

## Händelser med Uno Miltons modelljärnväg under 2008

10/1

Unos bana har i stort sett gått bra över jul och nyår. Det har varit lite kontaktglapp i signalreläerna som Uno har fixat. Dessutom stannade D-loket och "knastrade" efter att han oljat underredet. Grus i oljan? Han tog hem loket och gjorde rent det. Han har också skaffat ny olja.

Reservloket Hg lade inte om växel 7&8 framför sig när han skulle körde A-tågen långa vägen vid en visning. Shuntmotståndet inne i loket behöver nog ses över så att det blir mera läckström förbi motorn. Annars drar inte reläerna ordentligt.

Timmertågsloket slirar ibland, och kan behöva mera tyngd inombords.

I går dammblåstes banan med hjälp av Viktor och det gick bra. Några bärlinor lossnade och några buskar fick nya växtplatser, men det är fixat. Blåsrören nådde inte ända fram (=bort) till kulisset, så Uno kommer att förlänga dem något.

14/1

D-lokets längsgående axel har fått ett nytt stopp i änden så att snäcks kruven slits mindre. Gick sedan för lätt och fort så Uno behövde öka resistorn i loket.

Även Da-loket har fått underredet tvättat, men har inte tagits i bruk igen än.

Hg-lokets shuntmotstånd ändrat, så att loket nu tar omkr 300 mA vilket bör räcka för att körströmsreläerna ska funka.

B-tågsluftledningen i dubbelspåret södra tunnelmynning utbytt sedan den gått av när Uno skulle förbättra lite. Man behöver inte löda fast tråden i stolpen. Det räcker med att vira tråden runt utliggeren och sedan runt sig själv några varv.

Det är brist på 2A-smältsäkringar.

Växelmotor V8 studsade tillbaka så mycket att tungkontrollkontaktarna inte slöts vid omläggning in mot banan. A-tåget kunde därför inte starta. Visade sig bero på att blecken i relä R5 behövde trimmas.

Alla B-tågen ryckte till kort efter att ha passerat dubbelspårsbron vid körning långa vägen. Tvätt av rälsen och smärgling av luftledningen avhjälpte. Uno hade lätt i ledningen vid den stolpen nyligen.

Axel Örtenblad kom på besök och såg en gipsskada i dubbelspåret norra tunnelmynning. Han kommer att måla över den så småningom.

17/1

Uno ringde just och berättade att Hg-loket stannat efter bron under dubbelspåret. Strömavtagaren kom inte upp efter att ha tryckts ned under den låga bron. Han tog hem loket och ändrade lite på konstruktionen så att bygeln inte ska kunna fastna.

Han åker ut i morgon för att sätta tillbaka loket och fylla på förrådet av säkringar.

21/1

Det var snurrigt värre i lördags. Man ringde Uno efter 12-visningen och sade att B-tågen inte gick, och att A-tågen jagade varandra. Efter 15-visningen sade man att det inte gick alls.

Uno åkte ut på söndagsförmiddagen och fann att Hg-loket stod på startplatsen (L105), och att Rapidloket stod i V8 på väg ut mot långa vägen. Det kom inte längre än så för strömmen till B-tågen på baksidan var avslagen med sin spak. Den gröna brytaren som aktiverar växel 4 stod i tillägg.

Uno tryckte tillbaka Rapidtåget till sin startplats (L101), lade tillbaka V4, slog på B-strömmen och tryckte på B-startknappen. Allt funkade sedan normalt under visningarna.

Man kan verkligen fråga sig vad som kan ha hänt. Om det är Hg-loket som ibland inte startar eller om startknappen krånglar eller om personalen gjort något fel. I varje fall kan inte Uno minnas att han skulle ställt in banan för körning med A-tågen lång väg, så någon måste ha gjort något olämpligt.

I varje fall borde någon på museét kunnat rätta till problemet utan att Uno skulle behövt resa dit. Mer kunnig visningspersonal önskas!

Lasse H och Axel Ö kom på söndagen och planterade nya buskar istf några av de gamla slitna.

23/1

Sladden från strömvtagaren i godstågsloket lossnade efter service och fick lödas dit igen.

Uno monterade (men kopplade inte in) nya tungkontrollkontakter på V8.

Axel sprutmålade en del buskar.

15/2

Uno berättar att banan gått i stort sett bra sedan sist. Han har bara gjort lite småändringar:

- Han tog hem Ra-loket för att sätta i lite mera bly för att få det att slira mindre.
- Under tiden försökte han köra med D-loket framför rapidtåget, men det spårade ur vid tunnelmynningen ut på dubbelspåret.
- Han hittade då dels att buffertarna krokade i varandra, dels en dåligt lödd skarv i spåret som han lagade.
- Han har också jämnat till spåret, på baksidan, när A-tågen är på väg ut lång väg.

Man kan inte utan vidare använda B-loken som reserv för A-loken, för de senare är tyngre. Det beror på att deras vagnar har blyplattor för att gå stadigt eftersom de är sammankopplade med bälgar.

18/2

- Det hade kommit upp nya "Rör ej" -skyltar.
- Skarven i berget till bordet med banvaktsstugan glipar mer än förr. Det hjälpte ej att lyfta bordet. (För torr luft?)
- Rapidloket tappade sina vagnar på väg ut långa vägen efter smörjning. Dåligt hopkopplat av Uno.
- Axel Örtenblad fick en påse mossa att göra nya buskar av.

