

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2019

6/19

Johan hade med sig en ny putsklots eftersom den gamla försvunnit. Då dök naturligtvis den gamla upp igen omedelbart.

Både Johan och Thomas hade kommit på att Rapidlokets slirande nog berodde på att boggierna var för stela relativt varandra. Thomas ändrade så att den bakre blev mera fri och då blev det bättre fart på loket såväl med som utan vagnar. Effekten blev tyvärr också att den bakre boggien gick på tårna, dvs bakre axeln låg ofta 1 mm över spåret och riskerade därmed att spåra ur. Thomas flyttade då rörligheten från den bakre till den främre boggien och då gick loket nästan lika bra. Det får dock vila några dagar till. Fintrimning återstår.

Snälltågets vagnar spårade urregjält på baksidan beroende på att ett stag i första personvagnens sista boggie hade försvunnit och en spiral fjäder stack rakt ner. Johan limmade dit ett nytt stag av trä och fixade lite med detaljer på boggiens utsida. Det behöver torka ett tag till och sedan målas.

Han lödde också på en kopparkrans på rapidloketrasiga seriemotstånd så att det ska kunna gå att montera vid ett senare tillfälle vid behov.

Man har klagat i veckan på att B-knappen är trög, så Johan böjde upp kontaktblecken en aning.

8/1

D- eller Da-loket vägrade starta från startplatsen för lång väg och påkördes av efterföljande tåg. Anders knuffade iväg det.

9/1

Årets första UMV-sammanträde ägnades åt att planera vårterminen eftersom jullovet förlöpt förhållandevis väl. Rapidloket krånglade och Hg-loket rev ner en lång bit gammalsytråd i luftledningen på dubbelspåret. Annars hände det inget onormalt. Höstens missade dammbåsnings tar vi igen i februari.

Thomas och Johan hjälptes åt att göra färdig den trasiga boggien på snälltågets avställda vagn och Johan tog den i trafik igen, fast inte som första personvagn denna gång utan som mittenvagn. Nu får 1:a-klassvagnen gå först, precis som i expresståget. 1:a-klass-avdelningarna gick alltid först eller sist i tågen (om man inte hade kopplat till vagnar under resans gång förstås).

Thomas fortsatte så sin ombyggnad av Rapidloket. Nu fick bakre boggien ökad rörlighet genom att den kan vippa lite framåt och bakåt. Det gav loket mycket bättre grepp i spåret. Loket behöver luta lite inåt banan för att inte tappa kontakten med luftledningen före dubbelspårsbron. Johan spände luftledningen lite till för att minska risken för att tråden trängs av strömvagnens garen där.

Thomas lagade ena snögallret på Rapidlokets kåpa.

Rapidloket togs i trafik igen, men är inte provkört lång väg.

13/1

Rapidloket startade inte från den främre startplatsen men tågvärden kunde putta igång det. Det gick lite saktare än 9/1 så Johan höjde spänningen lite på baksidan.

Johan och Simon ägnade sig åt att tvätta spåren och följde instruktionen till punkt och pricka med mycket gott resultat. Det tog lång tid att trimma tvättsländen. Tågen slirade inte efteråt.

Växelmotor V8 ville inte lägga om ordentligt vid överkorsning på baksidan, så Johan rensade kuggväxeln på smuts och höjde växelspanningen en aning.

Pendeln ville inte komma igång av sig själv när strömmen slogs på så Johan putsade först spolens kontakt, men det hjälpte inte för det varen bit isolationsgummi som torkat och fallit av. Han satte på en bit blå elkabelstrådisolering där i stället.

Thomas tog sig för att förbättra Rapidloket drivning ytterligare genom att strama åt hjullagren i den främre boggien. Under tiden kompletteringsmålade Johan på kåpan.

När ändringen var klar gick loket ännu saktare och spårade ur i Haga lundstunnelmynningen för att boggien inte var nog rörlig. Dessutom brändes två säkringar och en utliggarhållare på stolpen närmast bordsskarven gick av.

Tiden medgav inga lagningar så det går därför inte att köra A-tågen för närvarande.

15/1

Johan och Peter lyckades med förenade krafter att reparera den utliggare som gått sönder 13/1. Den trasiga isolatorn ersattes med en ny som fanns i reserv.

Påfrestningarna på luftledningen under lagningen blev dock så stora så att samma fel hände igen ett par stolpar längre fram.

Då försökte Johan istället att borra hål i den del av isolatorn som satt kvar och satt fast i utliggaren. Hålborrhålet gick bra men stiftet som isolatorn skulle träs på bara vek sig inåt hela tiden. Till slut gick hela fästet sönder och även körtråden gick av så det blev till att fortsätta lagningen senare.

Fortfarande stopp för A-tågen.

16/1

Dag två med luftledningsreparationer.

Thomas och Johan hjälptes åt att reparera den andra trasiga luftledningsstolpen. Den fick en ny hållare för nedre isolatorn till utliggaren och en ny isolator istället för den som gått sönder. Vi har nu 2 reservisolatorer kvar och behöver göra flera.

Körtråden hade gått av och fick bytas ut på sträckan till intilliggande stolpar. Utliggarna behövde riktas innan man kunde provköra och det gick bra, så A-tågen går nu i trafik igen.

En hel del finputsning återstår som målning och lödning av övertrådshållare och så vidare.

Rapidloket går nu ganska sakta och vagnar som en anka i kurvorna. Det behöver också åtgärdas.

17-18/1

Ett D-lok grenslade luftledningen där trådarna möts vid banvaktarstugan. Anders körde in tåget och rätade upp strömavtagaren. Johan justerade stödtrådarna som sitter där för att hindra grenslingen och kontrollerade också stödtrådarna vid korsningsväxeln.

Da-loket spårade ur på baksidan precis efter hjultvättlådan. Johan hittade en grop i spåret där som han tog bort.

20/1

Johan tvättade vagnshjulen medan Simon målade isolatorhållarna på de lagade luftledningsstolparna.

Sista vagnen i persontåget (Da), den med mittdörrar, spårade ur ett par gånger i växel V8 på baksidan. Johan justerade fjädringen på främre boggien.

Rapidloket envisades med att gå långsamt ute på dubbelspåret och att vagga i kurvorna.

Da-loket stannade framför banvaktarstugan under andra visningen med trasig spiralfjäder. Thomas lyckades inte byta spiralfjäder utan tog i stället helt isär loket inför ombyggnad. Underredet är väldigt smutsigt. Johan bytte till Dg-loket på persontåget.

Thomas lödde fast de lösa övertrådshållarna på den utbytta delen av luftledningen och blånerade sedan tråden.

Simon satte ut ett tiotal nya mörka renlavsbusskar på ställen där de borde finnas.

Johan lagade ett par trasiga sytrådar och trängde upp öggloma på tre övertrådshållare genom att först trä igenom en knappnål och sedan en tandpetare.

Dg-loket stannade vid banvaktarstugan för att det gick lite för sakta och tråden som skulle hålla slitskenan rak lossnat. Johan lödde fast den och ökade farten.

23/1

Peter har lagt Da-loket i lösningsmedel för att få det rengjort.

Thomas har köpt nya spiraler från Eskader.

En sytråd har lossnat på B-tågens långa väg vid dubbelspårsbron.

27/1

Thomas rev bort mycket onödigt på Da-loket och städade upp från gamla lödningar som var i vägen för de nya lagren. Löphjulen är borttagna och kommer att få nya fästpunkter med lagom automatisk nedtryck. Ett drivhjul hade ingen kontakt mellan lager och ram. Det är bortplockat för justering och om möjligt förbättring. Arbetet är ganska omfattande.

Möjligen måste han åka till Eskader för att handla mässings profiler för att Da-arbetet ska bli fullgott. Det som blir över är bra-att-ha-prylar för nästa katastrof..

Dg lokets löphjul hoppade ur före växel V10 under visningen. Thomas petade tillbaka den på spåret.

29/1

Da lokets kåpa saknade en huv över ena strömvtagarens spännfjäder så Johan hittade en reservdel och målade den och klistrade fast den.

Simon hade reparerat tre tallar och fortsatte att pyssla med tråden. Han fick ett till att laga för det gick sönder när Johan limmade övertråden till luftledningen på ett svårt ställe vid torkladan.

Någon har ställt ut en cykel vid banvaktarstugans darr. Bra idé!

Thomas ägnade hela dagen åt att bygga upp Da loket igen. Det är mycket kvar.

Johan såg att signal 12 vid kulissen inte fungerade och trimmade reläet. Det hade blivit tröggt på grund av smuts och damm.

Simon och Johan limmade fast en ny lokförare i Dg loket för den gamla hade rymt.

Johan undersökte varför rapidloket går så sakta och fick det att gå lite fortare genom att smörja och justera bromsbackarna i boggierna. Han insåg att loket vinglar för att all tyngd ligger på den främre boggie som är fri att vingla. Den bakre lyfter då från spåret.

2/2

Dg-loket hade spårat ur i den borttagna växeln före parkeringsplatsen ut mot dubbelspåret. Johan satte upp tåget men finkan spårade ur igen. Den hade mkt smuts på ett hjul på bakre axeln och trasig bakre koppelkrok.

Dg-loket gick onormalt sakta och anledningen var att strömtråden från strömvtagarens skena ned till pantografen hade lossnat.

B-spaken på baksidan som gått av limmades på nytt, nu med lite armering.

6/2

Johan hittade den spännfjäderkåpa som saknades 29/1 på golvet.

Johan oljade alla loken men tyckte ändå att Rapidloket gick sakta och undersökte det närmare. Han fann en mässingskant som släpade i insidan på ett av främre boggiens hjul och filade ner den med en bit smärgel. Loket gick bättre på baksidan men inte i landskapet.

Då lade han märke till att även F-loket gick sakta i landskapet och drog slutsatsen att det var säkringsfel. Om ena A-säkringen går sönder leds strömmen genom reläkretsens likriktare i stället och då går det sämre. Den var sönder, så nu går både Rapidloket och F-loket normalt fort igen, men Rapidloket vinglar betänkligt.

Lokaltågets finka spårade ur mitt bak. Det var smuts på ett av hjulen.

Thomas fortsatte med att bygga ihop Da-loket igen och gjorde ett nytt motorfäste och bytte svänghjul på motoraxeln. Efter lite intrimning snurrar drivhjulen riktigt bra nu.

Lokaltåget tappade sista vagnen långa vägen. Thomas lät den knuffas in av nästa lok och ställde av den tills vidare.

Dg spårade ur vid V10 som verkar vara lite otillförlitlig. Det känns som kuggarna ligger lite hårt an mot varandra. Thomas försökte mjuka upp dem lite den lite då det verkar fungera.

10/2

Simon hade med sig en tall han lagat som Johan placerade i sitt gamla hål på berget vid torkladan. Simon tog loss en tall till alldeles intill och lagade den också. Sedan målade han i vita fläckar på bergsytorna utmed banans kant mot publiken med vattenfärg.

Johan använde en av Simons torkdukar för att damma av belysningsarmaturerna. Det var mycket effektivare än att använda blöta pappershanddukar.

Johan undersökte den avställda sista vagnen i lokaltåget. Det var smuts på hjulen och koppeltråden var inte nog spänd.

Johan började laga taket på Da-lokets kåpa med vitlim. Uno hade gjort hål i det för att man skulle kunna skruva fast kåpan i underredet. Taket är mycket skört.

Johan undersökte Ra-loket och fann att kardanaxeln kan få bakre boggien att lyfta från spåret. Thomas justerade den och såg då att en bromsback hindrade boggiens rörelse. Johan justerade det. Sedan gick loket lite bättre, men vagnar fortfarande.

Växelmotor V8 hade slutat att fungera. Ena motorkabeln hade lossnat och Johan löt den igen samt justerade växelmotorernas motstånd.

12/2

F-loket spårade ur i Hagalundstunnelmynningen. Peter ställde upp det och rengjorde spåret.

13/2

Johan målade på sin lagning av taket på Da-loket.

Peter, Sven, Simon och Johan hjälptes åt att dammblåsa banan och städa bort kringflugna buskar efteråt. En sytråd hade blåst loss på A-spåret. Johan lagade.

Simon proppade in tidningspapper under landskapet på ett ställe där berget inte var stabilt.

Dg-loket stannade tvärt framför kulissen flera gånger. Johan justerade strömvtagaren så att den nådde upp bättre.

Sven noterade att kulissen var sidförskjuten några cm till vänster och Johan såg att så var fallet även med högra halvan.

Sammanträde där vi fick veta att tågvärdarnas arbetsschema ska omorganiseras så att färre värdar gör fler visningar och att banans publikutrymmen ska fräschas upp i höst.

Det nyrenoverade Ra-loket är nu nästan i form igen. Det vagnar för mycket, och det behöver åtgärdas. Renovering av Da-loket pågår.

Vi pratade en hel del om videofilmning av anläggningens tunnlar. Både Sven och Anders har kameror som de vill prova. Någon behöver bara fixa en lämplig nedsänkt vagn.

