mycket papper i taket utan att det ville lyfta så det var troligen inte där det tog i. I stället är det nog underredet som är skevt, men efter lite vridande och vändande på det så blev kåpan hyfsat stabil.

Som sista åtgärd minskade Thomas fjädertrycket på främre boggien igen och då slutade loket att spåra ur (för tillfället?).

Nu hade det gått tre timmar, så det var inte läge för några omfattande provkörningar utan Dg-loket får ersätta Da igen.

Johan hade med sig en nyinköpt lite kraftigare avbitartång som Thomas provade och berömde.

Någon test med spårtvätt hanns inte med nu heller.

24/8

Uno var inbjuden till personalfrukost i takvåningen innan museet öppnade kl 10 och hyllades med blommor och bakelser och fick en båttur i present.

Sedan provade han Da-loket med persontåget och fann ett spårviddsfel innan Hagalunds-tunnelmynningen som han rättade till. Något senare så missade Da-lokets strömvagnare luftledningen på dubbelspårsbron och Uno lödde loss stolpen på bron och böjde ut den. Den lödningen kan behöva snofsas till. Ännu senare så fastnade Da-loket i första stolpen efter utfarten på dubbelspåret för att det lodräta staget hade lossnat och petade ner. Uno vek undan det. Pantografen skadades, så Uno tog hem loket för service.

Mittenvagnen som han haft hemma provkördes men spårade fortfarande ur på dubbelspåret vid banvaktarstugan. Uno ansåg att vagnen är för lätt och fick hjälp av Peter med att skaffa fram lite blyvikter att tynga ner den med. Han fäste dem temporärt för att kunna prova och tog sedan hem vagnen för att kunna fästa dem bättre.

Lokaltågets(Hg) finka spårade ur på baksidan vid delningsväxeln(V10). Uno ställde den åt sidan för att han inte hann undersöka saken.

25/8

Dg-loket stannade i tunnelmynningen ut på dubbelspåret där luftledningen var trasig.

26/8

Johan tittade på Unos stolp-lagning på dubbelspårsbron och var varken imponerad eller nöjd.

Johan lödde ihop den trasiga utliggaren vid tunnelmynningen och putsade körtråden efteråt, vilket behövdes. Både det lodräta och diagonala stödet hade släppt. Visningen gick bra. Sedan åkte han vidare till andra uppdrag.

Uno kom och inspekterade Johans lagning och var absolut inte nöjd, men gjorde inget åt den eftersom det fungerade.

Thomas har alltså en del att göra åt luftledningen där...

Uno provade sedan sin medtagna persontågsvagn och den spårade ur på B-tågens långa väg, både strax före tunnelmynningen och på raksträckan framför kulissen. Uno tog hem vagnen för att förbättra flänsarna. Han tänker höja dem genom att löda på en mässingstråd för han har inga nya hjul att byta till.

Han hade även med sig Da-loket men hade inte tid att provköra det. Han har slipat av en utskjutande detalj undertill som såg ut att ha nöts av mot spåret. Han har även ändrat slitskenans upphängning på båda strömvagnarna, för den förutvarande skalenliga konstruktionen var för komplicerad. Nu hålls den inte lika upprätt längre i alla lägen.

27/8

Dg-loket tappade sina persontågsvagnar vid utfarten mot lång väg. Johan rullade tillbaka dem och kopplade på Da-loket tillsammans med persontågets finka. På den smorde han en kärvande buffert med vaselin.

Persontåget gick bra att köra nästan hela eftermiddagen även om det gick saktare än normalt tills Da-lokets en koppelstång gick av och hjulen kom i otakt. Finkan gick också bra länge, tills den spårade ur igen baktill, då dragen av Dg-loket. Thomas tycker att finkan är för lätt. Den blybit som sitter på undersidan räcker nog inte till.

Uno tog hem Da-loket för service.

Johan gjorde på ett tidigt stadium om den luftledningslagning han gjort 26/8 på ett sätt som Uno kunde godkänna. Trots det tyckte Dg-loket inte om lagningen utan fastnade med strömvatgarskenan i utliggaren. Thomas blev tvungen att ta isär strömvatgaren för att få ordning på den, men hann inte med att provköra loket så Johan tog persontåget ur trafik.

Uno studerade spårvidden på B-spårets långa väg innan tunnelmynningen, där hans vagn spårat ur 26/8, och fann att spårvidden var för smal och justerade den.

Han letade länge efter Rapidlokets försvunna framändesskylt, innan han bestämde sig för att göra en ny.

Annars ägnade Johan och Thomas tiden åt till rälstvätt med Svens nya fönstertvättmedel. Bomullslapparna blev snabbt *väldigt* smutsiga men spåret blev inte lika fort väldigt rent, så tvättningen tog ett tag. Släden var deformerad och spårade lätt ur. Det blev mycket trimning innan den "rullade" snällt på banan.

30/8

Uno hade löst ihop den trasiga koppelstången på Da-loket och provade den med gott resultat.

Han provade även personvagnen med mittdörrar igen (utan att ha ändrat flänsarna) men den spårade ur mitt framför publiken i tunneln lång väg. Han tog hem vagnen igen för justering av kopplet.

Han lyckade inte sätta tillbaka pappskivorna utan klippte till dem så att de skulle passa.

31/8

Under visningen stannade Rapidloket utanför Hagalundstunnelmynningen. Sven petade igång det. Johan klämde senare på strömvatgaren för att ge den mera höjd.

Det var dags att provköra Dg-loket och det gick dåligt för dess strömvatgare ville inte heller resa sig ordentligt. Johan mekade länge med mekaniken i den innan den ville sig. Dock har loket fortfarande en tendens att vilja stanna vid utfart på dubbelspåret. Beror på glapp?

Da-loket med hoplödd koppelstång kördes också en hel del och det dröjde inte länge förrän den gick av igen, så Dg loket får ersätta det på nytt.

Sedan provkörde Johan och Sven persontågsvagnen med mittdörrar där Uno gjort kopplingen till vagnen framför mindre tajt. Den spårade ur varje varv vid startplatsen för kort väg, så de vågade inte köra den långa vägen. Uno undersökte felet men ägnade sig mest åt att försöka rätta till spåret.

Han tog med sig en bit gammal kopparräls som vi bara hade liggande hem för att ha något att testa vagnen med.

1/9

"Tågen hade krånglat" – "Peter fixade det genom att putsa luftledningar och spår"

2/9

Persontåget med Dg-loket tappade vagnar. Peter spände kopplingskrokarna och kopplade ihop det igen.

3/8

Uno hade Da-loket och långa persontågsvagnen med sig, och Johan och han provkörde dessa. Han hade slipat till en sned anliggningsyta på lokets koppelstång för att kunna göra en starkare lödning. Loket fungerade, men vagnar rätt kraftigt vid normal fart. Persontågsvagnen var åtgärdad på så vid att Uno gjort att boggierna kunde vrida sig friare. Den spårade ur ändå både vid utfart lång väg och vid banvaktarstugan.

Efter en del undersökning och micklande med spåret kom Uno fram till att vagnen rörliga boggien inte kunde "vingla" nog mycket. Johan noterade att vagnen gick på boggiernas änd-axlar i kurvan och att mitt-axlarna lyfte från spåret.

Da-loket stannade till före sitt stoppställe för utfart till dubbelspåret och Uno justerade luftledningen där. Sedan fastnade Hg-lokets strömavtagare där och kvaddades så mycket att Uno måste ta hem den för reparation. Det var någon detalj i fästet för Z-tråden som lossnade. Så, nu får Dg-loket dra lokaltåget ett tag, men dess strömavtagare fastnade där också och lade sig bakåt men gick att räta upp igen.