21/2

Visningsvärden Viktor, som av Uno hade fått veta hur man kopplar om till körning med A-tåg lång väg, gjorde detta på eget initiativ under en visning. Det gick bra. Men, Uno hade inte visat hur man återställer och det misslyckades Viktor med.

Detta borde inte ha lett till annat än konstig rytm i körningen, men godståget ändå spårade ur någonstans på baksidan. Viktor pillade upp loket på spåret igen och sedan dess har det fungerat.

Uno reser till Göteborg idag och i morgon för att se My Fair Lady. Hoppas det blir trevligt och att banan inte krånglar!

28/2

Viktors B-tågsurspårning förra veckan berodde på en trasig vanlig rälsskarv (ej isolerskarv eller bordsskarv) alldeles före V7. Uno lagade den i söndags.

I går (onsdag) vägrade V4 att lägga om åt ena hållet. Det visade sig bero på en fjädertråd som gjorde att relä R6 hakat upp sig.

Dessutom hade en räls-sprint lossnat i bordsskarven vid körpulpeten, för A-tågen lång väg. När den lagades blev det kortslutning mellan spår och luftledning, och en säkring gick sönder.

9/3

Uno har åtgärdat en trasig lödning vid V4. Länken som lägger om växeln hade gått av vid en lödning. Uno monterade en ögla istället så att leden kan böja sig utan att gå av.

26/3-Onsdagsträff

Tommy och Peter träffades, för Uno var sjuk.

Uno hade meddelat Tommy att rapidloketets främre strömvtagare krånglade/hade blivit sned och låg inte an mot ledningen som den skulle så tågsättet hade stannat på dubbelspåret mitt för publiken.

Vi lyckades få så mycket kontakt så att vi kunde köra bort tåget, visningen kl 14:00 gick att genomföra, efter det så lyfte vi av rapiden och försökte åtgärda strömvtagaren vilket inte gick till 100%. Uno måste visa/lära oss hur vi ska åtgärda trasiga strömvtagare. Allt var för smått och ömtåligt, så vi tog bort tågsättet. För att det andra A-tåget skulle kunna fungera vid visningarna så fick vi efter konsultation med Uno veta att vi skulle sätta dit en liten kartongbit för att hålla relä A2 tillslaget hela tiden för då fungerade det ensamma A tåget tillsammans med B tågen.

Den här onsdagen kändes givande. Både Tommy och Peter lärde sig något genom att hålla på och pula själva.

1/4

Uno har haft en intensiv vecka på muséet. Rapidloketets främre strömvtagare har krånglat tidigare, men det blev akut under påskhelgen då den fastnade och vek sig på väg in från dubbelspåret. Uno var bortrest och kom dit på annandagen och rättade upp bygel.

På tisdagen stannade rapidloket på dubbelspåret, för att bygel inte "nådde upp". Uno var förkyld och skickade Tommy i stället.

På torsdagen åkte Uno till muséet och hittade loket i ett skåp. Han körde det på visningen dels utan vagnar dels med "fel" bygel och hittade sedan att två av lederna i främre strömvtagaren var trasiga. Han tog hem loket och gjorde nya leder. Bygelns övertäckta dragfjäder låg dessutom inte riktigt fri. Under tiden kördes banan med endast ett A-tåg (+B-tågen).

På lördagen ringde man från muséet. D-loket hade gått upp i sandbanken vid banvaktsstugan. Växlarna låg rätt, så det kan vara frågan om att löphjulet spårat ur tidigare längs sträckan. Det fanns en lös överliggartråd (sytråd) där också. Rapidloket togs i trafik igen.

På söndagen Uno höjde luftledningen vid tunnelutfarten för A-tågen på dubbelspåret och tog bort lite kycklingnät. Sedan spårade en boggi i näst sista vagnen i rapidtåget ur där. Hade förmodligen inget samband. Kanske blev rapidtåget påkörnt bakifrån av F-loket i samband med någon omkoppling.

Efter visningarna samma dag hände det att relä 5 och 11 "plötsligt" började dra när Uno slog på B-matningsströmmen på baksidan. Dessutom gick inte B-tågen att starta med startknappen. Vi resonerade om saken och kom fram till att om det stod ett tåg på kontaktskena K10 (före parkeringsplatsen för färd ut på dubbelspåret) så kanske det inte orkade starta när spänningen slogs på. Ändå kan tåget ha dragit tillräckligt med ström för att påverka reläerna. Botas med att man hjälper K10-tåget fram till sin parkeringsplats.

15/4

Det visade sig att godstågslaket gick lite lusigt och inte alltid ville orka fram till sin parkeringsplats ut mot dubbelspåret utan parkerade sig redan på K10. Uno har ändrat motståndet som sitter i serie med motorn till 5 ohm, så nu går det bättre.

Sedan har samma lok velat gå upp i sandbanken vid banvaktsstugan, utan att dess växel legat fel. Uno har vänt på löphjulet för att ytterflänsen var sliten och centrerat boggien.

Ett av B-loken ville inte alltid komma igång vid tryck på startknappen. Uno har satt ett större motstånd i serie med kvittenslampan för att ge mer ström till loket och därmed ta bort det felet.

