

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2018

3/1 18

A-tågen ville inte starta så Uno drog dem förbi startplatsen under visningen. Thomas och han undersökte orsaken och fann att det var ett par kontaktbleck på motoraxeln till växel V4 som glappade. Thomas justerade men var inte nöjd. Det behöver konstrueras om, tycker han.

Uno hade med sig Dg-loket och provkörde det med några vagnar. På raksträckor går det riktigt fort, men i kurvor stannar det tvärt. Han anser att motorn är för svag och vill hellre laga det gamla underredet. Då kan de nya tapparna behövas och de verkar vara försvunna.

8/1

Rapidloket stannade på dubbelspåret. Peter putsade rälsen därstädes.

14/1

Persontåget(Da) hade stannat i uppförsbacken mot korta vägens startplats och blivit påkört. Johan drog slutsatsen att det gått för sakta och oljade Da-loket (och alla de andra också). Sedan gick det lagom fort.

Uno kom och provkörde Dg-loket (med det gamla underredet) som han justerat ytterligare. Främre löphjulet spårade ur (det var en pålörd kopparråd som var i vägen), loket vaggade som en anka och orkade inte upp för samma backe som Da-loket stannat i. Uno tog hem det igen, men det nya underredet som Uno ratat är kvarlämnat och möjligt att jobba med för den som vill.

Till sist vaggade F-loket till och spårade ur precis i Hagalundstunnelmynningen. Uno justerade främre löphjulet och Johan hittade en övertråd som hängde ner och kan ha varit i vägen.

En luftledningstråd vid utfarten för A-tågens långa väg hade lossnat. Johan lödde fast den.

15/1

Da lokets pantograf lyckades klättra över ledningen strax före banvaktaren efter lite försiktigt. Peter micklade så kunde färden återupptas men hittade ingen orsak.

16/1

F loket drabbades av smuts på ledning och spår från Hagalundstunneln och upp till växeln. Peter rengjorde spåren och ledning där och sedan funkade det igen,

Da loket hade fastnat under dubbelspårsbron. Peter fick loss det men vet inte om pantografen är paj eller inte.

Da:s pantograf fastnade igen, den här gången vid banvaktarstugan. Det kom lång väg och precis i växeln där ledningarna går ihop trasslade den in sig och lyfte kåpan. Peter fixade och körde in.

17/11

F-loket stannade precis före korsningsväxeln. Johan drog det förbi och då kom det igång igen. Efterföljande varv gick både Rapidloket och F-loket fint förbi detta ställe. Johan justerade F-lokets strömavtagare, för den ville luta bakåt i högläge.

Da-loket stannade urspåret vid första stolpen efter bron under dubbelspåret med strömavtagaren fastnad i stolpen. Johan hittade att en axel som sitter under strömavtagarens slitskena hade en knäck som kunde vrida sig och peka uppåt lika högt som slitskenans topp och därmed haka i saker och ting. Han kortade av den en aning.

Da loket tappade sedan kontakten med luftledningen på vägen upp till parkerings-platsen för lång väg. Luftledningen justerades.

Peter fäste upp det stag som håller ut bortersta delen av kulissen mot väggen med den igensatta dörren i.

Sedan gjorde Johan spårvtätt med Q8-vätskan som omväxling. Trasorna blev jättesmutsiga bara av ett par varv och spåret blev påtagligt renare utan att något tåg började slira någonstans. Först när vätskan torkat blev det halt i kurvan vid torkladan och Johan behövde köra tre extra varv med fönsterputs för att få upp farten där.

Uno kom och vi fick prova det gamla Dg-loket igen. Senaste felet var en lös skruv i underredet. En av vevstakskruvarna var helt utsliten och Uno har gjort en ny eftersom vi inte hittar den saknade påsen. Loket vaggar fortfarande, men mindre än förut. Dock sitter kåpan så löst att den kan vaggas ur läge och då tappar loket kontakten med luftledningen. Uno tar hem det för att fixa detta.

Sammanträdet blev i mini-format eftersom det var stort manfall. Vi konstaterade att visningarna under jullovet gått bra trots stor publik och att det efterlängtrade Da-loket är tillbaka i drift och att reparationen av Dg-loket inte går som planerat. Tåg-timern är trasig, och den borde lagas skyndsamt. Vi hoppas på bättre deltagande nästa möte.

20/1

Frontalkrock! Godstågsloket hade lagt sig på höger sida i växeln före Hagalunds-tunnelmynningen över A-spåret efter att ha kört lång väg och blivit påkört av F-loket som precis kom ut ur samma mynning.

Johan konstaterade att alla godstågsvagnarna stod helt på spåret, liksom hela Snälltåget(F) så han misstänkte främre löphjulet på D-loket men hittade vid närmare studium inget fel på det. Han hittade dock löst bly i loket och att lokföraren var ostadig och satte fast det.

Det kändes när man drog underredet fram och åter över banvaktarstugeväxeln att det var något som emot rejält baktill. Dessutom låste sig bakre snäckväxeln i loket. Johan justerade stagen i underredet och fann att loket lät illa för att kugghjulen kunde ta i stagen och gick sakta för att bromsklotsarna faktisk låg emot hjulen på flera ställen. Tala om realism.

Vid provkörning med vagnar vinglade loket till i banvaktarstugeväxeln och spårade sedan ur med alla hjulen utom första löphjulet i nästa växel. Därmed var felet inringat till banvaktarstugeväxeln. Det var bakre högra drivhjulet som grävde ner sig i hjärtstycket och ville gå fel väg när man drog loket baklänges. Det gick inte att justera ytterrälen nämnvärt så Johan minskade spårvidden lite för lokets framhjul. Genom att de då skjutas åt vänster kom bakändan att tryckas åt höger så att bakhjulen inte kom i kläm.

Av denna övning, som tog sin tid, hade dubbelspårsläken i växeln lossnat och behövde lödas fast igen. Tallen med fågelholken tog mycket stryk och liknade mest en avbarrad julgran. Johan försökte limma dit några nedfallna grenar men det blev inte så snyggt.

21/1

Uno hade med sig en tall som han renoverat och Johan satte tillbaka den på sin plats mellan A-tågens korta och långa väg utanför Hagalundstunneln.

Uno inspekterade övriga tallar för att se om någon behövde tas hem och valde omedelbart holkfallen vid banvaktarstugan. Johan tog upp den, men den satt hårt fast med en motvikt under i kycklingnätet. Något behöver ordnas när den ska sättas tillbaka. Det är nog bra om den står stadigt men är lätt att ta bort när man ska arbeta med banvaktarstugan eller spåren i närheten.

Dg-loket provades igen, men gick inte att köra för Uno hade tagit bort Thomas snedtråd under strömavtagarens slitskena som skulle föra strömmen förbi de oxiderade lederna högst upp. Han hade förstärkt ledningsförmågan i strömavtagarens nederdel i stället med en liten koppartråd och gjort så att kåpan sitter stadigare.

24/1

Thomas och Uno provkörde Dg-loket och det tog sig runt lång och kort B-väg utan vagnar. Nu fungerar strömupptagningen med pantografen. Uno har löst en tunn tråd mellan slitskenan och själva pantografen.

De provkörde även persontåget (Da) med sin godsfinna, nu placerad sist. Det gick bra.

Uno testade fågelholkstallen men monterade den inte. Fågelholken är försvunnen.

27/1

Persontåget stannade alldeles efter tunnelmynningen lång väg med urspårad godsfinna. Det var den axel som är längst från vagnens plattform som spåret ur.

Johan tog bort godsfinnan men Da-loket bara surrade och kröp framåt, så han tog bort det också. Det är spiralfjädern som slirar på motoraxeln. Det hjälpte inte att höja motorn med lite kartong och inte heller att olja snäckväxlarna och justera bromsklotsarna så han satte dit Dg-loket i stället. Det gick inte särskilt mycket bättre det utan stannade helt i början på torkladekurvan, så det blev till att flytta kulissen och lyfta av det loket på plats. Vagnarna fick godståget knuffa hem.

Persontågets godsfinna har väldigt dåliga hjul; flänsarna är fulla med kaviteter där det sätter sig lort och gör dem ännu mer ojämna. Kan vi inte byta hjul på den vagnen?

Dg-loket var inte rätt intrimmat men gick att få att fungera riktig bra genom att minska motormotståndet, så nu ersätter det Da i väntan på att Thomas tar sig an Da-loket. Uno ville ta hem Da-loket för service men det gick inte Johan med på.

D-loket behagade också stanna vid torkladan, fast inom räckhåll. Det var strömavtagaren som inte nådde upp till ledningen. Johan kollade pantografen noga men hittade inget annat konstigt än smuts i lagren i takfästet. När det var bortrensat så gick den bra igen.

Uno monterade den hemtagna tallen i ett nytt hål ungefär på samma ställe. Han hade skaffat en ny fågelholk på Eskader. Han tog hem ännu en tall för uppfräschning.

Uno var irriterad på de blänkande kopparledningarna ovanför A-spåret och målade dem med en pensel med svart färg. Det kom uppenbarligen en hel del färg på undersidan av luftledningen också för varken Rapidloket eller F-loket gick bra där sedan. Det blev till för Johan att putsa ledningen omsorgsfullt med smärgel och sedan justera en utliggare som inte tålde den behandlingen samt låta tågen gå en massa varv innan det blev normalt igen.

28/1

Thomas kollade på Da-loket och ansåg att det är något i mekaniken undertill som bromsar när hjulen trycker mot spåret. Loket spinner fint när man lyfter på det. Uno tog hem det ändå för åtgärd, dvs byte av övre trissan till gummi som den nedre.

A-tågen hakade i en gammal lagning i luftledningen precis i Hagalundstunnel-mynningen. Thomas fick byta ut det segmentet och även efter det justera en utliggare längre bort..

31/1

B-startknappen föll av, men Anders kunde skruva dit den igen.

TV-inspelning för TV3.

1/2

2:a vagnen i persontåget spårade ur och lossnade framför banvaktarstugan. Uno satte upp den på spåret igen och såg att en del av främre boggien hade fallit ner och orsakat urspårningen, så det blev till att limma fast den igen.

2/2

Dg-persontåget stod till vänster startplats kort väg med sista vagnen urspårad, Hg stod vid smörjgropen med bakre axel urspår samt flera av vagnarna urspårade, Peter satte på allt men provkörde inte.

3/2

Dg-loket tappade sina vagnar vid banvaktarstugan kort väg. Johan knuffade in dem med lokaltåget och kopplade ihop persontåget igen, ordentligare.

Johan lättade lite på skruvarna på relä R9 till signal S12 (framför kulissen) eftersom det inte ville slå om nog lätt.

4/2

Dg-loket tappade sina vagnar igen, denna gång på raksträckan mitt framför kulissen. Johan knuffade in dem med godståget och kopplade ihop persontåget igen, ännu ordentligare.

Under andra visningen stannade godståget tvärt vid vägövergången framför kulissen, så halva visningen fick genomföras med enbart dubbelspårtrafik. Det var D-lokets strömavtagare som inte orkade upp, så loket gick att få igång igen genom att Johan petade på det med en lång pinne. Uno justerade sedan strömavtagarna, både den bakre och den främre.

Uno hade med sig Da-loket som provkördes med sina personvagnar. Nu har loket en gummitrissa på motoraxeln igen men Thomas svänghjul sitter kvar som balanshjul. Uno tyckte att loket vaggade för mycket, så han tog hem det igen för att justera mittenaxelns rörlighet.

Johan bad honom också ta hem persontågets lilla godsfincka, som bara spårar ur, för att byta hjul på den.

5/2

Både Rapidloket och F-loket stannade till vid älgen vid korsningsväxeln. Peter putsade ledningar och spåren där.

6/2

Dg-loket spårade ur rejält under bron vid A-tågets långa väg. Det lyfte kåpan, lade sig på vänster sida och rev med sig luftledningens övertråd. Strömavtagaren blev mycket tillknycklad. Sista vagnen i tåget var urspårad.

7/2

Johan och Peter flyttade undan kulissen helt för att komma åt att arbeta med olyckan. Övertråden byttes från stolpen efter bron till stolpen vid vägövergången. Den hade gått av på två ställen. Anmärkningsvärt är att tråden gått av långt framför olycksplatsen, så de frågade sig om något tidigare tåg rivit ned tråden.

Johan restaurerade strömavtagaren som lagt sig bakåt och hade vissa svårigheter att få den att gå upp tillräckligt långt. Det var Unos nya ström-nerledningstrådar som bromsade rörelsen.

Dg-loket gick bra efter reparationen, men vaggar ganska mycket i kurvor.

Hjulen på personvagnarna var verkligen mycket smutsiga och Johan skrapade ren dem samt bestämde sig för att göra hjultvätt efter dagens andra visning tillsammans med Thomas.

Alla vagnarna hjulvättades på Uno-vis med Q8-vätska, och det gick snabbt och bra. Vid provkörningen med A-tågen stannade Rapidloket tvärt före Hagalunds-tunnelmynningen. Thomas konstaterade att detaljer i boggiens underrede hade lossnat och petade ner i spåret. Han reparerade detta.

Sedan gick inte A-tågen att köra ut på dubbelspåret och Johan fann en trasig lödning i luftledningen på A-tågens långa väg som orsakade detta.

Vid fortsatt provkörning vaggade F-loket till i Hagalundstunnelmynningen och daskade i strömvatagaren i en utliggare så att Johan behövde räta upp strömvatagaren.

Därefter provade Thomas och Johan att tvätta spåren med Q8, men det gick varken snabbt eller bra, fast trasorna blev väldigt smutsiga. På B-tågens långa väg började tågen slira i torkladekurvan, i synnerhet godståget som fick det jättejobbigt. De körde eftertvätt med fönsterputs utan att vänta på att Q8-vätskan skulle torka och den fick övriga tåg att gå bättre men inte godståget. Det slirade så det stannade helt vid torkladan. Det slirade överallt, faktiskt.

Thomas undersökte loket, smorde det och lade in mera bly samt lagade åtskilliga trasiga lödningar både inne i loket och i underredet. Det slirade fortfarande lika mycket. Johan tvättade hjulen på loket med en trasa med fönsterputs. Det slirade ändå.