I övrigt så limmade Johan på en liten bit renlav på en vit fläck med bortblåst gips nära den bortre tunnelmynningen och ställde bilarna i vänstertrafikposition (dagen H till minne). Han satte också upp en kartongskärm mot publiken som fallit ner eller blivit bortglömd.

4/8

Lokaltåget med Dg-loket blev påkört vid startplatsen till höger, godsfinan spårade ur. Peter ordnade upp det.

6/8

Da-loket spårade ur direkt efter start lång väg vid första visningen. Peter ställde på det och torkade spåren.

Under andra visningen spårade det ur igen, nu vid första startplatsen. Vid provkörning konstaterade Johan att felet från 23/8 återkommit (urspårning i tunnelmynningen). Då botades det genom att låta på löphjulstrycket på främre löphjulet, så Johan gjorde likadant med gott resultat.

Thomas ägnade sig åt att göra om Unos flyttning av luftledningsstolpen på dubbelspårsbron, nu med nya mässingsstöd. Därefter målade han sin lagning med en fin färgmix, och det blev mycket snyggt.

Provkörning vidtog och efter några varv gick Thomas och Sven hem. Strax därefter bröt helvetet löst.

Något blev skadat på B-spårets långa väg där Thomas stått för lokaltåget spårade ur på platsen två gånger. Första gången välte alla vagnarna (ej loket) in på det intilliggande A-spåret. Andra gången spårade bara finan ur. Johan justerade skyddsräcket.

Da-loket spårade ur vid utfarten på dubbelspåret och krockade med den andra luftledningsstolpen efter tunnelmynningen och brände en säkring. Förmodligen påverkades luftledningen också för när Johan körde loket där nästa varv så fastnade strömavtagaren strax efter första luftledningsstolpen. Det var en liten trådtagg som plötsligt stack ner, och Johan böjde undan den. Sedan stannade alla loken mellan de två första luftledningsstolparna och Johan putsade luftledningen där. Det var som om tråden vridit sig på något vis... Da- och D-loket gick att få att passera stället med ryckningar efter luftledningsputs men inte Dg-loket. Emellertid slutade denna övning med att tråden gick av vid stället där taggen fanns.

Johan ringde efter Thomas som återkom och bytte ut tråden mellan de två stolparna. Han fixade även med en uteliggare som hade släppt på en stolpe på samma spår efter bron. Det vart också en del pyssel med strömavtagaren på Da-loket. Strömavtagaren hade släppt från isolatorn som i sin tur hade släppt i från kåpan. Thomas lagade och provkörde några varv.

7/8

Johan provkörde också inför dagens första visning och fick omedelbart problem med lokaltåget där Dg-loket spårade i tunneln precis under där Thomas stått och lagat. Nu var det en bit isoleringstejp tillhörande en skyddslist som lagt sig över spåret. Johan tog bort den och justerade även luftledningen.

Dg-loket envisades dock med att spåra ur på flera ställen och Johan fann att löphjulen både fram och bak var starkt nedsmutsade och skrapade bort rejäla klumpar från dem. Stegarna på kåpan var även så mycket invikta att de kunde hindra löphjulen. Efter dessa justeringar skötte sig loket bra.

Det gjorde däremot inte Da-loket som plötsligt bara stannade och surrade. Johan antog att det var spiralfjädern, men så var inte fallet. Det var mekaniken som låst sig så hårt att spiralen slirade. Det tåget tog han ur trafik.

När Uno kom fick han inte gå in bums för brandlarmet hade gått i Megamind.

Han inspekterade Thomas ändringar av brostolpen och nya luftledningstråden och tyckte att det var fint jobbat.

Han tog Hg-loket i trafik på lokaltåget och flyttade Dg-loket till persontåget. Det gick bra. Han har bytt ut Z-gaffelns ena fäste (som hade gått av) mot ett lite större och mera lätt-lött.

Sedan provkörde han persontågsvagnen med mittdörrar igen. Nu hade han slipat bort en liten bit av ett fotstöd som kunde hindra den lösa boggiens vridningar. Det gick bra på dubbelspåret, förutom att Dg-loket stannar före dubbelspårsbron. Utan denna vagn så rycker loket bara till men klarar att komma vidare. Han provkörde inte lång väg.

Vid ett tillfälle så fick han ut två B-tåg i landskapet, ett lång väg och ett kort, men då stängde säkerhetssystemet av B-tågen.

Uno kollade på Da-loket men hittade inte orsaken till att mekaniken låst sig, så han funderar på att vända loket tills de nya kugghjulen kommer från Tyskland.

10/9

Thomas såg att B-luftledningen släppt från första stolpen efter dubbelspårsbron och lödde fast den med ett H-bleck.

Thomas och Johan ägnade sedan hela eftermiddagen åt Dg-loket. Meningen var att undersöka om man kunde åtgärda gnistbildningen under strömvagnarens slitskena. Thomas lödde på en fjädertråd som lyfte slitskenan uppåt och samtidigt gav ytterligare en kontaktyta ner mot pantografrådarna. Det hade effekten att gnistorna upphörde och att loket gick betydligt fortare och inte hackade i landskapet. Dessutom fick det slitskenan att vika sig lite framåt men det gjorde att strömvagnarens följsamhet med luftledningen försämrades. Då och då stannade loket och nådde inte upp till luftledningen för att pantografrådarna stockade sig i den översta leden.

Johan försökte åtgärda det senare problemet men misslyckade skändligen och fick be Thomas löda om strömvagnaren för att den skulle bli bra. Det vart färdigt precis i tid till stängningsdags.

Johan passade under tiden på att undersöka persontågsvagnen med mittdörrar. Den främre boggiens bakre hjulflänsar klättrade upp på spåret i utfartskurvan mot dubbelspåret. Han spände boggiens belastningsfjäder för att bli kvitt det problemet. Vagnen provkördes på dubbelspåret men den långa vägen hanns inte med.

B-tågens delningsväxeln V10 ville rätt var det var inte lägga om till kort väg längre och Johan fann att det var översta blecket på relä R11 som glappade och justerade det.

Precis när museet stängt slutade A-tågen att starta. Det gick varken automatiskt eller manuellt och felet var ett glapp i kontrollkontakterna på motoraxeln till växel V4. Johan fixade till det också.

13/9

Sven och Johan provkörde persontågets långa vagn kort och lång väg flera varv med gott resultat, så den får vara kvar i drift tills vidare. Vid några varv fick även finkan följa med, och den krånglade inte heller, men eftersom inget gjorts åt den ställdes den av igen.

Efteråt så stannade Rapidloket strax utanför Hagalundstunneln och Johan gav sig på att rensa strömvtagaren från smuts och rikta en del av lederna. Vid provkörningen efteråt så gick det en säkring trots att loket inte öppnats. Johan fann inget fel i loket och efter säkringsbyte fick det köra vidare, men brände även den nya säkringen. Noggrannare undersökning av Sven och Johan gav inte heller något speciellt, så de satte in strömvtagarkabeln från andra hållet och hoppades att det skulle hjälpa.

Vid kortisen lossnade ett övertrådsstag som Johan och Sven lödde fast igen för att inte strömvtagarna skulle haka i den.

14/9

Uno smorde loken. Efteråt startade inte Rapidloket från främre startplatsen utan brände en landskaps-säkring, som Uno bytte. Loket var inte satt ordentligt på spåret.

F-loket startade inte från bakre startplatsen vid ett tillfälle men gick att peta igång. Uno putsade luftledningen.