Ett B-tåg slirade på vägen upp och ut mot dubbelspåret. Uno jämnade till spåret.

Rapidloket med sin nyreparerade strömavtagare fastnade i luftledningen vid korsningsväxeln. Dessbättre gick inga lödningar sönder i luftledningen utan den kunde bockas rätt. Uno kan ha kommit åt bygeln när han oljade loket.

Häromdagen fick de som körde ut två B-tåg på linjen. Ett på dubbelspåret, som stannade vid signal 14 och ett långa vägen, som Uno hittade vid kontakt 12. Oklart hur de burit sig åt. Uno satte en papperslapp på bygeln på loket på dubbelspåret och körde sedan in det andra för att få ordning på oredan. Uno justerade en nysilvertråd vid parkeringsplatsen ut mot dubbelspåret. Tråden kunde ge kortis och starta det parkerade tåget under ogynnsamma omständigheter.

21/4-2008

Uno har satt en grön extra brytare på relä 5. Den ska hindra växel 7 och 8 från att rycka till när man kör lilla programmet. (Man kan använda X6 i samma syfte.)

Under sena visningen hände det sporadiskt att A-tågen inte ville starta långa vägen. Impulsen från K10 nådde fram till relä R5 och R11 men inte till R8. Tryckte man på R8 så kom tåget iväg som det skulle. Johan provade efter visningen och såg att felet visade sig även när man körde lilla programmet. Slutsatsen blev att det var glapp i omställare X7.

Uno undrade om inte kontaktsträcka K10 var för kort, och Johan höll med om att det inte är fel att göra den längre.

Under testerna slarvade Johan så att vi fick ut två B-tåg på linjen med samma resultat som förra veckan. Botades med samma åtgärd som då. Dock märkte han att man måste skjuta tåget vid signal 14 några cm bakåt för att få tillbaka B-körströmmen (som försvann när övervakningen av banvaktsstugans växel löste ut).

Uno och Johan hade tryckt så flitigt på T2 under eftermiddagen att knappen till slut kortslöt B-tågens startsträcka. Men, det var ju bara att bocka ut den igen.

3/5

Sen sist vi sågs har Uno haft besök av sitt samlargång (23/4). Kanhända att det finns någon intresserad landskapsvårdare bland dem som vi kan ha kontakt med.

Tunnelbelysningen sattes upp (25/4) av Peter och Tommy.

Dg-loket slutade gå (27/4). Uno undersökte det dagen efter och fann att gängorna i plastskruven i snäckväxeln var helt slut. Han hade bytt ut skruven pga samma fel för 10 månader tidigare. Han tog hem loket (och körde med Da-loket under tiden) och bytte nu till en skruv i mässing.

Efter reparationen gick loket lite trögare, och innan Uno hade hunnit motverka detta genom att minska motståndet i loket och putsa bygeln, hände något intressant (30/4). Dg-loket stannade på kontaktskena K10, dvs orkade inte ända fram till sin parkeringsplats på vägen ut mot dubbelspåret. Det gjorde att några reläer stod och drog och några växelmotorer likaså. Effekten blev att V3, växeln vid banvaktsstugan, inte orkade lägga om som den skulle och att ett annat B-tåg därför stoppades av säkerhetssystemet. Det tog sin tid även för Uno att komma underfund med vad som hänt.

Samma dag blev det en urspårning för ett B-tåg vid långa vägens tunnelmynning (vid körpulpeten). Uno hittade en ojämnhet i spåret vid bordsskarven.

4/5

Hg-loket stannade mitt bak under en visning. En säkring hade gått, men loket gick ändå inte. Uno tog hem loket och ersatte med Da-loket. Han tog loss motorn, men den funkade normalt. Orsaken kan vara grader eller skräp i snäckväxeln, där Uno borrat hål för att underlätta smörjningen. Han monterade isär, rengjorde och satte ihop snäckväxeln igen.

9/5

Uno provade han loket igen. Det gick fint, förutom att det inte ville dra det sk B-reläet (R16). Han diskuterade detta med Johan per telefon på kvällen som tyckte att man borde trimma motståndet på K7 eller motstånden i loket.

Samma dag stoppade A-tågen ett par gånger med bränd säkring. Uno hittade att en naken lödning gått emot chassit på växelmotor 7.

10-11/5

På pingstafton tappade timmertåget sina vagnar på vägen ut på dubbelspåret. Loket stoppades inte, utan kördes runt. På pingsdagen åkte Uno ut och ställde detta tillräta och bockade till koppelkroken. Han provade också att ta bort motståndet på K7. Då funkar R16 klanderfritt, men tågen går jättesakta vid passage av K7. Återstår att prova ut ett bättre motståndsvärde som shuntar reläet.

Samma dag löste V3-skyddet ut och ett B-tåg stoppade vid S12. Det gick inte att lägga om växeln med R12, för det reläet drog permanent. Felet var att kontaktrelä K11 hakat upp sig. Han knackade på reläet, och då släppte låsningen. Magnetiskt klibb? Avmagnetisering av kärnan aktuell? Mekaniskt häng?

19/5

Uno berättade att han delat relä 5 som styr växelmotor 7 och 8 i halvord och monterat och justerat dem. Han tänker även göra detta med relä 12 som styr växelmotor 3. Allt för att få färre kontaktstudsar.