Johan kollade spåret och fann att det inte var blankt utan hade en tunn grå hinna som gick att ta bort med putsklots och smärgel (där putsklotsen inte nådde). Det gjorde att övriga tåg gick normalt, men inte godståget. Fast, det tog sig nu runt utan att stanna helt. Därefter spårade godstågets tankvagn ur vid banvaktarstugan och lämnade kylvagnen kvar på spåret. När Thomas försökte rulla in den så märkte han att den rullade väldigt trögt.

Utän sin sista vagn tog sig godståget runt i nästan normal takt, så Thomas och Johan lät det vara så för att inte utmana ödet. Thomas smorde kylvagnen med lokolja (eftersom det var det enda som fanns) och då rullade den lättare, men Johan ställde den ändå på uppställningsspåret. Kan hjultvättvätskan ta sig in i lagren?

8/2

Uno tog Da-loket och Persontågets godsfinka i drift och ställde av Dg-loket. Han hade justerat spårvidden på godfinkan och mittenaxeln på Da-loket.

Uno bockade ut lagerboxarna en aning på kylvagnen och tog sedan den i trafik också.

9/2

D-loket och några godstågsvagnar hade spårat ur i V10. Peter ordnade upp.

10/2

D-loket stannade precis efter startplatsen.

11/2

D-lokets bakre snäckväxel hade låst sig. Johan satte in Dg-loket i stället. Uno försökte laga på plats men lyckades inte, så han tog hem det för service.

F-loket grenslade luftledningen i korsningsväxeln och kvaddade strömvatagaren. En axel nedtill i fästet på loktaket gick av. Johan satte in Rc-loket i stället och rättade till luftledningen, Thomas försökte laga strömvatagaren, men saknade både verktyg och material så Uno tog hem det loket också.

12/2

Godstågets sista vagnar stod urspårade till höger efter startplatsen. Tankvagnen hade tippat och kylvagnen var urspårad och påkörd av persontåget. Dess lok (Da) hade spårat ur också och blivit påkört av lokaltåget (Hg). Peter ordnade upp alltsammans.

Peter tror att Dg:n har stått still av någon anledning och blivit påkörd och framknuffad så att vagnar och lok välte och spårade ur.

14/2

Godståget stod urspårat i växel 10. Växeln hade lagt om under virkes-tank-och kylvagnen. Peter ställde till rätta.

Da-loket med vagnar försvann efter 14 körningen. Peter hittade det på lång väg efter första kurvan framför publik bakom skynket. Där hade godstågets kylvagn ställt sig på tvären. Peter tog bort den, sedan funkade det.

Godstågets kylvagn lade sig på sidan igen, alldeles i början på raksträckan framför publiken lång väg. Persontåget körde in i denna och Da-loket trasslade in sig i luftledningen och dess finka spårade ur. Tågvärden knuffade sedan iväg lokaltåget för hand, så att Hg-loket körde in i sista vagnen på persontåget. Tågvärden tog sedan bort kylvagnen och ställde den på arbetsbänken.

15/2

Peter tog bort Da loket och godsfinan helt och lyckades knuffa in personvagnarna med Hg loket efter att en landskapssäkring hade bytts. Han ställde av persontåget och Da-loket och ställde om anläggningen för dubbelspårsdrift med godståget och lokaltåget. Kylvagnen är fortfarande i trafik.

Dg-loket lade sig på sidan framför Rapiden mitt i korsningsväxeln där de möttes. Vänster snöplog fram hade vikt in sig under loket. Peter bockade tillbaks plogen & rengjorde hjulen på loket samt A och B-spåren på dubbelspåret

Dg-loket spårade ur igen och körde in i Rapidloket mitt i korsningsväxeln och stannade med pantografen på ovasidan av ledningen. Dg-loket vinglar alldeles för mycket. Peter ordnade upp igen.

16/2

Johan lagade Da-lokets stukade strömvtagare och även en trasig lödning på lokets tak. Det behövdes ett par provkörningar innan det tog sig runt utan att fastna någonstans. Peter hjälpte till.

Sedan kopplade han in B-tågens långa väg igen.

Johan minskade farten på Dg-loket som gick alldeles på tok för fort. Med lite lägre fart, så vinglar det inte så mycket. Kylvagnen krånglade inte och undersöktes ej.

Därefter stannade Hg-loket på enkelspåret efter dubbelspårsbron. Pantografen ville inte gå upp ordentligt. Johan hittade att en av knälederna kärvade och bockade isär den lite.

När Johan hade gått kom Uno till museet och provkörde F-loket vars strömvtagare han lagat genom att byta en axel i strömvtagarfästet. Strömvtagaren hakade i de två första utliggarna efter Hagalundstunnelmynningen och tog sig sedan förbi korsningsväxeln fram till det ställe på dubbelspåret där två luftledningstrådar går ihop. Där grenslade strömvtagaren den ena tråden och fastnade. Uno löste problemet genom att köra ner en smal fil i berget intill och dra en koppartråd dit som lyfter upp ena körtråden. Han hann inte provköra A-tågen efter denna ändring och stängde därför av dem.

Dock hann han laga en sytråd på B-spåret som gått av tidigare i veckan.

Han anser att de första luftledningsstolparna efter mynningen behöver nya stag som kan hålla nere utliggaren bättre, men sådan stagtråd har han bara hemma hos sig.

Han tog hem F-loket för ytterligare justeringar av strömvatagaren, bl.a. för att sänka upptrycket som var alldeles för högt. Kåpan över spännfjäders har försvunnit, så han gör en ny.

17/2

Johan tog bort Unos fil-i-berget-fix och konstaterade att det gick utmärkt att köra såväl Rapidloket som RC-loket förbi platsen så han tog A-tågen i trafik igen. Han tyckte att körtråden var lite väl slak, så han spände den en aning.

D-loket stod avställt på baksidan och han tog tillfället i akt att provköra det utan vagnar. Det fastnade i växlarna före Hagalundstunnelmynningen beroende på att en spännfjäder under loket (för den fria mittenhjulaxeln) hade lossnat. När den var fastsatt igen gick loket bra, men fick stå kvar på hyllan.

18/2

D-loket togs i trafik igen, och Dg-loket ställdes av.

Uno hade med sig F-loket, nu med lägre upptryck. Det var bara första biten som blivit lösare, tryckte man ner strömvatagaren litegrand blev den hård med ens. Johan provade med 2-gramsvikten med den kunde inte tynga ner strömvatagaren.

F-loket provkördes och trasslade in sig direkt i luftledningen på dubbelspåret mitt för signalen på B-spåret. Det gick bra att dra loket förbi, men när man körde (även sakta) så fastnade den. Johan kunde efter att ha provat sig fram genom att bocka om luftledningens stödtrådar få F-loket att passera utan att strömvatagaren varken studsade eller hakade i.

Därefter hakade strömvatagaren i första utliggaren direkt efter Hagalundstunneln så häftigt att en knäled gick helt sönder och kåpan lyftes. Thomas fick konstruera om knäet och den fjäder som ska hindra avtagaren att gå i baklås. Johan efterjusterade så att strömvatagaren kärvade så mycket och tog bort klister från spännfjäders.

Under tiden lödde Thomas fast ett extra stag på utliggaren så att den inte ska kunna lyftas lika lätt och välla nya problem. Provkörningarna med ensamt F-lok gick sedan bra även i full fart på dubbelspåret.

F-loket är fortfarande avställt eftersom ett par av strömvatagarens fästen i loktaket behöver limmas fast.

Uno tog hem godstågets kylvagn för att justera flänsarna som han ansåg vara för vassa.

20/2

Da-personotågets sista vagns första boggi hade spårat ur på startplatsen lång väg, Peter ställde upp det igen.

21/2

Da-personotågets sista vagns första boggi urspårad. Tåget stod strax efter hjultvätten, efter D-godståget still med tankvagnen urspårad och påkört av Hg loket.

Peter rengjorde hjulen på personvagnsboggin (skitigt) och provkörde.

Personotåget (Da) spårade ur mitt bak även under kvällsvisningen. Loket och sista vagnens sista boggie var urspårade. Johan tog tåget ur trafik eftersom det var stängningsdags.

22/2

Godståget med D-loket tröttnade på sina vagnar och lämnade dom hos banvaktaren med tankvagnen urspårad, Peter kopplade ihop & provkörde.

Johan målade på Thomas utliggarlagning vid Hagalundstunneln med mossgrön färg.

F-loket stod på arbetsbänken men strömvtagaren hade blivit trög igen. Genom att justera kåpan över spännfjäders och vidga en av lederna nedtill lite fick han den mjuk igen och kunde ta loket i trafik efter att ha limmat på en framändesskylt som lossnat. Den gick inte att löda dit.

Johan undersökte sista personstågsvagnens sista boggie och fann att även den var smutsig och skrapade rent. Tåget togs i trafik igen.

Uno hade med sig kylvagnen men den spårade ur mitt bak i alla fall, så han justerade spåret där.

Han hade även med sig det vaggande Dg-loket. Han hade åtgärdat det genom att limma sytråd på hjulbanan på ett av drivhjulen som inte var rätt centrerat. Loket vaggade mindre då, men Uno var ändå inte nöjd så han tog hem det igen.

Da-loket behagade stanna och krypköra alldeles efter vägövergången lång väg, alltså framför kulissen. Det var spiralfjäders som hoppat av gummitrissan för att motorn förskjutits i lokets längsled. Uno satte fast motorn bättre.

Dagens UMV-sammanträde började direkt efter andra visningen med diskussion om tågtimern blivit lagad eller inte. Det hade den inte, visade det sig. Väggen åt restaurangen till är porös och ganska sliten och museet vill täcka den med vitt plexiglas. En nyckel är fortfarande borta och det behöver vara två. Filmen på TV-monitorn ser konstig ut. Den har fått 4:3 i stället för 16:9-format. Tågen har börjat visas även kl 18 på onsdagar. Senaste månaden har det varit mängder med problem, men ingen visning har behövt ställas in.

23/2

Före första visningen hade Da lokets främre löphjul sparat ur mitt på baksidan, Peter fixade och provkörde.

D-loket tappade sina vagnar vid banvaktarstugan. Tågvärden rullade in dem och kopplade ihop tåget.

25/2

Uno provkörde Dg-loket men var inte nöjd med gången och tog hem det igen.

Uno ville undersöka och förbättra lagningen av A-luftledningen efter korsningsväxeln 18/2, och fick F-loket att trassla in sig genom att pilla, men Johan ville inte låta honom göra det eftersom det faktiskt fungerar när man kör.

Johan lagade en trasig sytråd på A-dubbelspåret efter berget.

D-loket spårade ur efter startplatsen under andra visningen och blev påkört av efterföljande tåg, lokaltåget. Sista vagnarna i godståget och Hg-loket samt de första vagnarna i lokaltåget spårade ur. Johan och Uno rättade till, men felsökte inte.

Alla loken smordes och främre löphjulet på D-loket föll då av. Uno lödde på en ny metalltråd som ska hålla fast löphjulet.

Sedan tappade F-loket sina vagnar och lokaltåget (Hg) gick av på mitten i tunneln lång väg och finkan och första personvagnen fortsatte urspårade upp till banvaktar-stugan. Johan satte ihop snälltåget (F) och Uno satte lokaltågsvagnarna på spåret men hade då sönder strömvtagaren. Z-tråden försvann men Johan hittade den på golvet. Spännfjäders försvann också och återfanns inte. Den ligger nog i landskapet nära banvaktarstugan.

Uno insisterade på att få ta hem och laga Hg-loket själv, och blev mycket stött när Johan gick inte med på det heller utan lagade strömavtagaren på plats samt satte på en ny spännfjäder ifrån förrådet som nu är tomt på sådana fjädrar.

27/2

Da-loket stod strax efter V10 med kåpans framände lyft, men hade ändå inte fastnat i pantografen. Persontågets sista vagn hade spåret ur med bägge boggierna. Till höger vid startplatsen stod D-godståget med både tank och kylvagn knuffade av spåret av Hg-lokets fel, för lokaltåget stod efter.

När allt var återställt och Hg skulle köras fram så hade dess pantograf lyckats trassla in sig i ledningen och knäckts bakåt. Peter bytte till Rc-loket istället.

Han passade också på att rengöra hjulen på godstågets alla vagnshjul. De var riktigt skitiga.

Johan kom och lagade strömavtagaren och undersökte därefter Da-loket. Det ville gärna lyfta kåpan redan ute i landskapet (lång väg) så han bockade ut de fjädrar som ska hålla kåpan fast. Det såg ut att fungera.

Sedan gjorde han färdig en påbörjad lagning av det extra stickspåret över reläerna. Den automatiska stoppboken hade lossat och behövde lödas fast.

28/2

Da-loket fastnade med pantografen under dubbelspårsbron. Peter lyckades bocka den plåtbit som ledningen sitter lödd så att pantografen gick fri,

Efter 14 körningen så behagade Hg-lokets pantograf att gå sönder så loket stannade framför kulissen. Peter lyckades genom kulissflytt att plocka bort och laga Z-tråden som krokat ur.

Persontåget med Da loket hade förolyckats vid banvaktarstugan och plockats bort av tågvärden. Peter tittade sedan på det pantografen som såg lite stukad ut och lutade lite bakåt. Han försökte försiktigt böja den framåt och rengjorde sedan rengjorde jag hjulen på vagnarna satte upp dem på spåret igen och provkörde kort väg. Dock hamnade sista vagnen i mitten.

1/3

D loket stannade mitt på baksidan med främre och mittersta drivhjulen urspårade. Peter satte upp det på spåret igen.

Da:s kåpa hade rest sig lite i fronten igen. Peter justerade spänntrådarna på insidan lite till och provkörde det.

Peter passade på att rengöra dubbelspåret från tunnel till bron och hittade lite småsaker på spåret. Sedan limmade han dit en backspegel på Rc loket.

Persontåget(Da) spårade ur mitt bak, och sista vagnen gick som mellanvagn. Uno pillade upp tåget igen och rättade vagnsföljden. Han såg att serviceväxeln på B-spåret inte låg rätt och justerade den också.

Vid provkörningen stannade Da-loket under dubbelspårsbron utan att sitta fast men kåpan hade lyft framtill. Uno rättade till strömavtagaren som lutade lite bakåt. En stödtråd till Z-tråden hade hamnat snett.