De kuggjul till Da-loket som anlände med posten 13/9 visade sig ha för stor diameter, för få kuggar (25 mot 30) och för stora axelhål. Uno kontaktar firman för att få en förklaring.

15/9

Persontåget med Dg-loket hade sparat ur i V10. Peter återställde.

17/6

Johan kom tidigt för att både B-tågen och A-tågen stoppat under gårdagens eftermiddagskörning. Han tog med sig de nya tängerna och kunde konstatera att de är helt värdelösa när man ska arbeta med ståltråd, även smal.

Rapidloket hade stannat ett par dm efter utfarten från Hagalundstunneln och Dg-loket hade stannat på startplatsen.

Johan petade på strömvtagarna och båda loken gick igång.

Rapidtågets tappade emellertid de två sista vagnarna när det kom fram till banvaktarsugan. Johan kopplade ihop tåget och körde in det för undersökning. Genom att vrida strömvtagarens leder mer rakt fick han strömvtagaren att gå upp bättre. Den sista boggien i näst sista vagnen hade ett metallspröt mitt i som stack ner och kunde ta i rälsen vid passage av växlar. Han böjde undan det.

Vid första provkörningen som kom Rapidloket inte många cm på baksidan av banan förrän det välte inåt och drog flera vagnar med sig. Det var ett stag för bromsklotsarna på främre boggien som hade lossnat och petade ner i rälsen. Han lödde dit det igen. Han limmade också dit en trycktank som satt lös.

Vid nästa provkörning så gick tåget bra förbi banvaktarstugan men kom in med stukad strömvtagare efter att ha gått bra på dubbelspåret. Johan rätade upp strömvtagaren och krypkörde loket och fann att det fastnade i en luftledningsstolpe med dubbla utliggare utmed berget efter korsningsväxeln. Den här gången trasslade det också in sig rejält i övertråden. Körtråden på den ena utliggaren hade lossnat och dragit sig in mot stolpen varvid strömvtagaren kunde klättra över den tråden. Det var inte läge för att löda där, men gick bra att limma körtråden på plats och fixa till övertråden.

F-loket har bredare strömvtagare, så den kunde lätt ta sig förbi hindret.

Vid nästa provkörning kom rapidloket igen in med stukad strömvtagare, och nu hade Z-tråden gått av och fjäderkåpan försvunnit, så Johan nödgades ställa av tåget före första visningen.

Johan putsade luftledningen på B-tågens startplats där Dg-loket stannat men det hjälpte inte. Loket stannade där igen. Under visningen så stannade det i tunneln lång väg, så halva visningen fick de övriga tågen enbart gå på dubbelspåret.

Johan kollade även strömavtagaren för Dg-loket och konstaterade att Thomas extrafjäder som gick ner från strömavtagarens slitskena hade mjuknat och inte gav kontakt, så han spände den med gott resultat. Han höjde även farten på loket, som nog någon vänlig själ tidigare sänkt i tron att loket gick för fort. Nu gick det alldeles för sakta.

Emellertid glömde han vid ett tillfälle bort serviceväxeln på B-spåret och loket spårade ur och välte ner i Johans knä. Strömavtagaren kvaddades och koppelkroken gick av och försvann. Så det blev till att bygga upp strömavtagaren igen och löda dit en ny krok.

Under tiden hann det bli dags för nästa visning och även Uno komma. Precis när visningen skulle börja stannade godståget strömlöst på B-utfarten lång väg. Säkringarna var hela och övriga B-banan hade ström, så det blev en dubbelspårsvisning till utan rapidtåg och persontåg. Det visade sig att det var en gammal dålig lödning i matningen till luftledningen borta i hörnet så Johan hann laga den innan visningen var slut.

Provkörningarna med Dg-loket gick bra till en början men sedan stannade Dg-loket oförmodat på baksidan ett par gånger. Det var Thomas extrafjäder som lagt sig emellan de två trådarna den skulle vila på och hindrade strömavtagaren från att gå upp helt. Provkörningarna fortsatte och Uno tyckte att Johan sliter ut tågen, medan han tyckte att han sliter in dem...

Johan ville sedan byta z-tråd på Rapidloket men Uno sa ifrån: Nej, det tar jag hem och gör själv! Det hade varit så intressant att få veta var på dubbelspåret som strömavtagaren fastnade...

Hemma håller Uno på att byta kuggväxlar på Da-loket till de nya kugghjulen. Det kommer att ta ett tag. Han får höja motorn lite och sätta rörbitar på hjulaxlarna så att kugghjulen passar.

18/9

Uno var på museet och testade Rapidloket och fann att det lutar för mycket åt höger och lätt kan missa luftledningen. Det är ett lager till ena boggien som har lossnat så han tog hem det igen för åtgärd. Åter på torsdag. Det fattas en koppelkrok för att vi ska kunna använda Rc-loket som reserv.

Han tycker att Dg-loket skakar för mycket och rekommenderar att vi byter vevtappar. Om koppelstängerna är för glappa kan man "täta" dem också med små rörbitar, men han hinner inte göra det själv just nu. Loket drivs från vevhjulet med koppelstängerna.

20/9

Thomas fixade utliggeren på A-spåret framför bortre tunnelmynningen så det glider lätt för pantografen.

Han såg också att Dg-loket vaggas kolossalt. Något är för tajt och något är för glappt, men vad?

21/9

Uno hade med sig Rapidloket för testkörning efter lagningen men det gick inte bättre än att loket stannade utanför banvaktarstugan och brände av kontaktledningen. I själva verket var det en lödning i en ledningsskarv som smälte och inte tråden som brann av. Det blev knepigt för Uno att laga ändå. Och, så gick det en säkring förstås.

Han tror sig ha hittat kortis-felet i loket, att reglermotståndet för hastigheten kan göra kortis mot underredet, men det motståndet sitter mellan motorn och spåret så det skulle snarare få motorn att rusa.

Han provkörde och var nöjd med sin luftledningslagning men Rapidloket gick väldigt sakta av någon anledning som han inte hann undersöka, för hela lokaltåget (Hg) spårade ur i växlarna efter

banvaktarstugan efter att ha kört lång väg och det blev dags för museet att stänga. Eftersom varken A- och B-tågen fungerade sade han till i receptionen att det inte skulle bli någon förmiddagsvisning i morgon.

Under provkörningen visade det sig också att växel V10 inte lade om som den ska på baksidan, men Uno lagade det felet genom att justera ett bleck på relä R11.

22/9

Peter städade upp på B-spåret utanför Hagalundstunneln. Det var Hg-loket och en personvagn som hade spåret ur. Vagnen hade mycket smuts på hjulen och Peter skrapade bort den.

Johan kom och började med att provköra. A-tågen ville dock inte starta för utfart på dubbelspåret trots att det fanns ström ute på banan (och X-växeln låg rätt). Det är sannolikt glapp någonstans innanför tunnelmynningen för rätt vad det var så gick tåget igång av sig själv. Det kunde inte köra förbi Unos lagning utan hakade fast i någon ojämnhet på tråden så Johan stängde av A-tågen tills vidare.

Han studerade också Rapidloket för att se om han kunde hitta någon möjlighet till kortslutning. Det troligaste verkar vara att ledningen ner från strömvagnen kan vrida sig i något ogynnsamt läge. Eftersom den har en nästan cm-lång lödning utan isolering smorde han in den med Karlssons klister för att det inte skulle kunna bli kortis där. Blir det kortis ändå får man misstänka motorfel.