Han har också förstärkt motstånden på K7 och K11 för att få kontaktskenorna att dra bättre.

En av tungkontrollkontaktarna på V3 verkade lite bränd, så den har han putsat.

Håluptagningen för det nya fönstret pågår. Jobbarna hade ställt sina saker bakom banan och lutat dem mot kulissen, vilket Uno förstår inte alls gillade.

27/5

- Uno har hittat att timmertågets tappade vagnar berodde på skevt spår. Korrigerat.
- Rapidloket har fått en ny hjulring i järn, 0.2 mm större än på andra sidan.
- Rapidlokets har dragkrok gjorts lyftbar via en länkarm. Den behövde sedan justeras, för loket tappade sina vagnar.
- Relä 12 (som styr växeln vid banvaktsstugan) har delats i två halvord för att minska kontaktstudsar.
- Uno hedrats som "nörd" med en helsida i SvD.
- Fönstret monterats. Varför är det gultonat?
- Högtalarsystemet monterats.

25/5

Godståget fick stopp vid signal 12 (långa vägen) och personalen försökte koppla om till att bara köra B-tågen dubbelspåret. Emellertid gick det inte bra, för tågen stoppade vid signal 14. I går var Uno ute för att reda upp. Det var lite trassligt. Han hittade inte felet förrän efter visningen, så den fick han klara genom att lägga om banvaktsstugeväxeln manuellt med reläet.

Problemet berodde på att impulsen från K12 inte nådde fram till reläerna utan brutits av en glappkontakt i blecken mellan borden. Behövde bara putsas. I samband med felsökningen filade han också lite till på tungkontrollkontaktarna för banvaktsstugeväxeln.

Uno tycker att man borde ha märkningar med kontaktskenornas nummer på reläpanelen.

4/6

Uno berättade att han var på museet och justerade växelmotor 10. Den slog för långt och kunde låsa sig.

Han reparerade också några trasiga tenngjutna isolatorer på en luftledningsstolpe på dubbelspåret. De ersattes med nygjutna i brons. "Ingen ser sådana saker - men jag gör det!" sa han.

30/6

Uno berättade att det varit lite problem med rapidloket i veckan. Kofångaren hade skrapat i spåret ute på linjen. Uno försökte få killen som visade att ta tåget ur trafik på baksidan, men konsekvenserna blev att det lossnade en axel och gick en lödning sönder i lokets boggie. Det är nu lagat, karossen höjd med en kartongbit och kofångaren justerad.

Dessutom har gula rutan blivit bytt mot klarglas, en bra intervju med Uno visats i Sollenuna Lokal-TV (<http://www.tvsollentuna.se> Vecka 26) och en artikel stått i Mitt i Sollentuna.

8/7

Det var inte bara busstrafiken som krånglade förra veckan. Problem med urspårningar pga knaggligt spår vid B-tågens utfart lång väg gjorde att Uno (och Sven) tog bort lite räls och ersatte med en bit av Helens stickspår. Nytt stickspår fixar dom till denna vecka.

15/7

Uno ringde från skärgården och berättade att han hade båtsemester. I förra veckan skaffade han en ny lite starkare motor till Hg-loket, som han tänker montera. Den mindre personvagnen hade haft krångel med en buffert, och krävde viss justering.

19/7

Uno är hemma igen från Klubbholmen, men tuffar kanske dit igen i kommande vecka, beroende på vädret.

Han har bytt motor i Hg-loket till en likadan som i Dg-loket för att få bättre "drag". Den nya är lite kortare och tjockare i formen, så loket behövde modifieras invändigt.

Han och Sven Flink provade loket på lördagsvisningen, men fick problem med att reläerna inte reagerar ordentligt. Det är för lättdrivet. Tar endast 200 mA. Behöver vara minst 350 mA vid normal fart.

Dessutom stannade loket och surrade i kurvan strax före torkladan ty strömvtagaren hade "spårat" ur, för karossen var inte ordentligt påsatt. För att kunna klara av visningen, försökte de stänga av sektion A och E och bara köra B-tåg på dubbelspåret. Detta funkade inte pga dåliga isoleringar. Behöver undersökas.

Sven hade med sig en spårstump som ersätter den bit av Helens spår som gått åt i reparationer tidigare i juli. Den är i kortaste laget.

Uno tog hem Hg-loket igen för justering av motstånden och karossens passning mot underredet.

21/7

Uno på museet igen. Mycket folk. Otto Berg von Linde på besök med tyska gäster.

Fortfarande ingen bra fart på Hg-loket. Reläerna mer surrar än drar när Hg loket passerar. Spekulationer om snäckväxelns utväxling är lämplig för de små hjulen på detta lok.

25/7

Viktor fick problem med urspårningar. Först spårade godståget ur i växeln vid banvaktsstugan (det kunde han pilla upp igen) och sedan spårade persontåget ur ordentligt. Loket och bagagevagnen blev kvar på spåret, men inte de tre personvagnarna. Dem lyfte han bort och körde in loket som vanligt. Växeln stod i mitt-emellan-läge och växelövervakningen hade inte löst ut.

26/7

Johan ryckte ut eftersom Uno var i skärgården och konstaterade att dragstången mellan växelns motor och tungorna gått av i en dålig lödning. Stången mellan motorn och övervakningskontakterna var dock intakt.