Han hade med sig Dg-loket, nu med bättre fäst mittenaxel. Han hann dock inte provköra det mer än lite grand på baksidan

4/3

Da-loket spårade ur i bordsskarven precis efter första startplatsen och då går det som så att det två andra B-tågen startas ett efter ett och kör på det föregående tåget. När Johan kom hade Persontåget sitt

urspårade lok och sista vagn. Lokaltåget stod efter och Hg-loket hade fastnat i persontågets sista vagn. Lokaltågets samtliga vagnar var ur spår och var påkörda av Godstågsloket. Hg-lokets strömvtagare var dessutom sned, för Z-trådens lödning hade lossnat.

Han ordnade upp detta och lödde fast Z-tråden på Hg-loket igen. Sedan hittade han att en kort bit spår (en cm) där Da-loket spåret ur satt löst.

Uno kom och hade med sig några nya tänger/avbitare som han köpt på Claes Ohlson. En bred plattång hade han slipat ner så att den blev smal.

Han hade också med sig strömvtagarfjädrar till Hg-loket. Johan lade dem i lådan för lokdelar.

Johan bytte sedan ut den delen av spåret som lossnat, och lite till, ca 3 cm. Uno ville hemska gärna hjälpa till men fick inte, för det var ett väldigt svåråtkomligt läge.

Uno lödde fast en lossnad skyddstråd på det löstagbara stickspåret.

Han lödde också på en ny framändesskylt på Da-loket

Sedan tog Johan bort skynket och pappskivorna framför banan för att kunna inspektera B-tågens långa väg för att se om Da-loket eller Hg-loket hade problem med strömvtagaren där. Da-lokets kåpa stegrar ju sig och Hg-lokets Z-tråd stukas när man kör den vägen. Han hittade dock ingenting anmärkningsvärt men torkade av det spåret när det ändå var möjligt. Dock såg han att Da-loket vickade kraftigt när det gick denna väg.

Det kan hända att Da-lokets snabba vickningar får kåpan att lyfta sig lite undan för undan, för den lyfte flera gånger både i framändan och bakändan. Om problemet orsakats av att strömvtagaren hakade fast skulle bara framändan ha lyft sig. Uno tar hem Da-loket för närmare studium.

Dg-loket provkördes ensamt kort och lång väg i låg fart. Det gick snällt men lite ryckigt. Det bommade luftledningen vid utfart lång väg och Z-tråden gick av. Uppenbarligen var den av ett olämpligt material. Uno tar hem det loket för lagning. Johan justerade luftledningen så att den går mitt över spåret.

Johan kopplade om till fyrstågsdrift eftersom Persontåget är ur trafik.

7/3

Uno hade med sig Da-loket och Dg-loket. Da-loket som vibrerar har fått en skruv genom taket som ska hålla kåpan nere. Det provkördes och togs i trafik. Dg-lokets Z-tråd som gått av har han bockat till igen och inte bytt och det står på bänken.

Han lämnade inte banan i körbart skick, och ringde Johan senare på kvällen för att berätta det, men då var problemet redan löst eftersom han varit på museets nördcafé samma kväll och märkt det.

10/3

Uno tvättade A-tågens hjul och hängde upp gröna skynket som lossnat från spikarna bredvid körplatsen.

11/3

Thomas och Johan tvättade B-tågens hjul.

Johan lagade D-lokets strömvtagare. Ett snedstag hade släppt och den grenslade luftledningen framför banvaktarstugan.

Thomas lödde in ett bleck i V7 för att höja ena växeltungan en aning. A-tågen kunde spåra ur där.

Thomas lödde fast en grind som riskerade att falla av på bakre plattformen på mittvagnen på persontåget.

14/3

Persontågets alla vagnar spårade ur inne i Hagalundstunneln ev. på grund av skitigt spår. Peter rengjorde.

Da-loket fastnade under dubbelspårsbron med bakre pantografen men nu gick även den främre sönder.

15/3

Peter lyckades få in persontåget och testade med att sätta dit Rc istället men det gick inte att kroka på så det blev avställning av hela tåget. Han ställde om till 2 B tågs trafik.

När han provkörde så behagade dom två sista vagnarna i expresståget spåra ur efter Hagalundstunnel och åkte över för att åka en stund på B spåret i höjd med banvaktarstugan. Han fick upp dem på spåret igen.

Thomas lagade strömvagnarna på Da-loket som hade fått sig en knäck under dubbelspårsbron, ett ställe som han också kontrollerade och pillade en aning på. Detta bör ha något kraftigare i taket som strömvagnarna kan glida på när de passerar.

16/3

Persontågets sista vagn, första boggien, spårade ur någon stans innan Hagalunds-tunneln enligt Ludde sen tog det sig trots detta ända bort till hjulvätten ungefär innan det tog stopp, Peter ställde i ordning.

Expresstågets sista vagn, sista boggien, hade spårat ur i höjd med banvakten. Da-loket stod inne i Hagalundstunneln med slapp pantograf igen och sista vagnen var lite urspårad. Peter ställde av hela tågsättet och ställde om för tvåtågskörning.

17/3

Da-loket var avställt med sned strömvagnare. Z-tråden var stukad och Johan bockade den rätt igen och fäste spännfjäderkåpan bättre. Sedan tog han persontåget i trafik igen.

Expresstågets näst sista vagn var också avställd. Det var ingen smuts på hjulen med en del av ena boggieramen satt lös (limmades) och fjädringen tvingade boggierna att vrida sig åt fel håll (justerades). Troligen har den bara blivit felvänd efter någon serviceåtgärd. Johan satte den i trafik igen.

Godstågsloket spårade ur vid startplatsen. Johan justerade spåret.

18/3

Godstågsloket och första vagnen spårade ur vid startplatsen igen. Uno justerade spåret på samma ställe som Johan gjort dagen innan.

Vid provkörningen efter lagningen fastnade strömvagnaren i luftledningsskarven vid bordskarven. Den hade vridit sig. Strömvagnaren fick justeras.

Uno har köpt mera Superavfettning och tagit med sig mera trasor hemifrån.

19/3

Hg-loket stod lätt urspårat i baken på stillastående tåg vid startplats lång väg men lokaltågvagnarna stod i växel 10 på väg mot kort väg. Peter ställde allt till rätta igen.

20/3

Persontåget: både Da-loket och sista vagnens sista boggi var urspårade vid starplats kort väg, V10 hade blivit omlagd under. Peter fixade men loket gick bara ett par decimeter innan strömvtagaren gick sönder igen!! Han ställde av hela tåget och ställde om till tvåtskörning.

Expresståget stod mitt på baksidan med sista vagnen urspårad och med F-loket i baken. Peter höll på en bra stund med bälgarna innan allt stod på spåret som det skulle.

21/3

D-loket gick för fort, vinglade och la sig framför F loket. Peter fixade det och passade sedan på att tvätta spår allt på framsidan som jag kom åt och även lite på baksidan.

Thomas, fixade först kroken på D-loket som behövde bockas till lite för att inte tappa vagnar igen, sen fixade han z-tråden på Da loket som pajade igår sen tog han bort näst sista personvagnen för den rullade för trögt.

Vid kvällsvisningen efter detta fungerade ingenting.

22/3

Da-loket stod i ensamt majestät till vänster lång väg och vagnarna stod urspårade vid starplatsen till höger med Hg i baken, och A-tåg spaken på baksidan var ifrånslagen, så A-tågen kunde inte gå. Peter rättade till och tog godståget ur trafik genom att stänga av B-tågskörning på dubbelspåret.

Johan fann att D-loket stod på startplatsen för kort väg med bakvänd strömvtagare. Han vrängde den rätt igen och kollade om den hade gått sönder, men det hade den inte. Han såg också att en nödvändig tråd i luftledningen vid denna startplats hade vikts undan och vek tillbaka den. Annars kan strömvtagarna fästna där och gå sönder.

Persontågets mittenvagn stod på stickspåret och var väldigt trögrollad. Det var hjullagren (i plast) som kärvade. Johan smorde dem med lokolja i brist på bättre.

Han rättade också till signalen på dubbelspåret som var snedvriden.

Uno fäste en isoleringsskarv i luftledningen vid B-tågens bakre startplats bättre med en fästskruvad tvinnad mässingstråd.

Han tog med sig en tall nära banvaktarstugan hem för uppsnopsning.

Förutom nyckelfrågan och att video-filmen har fel format och att tågtimern inte fungerar, som inte är lösta ännu, handlade dagens UMV-sammanträde mest om det stora antal urspårningar och luftledningsproblem vi har för närvarande. Enda sättet att lösa problemen är att hitta felen och åtgärda dem ett i taget. Vi ska ha ett särskilt servicemöte bara om den saken. Vi ska också dammblåsa banan snart. Peter vill ha fler reservlok.

25/3

Uno hade med sig den uppfräschade tallen vid banvaktarstugan och klistrade fast den med kontaktlim. Han tog med sig en ny tall från berget bakom torkladan hem.

Thomas studerade Dg-loket som stod på arbetsbänken och suckade djupt. Han skulle vilja flytta motor och vridpotentiometer till det nya underredet som Uno ratat.

Han förklarade att det är de gamla vevdreven som kärvar när de snurrar och Johan bockade till mässingsplattan som motorn är fäst på så att de kunde snurra bättre. Sedan provkörde han och Uno Dg-loket med timmertågsvagnarna och det gick riktigt fint. Det står nu parkerat till höger.

26/3

Det visade sig att Da-lokets sista vagns första boggi hade spårat ur under modellen lite innan banvaktarstugan under banan. Peter har hjälpt upp det på spåret igen.

27/3

Godstågsloket(D) stannade framför kulissen i höjd med sjöspetsen . Peter drog loket fram och åter ett par gånger då gick det igång igen men det gick oroväckande långsamt en liten bit. Han rengjorde hjul och pantograf samt hjul på första godsfinnan.

29/3

Persontåget hade stannat i uppførsbacken mot parkeringsplatsen mot dubbelspåret och blivit påkört av lokaltåget. Johan ställde tillrätta och höjde även farten på godstågsloket som gick på tok för sakta.

30/3

Persontåget tappade vagnarna i uppførsbacken mot dubbelspåret. De blev påkörds av lokaltåget. Ingen hade tid att ta sig an detta, men A-tågen gick att köra dessa två dagar.

1/4

Johan kopplade i hop persontåget igen och provkörde, men främre löphjulet spårade ur någonstans i landskapet lång väg så han satte in timmertåget under visningen.

Timmertåget stannade bakom torkladan ett par gånger pga dålig kontakt med luftledningen. Johan justerade strömvatagaren så att den nådde upp bättre.

Sedan såg han att en sandbox som låg lös på arbetsbänken hörde hemma i bakänden på D-loket och satte fast den där skulle sitta med en bit ny koppartråd.

Sedan provkördes D. Da och Dg-tågen. Da-loket gick på tok för fort, så han sänkte farten på det och då vaggade det mindre men fortfarande alldeles för mycket vid infarten i Hagalundstunneln och fram till startplatsen. Sedan spårade det ur i första bordsskarven efter startplatsen.

Ett studium av spåret visade att det hade ett gupp mitt i bordsskarven följt av en vänstersväng samt att både Da- och D-loken hade svårigheter att ta sig förbi där. Främre drivaxeln lyfts 1 mm av de två bakomvarande och kan dels spåra ur själv, dels få främre löphjulet att hoppa ur. Man ser ganska tydligt att loket skuttar till där ibland beroende på hur hjulen råkar stå vid passagen.

Efter att spåret justerats, dvs sänkts så att guppet planades ut, så klarade sig D-loket bra men fortfarande inte Da. Håller man första finkans i persontåget still så att Da-lokets hjul får spinna fritt på rälsen på detta ställe så studsar loket och knäpper till vid varje varv på drivhjulen. Det är alltså något av dem som tar i någonstans. Efter mycket letande så tror sig Johan ha hittat att flänsen på mellanaxelns inre hjul slår i taket på underredet när yttre hjulets vevaxel står som högst. Det måste man ha bättre verktyg för att åtgärda så hela persontåget ställdes av och ersattes med timmertåget tills vidare.

4/4

Thomas och Johan monterade ur motorn i det nyköpta Dg-underredet, för att Thomas skulle kunna mäta hur stor motor som får plats. Ev kan han skaffa en i Tyskland.

Sedan visade Johan vad det var för fel på Da-loket och Thomas tog isär det och kapade bort den plåt som satt i vägen för mittens hjulets rörelser. En stege hade lossnat från kåpan och han lödde dit den också.

Provkörningen gick bra i den meningen att loket vinglar mindre än förr, men det spårade ändå ur vid hjultvätten. Spåret hade ett gupp där som Johan rätade ut, men det flyttade bara problemet en bit längre fram. Thomas studerade hjulfjädringen och förstärkte den bakre axelns fjädring. Johan gjorde ren mittenhjulets "tråg" så att det fick större rörlighet i höjd- och sidled. Det hjälpte lite till, men inte helt.

Efter några varvs provkörning gick så Da-lokets "friska" koppelstång av. Det på andra sidan har Uno stelopererat.

5/4

Uno tog hem Da-loket för åtgärd.

Godståget tappade de två sista vagnarna (var för sig) och Uno spände koppelkrokarna och kopplade på dem igen.

Uno justerade Dg-lokets hastighet. Efter det vägrade framförvarande B-tåg att starta när de ska. Uno "löste" problemet genom att säga till i kassan att någon måste sitta på baksidan av banan under visningen och trycka på B-reläet under visningarna.

6/4

Johan konstaterade att felet var att flärpen på relä K7 fastnat i en intelligande kabel och böjde undan den. Sedan gick B-tågen att köra igen.

Han såg också att Hg-loket gick osedvanligt sakta men hittade inget annat fel än att släpskorna som tar upp ström från hjulen var väldigt smutsiga och plockade bort damm från dem. Han smorde också loket. Då gick det lite bättre.

8/4

Johan tvättade Hg-lokets hjul på insidan med Q8-vätska och smorde snäckskruvarna lite till. Sedan gick loket som smort.

Thomas gjorde och monterade en koppelkrok på mittenvagnen i det avställda persontåget eftersom en saknades. Tåget provkördes med Rc-loket.