Godstågets tredje finka spårade ur i växlarna vid banvaktarstugan, lång väg. Johan konstaterade att det var mycket smuts på hjulen och skrapade bort den.

Dg-loket gick väldigt sakta och det gnistrade rejält från den nya kontaktpunkten som Thomas ordnat. Johan spände ånyo fjädern från avtagarskenan och drog med en fil på kontaktytan. Sedan blev loket mycket piggare.

Innan det blev gjort hade Dg-loket busat under Agges visning och spåret ur mitt på vägövergången framför kulissen och Uno pressade in sig framför kulissen och satte upp loket på spåret igen så visningen kunde fortsätta till slut.

Vid nästa visning tappade Dg-loket vagnarna lite tidigare, just när det skulle ut i landskapet lång väg. Sedan stannade det och resten av visningen fick B-tågen gå på dubbelspåret. Uno flyttade kulissen igen för att hämta loket.

Efter visningen kom Thomas och han och Uno gjorde försök med att köra med A-tågen men lyckades inte för en kort sträcka innanför Hagalundstunnelmynningen var strömlös. Thomas byglade över den med en krokodilkabel.

Sedan gjorde Thomas om Unos lagning av luftledningen, men bytte ut hela tråden mellan stolparna. Vid provkörning efteråt med Rapidloket stannade det dock igen och brände av luftledningen framför den tidigare skadan och en säkring (huvudsäkringen denna gång) så Thomas fick byta ut den biten också. A-spåret blev körbart men reparationen blev inte klar. Övertrådshållarna är inte ditlödda.

23/9

Johan undersökte varför A-tågen inte kunde köra ut på dubbelspåret och fann att någon tidigare tjuvkopplat sträckans matning till innerström (i stället för landskapsström) med en liten ledning som inte ens var lödd bara virad kring ett par stolpar. Inte undra på att det glappade! Johan drog om den så att matningen i stället kommer från landskapet och lödde fast ledningen i luftledningen som sig bör.

Ett av blecken på relä R11 har strulat då och då och fört med sig att växel V10 ibland inte lagt om som den ska. Nu såg Johan att det var bleckets lödning vid fästskruven som kunde vicka så han gjorde om den. Nu ska det problemet vara borta.

Johan märkte vid provkörning före visningen att A-tågens och B-tågens ström sammankopplats. Det funkade dagen innan. *Nu måste man vrida av både A- och B-ratten i landskapet för att stoppa något*

tåg, och då stoppar man alla där. Det är troligen så att strömmen leds över via luftledningsbryggan vid banvaktarstugan, dvs att det fattas någon isolering där efter gårdagens arbete.

Johan märkte också att F-lokets strömavtagare hakade i de nedhängande lösa övertrådshållarna. En gick att dra undan men den andra blev uppbunden i väntan på lödning.

D-lokets strömavtagare blev bakåtvikt när det som första tåg skulle ge sig ut lång väg. Det var en bit av en gammal nysilvertråd som petade ner och högg tag i strömavtagaren. Johan vrängde tillbaka den och vek undan tråden.

Uno ägnade sig under tiden åt att montera en ny nysilvertråd på A-tågens bakre startplats. Den sitter undertill på en järntråd som ska tynga ner den för bättre kontakt och mindre risk för åverkan.

Dg-loket kördes bara på dubbelspåret under visningarna, men det gick ändå lite si och så. Det gnistrade friskt i Thomas fjäder. El-sprej gjorde läget bättre men höll bara i ett par varv. Johan spände fjädern igen men det gjorde bara tåget ryckigt. Full fräs några meter och sedan alltför sakta och sedan full fart igen. Det gick i alla fall att provköra tåget fyra varv lång väg utan att det konstade framför kulissen (utan på andra ställen) men bedömdes inte vara tillräckligt tillförlitligt för att få gå i trafik.

Nu har vi alltså tre avställda tåg. Persontåget (Da/Dg), Expresståget (Ra) och Timmertåget (Dg). Skrutt!

Det blev inget tillfälle att provköra rapidloket trots att Uno så gärna ville det.

24/9

Uno studerade Dg-lokets strömavtagare och fann att en av spiralfjädrarna inte funkade. Det var en lödning som lossnat och han åtgärdade den. Ej provkört.

26/9

F-loket lade av genom att lägga sig på sidan alldeles utanför Hagalundstunnelmynningen. Strömavtagaren skadades. Peter reste upp det, körde in det och stängde av A-tågen.

28/9

Uno justerade F-lokets strömavtagare men under provkörningen hakade den i en utliggare mitt i Thomas senaste lagning. Han fick justera utliggaren själv. Johan påpekade att det är kortis mellan A- och B-rattarna i landskapet där i närheten men Thomas åtgärdade inte det än.

Uno undersökte sedan F-lokets främre löphjul och strömavtagare och tog hem loket för åtgärd.

Johan kollade under tiden på Rapidloket. Thomas och Sven hade mätt motståndet med en Ohm-meter medan motorn sakta snurrades och funnit att motståndet varierade kraftigt mellan 4 och 20 Ω . Nu är det inte alldeles lätt att göra den mätningen eftersom motorn har kraftiga magneter. Johan misstänkte att kollektorn kunde vara igensatt men hittade ingen kortis där. Däremot så fann hann att motorn lätt kunde röra sig i lokets längsled och kapade till en bit gummi som ska hålla motorn still i den riktningen. Någon provkörning hanns inte med.

Eftersom vi, som alla vet, just nu bara har två tåg att köra med (eftersom 4 lok är trasiga och väntar på reparation av Uno och reservloken inte är tillgängliga) kom dagens sammanträde nästan helt att handla om vad vi ska göra åt situationen och hur man kan undvika att den händer igen. Dessutom vore det bra om Uno kunde fås att laga loken på museet så att någon från UMV kunde vara med och lära sig. För det krävs både en bra plats och god finmekanisk utrustning.

Snart öppnar den nya restaurangen och det ska bli intressant att se om det då börjar damma mer på banan igen.

29/9

Före visningen såg Johan att D-loket hade båda strömvagnarna uppe, så han tryckte ner den främre. D-loket svarade med att stanna först på vägen ut mot dubbelspåret sedan i kurvan vid torkladan. Johan fann att bakre strömvagnarens slitskena lutade för mycket bakåt och riktade upp den bättre. Sedan gick loket normalt.

Han hade egentligen kommit för att provköra Ra-loket och fann att det gick erbarmligt långsamt, och åt fel håll. Han hade uppenbarligen vänt motorn upp-och-ner under gårdagens kollektor-undersökning. Han märkte också att gummitrissan kunde ta i en blytyngd och kärva samt att en del bromsbackar låg emot hjulen. När det var rättat gick loket lika fort framåt som bakåt på B-spåret. Det fick då dra snälltågsvagnarna runt banan (det gick ganska sakta) men stannade till framför banvaktarstugan och spårade ur på ett par ställen på baksidan. Detta visade sig bero på att löst hängande detaljer på båda boggierna hakade i en bred rälsskarv vid K15-reläet och slogs lösa. Johan bockade undan dem och lödde fast dem igen. Sedan gick provkörningen bra några varv.

Eftersom Uno klagat på att det inte fanns några säkringar kollade Johan i väskan och hittade 13 st med olika styrka liggande helt lösa huller om buller i botten på väskan, så han testade och sorterade upp dem i rätt påse.

Uno kom senare och fick också stopp vid banvaktarstugan men putsade ledningen och strömvagnaren på Rapidloket med god verkan.

Han hade med sig F-loket vars löphjul och strömvagnare fixats. Dock välte det igen i Hagalunds-tunnelmynningen, så han har tagit hem det igen.