Johan band ihop konstruktionen med koppartråd, så att nästa visning kunde genomföras med fyra tåg, och lödde efteråt ihop skarven och tog persontåget i trafik igen. Ordningen är återställd, men lagningen kan ev behöva trimmas.

Såg att rapidloket gick så fort att det ibland missade att stanna vid sin startplats (L101), men undersökte det inte.

Glömde att lägga stickspårsväxeln rätt efter mig, men ringde in nästa dag och bad Olof göra det.

2/8

Uno åter, och konstaterade också att rapidloket gick för fort. Det berodde på att lödningarna till shuntmotstånderna i loket släppt och all ström gick genom motorn.

Under visningen stannade rapidtåget i uppførsbacken närmast kulissen. Han skickade ut F-tågen för att knuffa på, men det hjälpte inte. Näst sista vagnen hade spårat ur, och han gjorde ett specialverktyg för att kunna ta bort den och sedan köra in resten av tåget på normalt sätt.

Det visade sig att spiralfjäder i en av vagnens boggier saknades. Boggiens rotationscentrum är inte mitt emellan hjulaxlarna. Fjädern ska sitta där för att lyfta den axel som är närmast centrum och då har högst axeltryck så att trycket delvis förs över till den andra. Han tog hem vagnen och monterade en ny fjäder, samt limmade fast den i ändarna. Det kan behöva göras även med dessa fjädrar i andra vagnar.

Uno hade med sig Hg-loket hemifrån för att testköra och tyckte att det verkar bra. Han trimmade fjädringen på relä R12, för att det inte skulle darra så mycket. Återstår att prova hur loket betar sig när det körs den långa vägen.

Dessutom delade godståget på sig vid banvaktsstugan efter att ha kört långa vägen. Uno justerade kopplen.

3/8

Den reparerade rapidstågsvagnen togs i trafik igen.

6/8

En händelserik onsdag... Även Johan var med, ty det var sista dagen på hans semester.

Uno körde A-tågen lång väg, för att kolla sin reparation och, det gick inte bra. Sista axeln i främre boggien i näst sista vagnen i rapidtåget spårade ur inåt i den tvära kurvan före korsningsväxeln. Han konstaterade då att fjädringen i neutralläge höll boggien i svängt läge, justerade detta och provade igen. Det spårar nu inte ur, men rapidloket slirar markant i denna kurva.

Innan denna urspårning konstaterade Uno plötsligt att rapidloketets strömvtagare lutade kraftigt, både bakåt och i horisontalled. Uno bockade till den, och det hände inte igen. Oklar orsak.

Vi provkörde Hg-loket framför persontåget, och det gick inte särskilt fort. Under proven hakade det fast i luftledningen på dubbelspåret alldeles före korsningsväxeln. En lödning till en stödtråd i luftledningen hade släppt och den överliggande sytråden släppte på en sträcka av 4 dm. Det blev mycket att laga...

Dessutom drog Hg-loket inte K10 alls (då Uno hade minskat lokets strömförbrukning). Han kunde fixa till detta genom att göra K10 mer lättdraget rent mekaniskt. Tycks funka. Johan är inte så glad åt att loken har så olika strömförbrukning. Vore bättre om man kunde trimma dem till likhet. Efter en tids körning började Hg-loket skorpa och fick extra smörjning.

Dg-loket betar sig rätt ystert när det kör. Det liksom vagnar fram. Uno tog hem det, för att göra en av lokets axlar stum. Så är det på dom andra fleraxliga loken. Vi flyttade Hg-loket till timmertåget och stätte tillbaka Da loket framför persontåget för att kunna köra normala visningar de kommande dagarna.

Johan satte på prov upp små märklappar på reläerna för att ange vilken kontaktskena de är kopplade till. Lapparna sitter löst. Det ser inte riktigt klokt ut... Man borde limma fast dem och det enda vettiga stället är att limma dem på spolarna med något värmetåligt lim.

Johan hade tänkt att kolla sektioneringen i landskapet också. Men, det hanns inte med.

ca 13/8

Dg-loket togs i trafik igen, och går nu mycket stadigare sedan fjädringen på en av axlarna tagits bort.

Det blev strömlöst för B-tågen på en 3 cm lång sträcka av dubbelspåret framför banvaktsstugan invid K17. Det visade sig vara en matningsledning till skenorna för sektion D som hade lossnat i en lödning.

21/8

Den som visade (Viktor) rapporterade att lilla persontåget sparat ur i en växel på baksidan och att det bara gick att köra A-tågen.

22/8

Eftersom Uno var gräsligt förkyld och ute i skärgården ryckte Sven Flink ut och fann att det istället var Dg-loket som havererat. Det har något problem med koppelstängen mellan vevaxeln och hjulen. Han ställde undan timmertåget på stickspåret men kunde sedan inte starta B-tågen då det gått en säkring i väskan. När den var bytt, stängde han av V10 och körde bara med 2 A-tåg och 2 B-tåg på dubbelspåret, det sk säkra programmet.