11/4

Uno hade med sig Da-loket, och det kunde ta sig runt både på dubbelspåret och långa vägen utan vagnar. Dock vaggade det en hel del så Uno tog hem det igen för översyn.

Landskapet dammblåstes av Peter och Sven. En hel del damm och en och annan liten tallgren och renlavbuske lossnade. Johan torkade belysningsarmaturerna och orsakade en reva i kulissen vid lampan näst längst bort. Dess fäste var dåligt. Han reparerade såväl kulissen som lampfästet.

Museets besökschef meddelade att vi skulle ha en extra privatvisning klockan 17 och som väl var blev servicen klar i tid för detta.

Uno tog med sig en kopplingsritning hem för att studera den närmare.

13/4 (fredag)

Godståget spårade ur "lätt" på baksidan ungefär vid tvätten. Peter ställde tillrätta.

15/4

Uno hade med sig Da-loket och det gick nu mycket stabilare än i torsdags. Han hade gjort mittenaxeln mindre vertikalt rörlig så att alla drivhjulena går som på en plan räls. Loket provkördes med gott resultat sånär som på att främre löphjulet hoppade ur alldeles efter startplatsen, före växel V7. Johan och Uno

justerade spårvidden som var lite för vid, och Uno tog hem loket för att ta bort lite av karossen som kunde hindra löphjulets rörlighet.

Johan lånade museets värmekamera och tog några bilder av loken och anläggningen. Pendelspolen är drygt 60 °C och Wolframotståndet intill drygt 110 °C.

22/4

Barbro kom och hade med sig Da-loket som Uno reparerat. Det var främre löphjulet som tog i karossen. Johan provkörde flera varv med gott resultat och tog tåget i trafik igen och tog bort timmertåget.

Thomas hade också med sig saker från Tyskland. En bunt med kopplingskablar, ett borrhandtag för småborrar (< 1 mm), ett par set sådana borrar, några peanger och pincetter samt en skrapa. Några nya strömvtagare hade han inte fått tag på.

25/4

Dagens UMV-sammanträde var det första med vår nya ordförande Anders och vi kunde konstatera att banan varit snäll under den senaste tiden och att det i receptionen åter finns två nycklar till järnvägen. Vi diskuterade en hel del kring hur man bör snygga till på baksidan av banan för att kunna ha arbetsbänken som en riktig arbetsplats för service av lok och vagnar. Den mekaniska timern stannar fortfarande och en lösning kan vara att byta den mot en elektronisk som inte slits. Det har blivit allt glesare mellan blogginläggen och det är inte bra. Informationen behövs oavsett om visningarna lyckas eller ej.

28/4

Tågvärden skrev i bloggen 27/4 att B-tågen inte fungerade men ringde inte till någon.

Johan åkte in ändå och fann att Hg-loket hade stannat inne i Hagalundstunneln med havererad strömvtagare.

Han försökte sätta in timmertåget i stället men Dg-loket bara spårade ur om och om igen på flera ställen. Det var oväntat för när det togs ur trafik senast efter att ha fungerat väl backade han bara undan det. Det här berodde på att en inbockad snöplog och två inbockade trappstegar hindrade båda löphjulen från att röra sig fritt. Någon har alltså tagit upp och undersökt loket alltför hårdhänt och sedan ställt tillbaka det. Hmmm.

På Hg-loket var det en horisontell axel i stömvtagarfästet som krupit ur ena lagret och då hade även z-tråden hoppat ur. Axeln behövde lödas fast och det var väldigt pyssligt men gick bra till slut. Det togs i trafik igen.

I väntan på nästa visning städade han lite i skåpen och hittade bl.a. en hel påse med filtsuddar.

29/4

Hög tid för spårtvätt igen. Även denna gång med OKQ8-Superavfettning. Tvättrasorna blir rejält svarta redan efter något varv. Det blev (som vanligt) problem med att A-tågen slirar i kurvor och uppförsbackar, särskilt Rapidloket, när de lättflyktiga komponenterna avdunstat. Även tvättloket slirar då.

Vätskan består till 90% av Lacknafta, 4% Propanol och 4% Alkylalkoholetoxilat (som är ett vattenlösligt tvättmedel).

I anvisningarna står att man ska spreja, låta verka i 1 minut och sedan spola med kallt vatten. Steget med vatten har vi inte provat, men det kanske är en idé.

Varje nytt varv med tvättåget tillför mer tvättmedel som inte avdunstar utan måste tvättas eller nötas bort, så det borde vara fördelaktigt att köra så få varv som möjligt (men ofta). Nu gör vi tvärt om.

Johan testade med att bara tvätta hjulen på Rapidloket och det gjorde ingen skillnad. Han tvättade sedan de åtkomliga ställen av spåret där det slirade som mest (med fönsterputs) och det gjorde lite nytta. Mest nytta gjorde dock rengöringsklotsen. Efter den gick det nästan normalt igen.

Tvätten av B-tågens långa väg gick inte alls. Tvättsläden fastnade i två uppstickande spikar mitt i spåret som höll det på plats inne i tunneln. Thomas lagade den ena och bytte den andra mot en skruv (fast den behöver bytas mot en längre och smalare).

Han upptäckte också att en räls skarv där var dålig och tog sig an att göra om den, men det var svårare än väntat för skenan var för kort och en bit måste bytas ut. Det är tur att museets rökdetektorer inte reagerar på svavelosande eder!

2/5

Johan hade köpt tops och AAA-batterier och tog med dem till museet. Väl framme såg han att Persontågets sista vagn spåret ut i växel V10 av den vanliga anledningen – Da-loket hade gått för sakta. Därför smorde han alla lok (utom Rc) efter visningen. Då gick de bra igen.

Tillsammans med Peter gjorde han ett test av hur OKQ8-vätskan funkar på golvet. Det visade sig att:

- När lacknafta och propanol avdunstat kvarstår tvättmedlet och det är halt som såpa.
- Man kan lätt med en vatteninträckt trasa torka bort såpan i detta läge och då blir golvet normalt igen.
- Man kan också torka med en vatteninträckt trasa innan lacknafta och propanol avdunstat och då blir golvet mycket bättre än innan. Det återsmutsas dock litegrand av borttorkat tvättmedel.
- Man kan också torka med en torr trasa innan lacknafta och propanol avdunstat men det ger inte riktigt lika bra resultat som att använda vatten.

De provade också att smeta OKQ8-vätskan på spåret (endast ena rälsen) och tvätta bort halva sträckan med vatten. Det får utvärderas på söndag.

Vill vi använda OKQ8-vätska har vi följande alternativ:

1. Vänta till den torkat in helt (tar flera timmar).
2. Rengöra bara en räl i taget så att den andra är slirfri.
3. Eftertorka för hand och riskera skador på luftledningen.
4. Eftertvätta med vatten på tvättsläden när lacknafta och propanol avdunstat och spåret blivit halt.
5. Eftertvätta med vatten på tvättsläden innan lacknafta och propanol avdunstat och därmed innan spåret blir halt.

Vi kan också blanda till en egen soppa utan tvättmedel i.

5/5

Enligt felanmälan så hade F-loket tappat vagnarna utanför tunnelmynningen och B-tågen gick att köra, men det visade sig inte stämma.

6/5

Johan fann att det var Da-loket som stod urspåret med drivhjulen (inte löphjulen) och med avkopplade vagnar efter växeln utanför tunnelmynningen vid banvaktarstugan. A-tågen gick bra att köra. Alltså tvärtom mot felanmälan.

Johan fann att styrskenan som sitter i växeln mitt emot hjärtstycket hade lossnat och lödde fast den. Det såg inte ut att vara något fel på loket eller annat fel på spåret.

Testen med tvättvätskan 2/5 hade utfallit så att den var helt bortnött på den sträcka där tågen kört och kvar där de inte gjort det, fast så särskilt halt var det inte längre.

Dagen ägnades åt hjultvätt på alla tåg (även timmertåget) och det var behövt. Efteråt blev det så att A-tågen slirade intensivt i utfarten mot dubbelspåret och B-tågen på vägen till stoppsträckan för lång väg. Läge för att testa tvättsläden med vattendränkt filt, alltså. Det visade sig vara mycket effektivt. Slirandet upphörde omedelbart och återkom inte när spåret torkat, så vi kan nog vara en lösning på tvättproblemen på spåret här....

Luftledningstråden till stickspåret ovanför reläerna där Rc-loket och reservvagnarna står hade fått en smäll, så Johan lödde om den och filade till den nya skarven noga.

9/5

Allt verkade fungera, så Johan satte igång med att göra färdigt den oavslutade räilstvätten från 2/5. B-tågens långa väg tvättades. Efter två OKQ8-varv var det rejält halt i kurvan bakom torkladan. Det tog 4 vattenvarv innan tågen gick normalt där igen. Efter det första vattenvarvet var tvättduken (ny) lika smutsig som efter det sista OKQ8-varvet. Den tar alltså åt sig kvarliggande tvättvätska och smuts från föregående varv.

Sedan gav han sig på att tvätta A-tågens långa väg. Först försökte han bara köra runt med tvättloket. Dels var luftledningen trasig ovanför kör-rattarna (som vanligt), dels fick Rc-loket så dålig kontakt mellan de släpskorna som tar upp ström underifrån och hjulen att det stannade, dels var rälerna så dammiga att det knappt gick att få kontakt med spåret heller. När det var åtgärdat gick det fint att köra med tvättsläden där. Inte blev trasan särskilt smutsig heller. Nedsmutsningen beror tydligen på hur mycket man kör på spåren...

När A-spåret var tvättat provade han att köra Expresståget(Ra) och Snälltåget(F) där också. Automatiken behövde trimmas in: Det var några tungkontrollkontakter på baksidan som inte funkade. Körningen gick bra flera varv ända tills F-loket grenslade en luftledningstråd mitt på dubbelspåret efter att ha kört lång väg. Det såg illa ut men var ganska lätt att reparera, både loket och luftledningen.

Han tog också en titt på Dg-loket, och det var inte orört den här gången heller. Stegarna var invikta och strömvagnarssladden inne i loket ur. Någon har alltså öppnat loket och inte kunnat sätta ihop det rätt igen. Hmmmmmmmmm.

Efter det var det dags att återställa, provköra och gå hem.

13/5

Tågen gick som de skulle, så Johan provade att köra timmertåget med Dg-loket A-tågens långa väg eftersom det inte hanns med förra gången. Det fungerade och gick bra flera varv.

Efter det började dock godstågsloket (D) låta illa och gå sakta. När Johan undersökte saken fann han att den runda balk som sitter under loket och vid vilken alla bromsklotsar är fästa hade lossnat helt så att den kom åt kugghjulen. Den är bara fäst med en enda lödning på mitten. Han lagade den men fann då att drivhjulen låste sig för att bakre drivaxelns snäckväxel hade kuggat ur, så han fäste den också. Det gör man uppifrån. Därefter gick loket både tyst och fort igen.

Sedan dök det upp ett nytt fel. Växlarna blev strömlösa och lades inte om. Säkringen under pendeln var hel men sladden från batteriladdaren till säkringen hade lossnat från sitt fäste, så den skruvade han fast igen.

15/5

Da-lokets löphjul, men inte drivhjulen, och första persontågsvagnen spårade ur vid hjultvätten mitt på baksidan. Anders satte upp tåget på spåret men konstaterade att det inte gick att köra därifrån. Johan gav rådet per telefon att byta till timmertåget, men det gick inte att köra det heller.

Johan undersökte saken och konstaterade att det fanns ström i spåret, men inga lok (inte ens Rc-loket) orkade köra. Därför letade han efter trasiga lödningar och hittade en bakom fartrattarna på baksidan. När den var lagad var det en minut kvar till visning men den avlöpte väl, förutom att timmertåget spårade ur i växel V7 där en räl i hjärtstycket lossnat.

Peter lagade spåret medan Johan justerade den glappande B-spaken på baksidan.

Persontåget fick inte vara med på visningen för att det gick för sakta. Efteråt smorde Johan kuggdreven och sedan pinnade det på bättre. Han tog också bort det skruvfäste som Uno monterat för att hindra kåpan från att lättas från karossen för att se om loket ville gå tystare då. Det gjorde det, lite, ett tag.

Da-loket spårade ur igen i växeln före Hagalundstunnelmynningen, Där Johan lött fast stödrälen. Nu lödde han fast även själva körskenan för att löphjulet inte skulle kunna gräva ner sig där.

Vid den avslutande provkörningen konstaterade Johan att godstågsloket (D) gick alldeles för fort och sänkte farten på detsamma.

För övrigt blev det många tappade vagnar pga slarvigt handhavande.

16/5

Da-loket hade spårat ur med första löphjulen och drivhjulen vid hjultvätten mitt bak. Peter undersökte och fann att löphjulet ville hoppa ur i en skarv ungefär en dm tidigare och slipade till spårskarven där.

17/5

Precis före UMV-mötet fick vi en fråga om vad det är för ett underligt skåp som står i rastlokalen under hyllan i stora maskinhallen och kunde bekräfta att det hör till modelljärnvägen. Det verkar som om hela huset flyttar runt just idag. Lokalfrågan har blivit viktigare för oss eftersom vi inte längre kan få Unos hjälp med reparationer av anläggningen. Vi behöver snygga till bänken bakom banan och göra den till en bra arbetsplats för småarbeten och vi ska komma överens om en lista på större renoveringsprojekt som bör utföras för att höja driftsäkerheten. Medlemmarna i gruppen behöver få bättre baskunskaper i hur man sköter banan och vår gamla handbok behöver fräschas upp. Allt detta är lämpligt att jobba med under sommaren då det inte är så mycket annat som händer på museet, fast inte medan Anders och Peter har semester....

18/5

Da-loket fastnade strax efter smörjgropen med främre löphjulet. Peter gjorde rent och filade lite runt omkring.

19/5

Johan besökte Walter Borg, men de hade inte vapensvärta inne. Produkten kallas kallblånering och är en kemikalieblandning som bildar blåsvart oxid på järn. (Hur fungerar det på koppar?) Säljs i små flaskor för ca 150 kr.

På museet hade Persontågets sista vagn spårat ur i tunneln lång väg och fastnat i sista bordsskarven före tunnelmynningen. Johan skrapade bort lite smuts från hjulen och jämnade

till de mycket vassa flänsarna innan han såg en bromsslang som stack rakt ut från ena sidan av vagnen och böjde in den.