Sista vagnen i snälltåget spårade ur vid infarten från dubbelspåret, så han tog hem den också för att lägga mera vikt på ena boggieaxeln. Samtidigt såg han att luftledningen där satt snett och justerade den.

Fortfarande bara två tåg i trafik, alltså.

30/9

D-loket stannade i tunneln och Uno fick krypa för att knuffa igång det. Strömvagnarskenan hade lagt sig ner och kroken som håller den uppe behövde justeras.

Rapidloket togs i trafik igen, men nu med sina egna vagnar. Den näst sista spårade dock ur och Uno tog hem den för att komplettera med en spännfjäder i bakre boggien.

Rapidloket spårade ur precis före serviceväxeln baktill och Uno gjorde om en spårskarv som han tyckte var dålig där.

Han hade med sig F-loket igen, men hade inte tid att testa det.

1/10

Rapidloket spårade ur på samma ställe som dagen innan under pågående eftermiddagsvisning, så det blev mest bara två tåg i trafik då också. Johan och Uno justerade spåret som hade en grop på platsen och konstaterade att den del detaljer på bakre boggien hängde ner för mycket och tog i rälsen i serviceväxeln. Uno tog hem rapidloket för åtgärd.

Sedan provkörde de F-loket och fann att främre löphjulet spårade ur i första växeln efter Hagalunds-tunnelmynningen och det berodde på att styrskenan som sitter mitt för hjärtstycket hade lossnat. När den blivit fastlödd igen klarade loket växeln galant. Nu får det dra expresstågets vagnar (inkl den som kompletterats med spännfjäder och som nu får gå sist). Uno tog hem en snälltågsvagn i stället för att åtgärda den på liknande sätt.

Pendeln var svårstartad och lite slö, så Johan minskade dess wolframreostat en aning.

Tre tåg i trafik.

4/10

Uno hade med sig Rapidloket (det var en lödning i ena boggien som gjort att detaljer hängde ner) och snälltågets sista vagn (som har fått tryckfördelningsfjädrar) och tog dem i trafik.

Thomas justerade A-spåret på baksidan, såväl riktade, justerade spårvidd som lödde där det var löst.

Vi kör fr.o.m. idag 4 tåg, 2 B och 2 A!

Uno tog hem Dg-loket för att undersöka om MJ-hobby kan reparera det.

5/10

Ett tåg, Hg-lokets, fick för sig att kasta av sig passagerarvagnarna strax innan lilla signalen på det långa varvet. Anders fick ihop vagnarna med lok och finkan för att köra bak tåget och ta en närmare titt. Han bockade till bågen och kroken på finkan som satt ganska löst i vagnen bakom och bågen sitter nu bättre i höjd för passagerarvagnens krok. Han hittade inte heller något på spåret som skulle kunna orsakat ett litet skutt... mystiskt. Men, efter en provkörning så rullade hela tåget snällt runt igen. Phew!

8/10

Hg-loket fastnade i en tråd invid luftledningen på enkelspåret efter dubbelspårsbron och fick strömvagnaren bakåtvikt. Tråden som hade lossnat från en stolpe limrades fast av Thomas medan Johan rätade upp strömvagnaren.

Efter visningarna gjorde Thomas färdig luftledningsreparationen från 22/9 genom att isolera luftledningsbryggan och löda fast de övertrådshållare som hängde lösa. Nu är A- och B-rattarna separerade igen.

Johan stegade under tiden fågelholkstallen som lutade betänkligt genom att applicera vitlimindränkt papper underifrån.

Thomas tyckte att spänsten i B-luftledningen var för dålig och Johan konstaterade att den inte alls var spänd, så han gjorde det.

Thomas monterade ett NEM-koppel på RC-loket så att det kan kopplas till Unos vagnar, men det provkördes inte. Ev behöver det kompletteras med en bygel mellan buffertarna för att hindra överlapp. Det provkördes dock inte.

Thomas hade med sig tre stora plastaskar med små fack som vi kan samla t.ex. avfallna tågdelar och diverse material i.

12/10

Uno testade troligen Da-loket men tog i så fall hem det igen.

15/10

Johan gjorde en böj på RC-lokets koppelkrok så att den blev lagom lång för Unos vagnar. Krokens böj rätade emellertid rätt snart ut sig så det är inget bra sätt att justera avståndet till första vagnen på.

Han körde ett par varv med persontågets vagnar och RC-loket drar lätt runt dem i hög fart, så RC-lokets hastighet behöver kunna justeras separat.

Sedan tvättade han spåren A+B med Bilia-vätskan, fast inte A-tågens långa väg. Tvättlapparna blev mycket svarta men det tog många varv att få spåren rena. Intressant var att RC-lokets hjul också blev mycket smutsiga, det var så illa att RC-loket stannade och fick hjultvättas. Tydligt slirar inte de hjulen lika mycket som de andra lokens hjul.

Tvättningen var allt annat än lätt. Den nya koppelkroken drar släden annorlunda (både i sidled och uppåt) än den gamla, så släden roade sig flitigt med att spåra ur.

Vätskan Sven köpte är inte helt luktfri, och några i gången utanför klagade på att det luktade illa (ruttna ägg) där.

16/10

Ett B-lok stannade efter dubbelspårsbron lång väg. Strömvatagaren nådde inte upp, men tågvärden kunde peta igång det själv.

18/10

Thomas monterade en bygel baktill på RC-loket så att buffertarna inte ska kunna gå om lott med vagnen efter.

22/10

Signalen vid banvaktarstugan slocknade i stället för att bli röd. Det var ett reläbleck som kärvade, och Johan justerade detta.

Johan gjorde och monterade en ny och kortare koppelkrok till RC-loket av en av Thomas gitarrsträngar. Det är inte så lätt att koppla med den, men det går om man är lite tålmodig.

Spårtvättsläden var väldigt pigg på att spåra ur förra söndagen. Därför justerade Johan den ytterligare nu till det nya kopplet och fick den så småningom att ta sig runt felfritt på B-spåret.

Han provkörde RC-loket med persontågsvagnarna och tyckte att det gick alldeles för fort. I en låda hittade han ett 6 Ω 1W motstånd som han lödde in i loket i serie med det motstånd som Sven tidigare satt dit. Sedan fick tåget en mycket rimligare fart, men ändå i snabbaste laget. Segdragningsförmågan är inte den bästa.

Han provkörde även RC-loket med expresstågsvagnarna kort väg och då gick det alldeles lagom fort. Det duger således som reservlok för A-tågen kort väg i nuvarande skick.

Slutligen städade han av ett par av hyllorna nedtill till vänster om arbetsplatsen för att lägga Thomas pryllådor där. Man bör nog lägga vit kartong i botten på facken för att ha en chans att hitta småprylar man lägger i facken.

26/10

Dagen började med ett el-fel i huset som gjorde banan strömlös, så första visningen blev en ren talk-show.

Efter andra visningen provkörde Uno det ombyggda Da-loket och det gick fint några meter men började sedan vagga värre än en anka på dubbelspåret och spårade till sist ur inne i Hagalundstunneln. Uno tar hem det igen för justeringar.

Johan klippte bitar av styvt papper och lade i botten på Thomas pryllådor, så man kan lättare se vad som ligger i facken.

Uno tog även hem en vagn i expresståget för åtgärd (bälgefel?).

29/10

Höstlov. Vid dagens första visning ringlade kön ut till och förbi receptionsdisken i entrén.

Till den andra visningen så tog Uno den hemtagna expresstågsvagnen i bruk, men den och efterföljande vagn tappades mitt på dubbelspåret.