23/8

Åkte till museet och kopplade om till drift med 2 B-tåg lång och kort väg, eftersom Uno bad om det. Godstågsloket gick så sakta att det under första varvet stannade vid första luftledningsstolpen i början på uppførsbacken mot banvaktsstugan. När det blivit varmt gick det bättre, men ändå inte särskilt fort. Oljade loket efter visningen och minskade seriemotståndet lite för att få det att gå lite fortare. Tyckte sedan att varmgångshastigheten blev ganska normal.

Dg-loket och timmertåget var avställda, och Johan tittade inte närmre på dem.

Klistrade upp små lappar med kontaktskenenumren på reläspolarna till ledning för de intresserade. Alla reläer är dock inte kopplade direkt till resp kontaktskena. Det är bara en fingervisning.

Hg-loket, som drog persontåget, gick riktigt bra hela tiden.

Funderade på att börja isolationsmäta spårsektionerna, men hade inte tid.



24/8

Sven Flink hade berättat vid kontakt med Uno att koppelstången hade släppt från en av vevtapparna på Dg-loket, men han hade snäppt fast den igen.

Uno åkte till museet för att titta på det avställda Dg-loket. Det visade sig att en sladd hade lossnat i en lödning och möjligen gjort kortslutning inne i loket. Dessutom hittade han ytterligare en dålig lödning där att reparera.

Johans justering av godstågslokets seriemotstånd hade varit åt fel håll, eftersom det var kopplat mellan motorn och chassit och inte mellan motorn och luftledningen. Loket hade knappast gått att köra alls i kallt tillstånd. Märkligt att det ska vara så stor skillnad i fart på varmt och kallt lok.

Johan tycker att man borde ha tillgång till ha en instruktion med bilder på hur loken ska oljas och motstånden justeras!

Uno försökte också fixa hacket strax efter dubbelspårsbron, men lyckades inte för felet kom tillbaka. Vi har haft detta problem förr men Johan minns inte vad det berodde på då. Uppenbarligen har vi inte lyckats hitta och fixa det.

28/8

Uno och Sven Flink gjorde service på hjultvätten. Det yttre spåret höjdes för att behållarna med lacknafta för ytter- och innerspår skulle hamna i samma höjd och därmed ge lika mycket nafta till hjulen.

De försökte också utan framgång att trimma motståndet till kontaktskenerelä K7 för att det inte skulle slamra så mycket när de lok som drar minst ström passerar (Dg och Hg). Uno skaffar ett 6V-relä att prova med i stället.

De kollade också koppelstången på Dg-loket och fann att den nu satt ordentligt fast som den skulle. Vi får se om den lossnar igen.

7/9

Sammanträde och provtur med Miltonbolagets ångbåt "Tärnan".

3+10/9

Test av ett 6V-relä på K7. Det klappar fortfarande när Hg loket passerar. Det beror inte på dålig kontakt med luftledningen. Prov även med blytyngd på ett 12V-relä som då klappar mindre. Det duger nog.

Uno rensade matarrören och kapillärpalterna i hjultvätten för B-tågen ty B-spåret var torrt. Diskussion om ytterligare tillfällen att köra pumpen automatiskt. K17 är en bra kandidat men kräver ett nytt relä.

17/9

Rensningen verkar ha funkat, för B-spåret var nu fuktigt fastän vakterna inte börjar visningen med att pumpa. Uno tänkte ta upp ett nytt renshål i behållaren, men det behövs nog inte. Har lagt till kapillärrensning i servicelistan på hemsidan.

20/9

Rapidloket och de tre första vagnarna spårade ur vid 12-visningen. Loket stod precis i tunnelmynningen ut på dubbelspåret och surrade. Han som visade hade inte insett att han borde vrida av strömmen. Uno lyfte bort loket, men det var trångt, pyssligt och mörkt att få upp vagnarna på spåret igen. (Tunnelbelysningen räcker inte dit.) Trolig orsak: smuts på rälsen. Det har funkat bra efter tvätt. Läger till detta i servicelistan på hemsidan.

24/9

Uno satte in ett par nya spjälor så att man inte så lätt ska skada luftledningen när man jobbar innanför tunnelmynningen (vid körreglaget), där urspårningen skedde. Sven och Uno förlängde uppställningsstickspåret. Pumpen verkar fortfarande funka bra.

2/10

Ett B-tåg körde in i det framförvarande på baksidan, då det främre inte startade ut mot långa vägen. Det står hur man ska hantera detta i bruksanvisningen, men Katarina lyckades ändå inte. Det sk B-reläet var svårt att hitta och hon hade vridit av körströmmen i landskapet. Uno åkte dit och löste problemet.

Under den andra visningen startade inte Rapidloket från stoppsträckan på väg ut mot dubbelspåret. Det bara surrade. Uno undersökte och hittade inget. En stund senare stannade det igen och surrade. Ett kuggdrev visade sig ha hakat upp sig i en plåt som håller axellagret. Bockades till, men behöver filas också.

Det finns en lömskhet inbyggd i programlogiken, så till vida att det är det *bakre* A-tåget som lägger om korsningsväxeln för det främre A-tåget. Uno råkade glömma detta, så han körde F-loket från A-tågens startplats fram till stoppsträckan vid dubbelspåret medan rapidtåget var ute på banan långa vägen. Resultatet blev urspårning i korsningsväxeln och ny upphakning av kuggdrevet. (Man kan förstås göra en sofistikerad övervakning av detta, men den rätta lösningen är att låta det *främre* A-tåget lägga om växeln.)