17/2

Spårtvätt med lyckat resultat. Man behöver många eftertvättvarv med vatten.

Thomas fortsatte att sätta ihop Da-loket. Det provkördes på dubbelspåret och går stadigt men lite väl sakta.

20/2

Thomas provkörde Da-loket, sedan han lagt i fler vikter, försett loket med en koppelkrok och fäst en avfallen gångplåt.

D-loket stannade till före banvaktarstugan med bakåtliggande strömvtagarskena, Thomas löt på en tråd som håller den upprätt.

När han gått hem spårade lokaltågets sista vagn ur och lade sig på sidan vid banvaktarstugan.

21/2

Peter ställde upp lokaltåget på spåret igen, men sedan fastnade Dg-loket i luftledningen där den går ihop framför banvaktarstugan, reste kåpan och rev ner sytrådar.

B-tågen stängdes av.

22/2

Dg-loket hade skadat stödtrådarna i luftledningen framför banvaktarstugan men ingenting var av så det kunde Johan till. En massa sytrådar är trasiga men de får vänta tills på söndag. Koppelpinnen låg i landskapet i stället för på sin plats.

Dg-loket gick sakta och ryckigt. Det var en lödning på motorn som lossnat och olja som behövdes. Penseln låg på golvet i stället för på sin plats.

Lödstationens kolv har upphört att bli varm så Johan fick använda en gammal lödkolv. Han kollar om reservdel finns på Kjell&co.

D-loket gick inte att köra lång väg. Det stannade strax efter vägövergången framför kulissen. Johan försökte spänna strömvagnsfjädersystemet men den rymde i vanlig ordning. Dg-loket ersätter.

Da-loket provkördes med sina vagnar och gick bra ett tag men sedan allt saktare. Sista vagnen spårade ur flera gånger. Hela tåget ställdes åt sidan.

24/2

Johan hade köpt en ny lödpenna på Kjell&co.

Han gick igenom persontågsvagnarna och skrapade alla hjul. De övriga tågens vagnshjul (utom timmertågets) tvättades.

En spårskarv vid tvättbyttan hade gått sönder och Johan lödde ihop den. Sedan lagade han de trasiga sytrådarna vid Banvaktarstugan.

Simon fäste ett par träd vid banvaktarstugan som satt för löst och limmade fast taket på Banvaktarens utedass.

Thomas tog sig an den trasiga strömvagnen på D-loket och fick konstruera om lite för att få den att fungera igen. Underredet hade dock fått vila för länge, så mekaniken kärvade. Thomas justerade den och Johan höjde farten lite. D-loket får nu dra persontåget eftersom Da-loket inte är riktigt i form än. Da går bara att köra om man tar bort den sista persontågsvagnen.

Simon och Johan försökte sig på att videofilma i tunlarna med Simons minikamera och en ficklampa. Ficklampan fastnade i luftledningsstolparna, så den gick inte att använda. Därför hakade de av skynket för att få in ljus. Vagnen ville ändå inte hålla sig riktigt på spåret.

Kameran var så hög att den inte går under broarna och snuddar vid luftledningen inne i tunlarna.

Efteråt hade en sytråd lossnat i uppførsbacken mot banvaktarstugan och Thomas lagade den.

Till sist såg Johan att signalbilden på signal S12 (framför kulissen) var fel och justerade reläet.

27/2

Simon plockade upp några lösa tallgrenar och trädde i övertråden i sina hållare där det gick att göra det.

Johan provkörde Da-loket med sina vanliga vagnar och fann att loket alltid spårade ut precis mitt under dubbelspårsbron med första drivhjulet. Inte åtgärdat.

Sedan kollade han på persontågets sista vagn, den som gärna vill spåra ur vid bordskarven efter första startplatsen. Spåret var allt annat än plant där och kunde efter mycket om och men och bändande rättas till.

Signal 12 framför kulissen vill inte visa blinkande grönt så Johan behövde fortsätta sin trimning av reläet från i söndags.

D-loket spårade ur och välte efter växel 10 och fick sin strömavtagare skadad så Johan behövde reparera den.

Johan satte tillbaka D-loket i godståget och flyttade Dg-loket till persontåget. Det var ingen bra idé för det började krångla, gå ryckigt och spårade ur vid banvaktarstugan och trasslar in sig i luftledningen så att Johan måste justera den. Det hakar även tag i en utliggare på luftledningsbryggan där. Ack ack ack. Loket är inte åtgärdat.

2/3

D-lokets bakre löphjulpar hade halkat av spåret mitt bak och fastnat. Anders ställde på loket igen och provkörde, såg att tåget går vaggandes fram vilket kanske ökar risken för felet. Efter ett par varv så verkar det som att det dock håller sig på banan.

3/3

D-loket skötte sig bra.

Signal 12 (framför kulissen) visade inte rött. Johan justerade reläblecken.

Johan undersökte Da-lokets vilja att spåra ur under dubbelspårsbron. Körde man utan vagnar så gick det utmärkt, så han provade att öka avståndet till finkan med 1 mm. Det hjälpte inte. Sedan studerade han främre löphjulet. Det kunde röra sig fritt neråt men mycket lite uppåt. Han justerade löphjulsmechaniken och då övergick Da-loket till att bara spåra ur vart tredje varv. Sedan undersökte han spåret och fann en trasig rälskarv mitt under bron. Inget idealiskt lagningsläge!

Normalt sett så sitter det ett skarvjärn som håller ihop rälsändarna. Här var det i stället ett par tunna trådar i rälsernas "liv". En på insidan och en på utsidan. Den på insidan gick att löda fast igen men den på utsidan gick inte att komma åt. En pappsyll blev skadad och behöver målas och en sytråd behöver lagas.

Under den efterföljande provkörningen passa de Johan på att rädda en grön säl som gömt sig i torkladan. Det var ett barn som sett den under visningen.

Da-loket får gå i trafik, men det orkar inte upp till parkeringsplatsen mot dubbelspåret själv, så Johan avlägsnade sista vagnen för att underlätta för loket.

5/3

En visning ställdes in för att Da-loket spårade ur i växel V8. Anders satte det på spåret igen i brist på reservlok.

6/3

Da-loket liksom finkan spårade ur vid växel V10, Peter ställde upp tåget igen och körde det till uppställningsplatsen. Sedan kom det inte längre, för både A- och B-ratten i landskapet var nollställda.

Vid nästa visning så fastnade Da-lokets strömavtagare under dubbelspårsbron. Johan trasslade loss den och rätade upp strömavtagaren och körde vidare. Då stannade Da-loket ovanpå bron i nästa varv för där hade det bommat tråden. Johan trädde på tråden igen och såg att det var väldigt liten marginal, körde in tåget och tog det ur trafik resten av visningen.

Simon lagade en trasig pappsyll och fäste en sytråd som Johan rivit ned när han skarvade spåret under dubbelspårsbron.

Han hade lagt upp den video vi tog inne i tunnlarna på Youtube så att den går att betrakta: <https://youtu.be/wABqSMiF4Xo>. Spåret är som synes ganska knaggligt.

Johan justerade en utliggare på luftledningsbryggan vid banvaktarstugan så att Dg-loket går att använda igen. Utliggaren var inte parallell med spåret, så Dg-lokets strömavtagare fastnade.

Felet ovanpå bron var att en stolpe hade vikt sig inåt spåret i sitt fäste. Thomas lödde fast stolpen igen och blånderade lagningen.

När Da-lokets strömavtagare stod rakt upp så klarade den sig under dubbelspårsbron, men inte om den lutade lite bakåt. Johan justerade den ena av det två "utliggarna" under bron så att strömavtagaren lättare kan glida förbi den. Felet återkom inte trots många provkömingsvarv.

För att stävja Da-lokets urspårningar på baksidan (det blev flera) så justerade Johan spåret och Da-lokets främre löphjul. Thomas justerade bakre löphjulet som inte kunde röra sig fritt och de bakre snöplogarna. Det är osäkert om det hjälpte. Johan brände en säkring under testerna.

Persontågets sista vagn spårade ur en gång med sista boggien mitt för banvaktarstugan på dubbelspåret.

Lokaltågets (Hg) vagnar spårade ur mitt bak och även mitt i tunneln lång väg. Johan hittade att en spårsprint hade hoppat ur helt ovanför reläerna.

Signal S16 (vid banvaktarstugan) lyste inte rött. Johan justerade signalreläets bleck.

D-loket spårade ur precis före tunnelmynningen lång väg, och gick sedan mycket sakta och ryckigt. Thomas undersökte och justerade loket men lyckades inte få det att bli bättre (snarare tvärtom).

Dg-loket får dra godståget i stället, men även det loket gick sakta och ryckigt och fick oljas.

Hg-loket grenslade luftledningen vid banvaktarstugan och Z-tråden krokade ur. Thomas lagade loket och Johan justerade luftledningen. Strömavtagarens uppträck var för högt och Johan bytte till en mjukare fjäder (sedan han slarvat bort den ordinarie).

Det hände mycket den här eftermiddagen, så något har nog blivit bortglömt...

Läge: A-tågen skötte sig bra!.D-loket är trasigt. Dg ersätter.

7/3

Anders ställde av godståget (Dg) då det stannade alla gånger det körde under första visningen i höjd med banvaktarstugan pga det gick för långsamt.

9/3

Persontågets finka tappade sina personvagnar på dubbelspåret i höjd med korsningsväxeln. Alla stod helt på spåret. Finkan hade sedan ställt sig på tvären inne i Hagalundstunneln. Johan återställde.

Under visningen spårade Da-loket ur två gånger vid växeln V8. Johan undersökte länge och anser att det beror på en ojämnhet (grop) på insidan av främre höger löphjul. Det behöver bytas.

Johan bytte fjäder på Dg-loket för att få bättre upptryckt i strömavtagaren och höjde även farten lite. Godståget (Dg) tog i trafik igen medan persontåget ställdes av.

10/3

Dg-loket gick sakta och tjuvstoppade. Johan justerade strömavtagaren igen och lödde om tråden som för strömmen från slitskenan ner till pantografstommen.

Thomas ersatte de främre löphjulen på Da-loket med nya. De trycks nedåt av en stark fjäder i stället för av blytyngder. Därför lyfts resten av loket och slirar mer än förr. Det togs i trafik igen.

Johan lödde fast en lös stege på Da-lokets kåpa.

Thomas fortsatte med att trimma mekaniken på D-loket som lätt låser sig. Han fick igång det igen, men provkörningen får vänta tills nästa gång.

12/3

Dg-loket stannade framför kulissen men Peter kunde knuffa igång det.

13/3

Dg-loket hade haft av körtråden i luftledningen framför banvaktarstugans uthus. Det var dubbelspårstråden som släppt från utliggaren på en stolpe med dubbla utliggare. Johan skarvade i en bit gammal styv koppartråd och virade den om utliggaren. Sedan fick hjälptrådarna justeras in, och det tog ett bra tag. återstår att laga övertrådarna och blånera (om inte Thomas vill göra om lagningen).

Dg-loket stannade på flera ställen för strömavtagaren ville inte nå upp. Johan fick den att gå lite lättare genom att klämma ihop fästet på loktaket. Det verkar ha lyckats men efter ändringen spårade främre löphjulet ur om och om igen, så Johan ställde av godståget.

Drift med 4 tåg (2A+2B)

16/3

Da-loket hade fastnat i luftledningen vid banvaktarstugan och grenslat mittentråden (som går mellan dubbelspårstråden och långa vägens tråd) och lyft lokkåpan. Tågvärden hade fortsatt visningen med A-tågen *utan att alls vrida ner B-strömmen*.

Johan trasslade ur loket och provade luftledningen, men behövde inte göra någon justering av den. Konstigt.

Johan kollade på Dg-loket som spårat ur så flitigt och fann att främre löphjulet tog i en snöplog och bockade undan den.

D-loket provköres lång och kort väg med sina vagnar och tog sig runt.

Fortsatt drift med 4 tåg.

17/3

Uppe på plan 5 sitter nu en planeringstavla över hela året, där man kan läsa att museet under juli och augusti kommer att ha öppet 10-19 varje dag.

Spårtvätt, men den fick avbrytas för Rc-loket körde sönder A-tågens luftledning framför banvaktarstugan. Det var en hjälptråd som skulle hindra glidskenan från att lägga sig bakåt som tog i en utliggare, och då gick tråden av vid ett utliggarfäste två stolpar bakåt. Johan lagade detta genom att korta av tråden ett par mm och vika runt och löda fast, men då gick tråden av vid den påkörda utliggaren i stället vid nästa varv innan Johan insett vad det egentligen var för fel. Thomas bytte därför ut körtråden från bryggan fram till korsningsväxeln. Det tog hela eftermiddagen. Blånering och övertrådar återstår.

D-loket togs i trafik. Vaggar man går bättre än Dg-loket.

Johan flyttade kulissen några cm i sidled för att passa bättre till landskapet.