Johan hade skaffat två små akryllådor med sex fack i vilka han sorterade säkringarna i väskan. Han klippte också till nya tvättrasor till rälstvättsläden.

Uno provkörde Da-loket och det vaggade fortfarande mycket. Efter en stunds drift gick det bättre, men när Uno då backade loket så började det vaggas stort igen. Hemtages för nya justeringar.

Uno flyttade ett luftledningsstag för A-tågen på baksidan, för skruven med vilket det satt fast i bergets undersida hade lossnat.

Johan gick igenom alla prylar på arbetsbänken och lade de lok- och vagnsrelaterade i en av Thomas pryllådor. Även reservmotorerna lades där. Lådan ligger under vänstra skåpet.

31/10

Vid första visningen spårade godståget ur i V10 på väg mot långa vägens stopplats och vid andra visningen spårade det ur i tunneln före första startplatsen. Efter första urspårningen rengjorde Peter alla vagnshjulen som var rejält skitiga på yttersidan och spåren tvättades B kort väg.

1/10

Vid första visningen stannade godstågsloket(D) i tunneln framför publiken och strömvagnen nådde inte upp till luftledningen. Peter petade på den, så gick det igång igen.

Vid andra visningen spårade godståget ur igen i Hagalundstunneln. Thomas ökade trycket på främre löphjulet och han och Peter gjorde rent spåret och bockade undan en spik som stack upp nära spåret. Thomas tycker att godståget går i fortaste laget.

2/10

Tågen gick bra. Sven och Johan plockade ner mer material och prylar som låg på eller hängde vid arbetsplatsen i Thomas pryllådor.

Johan justerade reläet till signalen vid banvaktarstugan, sedan det visade sig att den inte alltid lyste rött när den skulle det.

Vid dagens UMV-sammanträde gick vi igenom förra "läsårets" händelser och konstaterade att det varit ett arbetsamt år, i genomsnitt åtgärdades 6 fel per vecka. Uno har trappat ner sitt arbete och fokuserat på lokreparationer, det vanligaste felet. Landskapet fick en storstädning förra hösten och blev även berikat med några nya snygga björkar. Trafiken flöt på bra.

Det kan man dock inte säga om den senaste månaden, för flera loksador inträffade samtidigt och trafiken blev ett tag reducerat till som minst två tåg. Nu är vi uppe i fyra igen.

Precis som vid förra mötet kom arbetsfördelningen i gruppen upp till diskussion och frågan om hur vi kan bli mer mångsidiga och kan samarbeta bättre.

Alla felen senaste tiden har gjort att det normala underhållet blivit eftersatt, snart borde vi få tid över att göra den vanliga höst-avdämningen av anläggningen.

Sven meddelade att hans insatser och restid inte motiverar att han kommer till TM lika ofta längre.

4/11

Tredje vagnen i godståget hade spårat ur i Hagalundstunneln och ställt sig på tvären så att även A-tågen hindrades. Loket och de två första vagnarna hade fortsatt och vagn två var urspårad och hade fastnat i V10.

Johan kopplade ihop tåget och fann att vagn två skuttade fram. När han tagit bort en liten bit smuts som satt på ena hjulet på den fasta axeln så blev gången jämnare.

Han fann också att båda rälerna som omger hjärtstycket i växeln framför banvaktarstugan satt lösa, ja väldigt lösa faktiskt, och lödde fast dem samt smetade lite svart färg på lödningarna.

Sedan plockade han ner mera grejer i Thomas lådor. Nu är det en för lok- och vagnsdelar, en för landskapsdetaljer, en för elprylar (svagström) och en för övrigt.

5/11

Uno hade med sig Da-loket för provkörning. Det går mycket stadigare nu, men spårade ändå ur i Hagalundstunnelmynningen precis som för en vecka sedan efter att ha kört på dubbelspåret..

Thomas studerade fallet och fann att strömvtagaren pga för högt upptryck fastnade i övergången till tjock luftledningstråd varvid lokets framände lyftes och loket spårade ur. Uno vägrade minska upptrycket trots att Johan kunde visa att det var för högt med Svens 2g-vikt som inte tyngde ner strömvtagaren. Thomas bockade därför om luftledningen så att det skulle fungera ändå.

Johan lade sedan 2g+1g-vikterna i lådan med lokdetaljer (tillsammans med blyvikterna).

Vid provkörning lång väg fastnade loket först under dubbelspårsbron med nedfälld strömvtagare, sedan i växeln framför banvaktarstugan där ena snöplogen tog i spåret. Det första felet beror på felaktiga längder på sidorna i pantografen, så Thomas löste problemet genom att löda på en fjädertråd som hindrar att den fastnar i nedfällt läge. Den behöver målas. Det andra felet löste Johan genom att vrida lite på ena snöplogen.

Sedan provkördes loket många lyckade varv med sina vagnar, så nu får det gå i trafik igen.

A-tågens utfart lång väg, där timmertågets vagnar nu står, hade blivit stukad både i luftledningen och spåret. Thomas bockade till luftledningen och Johan justerade spåret. Det behöver trimmas ytterligare.

Uno har lämnat Dg-loket till MJ-hobby för reparation av en kille i Norrtälje.

6/11

Da-loket stannar efter startplatsen. Dålig kontakt med luftledningen. Peter petar.

7/11

Persontågets(Da) sista vagn spårar ur i andra kurvan lång väg. Peter ställer av tåget och ställer in 4-tågsdrift.

8/11

Uno tvättar hjulen på de fyra tågen som är i trafik och tar hem Da-loket för service.

12/11

Uno tvättade hjulen på persontågsvagnarna.

Uno har justerat ett lager i Da-loket så att det blir mindre spel. Nu går det saktare. Det vaggar, mest på baksidan. Inte så mycket ute på linjen. Det spårade ur ett par tre gånger på baksidan. Hem till Uno igen på service.

Thomas lagade Volvon vid banvaktarstugan. Karossen har lossnat från underredet.

Thomas limmade även fast stora taket på banvaktarstugan i publik-ändan. Det, och uthuset, har dock löst sittande tak på andra sidan, mot spåren.

19/11

Thomas har försett anläggningen med två nya fina ficklampor med vitt och brett ljus.

Hg-loket tappade orken och stannade på baksidan. Thomas konstaterade att endast bakre boggien drev och det räckte inte. Vid andra visningen fick vi putta tåget på baksidan, men i landskapet tog det sig fram själv.

Thomas plockade isär drivningen och konstaterade att kugghjulet som ska drivas av snäckskruven förskjutits i sidled så att det gick fritt i stället för att gå in i skruven. En liten hatt sattes på kugghjulets axellager och fick axeln att hålla sig på rätt plats. Det fungerade i ett par varv på dubbelspåret, sedan gick silikonslangen mellan motorn och snäckskruven av. För att kunna ersätta den behövs en ny muff på axeln och Thomas tog hem motorn för att göra en sådan.

Johan satte in Rc-loket som reserv i stället för Hg-loket. Det går lite för fort, men det må vara hänt.

21/11

Rc-loket gick för sakta baktill. Anders fick fart på det genom att motionera strömvtagaren.

Thomas tog Hg i drift igen efter lite fix. Han hade tillverkat rörmuffar att sätta på motoraxeln så att silikonslangen greppar ordentligt.

Övre delen av en utliggare är lös invid bron. Thomas tog bort övertråden för den riskerade att trassla in sig i pantografen.

22/11

Uno fick problem med F-loket som spårade ur och lade sig på sidan efter korsningsväxeln. Han justerade främre löphjulet.