4-5/10

Lyckat besök av Finspångs Modelljärnvägsklubb.  
Sammanträde.

Näst sista vagnen i persontåget vaggar betänkligt.

Första vagnens korg i rapidtåget behöver höjas. Avståndet från rälsens överkant till buffertmitt ska vara 12 mm.

Reläet till K7 har fått en jättestor luftdämpare, som nästan är i vägen för T2.

15/10

Lokets löphjul och de två sista vagnarna i godståget hade sparat ur på dubbelspåret i växeln vid banvaktsstugan. Växeln låg inte riktigt rätt. Dessförinnan hade detta tåg blivit påkört bakifrån på baksidan men hade med personalens hjälp kunnat ta sig ut på linjen.

Uno och Sven trimmade en av övervakningskontaktorna på växeln under banan, så att den sluter bättre.

Godstågloket (D) gick alltför sakta, för motorns kol hade dammat fast i sina hållare. Uno och Sven rensade och minskade också lokets seriemotstånd.

17/10

Hg-loket stannade vid ingången till tunneln vid körkontrollerna. Peter petade lite på luftledningen och lyckades få det att fungera, tillfälligt.

22/10

Hg-loket hade stannat på dubbelspåret strax innanför tunnelmynningen vid körkontrollerna, för luftledningstråden hade blivit för slak. Den hade lossnat från en spännfjäder som drar flera trådar. Uno och Sven fäste den igen och spände den lagom mycket.

Det börjar bli dags för dammblåsning igen.

1/11

En som heter Larsson körde, och fick problem. Han borde intervjuas om vad som hände.

3/11

Uno undersökte läget och tror att godstågets lok först tappat sina vagnar strax före tunnelmynningen på väg in från dubbelspåret. Sedan kan persontåget ha startat lång väg. Det hade stannat utan sin sista vagn vid signal 12 med främre boggien urspårad i den nu sista näst sista vagnen. Den vagnen som saknades stod innanför tunnelmynningen vid körpulpeten. Även den hade främre boggien urspårad.

Godstågets sista vagnar spårade ur när Uno rullade in dem, för växeln vid banvaktsstugan låg fel.

Möjligen kan den nya spårstumpen vid B-tågens utfart lång väg ha haft en för tvär kurva. Uno limmade fast spåret i ett bättre läge.

5/11

Uno och Sven Flink dammsög under banan. Sven provade några nya buskfärger.

7-8/11

Uno reser till Göteborg för att se Carin Mannheimers "Sista dansen".

9/11

Sammanträde. Prov med Nils nya damm-moln-sugare.

A-tågen startade inte alltid när det var dags att köra lång väg, beroende på att en tungkontrollkontakt på V8 glappade.

10-28/11

Inget onormalt att rapportera, mer än att landskapets A-ratt lossnat. Peter skruvade fast den.

29-30/11

Uno besökte hjulmässan i Frihamnen och beställde tre C06-vagnar från Danmark. Han fortsatte sedan till Tekniska Museet och fick där problem med att Hg-loket stannade på dubbelspåret vid banvaktsstugan.

Det visade sig att Hg-loket stannat för att kontaktledningstråden gått av vid utliggaren till en stolpe. Pysligt att laga. Tips borde in i servicehandboken.

Uno tog hem Hg-loket för undersökning och fann att strömvtagaren var ok, men att karossen blivit vinglig. Hjulaxlarna (som är av järn) hade förstorat de hål i den tunna mässingsplåt som de hade som lager. Inte gjort för daglig drift, precis! Uno sätter dit mässingsrör som lager i stället.

Det är ett mysterium varför A-tågens hjultvätt blir så mycket våtare än B-tågens. Uno planerar att ta hem konstruktionen för att kolla vad det beror på.

1/12

Läste i tidningarna idag att EU föreslår förbud mot försäljning av 100W glödljuslampor med början nästa år. Sedan går man nedåt i styrka. Borde vi inte lägga upp ett litet lager med klara 500W-lampor? (Se [www.lampgrossen.se](http://www.lampgrossen.se)). Dessbättre verkar dom hålla rätt länge...

3/12

Uno testade Hg-loket efter ombyggnaden av boggierna. Verkar gå bra. Han har också gjort strömvtagarskenan bredare. Ska tas i drift på söndag. (Han planerar att visa ändringarna för dess konstruktör. Kanske någon som kunde hjälpa oss i framtiden?) Sven putsade rälsen, sedan rapidloket slirat efter uppförbacken långa vägen.

5/12

Rapidloket stannade och surrade mitt på dubbelspåret. Peter tvättade rälsen.

7/12

Sammanträde med besök av Ann Follin.

10-22/12

Uno har tagit hem rapidloket och de två första vagnarna för service pga att tåget slirar i kurvorna. Loket får mera blytyngder för ökat "grepp" och vagnarnas hjulaxlar kapas så att hjulen kan rotera olika fort och därmed bromsa mindre i kurvorna. Under tiden får Da-loket dra de övriga vagnarna i rapidtåget.

Uno har besökt Kaj Nilsson i Västerås och visat sina omkonstruktioner av Hg-loket för honom.

Hörslingan har blivit omlagd så att den inte är i vägen under banan.