Drift med 5 tåg.

18/3

F-loket behagade spårade ur och lade sig mot bergssidan efter Hagalundstunneln. Peter reste upp och körde vidare.

19/3

Da-lokets pantograf träcklade sig runt ledningen framför kulissen i höjd med obevakade övergången så pass att kåpan reste sig. Peter fick loss den och som tur var hade inget spårat ur så tåget gick att köra in igen.

20/3

Trolig orsak att F-loket spårade ur, kan varit som tidigare då rälsen ligger för nära varandra i magasinet. Pinnen som Thomas satte dit för något år sedan för att separera rälsen hade trillat dän.

Thomas försökte hitta balans i D-loket. Ingen lätt uppgift där dom flesta hjulen inte sitter riktigt i centrum.

24/3

Hjultvätt på alla vagnar utom timmertågets.

Johan lödde om utliggaren på där kontaktledningen gått sönder på B-spåret 13/3 så att den blev rak igen och blånerade tråden. Han blånerade även Thomas lagning från 17/3.

Johan trimmade om Dg-lokets strömvtagare genom att ta bort ena spännfjäders och spänna den andra. Då når den lättare upp och blir samtidigt mjukare. Lufledningens stödtråd behövde trimmas vid banvaktarstugan för att loket skulle kunna passera där.

En framändesskylt hade fallit av från D-loket och Thomas lödde fast den igen.

Thomas hade med sig tre koordinatväljarreläspolar med en massa isolerad kopparråd på.

29/3

Lokaltågets sista vagn valde lång väg i växel 10 medans resten valde kort väg!! Sen gick Hg väldigt hackigt & långsamt. Efter att Peter rengjort smutsiga hjul gick det lite bättre.

31/3

Tågen gick bara på dubbelspåret eftersom B-tågens långa väg var avstängd. Orsak??

D-lokets främre löphjul spårade ur inåt i kurvan precis under körkontrollerna lång väg. Johan pillade upp det igen under pågående visning och skrapade sedan spåret med ett rälsmått för att ta bort ev smuts.

Johan undersökte Hg-loket. Smorde kuggväxlarna, justerade släpkontakterna och putsade på strömvtagaren. Sedan gick det snällt igen.

Ja, dvs, finkan spårade ur lång väg med en buffert som gått omlott. Kan ha varit slarvig hopkoppling av lokaltåget.

Johan lagade de 6-7 övertrådar som gått sönder vid de senaste luftledningslagningarna. Sedan grenslade Da-loket luftledningen framför banvaktarstugan, så han fick justera om hjälptrådarna där.

Johan upptäckte att en växeltunga i växel V7 sitter löst. Behöver lödas före nästa rälstvätt.

3/4

Johan lödde fast den lösa växeltungan i växel V7

Thomas stabiliserade Ra-loket genom att lägga i mer vikt och sätta fjädrar som spände fast karossen.

Simon målade svart färg på de utbytta löphjulen på Da-loket.

Vid sista visningen lade sig F-loket på sidan i Hagalundstunnelmynningen. Peter reste upp det.

7/4

Johan undersökte F-lokets främre löphjul och fann en överrörlighet i främre boggien som nog borde åtgärdas när Thomas renoverar loket. Han lödde fast en framändesskylt som han råkade ha av.

Thomas stabiliserade förstaklassvagnen i snälltåget. Den vinglade förskräckligt vid passage av korsningsväxeln.

Simon och Johan körde Simons tunneltåg med videokamera genom de långa vägarnas tunnlar framför Rc-loket. Den spårade ur före korsningsväxeln och de behövde reparera en dålig övertråd därstädes.

Thomas satte fast en låstråd på Da-lokets främre strömvtagare och fäste en avfallen stege bättre.

Da-loket gick för sakta och lät illa. Johan tror att det är den övre gummitrissan som tar i ett stag som håller fast motom. Det var för sent att åtgärda saken bums.

10/4

Sammanträde där vi pratade mycket om planerna på att fräscha upp publikens utrymmen och att hänga upp draperier i höst. Vi tittade också på de nytagna filmerna av spåren i tunnlarna. Banan har skött sig ganska bra under de två månaderna sedan förra mötet.

Thomas ändrade Da-loket så att det stag som ska hålla motorn på plats inte ska kunna ta i den roterande gummitrissan. Han monterade också en ny framändesskylt som Sven tillverkat och Johan målat. En stege på Da-loket har försvunnit och måste ersättas.

Sven testade kopplen på den C3C-vagn han bygger mot de som redan finns.

Johan och Gösta roade sig med att mäta spårlängder med Göstas mätvagn. Den mätte följande körsträckor för hela varv:

A-tågens korta väg	13,14 m	B-tågens korta väg	13,58 m
A-tågens långa väg	26,90 m	B-tågens långa väg	27,42 m
Summa	40,04 m	Summa	41,00 m

Eftersom de korta och långa vägarna har en bra bit räls gemensamt, är den rätta totala rälsmängden en bra bit kortare än totala körsträckan 81 m.

En normal visning tar omkring 15 minuter och omfattar 2 hela programcykler à 7 minuter. Under dessa 7 minuter kör B-tågen tillsammans 3 dubbelvarv (1 lång + 1 kort väg). Det ger $3 \cdot 41 = 123$ m. A-tågen kör samtidigt 3 enkelvarv (kort väg). Det ger $3 \cdot 13,14 = 39,42$ m till. Under en normal visning körs därför $2 \cdot (123 + 39,42) = 325$ m. Snittfarten 0,39 m/s motsvarar 120 km/h, så vi kör nog lite för fort... (Det är dock en liten överskattning eftersom korta stunder kör två tåg samtidigt.)

Med 700 visningar per år i 56 år kommer man ganska långt. $700 \cdot 56 \cdot 325$ m = 1274 mil. Det motsvarar 0,32 gånger jordens omkrets vid ekvatorn (4007 mil), eller 1,5 ggr avståndet fågelvägen Stockholm till Tokyo (820 mil). Nu är det här en överskattning eftersom man körde bara ca 500 visningar om året förr i tiden, men räknar man med det kommer man ändå

till Tokyo och lite till (910 mil). Det Thomas brukar säga, att vi är på väg tillbaka från Tokyo är ganska rätt.

Johan hittade en vagnsgrind när han sopade golvet.

14/4

Spårtvättsöndag. Johan använde Dg-loket i stället för Da vid andra visningen eftersom Da slirade lite väl mycket. För övrigt gick tvätten mycket bra.

Thomas tillverkade en ny stege till Da-loket av lite fostforbronsplåt och tunn gitarrsträng.

En motsvarande vagnsgrind som den som hittades 10/4 saknas på första personvagnens främre plattform i persontåget. Där saknas också en ledstång. Emellertid är den upphittade målad på fel sida (endast insidan) och den föll i bitar när Johan försökte passa in den med en pincett. Den ligger nu i delar i en plastpåse på arbetsbänken. Thomas kollar på SMJ om det finns en etsad grind att montera i stället.

19/4

Godståget tappade det två sista vagnarna i tunneln i kurvan före långa rakan framför publiken. De hade fastnat och blockerade för efterföljande tåg. Tågvärden lyfte bort dem.

20/4

Persontåget(Da) stod still på startplatsen, men tågvärden fick igång B-tågen genom att dra det framåt en liten bit.

21/4

Johan undersökte de avställda godsvagnarna och fann mycket smuts på hjulen, liksom på några av de övriga godstågsvagnarna. Alla vagnar (utom timmertågets) hjultvättades.

Johan tyckte att Hg-loket gick ryckigt och smorde snäck- och kuggväxlarna samt justerade de strömupptagande fjädrarna under loket.

Johan hade lätt ihop den trasiga vagnsgrinden (se 14/4) och Thomas monterade den på sin vagn. Han gjorde också en ny ledstång och stolpe för grinden att fästas vid. Johan målade.

Vagnen saknade också en ventil på taket och Johan gjorde en av en bit tandpetare och limmade dit och målade.

Under arbetena med vagnen lossnade den generator som ska sitta på undersidan. Den har så svaga ben att nya måste tillverkas. Det blev inte av denna dag.

22/4

Hg-loket har stannat strömlöst i backen upp mot parkeringsplatsen för kort väg. Sedan har godståget kört på lokaltågets sista vagn.

23/4

Peter återställde ordningen.

24/4

Hg-loket stannade oförmodat vid första visningen. Anders rengjorde hjulen.

Da-loket grenslade luftledningen framför banvaktarstugan och knölade till hjälptråden.

Johan kallades in för att trimma luftledningen. Det är ett pyssel. Problemet är att hjälptråden är eftergivlig både i höjdled och sidled. Den måste då trycka ner strömvstagare onödigt mycket för att loken med starkast upptryck ska klara att ta sig förbi. Den får heller inte vara intrimmad så att den kommer i kontakt med strömvstagans böj för då förskjuts tråden mer och mer i sidled.

Da-loket vill gärna trycka tråden mot banvaktarstugan när det går kort väg och Dg-loket vill trycka den åt andra hållet vid lång väg.

När det var gjort undersökte han Hg-loket för det fortsatte att stanna och fann att det glappar någonstans i strömvstagaren. Han lödde en tråd från slitskenan ner till trådarna under men det hjälpte inte. Timmertåget får ersätta tills vidare.

27/4

Det är oklart vad som hände denna dag, men Gösta var där och har sagt att Godståget tappade sina vagnar och D-loket stannade vid signalen framför kulissen. Han ringde till Johan framåt Kulturnattskvällen och sade att han hade reparerat och undrade hur man provkörde, vilket Johan avrådde från. A-tågen fungerade.

28/4

Johan fann att

- D-loket stod på arbetsbänken med totalvaddad främre strömvstagare (som normalt inte används). Den var hopsnodd och hölls nere med koppartråd.
- Den bakre strömvstagaren var stukad.
- En ny kopplingsanordning var pålödd mellan snöplogarna baktill.
- Godstågets vagnar stod lösa på arbetsbänken och en stod ovanför AB-rattarna baktill
- Luftledningen var trasig vid signalen framför kulissen. En körtrådsskada och många nedrivna övertrådar.
- D-lokets koppelkrok låg i A-spårets uppforsbacke vid kulissen bortom signalen.
- Det var en stor reva i kulissen.
- Draperiet var avhängt till höger om tågvärdens körpanel.

Johan ställde om till dubbelspårskörning med 4 tåg för att banan skulle kunna visas. Dock grenslade Dg-loket luftledningen framför banvaktarstugan mot visningens slut. Johan trimmade om stödtrådarna och låste dem nu med lite cyanolit. Hoppas det hjälper.

Det tog ett bra tag för Johan att laga luftledningen eftersom en bit av tråden mellan A- och B-spåren behövde ersättas. Efteråt konstaterade han att A- och B-ledningarna hade elektrisk kontakt och behövde isolera en luftledningsskarv närmare tunnelmynningen. Övertrådarna lagades och den nya trådbiten blånerades.

Thomas tog sig an D-lokets kåpa och fann att detaljer saknades på den främre strömvtagaren och började därför genast göra en ny. Han hann inte färdigt med det, men kom ganska långt.

Johan avlägsnade den nya koppelanordningen på D-loket och lödde fast den gamla igen. Han kollade också att underredet fungerade.

Han tejpad tillfälligt över revan i kulissen med silvertejp. Det behöver lagas permanent snarast! Man måste även retuschera på framsidan.

Sedan övergick han till att sätta dit en ny och mjukare eltråd från Hg-lokets slitskena ner till tråden under. Det fungerade betydligt bättre, så Lokaltåget kunde tas i trafik igen.

Timmertåget är fortfarande i trafik. 5 tåg i normal drift.

29/4

Simon limmade kulissrevan med pappersremсор och vitlim. Retuschering på framsidan återstår.

30/4

Dg-loket stannade någonstans och fixades av Peter och Anders på något sätt.

1/5

Dg-loket grenslade luftledningen vid banvaktarstugan. Johan konstaterade att limningen inte hade hållit och lödde istället dit en extra hjälptråd som ska göra funktionen stabil.

Thomas gjorde färdig reparationen av D-lokets båda strömvtagare. Han gjorde också en ny koppelkrok till D-loket. Det togs i trafik efter provkörning.

Da-loket gick ryckigt och Thomas justerade glappet i koppelstängerna samt smorde loket.

Da-loket och Hg-loket vägrade att starta på vägen ut mot dubbelspåret och Johan putsade luftledningen på startsträckan.

Normal drift igen med fem tåg.

4/5

Hg-Loket stannade framför kulissen. Strömvtagaren var trög i lederna närmast under strömskenan. Johan lättade upp dem.

Pendeln hade stannat pga en trasig lödning. Johan reparerade.

5/5

Pendeln hade stannat och gick ett tag när man knuffat igång den. Thomas såg att det rök om den då. Johan trimmade länge och väl tills att han kom fram till att röken berodde på glappkontakt i ett lager och kopplade förbi det med en bit elledning och sedan gick pendeln bättre. Detta fel borde varit lätt att hitta med en värmekamera!