F-loket spårade ur helt i första växeln efter bakre startplatsen. Det var en tryckluftcylinder i höjd med främre löphjulet som lossnat och behövde limmas fast.

Da-loket spårade ur i växel V8 som A-tågen använder vid överkorsning och Johan fann att tvättbaljan satt helt lös i spåret i den änden och lödde fast den igen.

Da-loket saknar en rödgul framändesskylt. De är 3 mm i diameter.

20/5

Thomas smorde loken.

26/5

Inga tåg gick att starta. Varken Godståget eller Rapidståget. I båda fallen var det glappkontakt. Johan putsade luftledningen på B-tågens startplats och tog isär bordsskarven på A-tågens startplats. Det är lite dumt gjort där på så sätt att själva luftledningsskarven för över strömmen från bord till bord. Han putsade den också.

Hg-loket gick lite för sakta. Det brukar göra det när man inte har oljat det på länge men Thomas gjorde ju det för några dagar sedan. Nu visade sig felet vara att det var för stort motstånd ner från luftledningen till motorn så han motionerade strömavtagaren och lödde om kontakten.

Persontågets godsfincka spårade ur precis före startplatsen Johan kollade men hittade inget fel.

27/5

Johan monterade en ny framändesskärm på Da-loket. Den är lite för stor.

30/5

Da-loket spårade ur straxt före hjultvätten med främre löphjul och drivhjul. Peter rengjorde spåret lite just där

1/6

Da-lokets främre löphjul spårade ur bakom modellen, Anders ställde på under eftermiddagsvisningen och allt rullade på fint därefter.

2/6

Det stod på bloggen om en urspårning men det var bara godståget som hade stannat i oppförsbacken och tågvärden hade löst det problemet själv med en puff.

3/6

Johan passade på att gå igenom vagnshjulen på alla B-tågen De var ganska rena och fina men ett hjul på godstågets timmervagn och ett på lokaltågets första personvagn var kolossalt smutsiga.

Efter rengöringen spårade sista vagnen i persontåget ur ett par gånger precis ovanför reläerna. Det visar sig att det fanns en solkurva i höjled där så att främre boggiens främre hjul lyfte mer än flänsens höjd.

Han provkörde också timmertåget för att se att det gick och det gjorde det.

Thomas smorde samtliga lok. Ra låter som det är dags för ett litet lagerbyte på snäck-axeln inom kort.

Da-tågets sista personvagn hade en spårade ur vid två tillfällen. Thomas micklade en aning med kopplen mellan vagnarna då det motarbetade varandras sidoförflyttning.

På strömavtagare på Ra fanns lösa delar som Thomas satte fast igen. (Hela paketet som omsluter fjädern var lös)

Hg-lokets strömavtagare hade också sina problem. Fjädern satt på gränsen till att lossna, även det fixades.

5/6

Godstågsloket hade stannat straxt innan startplats till höger. När Peter knuffade fram loket en decimeter så surrade det. Det verkar som om drivningen släpper ibland. Peter provkörde lite utan kåpa och fick det att gå hela tiden.

6/6

Persontågslokets strömavtagare fastnade i ledningen mitt på dubbelspåret och loket välte över A-spåret. Nästa tågvärd tryckte på A-knappen så att F-loket krockade med Da.

Thomas rättade till strömavtagaren och inspekterade luftledningen varefter det fungerade igen. Det blev en inställd visning.

8/6

Godstågsloket fastnade i sista växeln före Hagalundstunneln. Inget urspårat. Loket blev stående där i två dar.

10/6

Flaggning på halv stång för Uno och två extravisningar under eftermiddagen.

Johan konstaterade att en lödning under godstågsloket släppt så att en fjäder stack ner. Han flyttade fjäderfästet till ett nytt och säkrare ställe och filade bort det tidigare.

D-loket ville ändå bara krypa fram, och det berodde på att endast den främsta snäckskruven "bet". Johan spände den bakre snäckväxeln också och då pinnade loket på men vaggade förskräckligt. Det, i sin tur berodde på att ett lager på bakre hjulaxeln lossnat. Han lödde fast det också.

Någon borde sätta sig in i hur den här spänn-mekanismen är tänkt att fungera. Johan begriper det inte och Uno har alltid gjort den justeringen hemma hos sig. Det är lättare att studera hur det fungerar på Da-loket där mekanismen ligger mera öppen.

Sedan ville främre löphjulen inte rulla, så Johan lossade lite på tråden som håller dem kvar och smorde dess lager.

Därefter gick D-loket snällt flera varv tills det spårade ur i den gamla växeln precis före startplatsen. Den låg löst, så Johan tvingade ner och fäste lite gitartråd i hjärtstycket för att hålla den i schack.

Da-loket busade lite också, trots att Johan sänkt farten lite på det. Dess främre löphjul spårade ur i hjultvätten. Johan hittade smuts på löphjulen och tvättade bort det.

11/6

Persontågets sista vagn spårade ur strax före växel 7, vagnen spårade ur inåt och kilade fast sig i rälsen och lutade mot A spåret så att F loket spårade ur och nästan tippade. Peter tvättade personvagnens hjul och lite på spåret och kunde inte hitta någon orsak,

12/6

Da körde in i Hg som stod till vänster och hade inte startat, Peter rengjorde spår och ledning vid startplatsen sen gick det igen.

13/6

Thomas smorde alla B loken men vid provkörning så stannade Hg ett par decimeter efter växel 10 i den lilla uppförslutning som är där. Loket visade sig sakna drivning på en av boggierna, Thomas plockade isär och det visade sig att dreven inte kuggade i. Efter lite pul så justerades det, kuggarna är nerslitna enligt Thomas behövs det nya växellådor, och han beställde en sådan drivning av Kaj, dvs ett helt nytt underrede, men förhoppningsvis rullar de vi har ett litet tag till.

Thomas fäste en tyngd mitt under sista vagnen i persontåget.

Da hade stannat i uppförbacken efter växel 10 med vagnarna urspårade och därmed kört iväg först godståget framför sig och sedan (när det lagt om växeln 10) även lokaltåget på det andra spåret som lade tillbaka växeln när det gått runt. Peter ordnade upp oredan.

14/6

D loket hade spårat ur. Det bakre löphjul inte ville vara med riktigt. Dels var det ett stag som lödningen släppt på och sen ville inte hjulen rotera efter att ha lött dit staget. Peter och Anders reparerade men satte sedan in Dg-loket i stället.

A-loken smordes.

15/6

Johan gjorde färdigt Anders och Peters reparationer från dagen innan på D-loket. Det handlade om främre strömvagnen och bakre löphjulet. Anledningen till att löphjulet kärvade var att hjulavståndet var för smalt. Han provkörde och det fungerade bra förutom att loket spårar ur väldigt repetitivt med främre löphjulet precis i Hagalundstunnelmynningen just bakom gipsen där man varken ser eller kommer åt. Han kollade hjulavståndet och löphjulets rörlighet och spårvidden och kom ändå inte fram till någon lösning på problemet.

Da-loket busade. Det körde med berätt mod över till korsningsväxeln mitt på dubbelspåret och en stund senare gjorde det likadant med växeln före Hagalundstunnelmynningen. Såväl löphjul som drivhjul stod snällt på spåret, alltså på fel spår. Johan fann att främre löphjulets flänsar såg ut som kanten på en slokhatt dvs lutade lite hur som helst men var så mjuka att de gick att rätta upp med en lång plattång. Vi får se om det hjälper.

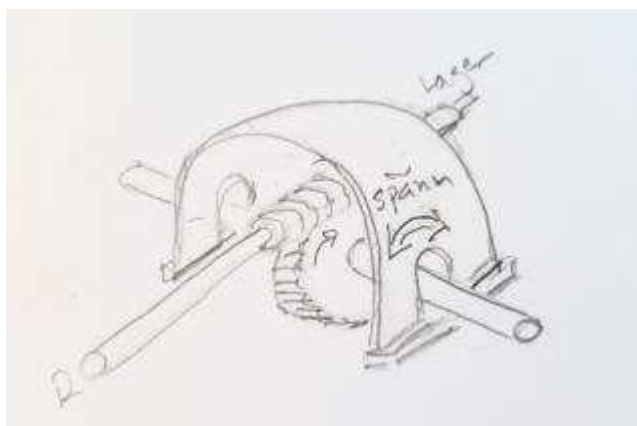
Da-lokets strömvagnen lutade bakåt så han rätade upp den också.

17/6

Thomas tog sig an det trilsande D-loket och gjorde om fästet för de främsta bromsklotsarna eftersom det hindrade främre löphjulen från att röra sig fritt.

Provkörningen gick bra ett varv men sedan lossnade en stödtråd uppe under strömvtagarskenan, och han fick löda dit den igen.

Vid nästa provkörning ville loket inte gå mer än några dm. Det var spännmekanismen för bakre drivhjulet som gett upp igen och Thomas tog isär det för att se vad man kan göra.



Det är en kåpa i vilket snäckskruvens axel är lagrad. Kåpan ska klamra sig fast runt hjulaxeln och vickar man på kåpan kring hjulaxeln så lyfter eller sänker snäckskruvens lagret rör sig likadant. Kåpan fungerar möjligen också som stänkskydd.

Han behöver fundera mera på saken.

Johan plockade undan en del böcker och papper som vi inte behöver ha liggande framme och lade ner dem i plåtskåpet vid maskinhallen. Inget är slängt, bara flyttat. Det var svårt att få upp plåtskåpets dörr. Låset (dvs nyckelstiften) behöver oljas.

18/6

Dg-loket med godstågsvagnarna spårade ur precis vid startplatsen och lade sig över A-spåret så att de tågen inte heller gick att köra. Anders återställde ordningen.

20/6

Thomas hade gjort nya lager till D-lokets snäckskruvaxel men de passade inte. Han har även gjort kullager till Rapidloket.

Johan höjde farten på Dg-loket en liten aning.

Da-loket grenslade växeln utanför Helenelundstunneln

Dagens sammanträde kom att handla om hur vi kan hedra Uno vid hans begravning, hur stor materialbudget vi har för service av banan, hur inköp ska gå till, vad vi bör köpa nu och vilka arbeten vi bör kunna göra under semestertiden. Dennis fick beröm för att han översatt tågvärdarnas bruksanvisning till engelska. Sven visade upp några nya s.k. framändesskyltar han håller på med. Målning återstår.

21/6

Persontågets mittenvagn spårade ur och välte i Hagalundstunnelmynningen så att A-tågen hindrades. Anders ställde upp tåget på spåret och kopplade om till dubbelspårsdrift.

Dg-loket går så sakta att det inte kommer igång vid utfart mot dubbelspåret.

22-23/6

Museet stängt

24/6

Johan höjde farten på Dg-loket och sänkte densamma på Da-loket.

Mittenvagnen i persontåget spårade ändå ur. Johan fann att det satt en stor smuts-koka på ena boggien, tog bort den och tvättade hjulen på samtliga tåg (utom timmertåget). Det var också en fjäder som lossnat på första boggien i sista vagnen i persontåget. Åtgärder hjälpte dock inte, den välte igen, så han tog bort vagnen tills vidare.

Thomas fortsatte sin reparation av D-loket med att byta ut snäckskruvslagret för bakersta hjulaxeln till ett nysvarvat lager. Det fästes direkt i underredet, alltså stadigt. Vid provkörningen låste sig denna gången den främre snäckväxeln, så han nödgades byta det slagret också. Det fästes i det gamla lagrets fäste.

Provkörningen gick bra, men D-loket vagnar en hel del i kurvor men får gå i trafik ändå. Vi håller tummarna.

Första vagnen i Expresståget skakade väldigt när den rullade i kurvor, beroende på att bälgen till andra vagnen hade lossnat. Johan limmade fast den.

25/6

D-loket hade stannat i växel V7 med låst mekanik så Johan satte in Dg-loket istället

Hg-loket stannade i kurvan vid torkladan och Johan ökade upptrycket i strömvagnen lite grann.

Ra-lokets strömvagn var lite sned och kom därför att daska i första utliggeren efter tunnelmynningen. Johan rättade till den både i sidled och längsled eftersom den även lutade bakåt.

27/6

Persontågets båda personvagnar (mittenvagnen är avställd) hade sparat ut vid utfarten mot lång väg och loket stod på spåret och spann. Johan petade upp vagnarna igen men de blev inte kopplade ordentligt så tåget tappade dem i den långa vägens tunnel. Johan hämtade upp dem med nästa tåg men de spårade ur i Hagalundstunneln. Ett stag och ett trappsteg på vagnen med mittdörrar hade vikt sig och petade ner i spåret. Johan rättade till detta.

Han kopplade sedan på den lätta avställda sist i tåget och körde några varv för att ta reda på om det var vagnens lätthet som gjorde att den vill välta i mynningen till Hagalundstunneln. Det som i stället hände var att de två andra personvagnarna spårade ur i sagda tunnel, men den sista vagnen höll sig på spåret.

Han ställde därför av vagnen med mittdörrar (som nu gick mitt i tåget) och körde några varv utan den. Det gick förträffligt, vilket skvallrar om att det är mittendörrsvagnen som har problem. Ett närmare studium av den visade att främsta axeln i första boggien är delad och de två hjulen kunde vingla så kraftigt mot varandra att hjulavståndet blir så litet att vagnen kan spåra ur. Vi hade inga lämpliga brickor eller reservhjul så Thomas ombads att lösa problemet genom att skaffa ett nytt hjulpar med tapplager.

Resten av tiden ägnade sig Johan åt att plocka undan "onödiga saker" från arbetsbänkarna och lägga dem i bakvända bokhyllan.

Thomas fick slita med den låsta D-loksmekanismen i tre timmar. Till slut fick han det att bli någotsånär bra genom att begränsa rörligheten för de drivhjul som inte sitter fast i underredet så att snäckväxeln inte kan kugga över och låsa sig.. Loket provkördes men låter och vaggar ganska mycket. Det vill stanna till på dubbelspåret före bron liksom på enkelspåret under. Strömavtagaren behöver alltså justeras.