Hjultvätten behövde justeras eftersom det mesta av lacknaftan gick till A-reservoiren. Uno sänkte B-röranslutningen till reservoiren 3 mm.

Rangeringsväxelparet mellan V7 och V8 var ojämn och justerades.

23/12

C06-vagnarna har kommit med posten och Uno förbereder att sätta sin prägel på dem. Meningen är ju att de tillsammans med Hg-loket och en finka som Uno köpte på hjulmarknaden ska bli ett tredje A-tåg. Han har bett Kenneth Landgren om bilder och information om hur vagnarna såg ut när de gick på Nynäsbanan. Man behöver ändra boggiernas centrering, byta till fjädrande buffertar, sätta saxgrindar och gångplåtar mellan vagnarna och förse dem med passagerare, patinera mm mm.

27/12

Uno och Johan besökte banan för service. Johan för att isolationsmäta sektioneringen, Uno för att prova Rapidloket och de nya C06-vagnarna.

Det visade sig dels att B-spåren på baksidan felaktigt matas via reläkretsens likriktare (trasig spårsäkring?) och att sektionerna C, B och H, samt G och H i luftledningen är felaktigt sammankopplade "någonstans". Det första felet gjorde det för tillfället omöjligt att kolla rälssektioneringen i landskapet för då skulle Uno blivit utan körström. Man borde ta reda på varför landskapssektion B inte går att koppla ur, för det kan man behöva göra någon gång. Som väl är "funkar det" ju trots felen.

Rapidloksprovet utföll inte till belåtenhet. Det skorrade, slirade och hakade upp sig någonstans i underredet redan före visningen. En bit in i visningen stoppade det helt i utfarten till dubbelspåret och Uno fick inte igång det igen. Vi körde B-tågen i stället.

Visningen började annars illa med B-tågsstopp för att växeln vid banvaktsstugan inte lades rätt, beroende på att säkringshållaren för växelmotorströmmen hade blivit bockad så att växlarerna inte fick ström.

Efter visningen fick vi problem med att B-tågen stoppade vid banvaktsstugan. Det berodde på att omkopplaren till sektion K glappade.

Vi fick även problem med att enstaka hjulaxlar i båda A-tågen hade spårat ur när tågen kom ut på dubbelspåret. Urspårningen skedde troligen i höjd med den tidigare ändrade rangeringsväxeln mellan V7 och V8. A-spåret hade påverkats där så att det blivit ojämnt. Justerades, men blev inte tillräckligt bra.

Vi hade också problem med att båda A-tågen slirade så att de nästan stannade när de kom ut på dubbelspåret. Hjultvätten har blivit för effektiv och stängdes av.

Provet med C06-vagnarna blev inte av, dels pga tidsbrist, dels pga att deras modifierade fjädrande buffertar satt för lågt för att passa till den nya godsfinan. De ser väldigt snygga ut.

Uno tog hem Rapidloket och några vagnar för ny kontroll och lät Da-loket arbeta i stället.

28/12

Uno ringde och gav instruktioner om att man bara skulle köra B-tågen. Det blev trassel ändå, för timmertåget startade inte och persontåget körde in i det bakifrån. Med telefonassistans fick man igång timmertåget genom att dra i B-reläet och puffa på luftledningen. Även persontåget körde då vidare framåt men dess sista vagn spårade ur i växel 10. Man tog bort denna vagn och hoppades fåfängt på det bästa, men den nya sista vagnen spårade sedan ur vid banvaktsstugan. Tåget fortsatte utan denna vagn. 15-visningen ställdes in. Första gången på länge!

Hemma kollade Uno Ra-loket för att se varför det inte funkar. Den drivande spiralfjädern behövde spännas och han hittade även en dålig lödning att laga. Orsaken till hakningarna blev inte funnen, trots att det hände en gång medan han provade.

Tre vagnar av rapidtåget blev hemtagna för service och en stödfjäder i en boggie justerades då den drog snett samt ett utslitet hjulpar byttes. Reservlagret av vagnshjulpar är nästan slut.

Flera av loken, dock inte ännu rapidloket, har utbytbara hjulringar av järn (med påsittande flänsar).

29/12

Uno kollade persontågets vagnar, men märkte inget annat fel än att dragkroken i sista vagnen var för hög.

Han satte tillbaka vagnarna i rapidtåget igen, men fick inte rapidloket att funka bra, så Da-loket fick fortsätta att dra det tåget. Det gick mycket bra trots att Da-loket inte är lika tungt som rapidloket. Ett problem med att en av bälgarna krokade ur löstes genom att Uno vände på den vagnen.

Rapidloket slirar fortfarande. Det tycks vara den undre gummitrissan som blivit så blank att den drivande spiralfjädern inte greppar. Uno svarvar till en ny trissa.

Denna dag blev det inga urspårningar, så nu verkar spåren i bättre harmoni med vagnarna.

30/12

Den nya gummitrissan gjorde susen. Rapidloket blev tyst och drog ordentligt. De svarta motstånden i loket är borttagna.

F-tågets gråa finka spårade ur vid hjultvätten på väg ut lång väg. Ett av hjulen som sitter på en delad axel visade sig dingla. En axeltapp är sliten och ska bytas.

Hg-loket tappade alla sina vagnar i tunnelmynningen efter att ha kört dubbelspåret. Inget urspårat. Dragkroken bockades till.