Det är lite si och så med slutningsförmågan på själva blink-kontakten. Det blev dock bättre av att man droppade etsvätska på den.

Sedan limmade Johan fast den saknade generatorm under persontågets första vagn. Först med en bit kartong, men det misslyckades, sedan med en liten metallplåt.

8/5

Idag hade vi ett trevligt besök av Barbro!

Thomas fikade med henne och rättade sedan till en sned stege på F-loket och smorde detsamma.

Johan satte en lysdiod på pendeln så att det går att se hur blinket ter sig bakifrån. Sedan trimmade han blink-kontakten eftersom blinkandet inte var så snyggt.

Relä R9 till signal S12 som står framför kulissen behagade krångla. Dels slocknade nedersta lampan, dels visade signalen rött i stället för grönt, så Johan behövde justera reläblecken.

Hg-loket stannade plötsligt framför kulissen och kom sedan igång igen av sig själv. Johan lödde om strömvtagarens Z-tråd så att den inte håller emot utan strävar att hålla upp strömvtagaren så mycket som möjligt.

12/5

Pendeln hade ånyo stannat. Nu var det blinkkontakten som kärvade och behövde justeras. Man kan få den att blinka snyggt i någon timme eller så, men sedan börjar blinkarna bli fula. Johan trimmade in kontakten igen och hoppas att det ska hålla ett tag.

Problemfri spårtvätt.

15/5

Vid dagens sammanträde ifrågasattes bloggans framtid. Museets kommunikationsavdelning har synpunkter på den, och det är svårt att få tågvärdarna att hinna med att skriva något vilket gör den betydligt mindre läsvärd. Kanske andra sociala medier når ut bättre men obenägenheten att skriva är nog lika stor för det.

Vi fick sedan en intressant presentation av hur museet tänker sig att fräscha upp miljön runt järnvägen i höst. Ny ljussättning mm.

På kvällen fastnade D-loket i luftledningen efter växeln framför kulissen.

16/5

Anders och Peter flyttade undan kulissen och vek bort den trasiga delen av luftledningen och rätade upp D-lokets strömvtagare.

19/5

Hjultvätt

Pendelblinket var lite fladdrigt när Johan kom så han droppade lite lödvatten på signalkontakten och då blinkade den snällt hela eftermiddagen.

Johan flyttade undan kulissen och lagade den trasiga luftledningen mellan A- och B-spåret framför kulissen samt limmade dit de övertrådar som lossnat.

Simon retuscherade de synliga sprickskadorna på kulissen med akrylfärg ocl lagade en vägspricka med lite sand.

Hg-loket tappade ena benet på Z-gaffeln precis före stängningsdags. Johan lagade men hann inte provköra. Dg-loket ersätter.

20-21/5

Dg-loket stannade i landskapet flera gånger men Peter kunde knuffa igång det.

22/5

Dg-loket stannade även denna dag, och nu bytte Peter till Hg-loket.

Växeln vid banvaktarstugan slutade att lägga om till rakspår så trafiken stoppades av säkerhetssystemet. Det var en sladd vid växelreläet som hade lossnat. Thomas lagade.

25/5

Pendeln ville inte starta.

26/5

Hg-loket fastnade i en sytråd till kontaktledningen straxt innan bron med dubbelspår lång väg. Anders limmade fast tråden i sin isolator igen och lotsade sedan runt Hg-loket till baksidan då det inte ville åka själv. Med loket i hand visade sig att fjädern till strömavtagaren hoppat av sin krok och trots att Anders satte på den igen så var det fortfarande något som fick strömavtagaren att vinklas bakåt. Anders ställde av vagnarna och ställde loket på arbetsbänken. Svarta brytaren vid start för B-tågen ställd han om för drift på fyra tåg och testat att B knapp fungerar som vanligt för eftermiddagens visning.

Johan justerade det bleck på pendeln som bromsar strömspolen och vattnade signalkontakten, för att få pendeln att fungera igen.

Hg-lokets ena ben på z-gaffeln i strömavtagaren hade hoppat ur, så Johan stoppade in den igen och satte loket i trafik.

Sedan tittade han på Dg-lokets strömavtagare och beslöt att byta z-tråd på den men hann inte färdigt.

27/5

Singnalblinket fungerar dåligt

29/5

Johan lödvattnade pendeln igen och skrapade på blinkkontakttrådens sidor för att få bättre kontakt. Kontaktblecket är urgröpt så även kontakttrådens sidor har betydelse.

Thomas gjorde färdigt Dg-lokets z-trådbyte och Johan provkörde.

Alla loken smordes.

30/5

Hg-loket hade spårat ur och vält i växel V10 på baksidan. Lokaltåget blev påkört av Persontåget vars sista vagn var urspårad. Godståget stod fritt på startplatsen bakom.

Johan ställde upp Hg-loket igen men märkte att det gick ryckigt och dåligt. Efter att han tvättat den smutsiga strömvagnarskenan med elspray, justerat strömvagnaren i översta lederna (den ville inte riktigt gå upp ordentligt) gett loket en slurk olja till och justerat släpkontaktorna mot hjulen i boggierna samt tagit bort smuts på hjulen gick det normalt igen. Helse-service.

Sista vagnen i persontåget hade mycket smuts på ena hjulet på sista axeln, och det tog Johan bort.

Pendeln blinkade snällt hela tiden, utom en kort stund och då räckte det med att stirra på blinkkontakten ett tag för att den skulle skärpa sig. Det kan vara så att kontakttrycket behöver ökas en liten aning. Finlir alltså.

2/6

Tågen gick bra men inte pendeln. Dels hade den stannat, dels fladdrade blinket mycket när man knuffade igång den. Spetsen på blinkkontaktens pinne hade blivit vitgrön. Tydligt fortsätter fosforsyran att verka även efter att den torkat in.

För att göra blinket bättre lödde Johan på en bit fosforbrons på blinkpinnen. Då blev det större kontaktyta och det visade sig vara bra, ett tag. Sedan blev den blanka fosforbronsytan svart och fladdret återkom. Fosforsyreffekt igen? Johan spände fjädern så att kontakten slits hårdare. Kanske kan det nöta bort oxiden.

Efter lite trimning av spolens kontakt gick pendeln länge bra igen, men kan fortfarande stanna. Gick dock att knuffa igång igen. Återstår att utreda.

9/6

Sista vagnen i persontåget (Da) spårade ur precis före startplatsen, men hoppade själv upp på spåret igen i växel V7. Johan rengjorde hjulen på vagnen och Thomas skrapade spåret samt spände en fjäder i sista boggien så att vagnen gick jämnare.

Thomas påbörjade sin renovering av F-loket med att ta isär det.

Johan testade att låta Da-loket dra persontågsvagnarna men det loket bara slirade sig fram på dubbelspåret. Det väger för lite. I stället får timmertåget ersätta snälltåget tills F-loket blir klart igen.

Pendeln busblinkade och Thomas löt på en extra bit fosforbronsplåt på signalkontakten så att det blir två sådana ytor som möts och nöts. Då blev blinket bättre men pendeln vägrade i stället att pendla och fick trimmas om igen.

12/6

Johan gick igenom snälltågsvagnarna en efter en och tog bort hjulsmuts och rensade hjullagren samt limmade skador på bälgarna.

Snälltågets gröna resgodsvagn spårade lätt ur mellan växeln 8 och hjultvätten (på B-spåret). Innerrälen hade en puckel där, som Johan jämnade till.

Pendeln busade lite grand, Blinket var ganska snyggt, men den stannade vid ett par tillfällen. De två blinkkontaktblecken var inte riktigt parallella, så de kunde haka upp sig när de möttes. Johan åtgärdade.

Lokaltåget lade inte om växel V10 ordentligt när det gick på dubbelspåret. Det är bara loket som kortsluter kontaktskena K17 framför banvaktarstugan. Johan löt koppartrådar mellan de isolerade hjulen på godsfinan så att den också ska hjälpa till att lägga om växeln.

Thomas fortsatte sin renovering av F-loket. 3 av fyra drivaxellager byttes. Vid provkörningen gick loket trögt och tvärnitade vid två tillfällen. Då kastades ytterkåpan snett och loket tappade kontakten med luftledningen. Det behöver således köras in en tid. Timmertåget ersätter fortsättningsvis.

16/6

Pendeln startade inte själv utan behövde knuffas igång. Blinken är fortfarande snygg.

Spårtvätt. Johan märkte då att A- och B-rattarna var hopkopplade i landskapet. Det var kortis mellan sektion F och sektion A, dvs i luftledningen på tvärspåret framför kulissen. Det var blåneringsvätskan som frätt sönder den isolering som ska finnas där. Johan satte dit ny papp.

Timmertåget har busat nästan varje dag den här veckan. Dels stannar det till utanför Hagalundstunnelmynningen, dels saktar det ner farten på dubbelspårsbron och kommer sedan igång igen.

Johan gjorde först ren strömvagnarskenan och studerade sedan vad som hände på dubbelspårsbron. Det var den bakersta hjulaxeln på loket som kärvade. Den kunde inte röra sig fritt tvärs emot lokets färdriktning. Thomas smorde med 5-56-spray som han köpt, och sedan gick det mycket bättre. Nästan bra.

F-loket provkördes med sina vagnar och verkar sköta sig bra, så det får gå i trafik igen.

17/6

F-loket la sig på sidan i utfarten ur Hagalundstunneln. Anders återställde.

Persontågets godsfinan spårade ur precis innan startplats till höger. Peter återställde och såg inga fel.

18/6

F-loket la sig på sidan igen i utfarten ur Hagalundstunneln. Peter drog ner farten lite på A-tågen för att det kanske ska hålla sig på spåret.

19/6

Thomas tog i tu med F-loket. Kåpan hängde tre punkter som skulle vara fyra. Det gjorde att kåpan blev instabil och hängde inåt. Motorn låg lite löst i sin bädd. Han gjorde så den inte lika lätt kan sidoflytta sig och i längdriktning åt ena hållet. Loket är i trafik igen.

21-22/6 Museet stängt

23/6

F-loket skötte sig väl och vinglade mindre än förut. Pendeln krånglade inte heller.

Hjultvätt gjordes och Johan rengjorde spåren på baksidan med putsklots efteråt. Det var snabbaste sättet att slippa slirandet. Da slirar mest.

D-loket spårade ur fyra gånger, två framför banvaktarstugan och två vid hjultvätten på baksidan. Johan tyckte att främre löphjulet hade för högt nertryck och minskade det. Urspårandet upphörde då.

D- och Da-loken stannade i tunneln på olika ställen i första kurvan framför publiken lång väg. Det var strömmatningen till luftledningen som var glapp i bordsskarven. (Det hjälpte att dunka till anläggningen men inte att putsa luftledningen.)

Johan upptäckte att D-lokets förare rymt men satte inte dit en ny.

24/6

Hg-loket stannade alldeles efter start lång väg. Anders puttade igång det.

25/6

D-lokets främre löphjul spårade ur precis efter första startplatsen. Anders satte loket på rälsen igen.

26/6

Da-loket hade kört på godstågets sista vagn (den vita) och båda hade välvt i tunneln mitt framför publiken. Godstågsloket stod utan vagnar på parkeringen för lång väg.

För att det skall kunna hända behöver godståget ha tappat vagnarna någonstans i Hagalundstunneln eller mitt på baksidan innan godstågsloket ensamt parkerade sig för färd på dubbelspåret. Persontåget som det skickade iväg fångade vagnarna och knuffade dem framför sig till parkeringen lång väg. Sedan har lokaltåget kört ett långt varv och godstågsloket kört ett ensamt varv på dubbelspåret utan att tågvärden tyckte det var konstigt utan bara fortsatte visningen. Hmm.

Johan spände koppelkroken på godstågsloket och vände den sista godstågsvagnen helt om för att den lättare skulle kunna bli knuffad utan att spåra ur.

Da-lokets strömvtagare hade fått sig en törn så den behövde riktas om.

Hg-loket och även D-loket var pigga på att stanna till alldeles i början på utfarten lång väg. Det visade sig vara oxid på luftledningen men inte rakt under som man skulle kunna tro utan på sidan eftersom ledningen kom ganska långt ut till vänster på strömavtagaren så att kontaktytan blev sned.

D-loket hade tidigare i veckan spårat ur med främre löphjulet vid hjultvätten. Det gjorde det inte nu men Johan undersökte ändå spårets kvalitet där och fann att det var gropigt samt att en bit räls före serviceväxeln satt lös. Han riktade spåret och löt fast rälsbiten samt provkörde A- och B-tågen på den sträckan. Han passade då på att prova automatiken för A-tågens långa väg (det sk stora programmet) och den fungerade.

Den röda lödpennans stift (som redan var dåligt) gick av så den röda behöver kasseras.