Ena sidan på en boggie på Hg-loket lossnade. Uno fäste den med en tråd eftersom det är zinkgods som inte går att löda.

25/11

Startknappen för B-tågen hade gängat ur, hoppat iväg och lagt sig långt bort under banan. Johan tog isär de kvarvarande delarna och satte ihop den igen.

F-loket spårade ur igen, nu i första växeln efter Hagalundstunnelmynningen. Johan satte in Rc-loket för att klara visningen och studerade sedan problemet.

Loket såg inte ut att ha något problem vid en ytlig besiktning och spåret såg bra ut också. När han drog F-loket baklänges genom växeln så grenslades luftledningen. Då visade det sig att undre delen av utliggaren lossnat. Bilden som Johan tog vid själva urspårningen visade att utliggaren var lös redan då.

Isolatorn hade lossnat från stolpen. Den sitter på ett stift som går ner i ett rör i en konsol på stolpen. När Johan försökte pilla tillbaka den så lossnade isolatorn från utliggaren också. Utliggarens tråd är lindad runt isolatorn. Mera pill, alltså.

Det gick ju så småningom att få in isolatorn i sin krok och i sitt rör, men vid det laget hade även den övre isolatorn (som bara är limmad) lossnat och luftledningstråden lossnat från nästa stolpe.

När Johan sträckte tråden så lossnade även den krånglande konsolen från den första stolpen. Besvärligt läge, alltså.

Det blev till att slacka tråden inne i tunnelmynningen, löda fast den igen i nästa stolpe (där det fanns ett H), löda fast konsolen i stolpen igen (etsvätskan tog bort färgen), trä i isolatorn i röret, bocka till utliggaren, limma fast övre isolatorn, fixa med sytrådarna, spänna tråden igen och provköra.

Thomas nya ficklampor är jättebra hjälpmedel!

Sedan var klockan 17. Puh.

Återstår att måla konsolen och fästa ett par övertrådshållare och komplettera övertråden.

26/11

Johan fick problem med F-loket som spontanstannade både på baksidan och ute i landskapet. Han bytte ut det mot Rc-loket under visningen och fann under tiden att strömavtagaren var nästan svart av oxid och att kontakten på sladden ner från strömavtagaren glappade. Han spände även fast motorn bättre då den satt ganska löst. Sedan krånglade det loket inte mer under resten av dagen.

Uno kom och hade med sig Da-loket. Det fick köra ett varv på dubbelspåret innan Johan bedömde det som oanvändbart för att det vaggade för mycket. Det är höger bakhjul som inte snurrar jämt utan hoppar.

Uno satte en ny klämma på kulissen på det ställe där han själv skrivit ”Sätt ingen klämma här”.

Uno hade med sig några smala rör att ha till lokaxlarna. Johan lade dem i loklådan.

Johan gjorde sedan färdigt gårdagens reparation och fortsatte med att löda ihop utliggaren på det ställe som Thomas upptäckt (B-stolpen före dubbelspårsbron) och sätta dit en ny övertråd.

29/11

Thomas fäste främre boggiens sida på Hg-loket bättre än vad Uno gjort.

30/11

Uno hade med sig Da-loket för provkörning. Han hade gjort lite mer glapp på koppelstången på det hjul som bråkar. Det vaggar mindre men spårar fortfarande väldigt ofta ur vid startplatsen ut mot dubbelspåret. Hem igen för mera justeringar

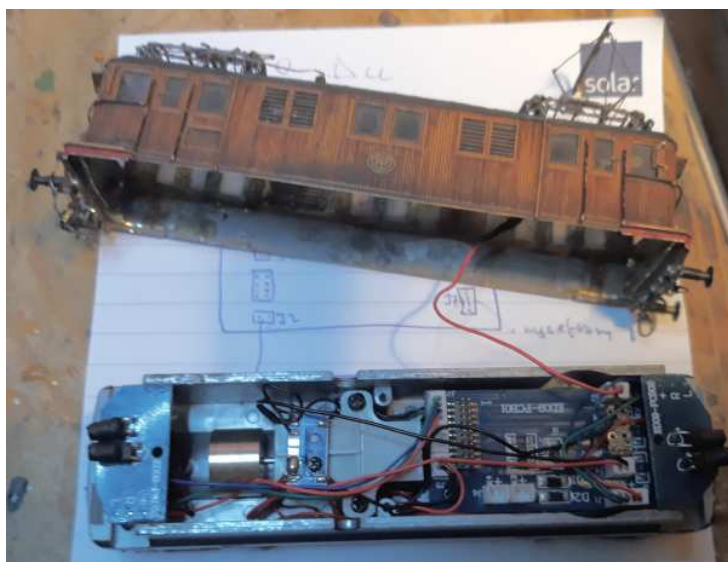
Sammanträde med goda pepparkakor. Banan har varit ganska snäll den senaste månaden, men vi har bara kunnat köra med 4 tåg. Förhoppningsvis är de två lok som saknas snart i användbart skick igen. Det blev ingen dammblåsning i november, men vi ska försöka göra det i början på december i stället. Uno oroade sig för att så många trädgrenar har fallit ner. Tåg-timern på väggen är trasig (stannar) och behöver bytas ut. Nils fick Thomas kvitto på LED-lamporna.

2/12

Nils tog emot det nyreparerade Dg-loket.

3/12

Johan kollade på Dg-loket innan Uno kom. Inkråmet är helt nytt, kåpan den gamla. Hur mekaniken ser ut är inte lätt att veta eftersom det sitter elektronik i vägen och skymmer den. Det går att köra men går väldans fort. Såhär ser det ut inuti (det är nog en hel del man kan ta bort):



Sedan provkördes Da-loket. Det verkar gå jämnare men fastnade i luftledningen direkt efter stolpen på dubbelspårsbron, liksom tidigare.

Det är en ojämnhet på luftledningen just där och Johan ville löda bort den, för det såg ut att vara en trasig övertrådshållare, men Uno tyckte att det borde räcka med att fila på strömvtagaren. (Egentligen är problemet att den här strömvtagaren har extra högt upptryck och Uno vill inte minska det.)

Johan tog fram lödkolven ändå och fann omedelbart att det inte var en övertrådshållare utan en gammal skarv som gick isär. Det blev till att byta den tråden och det tog hela resten av dagen. Stolpen på bron är kritisk eftersom tråden går som allra längst ut på strömvtagaren där. Han försökte bocka in den men Hg-loket klarade sig ändå inte och fick Z-tråden kvaddad så Johan satte in Rc-loket tills det är lagat.

Massor med sytrådar behöver lagas, och H-biten försvann.

4/12

Johan reparerade den kvaddade strömvtagaren på Hg och kollade varför den inte funkade på dubbelspårsbron. Eftersom den sitter mitt på loket så genar den lite i kurvan. Han satte därför på en genvägstråd på luftledningen i stället för ett H på utliggaren. Funkar bra men blänker.

Han fixade till sytrådarna, men D-loket rev ner en ändå.

Han jämförde upptrycket på Da-lokets strömvtagare med de andras och fann att Da-loket hade klister på fjädern vilket gjorde den onödigt stum.

Han provkörde sedan Da-loket med vagnar. Det går ganska snällt på dubbelspåret men spårade ur i första bordsskarven efter start lång väg och under dubbelspårsbron och fastnade i den dolda utliggare som sitter där. Provade även att backa loket när jag skulle ställa undan tåget och då kärvade mekaniken ett tag innan den lossnade och då började loket vaggva våldsamt. Inte betryggande, precis.