30/6

Johan justerade strömavtagaren på D-loket, spände fjädern lite och putsade slitskenan. Sedan provkörde han länge med godstågsvagnarna. Loket stannade till på dubbelspårsbron, precis som tidigare, men nu slirade det. Det är alltså inte elfel. Något som sticker ner?

Dessutom spårade loket ur med alla drivhjulen inåt flera gånger i Hagalunds-tunnelmynningen. Löphjulen stod kvar på spåret. Därför får Dg-loket fortsätta att ersätta D-loket.

Dessutom har det tappat vänster främre snöplog någonstans. Johan såg inte till den.

Johan bytte ut Ra-loket (som låter så illa) mot Rc för att Thomas ska få en chans att reparera lagren. Dock var Rc-lokets bakre strömavtagare trasig. Ena fästet till slitskenan hade gått av och försvunnit, så han blev tvungen att göra en ersättningskonstruktion med en bit mässingstråd.

Hg-loket gick med ungefär halv fart trots att båda boggierna drev som de skulle. Felet var istället att motoraxelns svänghjul bromsades mekaniskt shuntmotstånden.

Persontåget, som saknar en vagn f.n. förlängdes med de två tvåaxliga vagnarna och det funkade bra.

4/7

Dg-loket hade stannat i kurvan bakom torkladan under gårdagen. Johan kollade på strömavtagaren och trimmade så att den når upp lite bättre.

Han tittade också på det avställda D-loket och såg att en del av hållaren till främre löphjulet stack ner i spåret. Det skulle kunna förklara urspårningen. Han justerade det men provkörde inte. Han såg också att bakre ena sandröret och dess behållare saknas förutom främre snöplogen.

Istället ägnade sig han åt spårtvätt och det behövdes verkligen. Det gick bra att köra tvätten på två timmar mellan första och andra visningen. För att slippa att få tvättvätska på lok och vagnar så rullade han undan dem och körde bara med tvättåget. Det blev lite merarbete men en snabbare tvättning.

5/7

Hg-loket stannade i uppførsbacken mot Banvaktarstugan. Thomas spände strömavtagarfjädern lite.

Han tog även isär Ra-loket och fann att hans nya lager inte passade för snäckskruvsaxlarna var grövre än väntat så han måste borra upp lagren en halv mm.

8/7

Johan gjorde en ny snöplog till D-loket genom att klippa till och bocka en bit plåt och löt sedan fast den. Inte framtill, utan baktill. Snöplogen som redan satt bak flyttade han till lokets framända eftersom den nya inte är målad än.

Sedan blev det dags att provköra D-loket. Det slirade fortfarande lite uppe på dubbelspårsbron så han undersökte undersidan en gång till och flyttade på det andra fjäderfästet för mittenhjulet. Dess första fjäderfästet flyttade han 10/6, så nu sitter de fast likadant. Därefter gick loket bra över dubbelspårsbron.

Lokets koppelkrok försvann på köpet så han fick göra en ny sådan och fästa den. Han valde gitartråd, men den är nog lite för styv för ändamålet.

Under provkörningen med vagnar så spårade främre löphjulet ur alldeles före startplatsen ovanför reläerna. Han spände främre löphjulets tryckfjäder en aning.

Sedan stannade loket i kurvan bakom torkladan, så han fick justera strömvtagaren en aning. Slitskenan hade vikt sig bakåt.

För övrigt så gick provkörningen bra tills det var dags att gå hem. Då spårade godsfinnkorna ur i växeln vid banvaktarstugan efter att ha kört lång väg. Det var mittenfinkan som betedde sig konstigt i växeln så han tog bort den för felsökning vid ett senare tillfälle.

D-loket får alltså gå i trafik igen.

9/7

D-loket skötte sig bra.

Thomas jobbade flera timmar med Ra-loket och hann få ihop en boggie.

12/7

Under gårdagen hade D-loket spårat ur en liten bit in i Hagalundstunneln. Vagnarna och främre löphjulet stod kvar på spåret, lokets övriga axlar var ur spår inåt kurvan. Loket gick inte att köra, för mekaniken var låst så Johan måste lyfta av det och knuffa in vagnarna med nästa tåg.

Det var bromsbackarna för mittenaxeln som hade vikt sig utåt och fastnat i koppelstängerna, vilket gick att ordna till, men loket ville bara gå en liten bit ändå innan det låste sig. Nästa grej som fastnade i koppelstängerna var en liten tryckluftsbehållare vars fästen han löt fast bättre och limmade behållaren för att den inte skulle rymma igen. Lokets mekanik fortsatte att låsa sig, och gärna just svåråtkomligt i Hagalundstunnelmynningen.

I väntan på att Thomas skulle komma och ta sig an problemet målade Johan den nya snöplogen och snidade till en ny sandbehållare och fäste och målade den också. Det tog sin tid.

Han kollade sedan på den godsfinka som krånglade i banvaktarstugeväxeln, och fann att buffertarna inte fjädrade i ena änden, blytyngder hade förskjutits så att den fasta axeln bromsades och att en mässingstråd stack ned. När det var åtgärdat så spårade vagnen ändå ur. Johan såg så att det var två lödningar i växeln som hade släppt och gjorde om dem. Sedan rullade vagnen fint och fick komma med i godståget igen.

Thomas löt fast en ny fosforbronsfjäder på D-loket, för en av dem hade avvikit och gjorde några andra justeringar av fjädningen. Någon provkörning hanns inte med.

Han hann inte med att arbeta med Ra-loket heller.

Thomas hade med sig "normala" hjul den 5/7 men Johan konstaterade att de var betydligt bredare än Unos, och spetslagrade. För att kunna använda sådana behöver man bredda hjulfästen och boggier samt göra deras lager koniska.

15/7

Thomas jobbade vidare på Rapidloket och hann med att montera en boggie i karossen.

Johan provkörde D-loket på dubbelspåret och fann att det hade ojämn fart och spårade ur precis efter växeln framför banvaktarstugan. Det var bakre löphjulet som gick ur först och tog resten av loket med sig lite längre fram.

Han fann att bakre löphjulet inte var tillräckligt rörligt. Lyfte man på det ena hjulet så följde det andra med upp, och det är inte meningen, så han justerade löphjulets upphängning. Då upphörde det felet.

Vid fortsatta provkörningar, i synnerhet lång väg, så spårade D-loket ur med alla drivhjulen på flera olika ställen. Ofta i kurvor eller på raksträckor alldeles efter kurvorna. Det vickade dessutom så mycket med baken att strömvtagaren tappade tråden flera gånger. Det verkade således vara något fel på drivaxlarnas rörlighet i sidled. Johan fann att koppelstängerna var böjda utåt som pilbågar och det gjorde att mittaxeln måste följa ytteraxlarnas sidorörelser när det naturliga i kurvor är att ytteraxlarna går åt ett håll och mittenaxeln åt det andra (för att följa kurvans krökning). Böjningen kan vara orsakad av olyckan 12/7. Han rätade ut koppelstängerna så mittenaxeln blev mera fri att röra sig som den själv ville och sedan gick loket mycket snabbare och jämnare och spårade inte längre ur trots många varv med och utan vagnar. Det togs därför i trafik igen och Dg-loket får vila sig igen.

17/7

Hg-loket stannade vid torkladan . Anders puttade igång det igen.

18/7

Thomas gjorde en fix på Rc-lokets strömvtagare, för slitskenan ville vika sig bakåt. Sedan fortsatte han med att montera ihop boggie nummer två på Rapidloket och satte till slut ihop hela loket. Det blev tid för en kort provkörning på B-spåret på baksidan och det tar sig fram så sakta trots att det är osmort. Det går bättre bakåt än framåt (bakåt var nerförsbacke).

Johan ägnade sig åt att byta till standardhjul på Unos tvättsläde för att få loss dess två Unohjul som därmed kan användas som reservhjul. Ett behövs redan till persontågets vagn med mittdörrar. Han hann varken provköra släden eller personvagnen. Slädens hjul får lite mindre rörlighet i vertikalled nu än tidigare, så det bli intressant att se hur väl den fungerar.

Under visningen stannade Hg-loket vid torkladan. Johan bytte och spände fjädern i strömvtagaren.

Da loket spårade ur på väg över dubbelspåren vid korsningsväxeln innan banvaktarstugan. Loket hoppade upp på fel del av växeltungan och fastnade med strömvtagaren i kontaktledningen. Efter att Anders ställt på loket igen och kört ett par varv så kunde han se att löphjulen fram ser ut att ha lite väl mycket spelrum i sidled. Luftledningen klarade sig.

19/7

Peter, Sven och Johan besökte Unos verkstad och tog vara på den dokumentation och det reservdelsmaterial som gick att finna där. Vi fyllde en pappkartong och en plastpåse och lämnade kvar en lång lista på innehålllet.

21/7

Johan ämnade provköra tvättsläden, Ra-loket och personvagnen med mittdörrar men hann bara med tvättsläden (som fått nya hjul). Det gick bra på dubbelspåret och B-tågens långa väg. Slädens bakhjul spårade ur en gång vid banvaktarstugan (lång väg) men hoppade på av sig själv igen. A-tågens långa väg provades inte.

Ra-lokets strömavtagare var trasig. Det var ett stag som lossnat och Johan krokade på och lödde fast det igen. Loket gick ändå inte att köra fast det snurrar bra när kåpan inte är på. Han fann att sitter en hel del lösa plåtar runt om den nedre gummitrissan och att de nog kan ställa till problem.

D-loket hade i princip samma fel med sin strömavtagare som Ra. Ett stag hade lossnat, men det var inte lätt utan skulle bara krokas och klämmas fast. Hoppas det sitter....

Da-loket behagade spåra ur ett par gånger i växel V8 som varit omlagd. Johan lade om växeln ytterligare en gång och sedan återkom inte felet.

Hg-loket gick sakta och Johan började med att smörja och det hjälpte inte. Han blåste rent undertill och spände strömupptagningsfjädrarna. Det hjälpte inte heller. Han hittade inget elektriskt eller mekaniskt fel så han ställde av tåget och satte in timmertåget (Dg) i stället. I princip kan man säga att Hg-loket är lika lättstartat som vanligt men ökar sedan inte varvtalet när spänningen höjs oavsett om det har vagnar eller inte.

Bakre bälgen i första rapidtågsvagnen hade släppt från sin ram och limmades.

Johan bar ner dokumentationen från Uno till plåtskåpet men hann inte göra något åt resten.

22/7

Thomas bytte motor i Hg-loket och sedan pinnade det på med normal fart.

Johan rotade i lådan från Unos verkstad och ut bytte ett hjulpar till i persontågets avställda mittendörrsvagn samt tvättade hjulen. Han tog den i trafik igen och den spårade ur en gång i växel V7. Vi får se hur den sköter sig de närmaste dagarna.

Ra-loket provkördes igen sedan Thomas lättat lite på snäckskruvarna och Johan minskat på seriemotståndet. Det tog sig runt med extra strömtillskott men inte med B-ratten i normalläge. Thomas lättade ytterligare på lagren och oljade snäckväxlarna men då gick loket sämre.

F-loket och dess vagnar parkerades på spåret till A-tågens långa väg, men spårade idogt ur både när det kördes fram och backades tillbaka. Borde ses över.

Da-loket spårade ur igen i växel V8, som varit omlagd. Felet ej funnet än.

24/7

Hg loket ville inte starta från sin bakre parkeringsplats av oklar anledning, det syntes i reläerna att det hade ström. Anders provade att starta framförvarande tåg och då skuttade Hg gladeligen fram till startposition och sedan rullade den på utan problem.

Persontågets sista vagn spårade ur mitt bak och lossnade från de övriga vagnarna.

25/7

Johan lyfte bort den urspårade vagnen (med mittdörrar) och kopplade på de två c3c vagnarna istället. Den sista av dem spårade ur ute på banan så han lyfte av den också. Han undersökte fjädringen noga på vagnen med mittdörrar och justerade den men det hjälpte inte. Till slut kom han fram till att det var flänsarna på den hjulaxel som han nyligen bytt som var för små, så han bytte igen till ett hjulpar med större flänsar. Tänker man efter så förstår man att hjulen i en stel boggie behöver ha större flänsar än hjulen på en 2 axlig vagn med fjädring.

Sedan tittade han på reläet som styr växel V7. Växeln ville inte lägga om ordentligt för järnkärnan på reläet hade förskjutit sig lite och han lossade också lite på en skruv nertill så att reläet rör sig lättare.

Sedan kollade han den stora vingen på relä K7. Det var Hglokets förförre motor som behövde flärpen men nu verkar den inte behövas längre.

Nästa grej var kopplingen mellan de två första vagnarna i expresståget. De trasslar ihop sig och är svåra att ta isär och sätta ihop. Den bakre bälgen på den främre vagnen var så pass dålig att han försökte vända på vagnen och använda framändans bälg istället. Nu fanns det en stum buffert där vars fjäder hade lossnat så han lödde dit den med mycket om och men. En fördel med att vända vagnen är att förstaklassavdelningen kommer framåt vilket är det normala sättet att koppla dessa vagnar på.

Thomas dök upp och klurade vidare på hur du kunde komma sig att rapidloket gick dåligt med kåpan på när det gick hyfsat bra utan. Efter många justeringar och tester så märkte han att loket går dåligt när kåpan ligger direkt på underredet. Har man en millimeters spel så går det bättre. Därför lade han lite kartong emellan. Med olja och utan seriemotstånd går det ganska bra runt på dubbelspåret nu. Johan försökte köra det med vagnar också och det var inte så lyckat för loket slirade hela vägen. Om det beror på oljan eller lokets vikt vet inte än. Dessutom får första vagnen buffertöverlapp med loket i Hagalundstunnelmynningen, och det är inte åtgärdat än.

Hg-loket krånglade lite också. Det stannade efter att ha gått under dubbelspårsbron och Johan spände strömvagnarfjädern. Sedan stannade det mitt framför kulissen med stukad strömvagnare och Johan fann att z-trådens lödning hade släppt och lagade den med. Under dessa lagningar rymde strömvagnarfjädern fyra gånger men gick fantastiskt nog att hitta igen.

Johan hann också med att titta efter varför snälltågets finka spårar ur vid överkorsning och det var grindarna och gångplåtarna till vagn 2 som var i vägen, så han fällde upp dem.

26/7

Det var elfel i proppskåpet så första visningen kunde inte hållas. Enligt bloggen gick inte andra visningen heller att hålla för tågen hade kört in i varandra.