27/6

Snälltågets finka och första personvagn hade spårat ur vid dubbelspårsbron och fastnat där. Johan återställde och provkörde och såg att F-lokets bakända ibland kan skaka till. Kanske buffertarna går omlott då?

Hg-loket stannade till igen vid utfart lång väg. Nu var orsaken att sprintarna i spåret i en bordsskarv krupit isär och glappade.

En av lokaltågsvagnarna spårade ur växeln före Hagalundstunnelmynningen, men det var efter att Johan tagit i den strax innan.

28/6

Ställtågets tredje vagn spårade ur med den främre boggien mitt på dubbelspåret. Anders flyttade lite på den så att B-tågen kunde köras.

30/6

Johan konstaterade att snälltågsvagnen som spårat ur inte var kopplad med båda koppelkrokarna i framändan och att de små kedjorna som sitter fast i boggien hindrade dess rörelse. Han justerade detta.

Vid provkörningen började F-loket plötsligt gå sakta och vingla mycket kraftig med bakändan. Inne på baksidan vinglade den så mycket att loket bommade luftledningen. Oklar orsak. Den främre boggien (som är rörligast) hade fått en tendens att sjunka in (som om det var punktering på vänster framhjul) och det gjorde att bakre boggien (som är stelast) lyfte från spåret en dryg mm. Johan bände och bockade på främre boggien och fick den rak igen utan att egentligen veta vad det var som tog emot. Det ligger bly över och skymmer. Sedan gick loket normalt igen. Han provade även att köra lång väg med gott resultat.

Växel V10 lade inte om till lång väg. Johan putsade kontaktskena K17 med putsklotsen.

Pendeln ville inte starta vid ett tillfälle. Det verkade vara spolens strömkontakt som slöt men ändå inte ledde någon ström.

Han satte sig sedan och började göra små fjäderpaket i trä att limma på vagnar där de saknas.

1/7

Snälltåget spårade ur framför banvaktarstugan. Det var främsta boggin i alla personvagnarna som hade hoppat av. Mycket mysko.

Johan letade efter spår fel och fann att spåret var dåligt uppallat i Hagalundstunneln och åtgärdade det.

Sedan spårade expresståget ur med hela första vagnen i eller alldeles efter växeln i Hagalundstunnelmynningen. Johan fann att bakersta boggien i den vagnen var sprucken och lödde ihop den. Det hjälpte nu inte för vagnen spårade ur på samma ställe en gång till. Då gjorde han ren hjärtstycket i växeln.

Sedan fick F-loket för sig att plötsligt stanna och lyfta kåpan två gånger. Som om det fastnat hårt i luftledningen men det hade det inte. Johan undersökte men hittade ingen rimlig förklaring.

2/7

Persontåget (Da) stannade vid signalen framför kulissen.

3/7

Orsaken till att persontåget hade stannat var att godståget av någon underlig anledning startat och lagt om växeln vid banvaktarstugan varefter säkerhetssystemet reagerade och bröt B-strömmen.

Varför godståget startat är ett mysterium. Det hade skett ganska tidigt under den dagens första visning. Johan sköt tillbaka godståget ett par dm, lade växeln rätt för persontåget och körde in det. Sedan fungerade det igen.

F-loket hade förlorat en framändesskylt, så Johan tog en av de nya, borrade ett nytt hål och monterade den baktill på loket.

Signalen på dubbelspåret (S14) slog inte om till rött. Johan putsade kontaktskenan i spåret med putsklotsen. Det hjälpte.

Thomas tog isär F-loket och undersökte främre boggien för att försöka hitta varför den hakat upp sig och tog bort en del lödloppor och smorde mekaniken.

Da-lokets strömavtagare lutade ganska mycket bakåt efter dagens körningar (det gjorde den inte tidigare). Johan böjde upp den och letade efter anledningen men hittade inget.

5/7

Da loket med personvagnar stannade i tunneln lång väg straxt innan skarven på den bortre högra delen (från körplatsen sett och den nästa (skarven mellan nr 3 och nr 6 om man räknar 1 från övre vänstra hörnet). Orsak var urspårning. Anders ställde på loket.

6/7

Lokaltågets (Hg) finka hade sparat ur och välvt direkt efter växel V10 lång väg. Sedan hade godståget kört på vagnarna. Johan misstänkte att växel V10 inte lagts om ordentligt och putsade kontaktskena K17 och skrapade smuts på lokhjulen. Det fanns mycket trots att det bara gått två veckor sedan hjultvätt.

Hg-loket stannade plötsligt strömlöst vid första bordsskarven efter K12 på långa vägen. Johan konstaterade att säkringarna var hela och det fanns ström på dubbelspåret och letade efter var glappkontakten till lång väg (sektion A) fanns men lyckades inte hitta den innan tåget lika plötsligt började gå igen.

En stund senare spårade lokaltåget ur igen. Nu fortsatte de två sista vagnarna rakt fram (över mot A-spåret) framför kulissen medan de två första och loket tog till höger men stannade urspårade (alla tre) i uppførsbacken mot banvaktarstugan. Johan ställde allt på spåret igen (och passade på att putsa A-tågets uppførsbacke lång väg, när ändå kulissen var flyttad) innan han undersökte vagnarna. Det fanns smuts på några hjul men han fann också att fjädringen i den näst sista vagnens främre boggie vred boggien kraftigt åt vänster och justerade det.

Efteråt körde han persontåget (Da) och lokaltåget (Hg) flera varv förbi stället där de vält resp stannat lång väg utan att se några konstigheter i lokens och vagnarnas beteende.

7/7

Ena bakbenet i Da-lokets strömavtagare hade lossnat nedtill och Thomas lödde fast det igen.

Han förbättrade också fjädringen i första expresstågsvagnens bakre boggie så att vagnen inte ska vingla så mycket.

Pendeln dubbelblinker lite ibland. Ingen åtgärd.

10/7

Hg-loket gick lite ryckigt i landskapet. Johan gjorde ren hjulen (igen!) och spände upp strömavtagaren bättre med hjälp av Z-tråden.

Sedan satte han på nygjorda lagerfjädrar och lagerboxar (båda av trä) på den boggie på snälltågets näst sista vagn som saknade dem på den publikfrånvända sidan. En lagerfjäder och dito box på publiksidan satt löst på samma boggie, så han limmade fast dem. Ett fotsteg satt löst på vagnen också.

Till sist putsade han lite med sandpapper på pendelns blinkkontakt eftersom den dubbelblinker då och då, för det mesta inte.

11/7

De två sista vagnarna i lokaltåget(Hg) hade blivit tappade precis utanför tunnelmynningen lång väg. De var inte urspårade. Johan rullade in dem med nästa tåg, spände koppelkrokarna, kopplade ihop och provkörde.

14/7

Spårtvätt. Mycket smutsigt.

Pendeln stannade och behövde trimmas om. Det visade sig vara så med pendelspolenkontaktens ledningsförmåga. Ibland blir den så dålig att spolen inte får tillräckligt med ström för att "dra". Ändå går det tillräckligt med ström för att värma Wolfram-motståndet. Thomas och Johan provade elektronikspray, men det gjorde läget sämre. De centrerade kontakten i stället och putsade på dess kontaktyta.

Blink-kontakten började dubbelblinka igen, så den fick sig en trimning också.

21/7

Tågvärden påstod att B-tågen inte fungerade, men alla tågen stod på sina platser och startade snällt när Johan tryckte på knappen.

Hjultvätt. Hg-lokets hjul hade stora smutskokor på hjulbanorna. Även insidan på hjulen rengjordes med tvättvätska för släpkontakternas skull.

23/7

Da-loket släppte sina två bakre passagerarvagnar straxt innanför Hagalundstunneln och fortsatte glatt med finka och en passagerarvagn till stopplatsen. Anders sammanförde dessa igen och kollade om något annat än krokarnas vinklar bidragit till släppet men fann ej något. Efter provkörning rullar hela tågsättet fint runt igen.

28/7

Pendeln hade inte självstartat, så Johan gav den en knuff och sedan gick den fint igen.

Ett par ojämnheter i B-spåret åtgärdades av Johan och Thomas.

De kollade sedan var sektionsgränserna i luftledningarna går för B-tågen inför ett kommande luftledningsarbete på dubbelspåret. Det var si och så med isoleringarnas kvalitet.

29/7

Hg tappade godsfinan i V10 med påföljd att D godståget körde in i baken och gjorde så att personvagnarna spårade ur. Hg-godsfinan hade en del smutsklumpar på ena hjulet. Peter återställde.

30/7

Lokaltåget(Hg) tappade sista vagnen lång väg i andra kurvan till höger framför publiken och därför kom inte nästa tåg fram. Peter återställde.

Sedan välte hela lokaltåget i Hagalundstunnelmynningen och blockerade även A-spåret precis i början av nästa visning. Thomas ställde på lokaltåget igen men Johan tog det ur trafik för felsökning och fann att en boggiefjäder stack rakt ner i banvallen på bakersta vagnen och bockade upp den igen.

Vid provkörning av lokaltåget därefter grenslade tåget växel V10 efter att ha gått på dubbelspåret. Johan kollade att Hg-lokets alla släpkontakter (en funkade inte) och kortslutningstrådarna på finan (en funkade inte) och putsade på kontaktskena K17 på dubbelspåret.

Thomas gick sedan in för byta B-luftledningstråd på dubbelspåret med brinnande intresse. Peter och Johan assisterade. Tråden byttes mellan dubbelspårsbron och till stolpen före signalen och de utliggarna reparerades. En "isolator" byttes. En hel del jobb återstår dock. Blånering, målning, nya övertrådshållare och nya övertrådar, reparation av en trasig stolpsockel och av ett träd som gick av.

Vid provkörningen på dubbelspåret gick det bra ett tag, men sedan stannade persontåget(Da) på bron där det brände en säkring. Johan och Thomas klurade och kom fram till att skyddsrälererna på bron hade luftledningsspänning (dvs +) medan körrälerna var jordade (dvs -) och att loket gjorde kortslutning mellan dem eftersom en av skyddsrälererna satt löst. Thomas lödde fast den.

Da-loket ville dock fortfarande stanna till på bron, så Johan tog det tåget ur trafik för att inte förvirra dem som visar.

Sedan stannade Hg-loket oförmodat alldeles i början av den långa vägen. Johan putsade luftledningen och det hjälpte.

Arbetena och provkörningen han precis bli klart tills museet skulle stänga, men då visade det sig att en gråsparv i naturlig storlek tagit sig in i Sverigesalen och flög runt där. Den verkade nästan hemmastadd. Personalen skulle försöka få ut den.

4/8

Johan undersökte varför Da-loket stannar på dubbelspårsbron och fann att det var bakre snöplogen som kortslöt mellan körrälerna och skyddsrälererna (som har luftledningspotential). Han vek upp den en aning. Den andra snöplogen baktill på Da-loket saknas.

Sedan provade han att göra övertrådshållare i 0,3 mm luftledningstråd och i 0,3 mm gitarrstålsträng. Den förra blir lite sladdrig men kanske duger, och den senare blir väldigt styv och är kanske svår att löda.

7/8

Tomas inledde med att prova att göra övertrådshållare, och övergick sedan till att fortsätta byta B-körtråd på dubbelspåret med assistans av Johan. Alla utliggare är nu riktade och lagade hela vägen från bortre tunnelmynningen fram till bryggan vid banvaktarstugan. Tråden är bytt från stolpen före dubbelspårsbron fram till signalen.

Simon lagade den stora sprickan i början av bilvägen fram till banvaktarstugan, fortsatte sedan med att sätta tillbaka de lokförare som han hittat och som saknades i D-loket och att limma fast ett fönster som lossnat på loket.

Vid provkörningen efteråt började Hg-loket krångla. Det stannade före dubbelspårsbron och Thomas sänkte luftledningen där en mm. Men det fortsatte sedan med att stanna framför kulissen och på flera ställen till. Johan fann att det var Z-tråden som kärvade och tog loss och gjorde ren den.

Han såg också att strömvatagaren hakade i en luftledningshållare på baksidan vars lödning hade gått upp och lagade den.

Sedan stannade Hg-loket på dubbelspårsbron och brände en säkring. Det var en en bladfjäder på insidan av ett hjul som hade blivit bockad och gjorde kortslutning.

8/8

Simon målade skyddsrämlerna vid bron, överliggaren på kontaktledningen vid bron och isolatorerna på densamma + en ytterligare en.
Han bättrade på lite färg på "betongplinten" vid en av stolparna som var lite medfaren + ett par klippor som hade flagnat.
Eventuellt kan skyddsrämlerna behöva målas även på sidorna mot de ledande rämlerna, men vi kan väl se om det räcker med ovasidan.

14/8

Simon målade färdigt skyddsrämlerna på dubbelspårsbron, målade på sanden under bron, lagade ett par träd och målade lite på skadade delar av kulissen.

Johan tvättade spår men snålade lite med eftervattningen så Da-loket slirade väl mycket lång väg. Därför tog han bort den sista vagnen i persontåget.