6/12

Växelmotorn vid banvaktarstugan hade låst sig igen pga ett mekaniskt problem med kugghjulen som pressades isär. Johan tog bort motorn, spände den fjäder som pressar samman kugghjulen och monterade tillbaka motorn igen.

Dessvärre kom han åt matningsledningen till B-dubbelspårs skenor, och han fick skruva fast den igen för att få B-tågen att fungera.

Johan visade Uno hur väldigt mycket Da-loket vaggade nu och Uno bestämde sig för att ta hem det för någon form av åtgärd.

Han tog med sig Dg-loket också av samma skäl. Han var ganska upprörd över att bakre gångplåten saknades trots att han och Peter letat efter den länge. Johan kommer inte ihåg om den satt på plats när han öppnade paketet.

Peter och Johan avslutade dagen med dammblåsning och provkörning.

9/12

Inte så lätt att ta sig till museet idag. Hela diplomatstaden avspärrad av polisen.

Hg-loket hade stannat på baksidan nästan framme vid startplatsen med alla vagnarna urspårade. På sista vagnens framände hade ett fotsteg lossnat och pekade rakt ner. Det var inte lätt utan limmat så Johan limmade fast det igen.

Hg-loket skorrade högt och drev inte på främre boggien. Det berodde på att det lager där Thomas fäst sin tidigare fix hade lossnat. Johan gjorde en större och fulare lödning för att det skulle hålla bättre men lyckades inte helt. Nu skorrar det fortfarande till när det gått in i Hagalundstunnelmynningen.

F-loket hade spårat ur helt och tappat alla vagnar i första växeln utanför tunnelmynningen, före första stolpen. Johan kollade loket spåren och luftledningen men hittade inget att åtgärda. Kan vara spårsmuts.

Banvaktaren är som bortblåst men katten är kvar. Johan letade efter honom i närheten men hittade ingen och limmade dit en ny gubbe med grön hatt.

10/12

Första visningen gick bra, så varken Johan eller tågvärden provkörde något före den andra och det straffade sig direkt. 2:a vagnen i lokaltåget spårade ur på väg ut på den långa vägen men fortsatte. Så Johan bröt strömmen i väggen halade tillbaka tåget och satte upp vagnen på spåret igen. Det tog sig runt och men spårade ur helt vid infarten till Hagalundstunneln. Vagnarna lade sig på varandra huller om buller. Expresståget passerade men tappade sina två sista vagnar och en bälg lossnade. Inte direkt någon bra start, precis. Johan och Uno redde upp oredan och fortsatte visningen men Hg-loket skorrade nu högljutt, ofta och länge.

Växelmotor V10 var nästan lika högljudd som Hg-loket för att kuggväxeln glappade. Johan lagade den lödning som släppt.

Eftersom smuts på hjulen och spåren är en starkt misstänkt orsak till urspårningarna så tvättade Uno hjulen på lokaltåget och godståget medan Johan undersökte Hg-loket. Thomas lagning var inte trasig igen, och loket spinner snällt när man kör det i luften, så det är nog mest misstänkt att det är den bakre drivningen som kuggar ur denna gång. Thomas får undersöka saken. RC-loket ersätter.

Efter hjultvätten ville Johan tvätta räls men Uno lyssnade inte alls på det örat, utan ägnade sig åt att justera bälgar och spår.

Efter hjultvätten gick D-loket väldigt sakta utan att slira. Uno smorde loket och då vart det piggare igen. Emellertid hade han inte tömt tvättbyttan på Q8-vätska så snart slirade loket hej vilt ute på banan i stället. Johan torkade utfartsspåret mot dubbelspåret för att det alls skulle bli körbart.

Vid ett tillfälle vägrade Rapidloket att starta från bakre startplatsen. Plötsligt fungerade det igen. Glapp i någon kabel inne i loket?

Uno och Johan provkörde Da-loket och det gick hyfsat stabilt ensamt genom landskapet. Både framåt och bakåt på baksidan. Uno hade ändrat något på fjädringen på den bakersta drivaxeln. Dock fastnade loket under dubbelspårsbron igen. När strömavtagaren trycks ner i botten så petar de fyra ytterledningarna på pantografen upp och stöter i den utliggare som sitter under bron. Uno tog hem loket igen för åtgärd.

Uno hade även med sig Dg-lokets inkråm. Nu har han rivit bort de digitala delarna men även klippt bort de sex kablarna till hjulen så loket gick inte att strömförsörja. Alla tre axlarna var rörliga i axialled men Uno har satt brickor på första och sista axeln så att endast mittenaxeln kan röra sig på det viset.

Uno klagade på att det är väldigt dammigt under banan.

13/12

Peter hade städlat under banan och hittat den saknade gångplåten till Dg-loket och lite annat smått och gott.

Thomas fick ordning på Hg, genom att flytta en silikon slang, och målade lite svart här och där på den och tog loket i trafik.

Sven och Thomas limmade lite träd och fixade lite sytråd som hade släppt efter dubbelspåret.

Uno är inte nöjd med Johans luftledningslagning eftersom några utliggare sitter väldigt snett.

Uno har gjort pappror som man kan ta hem träd i för limning.

Den ordinarie banvaktaren är tillbaka på trappen, så nu sitter där två gubbar och en katt.

Uno hade kortat armarna på nedre delen av strömvatagaren så att den kan gå under dubbelspårsbron utan att fastna. Loket togs i trafik efter omfattande provkörning. Går sisådär enligt Thomas.

Dg loket har ny drivning men rusar som vanligt. Uno ska skaffa och montera motstånd. Han vill inte ta från det gamla underredet för han hoppas kunna laga det själv och sätta en ny kåpa ovanpå.

17/12

Johan och Thomas tvättade spår med tvättsläden. Det gick dåligt. Den spårade ur mest hela tiden och inte blev spåret särskilt rent heller. Johan efterputsade med suddklotsen och fick anstränga sig för att få bort lorten för den satt fast hårt.

19/12

Expresståget tappade de två sista vagnarna. Anders spände koppelkrokarna och kopplade ihop dem och bälgarna. Pilligt, men det gick!

20/12

Uno berättade om sitt arbete med Dg-loket. Han anser att de tappar som trycker mot hjulens insida för att ta upp strömmen inte duger utan ersätter dem med en egen konstruktion. Hjulen är isolerade med en plastmuff vid navet, och han ersätter den med ett dit limmat metallrör, så att karossen ska bli strömförande (om limmet leder, vill säga). Eftersom hjul och koppelstänger är avmonterade så behöver de monteras igen i exakt rätt inbördes vinkel.

27/12

Thomas besiktigade den nya digitala skjutmättet och fann det gott nog. Det ligger i en ask bakom skruvmejselstället.

28/12

Uno provkörde Dg-loket på baksidan men det kom inte så långt innan det stannade i första växeln med strömförsörjningsproblem. Det gick inte att ta upp strömmen från axlarna så Uno tänker försöka använda de ursprungliga stiften som trycker mot hjulringarna i alla fall.

Da-loket gick sakta i kurvan bakom torkladan så Uno smorde det.

Uno tog hem tallen på A-sidan närmast Hagalundstunnelmynningen för att limma på grenar på det.

Uno besiktigade Johans luftledningslagning och var inte nöjd med resultatet. En utliggare är alldeles för sned och ett stag saknas. Men, det funkar ju att köra där som väl är.

30/12

Växelmotor V10 kuggade ur när den skulle lägga om till lång väg. Det funkade men lät väldigt illa. Johan gjorde och monterade en bygel som håller ihop kugghjulen.