27/7

B-tågen stod på sina platser men Snälltåget hade kört in i Expresståget på baksidan för Rc-loket hade inte orkat fram till sin andra startsträcka.

B-tågen gick bra att starta men en godsfinka i godståget spårade omedelbart ur mitt bak.

Sedan stannade Hg-loket på dubbelspåret ungefär var 20:e cm så Johan lyfte av det och justerade strömvagnaren. Det var hållarna för spännfjädern som hade kroknat.

Sedan stannade D-loket mitt framför kulissen och Johan såg att strömvagnarens slitskena vikt sig bakåt och justerade dess stödtrådar.

Rc-loket gick sakta och stannade under visningen i Hagalundstunnelmynningen. Efteråt fick strömvagnarlederna en rejäl dusch elspray och då blev loket mycket piggare.

Johan provade om hans ändring på relä R5 hade fungerat och det hade det inte så han fick justera dess järnkärna lite till.

Han provade också att köra rapidloket med vagnar efter att ha tvättat lokets hjul ordentligt och satt en pigg på bakre bufferten för att förhindra buffertöverlapp. Det slirade lite mindre då men blev sakta sämre igen förmodligen i takt med att hjulen blev smutsiga. Han provade också att höja karossen en millimeter och att lägga lite mera bly i loket men det gjorde ingen skillnad. Det verkar som om loket har fått sämre grepp i spåret än tidigare. Konstigt.

Han hittade och satte fast ett fotsteg som saknades längst bak på persontågsvagnen med mittdörrar.

Resten av tiden ägnade han åt att sortera in materialet från Unos verkstad i vårt förråd. Han tog också nästan alla tomma lok-, vagns- och trädkartonger som Uno hade för att ta hem saker i och slängde dem i papperskorgen. Ett par dagars sedan ångrade han sig och lade dem i plåtskåpet i stället.

28/7

Hg-loket startade inte på startplatsen. Anders spände strömvagnarfjädern.

Senare under dagen stannade Hg-loket i tunneln framför publiken lång väg.

29/7

Johan fann att det var fjäderfästets lödning som spruckit i Hg-lokets strömvagnare och gjorde om den.

Sedan kollade han igenom expresstågsvagnarna för att se hur lätt de rullade. Den sista vagnen hade så mycket smuts på ett par axlar att det tog i bromsklotsarna. Den näst sista vagnen har fjäderbelastade hjulaxlar där fjädrarna bromsade en del så han lättade på dem.

När Thomas kommit provkördes rapidloket med snälltågsvagnarna (som rullar lätt) och det gick halvbra. Sedan provkördes loket ensamt och då märkte Johan att dels att bakre snöplogen tog i spåret och höjde den ändan samt att loket gick bättre på lägre spänning än på full fart. Då blev spiralfjädern plötsligt misstänkt. Thomas höjde motorn och vred den lite i sidled samt ökade dess seriemotstånd till sitt normalvärde. Sedan provkördes loket med snälltågsvagnarna och då gick det plötsligt riktigt bra. Alltså hade spiralfjädern slirat och/eller slagit emot någonstans.

Vi provkörde också med expresstågsvagnarna och det gick mindre bra. Loket slirade kraftigt vid banvaktarstuigan så Johan putsade spåret där och sedan gick rapidloket nästan normalt den vägen, fast mycket tystare än före ombyggnaden.

Efter detta byttes rapidloket ut mot Rc igen för säkerhets skull.

30/7

Hg-loket stannade mitt framför kulissen. Peter gjorde ren hjul och pantograf.

31/7

Hg-loket stannade igen. Anders konstaterade fel på strömvagnarfjädringen och tog tåget ur trafik.

1/8

Johan bytte ut krokarna som Hg-lokets strömvagnarfjäder sitter i och slackade fjädern så att den inte ska dra så hårt och tog tåget i trafik igen.

Så provkörde han rapidloket och lät det dra sina egna vagnar även under en visning. Loket går ryckigt på låg fart. Rc-loket togs i trafik igen.

Precis när Johan skulle gå så spårade Da-loket ur på dubbelspåret vid korsningsväxeln och ställde sig på A-spåret. Han konstaterade att det skulle gå så om löphjulet var urspåret inåt före växeln och letade därför efter spårviddsfel. Han hittade ett sådant precis efter dubbelspårsbron och lagade det genom att löda ihop en skenskarv. Provkörningen visade att han hade hittat fel fel. Det egentliga felet var att kontaktskenan vid signalen på dubbelspåret hade lyft sig ett par millimeter i höjddled av värmen. Det räckte med att trycka ner den igen.

3/8

Alla tågen utom godståget hade krockat med varandra eftersom timmertåget som stod parkerat ovanför reläerna hade kört fram och spårat ur i växel V7. Sen hade persontåget kört på det och sen hade expresståget kört på persontåget och snälltåget kört på expresståget och lokaltåget kört på persontåget. När allt var återställt gick visningen bra.

Johan började att göra en tall av de träddelar som Uno hade haft hemma men hade svårt att få det lika snyggt som Uno skulle ha gjort det.

5/8

Thomas reparerade främre pantografen och bakre löphjulet på Godstågloket. Det fick fjädern uppspänd så den ligger bättre an mot rälsen. Ej testkört. Dg ersätter.

Da-loket trasslade in sig under bron och pantografen knäcktes bakåt precis innan visningen. Thomas fixade genom att knäcka ner luftledningen under bron och återställa pantografen på loket.

Under visningen grenslade samma lok luftledningen efter bron på dubbelspåret. Där hakade en utliggare i pantografen som böjdes bakåt igen.

Thomas lödde på ett H på utliggare så att pantografen inte kunde haka i där igen. Möjligen var det där problemet var som fortplantade sig då det loket fastande under bron?

Dg loket tappade vagnarna vid kulissen när Thomas testade allt innan dagen var till ända så han spände ner kroken på loket lite ytterligare och gjorde en ny testrunda av allt rullande som avlöpte väl.

8/8

Det här var urspårningarnas dag.

Det sista som hände vid Johans förra besök var att Da-loket grenslade växeln vid korsningsväxeln. Det var också det första som hände idag.

Snälltågets näst sista vagn, sista boggien, hade tidigare spårat ur mitt bak och stoppat A-tågen. Johan fann att det var mycket smuts på hjulen och tog bort det, att främre bälgen var trasig och satt lös och limmade den samt att en boggiekedja hängde lös, men den lödde Thomas fast.

Thomas lödde också fast ett bleck som lossnat från reläet som sköter B-tågens start.

Johan provade Rapidloket under en visning och det skötte sig hyfsat bra. Slirar och går lite ryckigt vid låg fart.

Johan provade också godståget med D-loket och det var mindre lyckat. Det startade inte alltid efter att ha stannat (strömvagnen putsad), vagnarna välte i Hagalundstunneln och stoppade även A-tågen under visning och loket grenslade senare växeln vid Hagalundstunnelmynningen. Timmertåget får ersätta godståget några dagar till.

Vagnsvältningen kan ha berott på att godsfincka nr 2 skakade häftigt i drift. Johan fann att det fasta hjulparet hade många smutskokor som han kunde ta bort och att hjulaxeln satt väldigt löst i sina tapplager. Hjulparet nästan föll ur.

Vid krocken i tunneln skadades ett fotsteg på snälltågets fincka och Thomas gick igenom vagnens alla fotsteg och lagade deras ev skador.

10/8

Samma läge som 3/8, fast med andra tåg inblandade. Det avställda godståget hade kört fram och spårat ur i växel V7 och blivit påkört av Lokaltåget (Hg) som blivit påkört av Timmertåget (Dg). Papperslappen som isolerat godstågsloket låg snyggt bland de andra lapparna under pendeln. Dessutom var den röda och den gråa skrivbordslampan släckta när serviceströmmen slogs på (det är de aldrig annars). Johans intryck var att någon gått och "gjort saker" på baksidan med avslagen ström, och då händer det ju inget förrän strömmen slås på...

För att minska risken för en upprepning lade Johan om växeln till servicespåret så att godstågsloket ska spåra ur tidigare.

Johan fortsatte med att limma flera grenar på Unos tall.

13/8

Da-loket spårade ur vid växeln före Hagalundstunnelmynningen. Peter gjorde ren spåret (som var kladdigt) men Johan fann att ett skarvjärn i bordsskarven närmast innan hade glidit undan så att skarven blivit ojämn och pressade tillbaka skarvjärnet

Sedan målade han och placerade ut Unos tall ungefär där den tidigare stått. Det gamla hålet gick inte att hitta.

15/8

Thomas skiftade löphjulen på godstågsloket(D). Kylvagnen hoppade som en groda pga smuts på hjulen så han gjorde ren dem. Tåget togs i trafik igen.

Da-lokets främre strömavtagare hängde i princip lös och en del lödningar som hade släppt. Thomas reparerade.

Persontågets fincka hoppade ur i växeln vid banvaktarsugan med urspårning som följd som även fick locket ur spår inne i tunneln. Thomas skavde lite med ett tandläkarvärktyg så det slutade hoppa där då.

Samtliga lok i trafik smordes.

19/8

Thomas löt fast en steg som lossnat från Da-lokets kåpa och bättrade på de övriga stegarna också.

Johan och Thomas gick igenom expresstågets alla vagnar och rensade hjullagren från damm och skavde bort material där hjulensflansar tog i karossen. Sedan rullade vagnarna bättre.

Rapidlokets slitskena på strömavtagaren blev väldigt sned när tråden gick lågt på grund av att ett tvärstag satt snett så att pantografens knän inte var i jämnhöjd. Thomas justerade.

Rapidlokets inre bakre buffert hade fastnat och Thomas lirkade loss den och smorde med lite lokolja.

Sedan körde Johan A-tågen en massa varv för att försöka nöta in Rapidloket. Det behöver lite mer ström än tidigare och är väldigt känsligt för smuts på rälsen. Det går bra i landskapet men går lite ryckigt på baksidan. Vi tar det i trafik på prov. Risken är att det stannar på baksidan när det loket är kallt.

20/8

Johan gjorde spårtvätt idag på alla spår utom A-tågens långa väg samt hjultvätt på Expresstågets och Snälltågets vagnar.

En led på godståget strömvatagare gick ur led under andra visningen och hindrade strömvatagaren från att nå upp så han ändrade tågföringen till en dubbelspårsvisning.

Efter tvätten gick expresståget bättre ute i landskapet men betydligt sämre på baksidan där det började stanna till ibland. Det hjälpte inte att putsa spåret och inte heller att höja spänningen. Det enda som hjälpte var att olja snäckväxlarna.

Johan provade även att köra A-tågens långa väg med Expresståget och Snälltåget. Båda tog sig runt med god fart men Rapidloket stannade till i tunnelmynningen. Förmodligen något strul med strömvatagaren. Det funkar om man inte kör för sakta.

21/8

Expresståget andra vagn välte i korsningsväxeln på dubbelspåret men var urspårad redan när den kom ut ur tunnelmynningen.

Tågvärden vred av strömmen och försökte bara köra B-tågen men de körde ihop på baksidan.

Dagens andra visning kunde därför inte hållas.

22/8

Johan fann att den boggie i expresstågets andra vagn som tagits loss 19/8 hade en felaktigt monterad fjäder så att boggien vreds kraftigt utåt och rättade till det.

B-tågen gick utmärkt att köra bara man vred på strömmen i landskapet.

Johan skvätte lite svart färg på den senaste tidens lagningar på D-loket och Hg-loket. Hg-loket fick lite olja för det gick lite ryckigt.

Johan vred upp A-ratten på baksidan för Ra-loket ville stanna annars där när det var kallt.

Sist på em-visningen krockade Da-loket med expresståget i höjd med växel V7 på baksidan. Da-loket stod med kåpan i vädret och kvaddad strömvatagare och hade även förlorat framändesskärmen som satt fast på rapidloket vars första vagn var urspårad.

Tågen går väldigt nära varandra där så Thomas särade på spåren med en avklippt träpinne, reparerade strömvatagaren och testkörde. Man har för lite marginaler vid detta ställe.

24/8

D-loket hade spårat ur i uppförsbacken direkt efter växel 10. Johan satte det på spåret igen men märkte att koppelkroken lossnat så han lödde fast den igen. Det verkade inte vara något annat fel på loket, så det är misstänkt att växeln inte blivit helt omlagd. Därför rengjorde han reläkontakterna på R11 med elspray.

Han kollade som hastigast spårläget vid växel V7 där person- och exprestågen kört i varandra 22/8 och rätade ut den S-kurva som uppstått på B-spåret av Thomas fix.

Han fäste även den lossryckta framändesskärmen på Da-loket.

Med hjälp av en 0,6 mm borrh och lite 0,3 mm luftledningstråd gjorde han några stommar till bälgfjädrar att användas senare. Ligger i lådan för lok- och vagnsdetaljer.

Han hittade så en avfallen snöplog på golvet och såg att den suttit ytterst på Dg-loket som står avställt ovanför reläerna och lödde fast den igen. Att det loket inte kan få vara i fred!

Det hade inte heller paketbilen som vi ställt upp vid sommarstugan fått vara. Den hittade Johan vid belysningsknapparna på väggen.

26/8

Dagen ägnades åt hjultvätt på alla B-tågen (även timmertåget). Det brukar leda till spårhalka på något ställe och nu var det vägen från hjultvätten upp mot dubbelspåret som behövde extra tvätt med vatten och putsklots för att slirandet skulle sluta.

Thomas monterade fosforbronsbleck som släpar mot två av Rapidlokets hjul för att förbättra strömupptagningsförmågan men det hade inte så stor verkan. Han höjde också farten på loket lite och det är mera gynnsamt. Efter detta så studsade dock loket i korsningsväxeln för att ett sandrör stack ner för nära rälsen. Thomas gjorde också ren hjärtstyckena på A-tågets växlar på dubbelspåret i landskapet.

Johan provkörde Dg-loket och dess fart behövde också höjas, för det stannade självmant på flera ställen.

31/8

Thomas var på besök men behövde inte göra någonting.

1/9

F-lokets strömavtagare fastnade i luftledningen strax utanför Hagalundstunneln. Kåpan lyftes. Visningarna gjordes med B-tågen.