Expresståget kördes några gånger lång väg. Först stannade det flera gånger för att strömavtagaren var trög (Johan tog bort smuts ur lederna) och sedan spårade den andra personvagnen ur och dess bakre boggie lossnade helt.

Johan fäste den bakre boggien igen, men lyckades inte överdrivet bra. Den spårar ur i växel V4, förmodligen på grund av olämplig fjädring. Han tog därför bort den vagnen också.

Da-loket spårade ur med ett drivhjul i tunneln lång väg i slutet av raksträckan framför publiken. Det gick inte att få igång det igen, för en tråd som sitter på ett motstånd alldeles före tunnelmynningen hade lossnat. Johan lödde fast den.

15/8

Da-loket spårade ur i växel V10 och F-loket välte i växel V4. Se bild. Inga vagnar var urspårade.

En visning ställdes in eftersom Johan inte var tillgänglig och inga tåg gick att köra.

16/8

Johan ställde persontåget tillrätta och spände fjädern i växel V10 som inte låg till ordentligt.

Hur det kom sig att F-loket välts har han ingen bestämd uppfattning om. Växel V4 låg rätt. Lokets främre strömavtagare var uppe och lite skadad. Den kanske hade hoppat upp?

Bakre boggien i den avställda expresstågsvagnen trimmades ytterligare och togs i trafik igen liksom den avställda personstågsvagnen.

Sedan provade han lite grann att jobba med övertrådshållarna på den reparerade luftledningssträckan och hängde upp en liten bit övertråd.

18/8

Persontåget hade tappat de två sista vagnarna inne i Hagalundstunneln. Inget var urspårat, så Johan spände koppelkrokarna och kopplade ihop tåget igen.

Thomas fortsatte luftledningsarbetet på dubbelspåret genom att löda dit ca 20 övertrådshållare, assisterad av Johan som sedan limmade fast de nerrivna yttertrådarna. Några övertrådshållare återstår.

Da-loket lät illa, så Thomas smorde det.

21/8

Thomas fortsatte att sätta upp övertrådshållare på A- och B-dubbelspåret bortom dubbelspårsbron. När han var klar ville Johan löda på en ny bygel-tråd vid B-spårets luftledningsmöte framför banvaktarstugan. Det tog en bra stund och krävde mycket efterjusteringar innan det blev bra. Strömavtagarna går nu mycket lugnare förbi. Unos motsvarande konstruktion togs bort.

22/8

D-loket spårade ur en bit in i Hagalundstunneln med främre löphjulet och främre drivhjulet.

23/8

D-loket spårade ur på samma sätt ett par gånger till, på andra ställen. Johan tog det ur trafik och ersatte med Dg-loket.

Det verkar som om det mittersta stora hjulet på höger sida på D-loket guppar onormalt mycket. Johan rengjorde det axellagret men provkörde inte.

Alla tåg utom timmertåget hjultvättades. Hg-lokets hjul var särskilt smutsiga. Efter hjultvätten gick Hg-loket rejält sakta. Smörjning fick upp farten igen. Strömavtagaren fick sig en törn och blev reparerad.

25/8

Hg-loket stannade under visningen ett par gånger med trög strömavtagare. Johan putsade bort smuts i lagren nere i strömavtagarfästet och spände strömavtagarens spiralfjäder en aning. Det verkar som om Z-gaffeln har börjat mjukna och inte hjälper till att hålla strömavtagaren hög längre.

D-loket undersöktes vidare och Johan minskade nertrycket på det mittersta stora hjulet på höger sida genom att lätta på den bladfjäder som sitter där. Loket guppar nu inte längre på slät räls och togs i trafik igen.

F-loket spårade ur i växel V4 men välte inte denna gång. Johan hittade inget fel på loket eller spåret (mer än att det lutar). Det kan vara så att löphjulet spårat ur tidigare längs banan.

Dock hade koppelbygeln på Snälltågets(F) finka baktill lossnat i sitt ena fäste. Han löt fast den igen.

Han bättrade till sist på dubbelspårsluftledningens blånering med en pensel på några ställen.

1/9

Johan smorde alla loken (utom Rc).

Thomas satte upp 10 nya övertrådshållare, i huvudsak på A-spåret utanför Hagalundstunneln.

4/9

Hg-loket gick ryckigt. Johan gjorde rent hjulen och lederna på strömavtagaren samt smorde loket. Sedan gick det inte alls. Felen visade sig vara att en lödning i loket lossnat och en bit krympslang på ledningen till strömavtagaren flyttat sig och den nakna tråden gjorde kortslutning. Det ena felet lagades med lödteknik och det andra med lim.

Thomas rätade upp den krokiga luftledningsstolpen vid B-spåret efter dubbelspårsbron en del och lagade några övertrådshållare som lossnat samt reparerade den trasiga luftledningsstolpen på A-spåret i Hagalundstunnelns mynning.

7/9

Persontåget (Da) hade spårat ur och stod precis före startplatsen. Lokets sista löphjul, hela finkan och efterföljande vagn samt sista vagnen hade spårat ur. Johan konstaterade omedelbart att det var mycket smuts på hjulen på finkan och flera av vagnarna. Detta trots att det bara gått två veckor sedan senaste hjultvätten. Hjulen rengjordes mekaniskt.

Även lokaltåget (Hg) spårade ur flera gånger. Dels i Hagalundstunneln, dels mitt bak och dels före startplatsen till dubbelspåret. Finkan spårade ur och de två första vagnarna. Det var mycket smuts även på det tågets hjul, samt på loket vars hjul tvättats bara tre dagar tidigare! Johan gjorde rent hjulen även på detta tåg samt vände på finkan så att den stumma axeln går främst för att buffertarna passar bättre mot lokets då. Han justerade även fjädringen på bakre boggien på första personvagnen för den ville dra boggien åt sidan.

Lokaltåget var på vippen att missa luftledningen inne i Hagalundstunneln. Den strömavtagaren är smalare än de andra lokens, och den hade yttersta spetsen mot koppartråden.

Godstågets vagnar fick också hjulen rengjorda men de var inte så smutsiga.

Godståget grenslade växel V10 som bara lagt om till hälften, så kontaktskena K17 putsades. Det behövdes.

8/9

Pendeln dubbelblinkade. Johan putsade blinkkontakten med smärgel.

Sedan målade han de isolatorer på dubbelspåret som behövde bättras på och löt på en bygel på luftledningsisoleringen över tvärspåret i Hagalundstunnelmynningen.

Han limmade även fast ett träd som stod snett med vitlim framför publiken.

Da-loket spårade ur en liten bit in i Hagalundstunneln och Johan fann att innerrälen i kurvan hade en grop där som han rätade upp.

Persontågets finka spårade ur i hjärtstycket i växeln vid banvaktarstugan när tåget körde lång väg. Den klättrade på styrrälen, så Johan bockade till den.

Godstågsloket körde av luftledningens körtråd på dubbelspåret vid stolpen före bryggan vid banvaktarstugan. Johan skarvade i en liten bit ny tråd, eftersom det var för ont om tid för att byta hela sträckan mellan stolparna.

Persontågets finka spårade ånyo ur precis före B-tågens startplats. Johan plockade bort den för ytterligare felsökning.

11/9

D-lokets strömavtagare hade vikt sig bakåt efter att ha hakat i en isoleringsskarv i luftledningen på vägen ut mot dubbelspåret. Johan justerade skarven.

Thomas tog sig an persontågets finka och gjorde om bakre koppelbygeln, ökade spårvidden på det främre hjulparet och limmade fast mera bly. Sedan gick vagnen snällt.

Pendeln trippelblinkade och Johan justerade ånyo pendelns blinkkontakt så att den blev mera spänd.

Hg-loket gick lite ryckigt och Johan gjorde så att lederna under strömskenan gick lite lättare.

Glasdörren mot butiken stänger inte ordentligt utan går att dra upp i låst läge. Peter ska felanmäla.

13/9

D-loket stannade i tunneln lång väg i höjd med dubbelspårsbron med bakåtvikt strömavtagare. Peter bytte till Dg, men Dg-loket stannade i stället i tunnelmynningen ut mot dubbelspåret.

14/9

Dg-loket hade trasslat in sig i luftledningens övertråd som var nerriven. Johan bytte ut tråden. Dg-loket stannade sedan urspåret i tunneln lång väg, så på visningen blev det endast dubbelspårstrafik.

Så blev det även på andra visningen eftersom Hg-lokets strömavtagare stukats och tågets stannat i tunneln framför publiken lång väg .

Hg-lokets problem berodde på att luftledningsskarven i första bordsskarven lång väg hade vridits snett så att strömvtagaren hakade fast. Johan vred den rätt och droppade lite cyanlim på den som låsning.

D-loket provkördes ordentligt lång väg och strömvtagaren hakade till på lite olika ställen. Johan justerade därför strömvtagarskenan så att den inte kunde vikas lika långt bakåt som tidigare när luftledningen går lågt.

Under den provkörningen stannade Hg-loket rätt vad det var och det började ryka lätt om strömvtagaren. Det var något inne i loket som gjorde kortis, men inte motorn. Johan tog isär och satte hop loket och sedan gick det igen, sakta. För att få fart på det behövde han löda loss Z-gaffeln, rengöra den och löda fast den igen.

Pendeln blinkkontakt studsade så att varannan blink blev väldigt kort. Kontakten justerades.

15/9

Spårtvätt. Tvättlapparna blev mycket smutsiga.

F-loket, Hg-loket och D-loket tog sig fram elegant efter tvätten men Da-loket och Ra-loket slirade ganska mycket. Johan tog av sista vagnen på persontåget för att Da-loket skulle orka runt. Så snart spåren är kruttorra blir det bättre.

Thomas sänkte farten på F-loket för det gick alldeles för fort.

De två sista vagnarna på snälltåget(F) spårade ur vid enkelspårsbron över B-spåret när de kördes lång väg. Orsaken undersöktes inte.

20/9

Lokaltågets första vagnar hade spårat ur vid startplatsen till höger. Peter återställde.

22/9

Hjultvätt. Efteråt kördes A-tågens långa väg för att kontrollera att den fortfarande fungerar.

I samband med tvätten kollade Johan om kortslutningen mellan hjulen på lokaltågets finka fungerade. Det gjorde den inte på bakre axeln, så tråden där löddes om.

Pendelblinket var oregelbundet igen, Johan trimmade blinkkontakten.

Hg-lokets strömvtagare fastnade i en luftledningslödning vid andra bordsskarven lång väg och skadades. Spännfjädern rymde och Johan satte dit en ny. Efteråt ville gärna strömvtagaren fastna halvvägs upp och eftersom alla leder och lager var glappa så försökte Johan förbättra läget genom att ändra pantografens form, dvs böja strömvtagartrådarna. Han fann att det gjorde nytta och att perfekt form tydligen är väldigt viktig för god funktion.

Luftledningslödningen filades till så att ojämnheten försvann.

Landskapets filtkant och gröna skynket vid lödningsstället var i dålig kondition och limmades resp tejpadades.

25/9

Ra-loket sista boggin och första i första vagnen spårade ur straxt före dubbelspårsbron.

26/9

Peter fixade expresståget, torkade av dubbelspåret mellan tunnel och bron. Det var lite kletigt. En sytråd revs av.

28/9

Hg-loket stannade precis före tunnelmynningen ut på dubbelspåret. Inget urspårat.

29/9

Johan konstaterade att Hg-loket gick dåligt ut på dubbelspåret och putsade luftledningen, så gick det bättre.

Hg-lokets hjälptråd som tar ner strömmen från strömavtagarens slitskena hade gått av. När den var lagade så fastnade strömavtagaren halvvägs upp, så Johan tog isär strömavtagaren för att göra om den, eftersom den är osymmetrisk. Det blev inte klart, så Dg-loket får ersätta några dagar.

Da-loket återfick sin förlorade bakre snöplog. Johan lödde fast den samt lödde om strömtråden ner från strömavtagaren och satte lite krympslang på den.

Pendelns blink var oregelbundet. Johan spände och putsade blinkkontakten.

30/9

Dg-loket stannade utanför tunnelmynningen lång väg. Det räckte med en knuff för att få igång det men det stannade igen nästa varv. Peter ställde av lokaltåget.

1/10

Expresståget stannade och spårade ur i tunneln före Hagalundstunnelmynningen. Peter kunde knuffa ut det i landskapet och sätta upp det på rälsen där.

2/10

Pendeln skötte sig perfekt, för ovanlighetens skull. Kanske för att vi hade besök av ett filmteam från Trafikverkets utvecklingsavdelning för det nya Europeiska signalsystemet.

Johan motionerade leden under Dg-lokets strömavtagarskena och spände även strömavtagarfjädern en aning. Sedan gick det fint framför lokaltågsvagnarna.

Simon lagade en nerriven sytråd på B-spåret efter dubbelspårsbron.

Johan fortsatte med reparationen av Hg-lokets strömavtagare. Halva pantografen och Z-tråden är utbytt. Den går trögare nu än tidigare, så Johan provade med en starkare spännfjäder efter att ha motionerat strömavtagaren grundligt. Loket tog sig runt men hakade i första utliggaren efter att ha gått under dubbelspårsbron. Upptrycket är högre än på de andra loken.

Thomas satte på en kort mässingstråd som skydd på utliggaren och Johan såg till att utliggaren satt fast även i överkanten, vilket den inte gjorde innan.

Thomas lagade även Da-lokets främre strömavtagare som lossnat helt och fäste den bakre som bara satt lite löst.

Efter att ha bedömt Hg-loket som användbart så målade Johan strömavtagaren, men då blev den trög igen. Oklart om det hade något samband. Johan tog isär den och kollade att han inte skvätt på några leder, men det hjälpte inte, så Dg-loket får tjänstgöra som ersättning ett tag till.

Precis innan stängning spårade D-loket ur i växel V8 och persontågets sista vagn (den med mittdörrar) ur före B-startplatsen. Det återställdes men hann inte undersökas.

4/10

Dg-loket stannade utanför tunnelmynningen innan dubbelspårsbron både 3:e och 4:e oktober. Peter motionerade pantografen lite men sen stannade samma lok igen vid kulissen.

Simon målade rostfärg på stickspåret upp mot banvaktarstugan, eftersom rosten blivit bortnött.

5/10

D-loket och de första godstågsvagnarna hade spårat ur i växel v10, eftersom den inte lagt om ordentligt. Johan putsade kontaktskena K17.

Johan synade Dg-lokets strömavtagare och justerade den lite. Den lider av samma symptom som Hg-loket, att den kan fastna halvvägs upp.

Johan fortsatte att felsöka Hg-lokets strömavtagare och hittade orsaken till att den hakade upp sig. Den går dock fortfarande trögare än förr, så den gamla spännfjädern orkar inte. Därmed blir upp-trycket för högt.

Vid provkörning med Hg-loket så hackade det till framför kulissen så Johan vågade inte ta det i trafik än. Dg-loket får fortsätta att ersätta Hg.

En sytråd på långa vägen före dubbelspårsbron hade lossnat, så Johan hängde upp den igen.

6/10

Johan städade på arbetsbänkarna bakom banan.

Växel V3 (vid banvaktarstugan) lade inte om, så övervakningen grep in och stoppade B-tågen. Johan konstaterade att mekaniken var OK och motionerade därför kontaktblecken mellan borden. Sedan gick växeln att lägga om, men övervakningen löste ut ändå och behövde justeras lite.

Tvårbalken på stoppboken vid korsningsväxeln satt väldigt snett. Johan limmade fast den i rätt läge.

Expresstågets första vagn lade sig på sidan i korsningsväxeln och Johan fann att det första hjulparet gick för trögt och justerade det samt skrapade i korsningsväxeln med ett rälsmått.

Hg-loket hade en för lågt sittande snöplog som tog i en rälskarv före bakre startplatsen

Hg-loket provkördes sedan många varv och krånglade inte, så det får gå i trafik igen.

7/10

F-loket spårade ur under 11 körningen direkt efter Hagalundstunneln. Peter återställde.

8/10

Hg-loket behagade stanna framför kulissen. Det räckte med en liten knuff från Peter så tuffade det vidare. Senare stod samma lok utanför dubbelspårstunneln. Han tittade på pantografen men då hoppade fjädern av helt. Peter satte tillbaks den men det hjälpte inte så han bytte till Dg-loket.

9/10

De 2 sista vagnarna i lokaltåget, nu med Dg-maskinen, spårade ur vid banvaktarstugan i växeln från lång väg. Peter återställde.

Johan gjorde rent hjulen på de två sista lokaltågsvagnarna och konstaterade att ett galler saknas i bakersta vagnens främre ände.

Thomas löt fast ena fjäderkroken på Hg-lokets strömavtagare. Den var på väg att lossna och hade slackat fjädern. Han justerade också en snöplog som satt snett och lagade en steg som saknade ett steg samt smorde loket. Hg-loket testkördes och togs i trafik igen,

Simon lagade banvaktarstugans stoppbock som satt löst.

John bytte ut en av de stora lamporna som slocknat.

14/10

Da-loket spårade ur i V10 och blev påkört av D-godståget, Peter återställde.

Hg-loket tappade en vagn och spårade ur vid V10, vilket gjorde att tåget efter bara stod still och rullade.

15/10

Hg loket spårade ur i växel V10 igen. Peter fixade.

16/10

Peter hade hittat en ojämnhet i en skarv i B-spåret baktill vid växel V7. Johan gjorde om skaven.

John lödde fast ett stag på växel V7 som lossnat.

Hg-loket stannade i tunneln lång väg alldeles före mynningen med stukad strömavtagare. Johan rätade upp den igen, men den rasade igen på dubbelspåret. Thomas lagade den på nytt och han och Johan fann att den fastnade i utliggaren på luftledningsstolpen med signalen mitt på dubbelspåret. Strömavtagaren var för platt upptill.

Banan dammblåstes och några buskar hamnade på spåren och någon sytråd kom snett. Damsugaren kinkade lite, men kom igång efter en stund.

Vid provkörningarna efteråt spårade expresståget ur i korsningsväxeln när det hade gått lång väg. Det var en mängd fel i underredet på den näst sista vagnen. Johan lagade båda boggierna, som fläkts ut så att hjulen kunde hoppa ur lagren och vars metalldekorationer lossnat så att de kunde fastna i spåret. Sedan gick provkörningarna lång väg bra igen.

En övertråd mellan korsningsväxeln och signalen på dubbelspåret hade lossnat och klipptes bort.

17-18/10

Hg-loket stannade flera gånger och ersattes sedan med Dg-loket

20/10

Thomas konstruerade om fästet för Z-tråden så att det kan vrida sig i ett rör. Strömavtagaren blev då betydligt piggare men kunde fastna i framåtvänt läge. Thomas ändrade på ett stag i strömavtagarfästet så att det hindrade denna rörelse. Provkörningen gick bra men behöver göras ordentligare, så Dg-loket får ersätta ett tag till.

Johan ersatte den bortklippta sytråden med en ny.

Persontågets sista vagn spårade ur i växlarna före Hagalundstunnelmynningen. Johan rengjorde tågets alla vagnar från smuts. Det fanns mycket att ta bort.

23/10

Johan tvättade spår och hann med A-tågens korta väg och B-tågens långa.

Hg-lokets strömavtagare som hade stått still sedan 20/11 hade blivit lite trög men det gick att justera bort. Trögheten satt upptill under slitskenan. Johan bytte tillbaks till den gamla och svaga spiralfjädern och det fungerade också.

Efter tvätten spårade F-loket ur i växeln i Hagalundstunnelmynningen flera gånger. Johan undersökte spåret en bit in i tunneln och fann att det var ojämt, vilket åtgärdades, men det hjälpte inte. Han hittade också att främre löphjulet kunde haka upp sig och klippte bort en liten metallbit men det hjälpte inte heller. Snarare har loket fått lättare att spåra ur. Timmertåget får ersätta tills vidare.

En luftledningsstolpe vid växel v4 på baksidan stod snett och kunde ta i B-tågen Johan rättade till den.

Timmertågets sista 2 vagnar spårade ur efter dubbelspårsväxeln.

24/10

Timmertågets sista 2 vagnar spårade igen, nu i Hagalundstunnelmynningen. Dessutom spårade sista vagnen ur precis före dubbelspårsbron. Peter tog bort den sista vagnen.

25/10

Hg loket på startplatsen till höger med sin pantograf skild från ledningen!! Peter, tog av loket och tittade på det spände/flyttade fjädern lite.

26/10

Hg-loket stod på startplatsen men strömavtagaren nådde igen inte upp till luftledningen. Det var en axel nere i strömavtagarfästet som hade blivit trög i ett lager. Johan försökte göra rent det så gott det gick.

D-loket stannade i början på uppförsbacken efter att ha kört under dubbelspårsbron. Det var en sidotråd som hade hakat i övertråden så att körtråden vridits och en oxiderad sida vänts neråt.

Något senare så fastnade D-loket rejält under dubbelspårsbron och det var så illa så att strömavtagaren gick sönder. Axeln under slitskena visade sig vara skarvad och skarven hade gått av. Johan bytte ut hela axeln och behövde även byta ett av stagen i pantografen. Av någon underlig anledning har upptrycket i strömavtagaren blivit större nu så den vill gärna fastna och studsa lite här och var.

Avsikten med dagens besök var att tvätta B-tågens korta väg och det blev av till slut.

27/10

Det låg ett koppartrådsräcke på golvet utanför banan vid bortre dubbelspårstunnelmynningen. Det verkar inte ha kommit från tunnelspåret som går där. Behöver undersökas.

Johan minskade upptrycket på D-lokets strömavtagare genom att förlänga (inte töja) spännfjädern. Då blev den snällare mot luftledningen. Sedan svartmålade han de nya detaljerna.

Johan sänkte det stöd så mycket han kunde som sitter under F-lokets främre löphjul och ska hindra det från att falla ur. Nu går det lägre än snöplogarna. Det hjälpte inte, F-loket spårade fortfarande ur i Hagalundstunnelmynningen. Ett närmare studium visade att löphjulet hoppade ur en bit in i tunneln, en halv dm före bordsskarven där. För att råda bot på det problemet lödde han fast en syll som lossnat, minskade på kurvans dosering och jämnade ut (ökade) kurvradien lite. Sedan gick Snälltåget snällt förbi platsen resten av dagen.

Ett luftledningsstöd på baksidan vid växel V4 hade lossnat. Johan lödde fast det.

Sedan blev det hjultvätt. Då visade det sig att sista bälgen på expresstågets sista vagn satt lös och att en balk i den näst sista vagnens bakre boggie hade lossnat. Båda felen åtgärdades.

Timmertåget har krånglat i veckan. Det provkördes både lång och kort väg flera gånger utan att krångla. Kanske berodde det också på snälltågets spårfel.

29/10

Persontågets(Da) godsfincka spårade ur i V10 p.g.a. att växelarmen gått av så växeln funka ej. Peter lödde ihop den trasiga armen.

Sedan spårade F-loket ur, Persontåget(Da) tappade sina sista vagnar och sedan gjorde snälltåget likadant. Peter fixade.

30/10

Godstågslokets löphjul hade hoppat ur på baksidan. Thomas fann att det lossnat från axeln och låstes med låsvätska.

Thomas fibblade lite med växel 10 samt smorde B-tågsloken.

1/11

Snälltåget(F) tappade sista vagnen. Rapidloket kom efter och knuffade på den men den spårade ur vid banvaktarstugan. Sannolikt bara dåligt kopplat.

Godståget (D): Första och de två sista vagnarna hade spårat ur och stod i Hagalundstunnelmynningen. Loket hade fortsatt. Johan fann att ena tungan i växeln vid banvaktarstugan låg 1 mm för högt och bockade ner den.

3/11

Thomas smorde Rapid- och Snälltågsloken samt lagade en del trasiga lödningar i boggierna.

Rapidloket gick ganska sakta ute på linjen, men utan vagnar så pinnade det på hyfsat bra. Det var den första vagnen som gick trögast. Thomas hittade att en bromskloss

låg till och smorde hjullagren. Sedan gick vagnen bättre men den är fortfarande den trögaste vagnen i expresståget.

Vagn nr 2 i Expresståget hade en trasig koppelbygel. Thomas lagade den.

Johan putsade blinkkontakten på pendeln eftersom den börjat dubbelblinka igen.

4/11

F-loket körde över till B-spåret i Hagalundstunnelmynningen och krockade med Da-loket. Peter återställde.

5/11

F-loket körde över till B-spåret i Hagalundstunnelmynningen igen. Hg-loket vägrade starta vid utfart till dubbelspåret. En landskapssäkring för B-tågen hade gått. Peter återställde.

6/11

Sista vagnen i snälltåget(F) hade växlat över till B-spåret och kört på det fram tills dubbelspårsbron där det fastnade och brände en B-säkring till. Peter tog av den sista vagnen och bytte säkring.

Johan började med att undersöka F-loket och fann att en fjäder saknades i bakre boggien och lödde dit en sådan, men F-loket spårade ur i alla fall, och undersökte sedan A-spåret i Hagalundstunneln och fann efter ett tag att innerrälen lossnat i en lödning. Detta fel åtgärdades av Thomas och Peter.

Dessförinnan hade Rapidloket stannat på samma ställe pga trög strömavtagare, vilket Johan åtgärdade, och Expresstågets första vagns båda boggier spårat ur, troligen på samma ställe.

Hg-lokets strömavtagare hade blivit lite trög igen, loket gick ryckigt, men det blev bättre när Johan motionerat strömavtagaren.

Snälltågets första personvagn har en hopfälld bälg eftersom den går efter den gröna godsfinkan. Bälgens ram hade gått sönder i nedersta högra hörnet, och Johan lödde ihop den igen.