2/9

Johan fann att luftledningen hade gått av i tunnelmynningen och att strömavtagarens z-tråd på F-loket hade gått av och satte igång med att reparera den senare. Vi hade ingen lämplig mässingstråd att tillgå så det fick bli gitarrtråd, men den är egentligen för stark. Det är ett riktigt pyssel att få in och bocka till denna tråd, så det tog sin tid. Båda fästena för z-tråden tog i trätaket så Johan behövde karva ur det lite grann. Sedan gjorde tänger och lödkolv en del märken på taket som behöver målas över. Ett stag i övre delen av strömavtagaren fattades, så han monterade ett sådant.

När det hela var klart och skulle provköras (på B-spåret) ville inte loket röra sig (felet var timern), så Johan tog av kåpan för att bara köra underredet men rev därefter ned kåpan på golvet med armbågen varvid strömavtagaren kvaddades igen. Den här gången gick ett lager i strömavtagarfästet sönder men verkar ha gått att laga hjälpligt med ännu lite mera gitarrtråd.

Thomas tog sig under tiden an luftledningen och bytte den trasiga delen. Han bytte även spännfjädern inne i tunnelmynningen. Sedan fann han att en skarv mellan nästa två utliggare var väldigt vass på undersidan och bytte den delen också, så nu är A-tågen igång igen på dubbelspåret.

3/9

Da-lokets strömavtagare fastnade i luftledningen precis före bryggan vid banvaktarstugan och kåpan lyfte sig. Peter återställde men kände att det var en knöl på luftledningen. Sedan fastnade Hg-lokets strömavtagare på samma ställe och lade sig bakåt.

Johan undersökte saken och fann att knölen inte gick att jämna ut men att felet var att luftledningen var för slak. Knölen har funnits där mycket länge.

Johan försökte sträcka luftledningen men då gick den av på ett annat ställe, borta vid dubbelspårsbron så eftermiddags visningen fick genomföras med att B-tågen bara kördes lång väg.

Johan och Peter lagade luftledningen igen men det blev en väldigt ful lagning. Funkar tills vidare. Eftersom kör tråden blev vriden så tog det ett tag innan tågen gick att köra normalt på dubbelspåret. Sytrådarna återstår att laga.

Sedan gick tråden att spänna och loken kunde ta sig förbi både bron och banvaktarstugan utan problem.

Luftledningslagningen 2/9 hade resulterat i att A och B-rattarna för tågen blev ihopkopplade. Felet låg inne i Hagalundstunneln. Det var en ny fjäder som satt fel.

Ett par sytrådar på B-tågens långa väg uppe vid banvaktarstugan hade av någon anledning trillat ner och störde Hg-lokets strömavtagare några gånger innan Johan hittade var det skedde. Den har blivit ganska känslig.

Rapidloket har börjat slira utanför Hagalundstunnelmynningen så det är snart dags att tvätta spår igen.

5/9

Peter lagade de återstående sytrådarna vid dubbelspårsbron.

Johan målade över de skador han gjort på taket till F-loket. Därefter tappade loket sina vagnar ute vid korsningsväxeln under visningen.

Vid dagens UMV-sammanträde försökte vi både hinna med att rekapitulera det gångna (läs)året och speja lite på det kommande. Uno jobbade intensivt med att laga fel på flera lok under förra hösten. Under vintern och våren har det varit många urspårnings- och luftledningsproblem. Under den varma sommaren har det gått jämförelsevis bra.

Det finns en lång lista på tänkbara förbättringar vi kan göra, bl.a. att renovera alla loken för bättre driftsäkerhet, och det jobbet har redan påbörjats. Vi ska prioritera i listan för att ta de åtgärder som ökar driftsäkerheten mest först. Sådant arbete går att planera in, till skillnad från felavhjälpning som kan behöva ske med (mycket) kort varsel.

6/9

F-lokets stannade vid 3:e stolpen efter Hagalundstunnelmynningen med trasig strömavtagare.

7/9

Johan bytte ut F-loket till Rc-loket medan han snabblagade F-lokets strömavtagare. Det var bara att kroka ihop den igen.

Han konstaterade sedan att Ra, F och Rc-loken alla stannade i Hagalundstunnelmynningen beroende på att överdelen på utliggaren där lossnat och då blir tråden för hög. Det saknas en isolator där så han krokade fast den i själva staget i stället.

Peter fixade till sytråden efteråt.

Rapidloket strömvtagare hade en lös bit som han lödde fast. Loket slirar så mycket nu att bakomvarande A-tåg riskerar att köra in expreståget och fastna med buffertarna.

9/9

Johan gjorde spårtvätt av A-tågens korta väg och behövde då ställa A-tågen på långa slingan. Den gick inte att köra, för korsningsväxeln lade inte om. Han motionerade därför alla bordsskarvar till den växelmotorn, och det hjälpte. Dessutom hade luftledningen lossnat precis ovanför körkontrollen, så den blev också lagad.

Det var väldigt dammigt under banan.

Snälltågets finka spårade ur i växel V8 vid överkorsningen och Johan hittade en trasig lödning i växeln som lagades.

Han parkerade även B-tågen på dubbelspåret och gjorde spårtvätt på B-tågens långa väg.

B-tågens korta väg blev inte tvättad för efter lagningen av V8 började Da-loket spåra ur väldigt repetitivt i denna växel. Efter att fruktlöst ha justerat växeln och spåret intill hittade han till slut att felet var att Da-loket hade bakvikt och vänster bakdel tyngdes ner vid hjultvätten och det gjorde att höger framdel lyftes och fick högra löphjulet att klättra på växeltungan. Den är inte infräst i spåret där, som brukligt är för att slippa sådana problem.

Da-loket gick lite långsamt efter tvätten så han höjde farten på det. När det går långsamt har det en förmåga att fastna under dubbelspårsbron med sin strömvtagare. Nu går det så fort att det skumpar fram.

14/8

Da-loket fastnade under dubbelspårsbron. Peter och Anders fick loss det och parkerade tåget på baksidan och kopplade om till dubbelspårskörning.

15/8

Johan kontrollerade att de andra B-tågen kunde passera under dubbelspårsbron före visningen innan han tänkte började reparera strömvtagaren på Da-loket.

Det som kom emellan var att F-loket fastnade i en nedfallen övertråd i Hagalundstunnelmynningen och la sig på sidan så det måste åtgärdas först.

Problemet med Da-lokets strömvtagare är att om den trycks ner lite för långt eller lutar lite bakåt så kan knälederna skjuta upp ovanför slitskenan och då fastnar loket under dubbelspårsbron.

När strömvtagaren var reparerad och loket provkördes på dubbelspåret så tappade loket kontakten med luftledningen precis vid banvaktarstugan. Luftledningen hade krupit in på en utliggaren mot stolpen. Det löstes med en liten klick snabbblim.

Persontågets finka var avställd pga trasig koppelbygel i lok-ändan. Johan lyfte bort hjulet, lödde fast bygel och satte tillbaka hjulet och tog vagnen i trafik igen.

Sedan tvättade Johan B-spåret på dubbelspåret för det hade inte blivit av 9/9. Smutsigt förstås.

Sedan provade han att göra överkorsning på baksidan med A-tågen eftersom växel V8 blev reparerad 9/9. Tågen fick fortsätta hela långa varvet runt. Det gick bra.

Timmertågsloket strömvtagare hängde inte med riktigt så det loket stannade lite här och var för att det inte nådde upp. Johan gick igenom strömvtagarens leder och spände fjädrarna lite grann och justerade z-tråden för att få det att fungera och provkörde sedan loket både som A-tåg och B-tåg innan det blev dags att gå hem.

19/9

Snälltågets godsfinka välte och F-loket rymde från sina vagnar. Peter återställde.

Hg-loket stannade i bortre kurvan ett par gånger. Strömvtagaren lutade bakåt och Peter bockade fram den.

23/9

Johan tvättade hjulen på alla vagnar och smorde alla lok (utom Rc).

Ra-loket gick så dåligt på baksidan att det nästan stannade, men det blev normalt efter oljningen.

En koppelkrok i persontågets första personvagns framände var trasig och byttes mot en ny av gitartråd.

Hg-lokets strömvtagare lutade lite bakåt och Johan bockade fram den igen.

Växeln till stickspåret ovanför reläerna fick sig en översyn. Den ville inte låsa sig.

26/9

Persontåget tappade sina vagnar bakom finkan. Anders kopplade ihop tåget igen.

Persontågsfinkan spårade ur vid startplatsen ovanför reläerna och kilade fast sig mot en luftledningsstolpe med konsekvensen att det kom ut två B-tåg på banan. Johan satte upp den på spåret och redde ut oredan samt justerade koppelkrokarna på finkan och den efterföljande personvagnen.

Peter, Sven och Johan tog ner Dg-loket, Hg-loket, Da-loket och Ra-loket till Peters fotobås för fotografering. Da-lokets ena stege gick då av och Johan lödde fast den igen. Transportboxen av metall från SMJ är lite för liten för våra lok. De går ner men är svåra att ta ur igen

Sedan ägnade sig Johan åt bälgen mellan de två första expresstågsvagnarna. De gick inte ihop, beroende på att de var olika breda, vilket gick att justera.

När han satte ihop tåget igen lossnade ett hjul på näst sista vagnen och en lagerbox, så han tog den ur trafik tills vidare.

27/9

Vid gårdagskvällens visning körde A-tågen i hop på baksidan och krokade i varandra. Det var Rapidloket som inte startade som det skulle.

Tågvärden stängde av all landskapsström men ingen ström på baksidan med konsekvensen att inga tåg gick att köra så dagens två visningar ställdes in.

Det man skulle gjort var att enbart stänga av A-srömmen på baksidan och köra med B-tågen.

Johan fann att inget var urspåret, vred på strömmen och tog isär A-tågen. Sedan fungerade det igen.

29/9

Persontåget tappade sina personvagnar (efter finkan) på dubbelspåret i växeln framför banvaktarstugan. Tågvärden stängde inte av B-tågen, så följderna blev att lokaltåget körde lång väg och körde in i persontågsvagnarna och välte dem.

30/9

Johan städade upp och provkörde persontåget flera gånger men fick det inte att krångla igen.

Han lödde på ett stift på vänsterbufferten på expresstågets sista vagn för att förhindra att F-loket krokar fast i den igen (som hände 26/9)

Han tog sig sedan an att fortsätta reparationen av den avställda expresstågsvagnen (den näst sista). Han trodde att man skulle kunna löda fast lagerboxen, men det var ingen bra idé för den visade sig vara gjuten i tenn och smalt bort. Då gjorde han en ny i trä i stället och limmade fast och målade den.

Vid provkörningen av vagnen spårade den konsekvent ur i växeln i Hagalundstunnel-mynningen. Efter mycket utredande kom han fram till att det beror på att vagnen är så lätt och ena bälgen är så styv så att de andra vagnarna får denna att lyfta från spåret. Återstår att se vad som går att göra åt det.

3/10

B-tågen var avstängda. Sven och Thomas slog på B-spaken på baksidan igen.

Vid dagens sammanträde pratade vi mycket om vad vi kan göra för att förbättra driftsäkerheten. Under de senaste månaderna har vi haft tre inställda visningar. Alla hade kunnat undvikas om tågvårdarna var bättre utbildade. Andra sätt att förbättra säkerheten är att byta ut slitna delar innan de går sönder och att ha fler reservlok. Att höja spårkvaliteten och tvätta spår och hjul oftare ger också bättre säkerhet. Vi ska försöka göra upp en handlingsplan för det närmaste året.

7/10

Johan tog loss den styvaste bälgen på den avställda expresstågsvagnen och gjorde ren den från lim, mjukade upp den och limmade fast den igen med Karlssons Klister lite högre än förut för att den skulle gå fri från buffertarna. Den kom då i nivå med bälgen i vagnens andra ände. Det fattas en "bräda" längs med vagnssidorna, och den får ersättas senare. Vagnen går då bättre på baksidan men spårar fortfarande ur i första växeln efter Hagalundstunnel-mynningen där spåret gör en tvär böj. Måste undersökas mera.

Thomas tog sig an att förbättra luftledningen vid B-tågens parkeringsplats mot dubbelspåret och fann då att vår stora lödkolv slutat att fungera. Den var köpt på Claes Ohlson men har utgått ur sortimentet. Elfa verkar nu ha bäst sortering på större lödkolvar och de kostar ca 500 för 75 W till 1000 kr för 200 W exkl moms.

Under det arbetet gick Hg-lokets strömvtagare sönder, så Thomas fick sätta fast Z-tråden igen.

8/10

Ra hade stannat precis på dubbelspårsbron, verkar som om strömvtagaren inte orkade upp och tappade kontakten tillfälligt.

Da hade stannat direkt efter start lång väg hg hade hakat fast baktill efter isärtagning så gick det igen!!

Peter löste problemen.

10/10

Thomas smorde loken och limmade fast en del lösa detaljer och lagade en lödning på Hg-strömavtagare samt lödde fast en lös dragkrok på D-loket.

14/7

Johan ägnade dagen åt räilstvätt men banan var inte samarbetsvillig. En huvudsäkring i väskan och en A-tågssäkring gick sönder efter varandra och tvättslädens fastklistrade blytyngder lossnade och den spårade ur ideligen, så tvättningen kom att inkräkta lite på visningen.

F-loket stannade flera gånger ute i landskapet för att strömavtagaren krånglade. Thomas bytte fjäder och limmade fast hela strömavtagaren för den satt lös på loktaket. Han lödde på en extra stödtråd upptill på strömavtagaren men den gör att slitskenan inte står rakt upp längre.

F-loket provkördes men så snart Thomas gått började det stanna igen. Johan kollade och hittade att en av lederna var igenkorkad med smuts, som han avlägsnade med en knappnål. Sedan gick det bättre. En trappstege satt lös också, och den löddes.

Räilstvättningen tog hela eftermiddagen, men Johan väntade inte nog länge mellan för- och eftertvätt av B-tågens långa väg så den förblev glashal efter vattentvätten. Inte ens tvättloket kunde ta sig runt när spåren torkat. Han kopplade därför om till dubbelspårdrift för att museet stängde. (Det skedde väldigt plötsligt. Strömmen i väggen bara försvann kl 17.)