Under visningen grenslade Da-loket luftledningen vid banvaktarstugan, pga att luftledningen inte var tillräckligt spänd pga jobbet i Hagalundstunneln. Johan åtgärdade.

Simon lagade en nerriven övertråd på B-luftledningen under dubbelspårsbron.

John fick i uppdrag att hitta var en grov koppartråd som upphittats på golvet utanför banan (men hör till den) kommit ifrån, men blev inte färdig med det.

Sture Bylén från Modelljärnvägsinspektionen kom på besök för att träffa UMV och syna anläggningen. Det han fick se var vårt intensiva jobb med att hålla den igång, så vi hoppas få OK från honom att fortsätta ett tag till.

7/11

D-loket hade stannat strax efter start kort väg, pantografen strulade. Peter bytte till Dg loket istället.

8/11

Expresstågets första vagns bägge boggier spårade ur efter Hagalundstunnelmynningen, Peter fixade.

9/11

Snälltåget tappade de två sista vagnarna på dubbelspåret medan de två första vagnarna spårade ur och välte vid dubbelspårsbron. Anders återställde.

10/11

Johan konstaterade att D-lokets strömavtagare (bara den) kunde haka fast i luftledningen före utfarten till dubbelspåret och putsade tråden där. Sedan tappade Hg-loket kontakten med luftledningen där, så för att lösa det flyttade han en "stolpe" inne i tunneln närmare spåret.

Expresståget gick nu rejält sakta och Johan kollade på loket. Det var en bromsback på ena boggierna som låg emot hjulet. Han kollade även på första expresstågsvagnen. Fälgarna på de yttersta hjulen släpade emot överdelen av boggierna, så Johan dremlade bort lite mässing där. Dessutom fann han att damm och skräp gjort en av de delade hjulaxlarna längre och därmed trögare. Den rensades. Sedan gick expresståget bättre, men fortfarande ganska sakta i kurvorna.

När det var dags att gå hem slutade reläet för K11 (B-tågens utfart mot dubbelspåret) att fungera, så att växeln vid banvaktarstuga inte lade om. Återstod bara att koppla bort dubbelspåret och endast köra B-tågens långa väg.

12/11

Rapidloket spårade ur i växeln vid Hagalundstunnelmynningen. Simon och Peter satte det på spåret igen.

13/11

Johan justerade spårläget för A-tågen före Hagalundstunnelmynningen och såg att nästan alla boggiersonvagnar lyfter upp innerhjulet från spåret där.

Thomas tog sig an Expresstågets avställda förstaklassvagn och slipade till tapplagren som blivit nernötta och flyttade på en buffertfjäder som kunde ligga emot det främsta

av hjulparen. Sedan rullade vagnen lättare, men spårade ändå gärna ur. Den vaggar rejält.

John gick igenom spårstängslen längs A- och B-tågens långa väg och reparerade de trasiga lödningar han fann.

Johan flyttade den isoleringsskarv i luftledningen längre in som skiljer A-tågens landskapsström från depåströmmen vid den bortre tunnelmynningen så att A-tågens sista vagn inte står kvar i tunnelöppningen när depåströmmen är avstängd.

17/11

Thomas har köpt ett par tandborstar som vi kan ha att rengöra boggier och kuggdrev med mm.

Han fortsatte att reparera expresstågets första vagn. Ett par bromsbackar hade fallit av. Han gjorde de delade hjulaxlarna i första boggien längre med ett par små brickor. Han stabiliserade även den boggien så att vagnen inte skulle vingla så mycket.

Vagnen spårade ur på A-spåret alldeles ovanför reläerna. Där var spåret brett och ett par slipers lösa. Efter att de lagats gick vagnen bättre men spårade ändå ur på dubbelspåret, så den får stå still några dagar till.

Johan putsade pendelns blinkkontakt, som hade börjat krångla igen.

20/11

Johan tvättade spåren med lyckat resultat (inget besvärande slirande).

Thomas hade med sig 12 tvingar han köpt från Claes Ohlson att ha till banans glipor.

Johan provkörde den lagade expresstågsvagnen både lång och kort väg, och den gick bra. Då såg han att bälgen på vagnen efter, vagn 2, var alldeles söndertrasad och skulle behöva bytas. Han limmade ihop den så gott det gick.

24/11

Näst sista vagnen i expresståget hade spårat ur och fastnat mitt bak, medan de första två vagnarna följt med loket runt. Det hade inte tågvärden uppmärksammat.

Det här berodde på att främsta axeln i vagnen hade tappat sitt hjul och sedan fastnat. Hjulagret var så pass slitet och tappen så pass kort att Johan bytte till ett annat hjulpar med längre tapp, fast med mindre fläns. Det gick dock bra att köra med både lång och kort väg.

Simon kom och målade över en del avflagad färg på samma vagn, så nu ser den lite bättre ut.

Annars var det hjultvätt av alla tåg, och det gick bra.

25/11

B-tågen hade kört in i varandra för att D-loket spårat ur och stukat pantografen direkt efter startplatsen. Peter bytte till Dg-loket.

27/11

D-loket var avställt och ersatt med Dg.

Thomas och John bytte en isolator vid K11. De blev tvungna att kapa en stolpe för att lyckas.

Da-loket och D-loket hakade i luftledningen, dels framför banvaktarstugan, dels inne i Hagalundstunnel.

Da-lokets Z-tråd gick av och ersattes. Ett av D-lokets pantografstag behövde ersättas.

Framför banvaktarstugan var det en hjälptråd som hade vikt sig och böjdes undan.

I Hagalundstunneln gick luftledningstråden emot tunneltaket, så att strömvagnarna kunde fastna i det. Mellanlägg behövs.

Räcket på en godsfincka löddes fast.

29/11

Två B-tåg kom ut samtidigt på spåret ganska tätt efter varandra. Sedan tappade godståget de två sista vagnarna och B-tågen slutade helt att komma.

30/11

F-loket välte i Hagalundstunnelmynningen till följd av för intensiv trafik. Det gick ju inga B-tåg. Johan satte det på spåret igen.

De två tappade godstågsvagnarna hade ställt sig på tvären i tunneln lång väg vid första bordsskarven framför publiken och hindrade persontågets framfart. Johan lyfte bort dem och kopplade på dem på godståget igen. Det såg inte ut att vara något fel på dem eller vagnen före.

Det visade sig att B-tågen kunde starta spontant sin färd ut på den långa vägen utan någon reläimpuls, så Johan vidgade isolationsgapet i den bortre ändan av parkeringsplatsen (det gnistrade där).

Sedan visade det sig att godstågloket, när det blivit varmt, kunde köra förbi samma parkeringsplats, så Johan såg sig tvungen att förlänga den en liten bit.

De här felen kan ha berott på att luftledningen rubbats när John och Thomas jobbat med luftledningen på det inre spåret tidigare i veckan.

Deras lödningar höll tyvärr inte Milton-kvalitet, så Johan gjorde om den ena eftersom den riskerade att lossna och planerar att göra om den andra senare för att den inte blev tillräckligt jämn.

D- och Da-lokens strömvtagare hade tidigare fastnat inne i Hagalundstunneln och Johan tejpade fast en plåtbit i tunneltaket på det stället på Thomas begäran för att undvika ytterligare problem.

1/12

Johan gjorde om även den andra lödningen på K11-isolatorn för att jämna till luftledningstråden.

Sedan justerade han hjälptrådarna i B-luftledningen framför banvaktarstugan.

Da-lokets strömvtagare hakar gärna i alla ojämnheter i luftledningen, särskilt om man drar loket bakåt. Thomas jämnade till slitskenan och Johan bytte till en mjukare spännfjäder eftersom upptrycket var för högt.

2/12

D-loket tappade kontakten med luftledningen.

3/12

D-loket fastnade under dubbelspårsbron. Peter bytte till Dg.

4/12

Thomas och Johan justerade D-lokets strömvtagare, så att den blev smidigare. Ett stag i strömvtagarens underdel var löst och löddes. Ett stag i pantografen var snett och omriktades. Slitskenans vinkel gjordes mera rak.

Thomas rättade till en ojämnheter i B-luftledningen vid växeln framför banvaktarstugan.

John bytte en tunnelbelysningslampa som slocknat i borte dubbelspårstunnelmynningen.

7/12

Johan har köpt tunnare gitarrsträngar (08 och 09) att använda som fjädertråd. Tågvårdarna har klagat på att tågen går sakta "ibland". Johan provkörde och märkte inget särskilt.

8/12

Godståget spårade ur baktill. Ingen ringde.

9/12

Dragstången på växel V10 gick av. Peter lödde ihop den igen.

11/12

Johan bytte ut dragstången till växel V10 och gav inte den nya lika tvära böjar, så att den ska hålla bättre. Han minskade också lite på motorns slaglängd.

John monterade några tvingar i skarven mellan bordet med reläerna och bordet med Hagalundstunnelmynningen.

Thomas bytte ut en stödtråd i översta delen av D-lokets pantograf mot en mjukare tråd.

Thomas smorde Ra-loket eftersom det gick ganska sakta.

Johan tvättade spåren.

12/12

D-loket stannade i uppførsbacken mot banvaktarstugan och på några andra ställen. Gick att knuffa igång. Peter rengjorde strömvagnarens slitskena.

15/12

Tvätt av hjulen på alla vagnar utom timmertågets.

D-loket stannade i uppførsbacken mot banvaktarstugan och på några andra ställen. Gick att knuffa igång. Johan tog bort blåneringen under de fjädertrådar Thomas satt dit, så att strömnedledningen underlättades.

Rapidloket gick sakta och stannade till slut helt på baksidan. Johan gjorde om lödningarna i karosstaket eftersom underdelen verkade fungera. Då blev det gladare. Sedan tog han bort lite damm kring hjulen. En framändesskylt hade försvunnit och ersattes.

Rapidloket förare satt löst och behöver limmas fast vid första bästa tillfälle.

Dg-loket (som inte är i trafik) envisas med att stanna på kontaktskena K12.

Rapidloket (som inte körs den vägen) envisas med att stanna till efter enkelspårsbron lång väg.

18/12

D-loket stannade lite här och var igen där luftledningen var hög, och Johan filade bort mer blånering på fjädertrådarna. Sedan gick loket riktigt dåligt, men det berodde på att motorn förskjutits i längsled och svänghjulet tog i underredet.

Dg-lokets lödningar under strömvagnarens slitskena såg dåliga ut och gjordes om. Sedan passerade det K12 hur fint som helst.

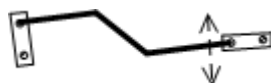
John hade köpt ett par tvingar på Hornbach och monterade dem intill A-tågens enkelspårsbro, så att bordsskarven gick ihop snyggt. Han ritade också in dem på "flyttningsritningen", dvs den ritning som visar hur man kopplar isär och ihop luftledningen.

Provkörningen av A-tågens långa väg visade att Expresståget(Ra) fortfarande har problem vid enkelspårsbron. Tar man bort första vagnen eller de två sista vagnarna så flyter det fint förbi stället. Med full längd på tåget vill det gärna kärva.

22/12

Rapid-loket och F-loket hackade till inne i Hagalundstunneln. Johan lagade en trasig lödning i luftledningen.

Han studerade också D-lokets strömavtagare och kom fram till att strömavtagarens glappande beror på att Z-tråden är för sliten. Den glappar med ena halvan som pilen visar.



25/12

D-loket spårade ur vid V8 på baksidan. Peter fixade, trots ledighet.

26/12

Johan satte extra strömförsörjningstrådar på luftledningen på B-tågens startplats och trimmade in dem så att lokens strömavtagare ska få två kontaktpunkter.

28/12

D-loket spårade ur vid V10 på baksidan med alla hjul. Ingen ringde eller skrev på bloggen.

29/12

Johan putsade kontaktskenan på dubbelspåret framför banvaktarstugan (K17), för att han misstänkte att växel V10 kanske inte hade lagt om ordentligt.

Johan konstaterade att motorn i D-loket kunde glida för långt bak och svänghjulet då tog i underredet. Fixades med en bit koppartråd som han och Thomas lödde på. Dessutom behövde lödningen på strömavtagarkabeln göras om. Det var bara en kardel kvar.

Vid provkörningen efteråt visade det sig vara problem med strömavtagaren. Loket stannade ideligen. Eftersom Z-tråden ändå skulle bytas så satte Thomas och Johan igång med det jobbet istället. Den nya Z-tråden gjorde strömavtagaren riktigt stadig, och det gick fint att köra runt loket förutom att strömavtagaren fastnade i nedfällt läge under dubbelspårsbron. Därför gjordes ena halvan av strömavtagaren en mm smalare genom att ett horisontellt och ett snett stag byttes ut. Då fastnade den inte nedfälld längre, men blev i stället för trög, vilket behöver åtgärdas innan loket tas i trafik igen. Dg ersätter.