

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2016

2/1 16

Vilket publiktryck!

Lokaltåget (Hg) stannade vid signalen framför kulissen. Johan fann att det var växelfel vid banvaktarstugan och drog åt en lös fästskruv på växelmotorn samt putsade + justerade kontakterna på relä 12.

Det är mycket dammigt på golvet under banan!

3/1

En för löst fäst luftledningstråd för B-tågen mitt på dubbelspåret hade förskjutit sig. Thomas limmade fast den.

D-loket spårade ur efter första kurvan med köperäls vid utfarten lång väg. Uno undersökte kurvan och fann att den var för tvär kurva och att spåret låg ojämnt och justerade det. Han såg också att löphjulet kunde haka i karossen och filade lite på den filat. När han satt tillbaka loket på spåret i kurvan bar det sig inte bättre än att det ramlade i golvet med skadad drivning, så han tar hem det för reparation. Dg-loket ersätter.

En annan konsekvens blev att B-tågens stoppsträcka ut mot dubbelspåret blivit kortsluten, så B-tågen stannade inte. Det var två trådar som kommit att ligga emot varandra.

7/1

Ett B-tåg (sannolikt godståget med Dg-loket) har stannat till på långa vägen strax före dubbelspårsbron men gått att få igång igen medelst petande.

9/1

Dg-loket stannade vid torkladan utom räckhåll för alla.

10/1

Johan fick gång Dg-loket genom att buffa på banan, men vågade inte ha det i trafik utan ställde godståget åt sidan

Uno ökade farten på Dg och tog godståget i trafik igen. Det är nu det snabbaste B-tåget på dubbelspåret!

Uno provkörde det reparerade D-loket och det gick sisådär att köra. Hjulavståndet på en av axlarna behöver ökas.

14/1

Sammanträde som till största delen handlade om kulissens skick (Hur illa där det?) och vad man kan göra åt det (Finns det pengar?). Vi gör ett eget försök med att kopiera en liten del för att se hur bra det kan bli. Mötet förevigades av en fotograf från Magasinet Ping – tidning för akademikerfacket för kultur och kommunikation – inför en kommande artikel om volontärsarbete i museivärlden.

Uno provade D-loket på nytt och det spårar ur vid hjultvätten mitt på baksidan. Han försökte minska spårvidden där, men problemet kvarstår.

17/1

Uno provade D-loket på nytt men fick ta hem det igen för att strömvtagaren krånglade. Nu har han vänt tillbaka det och därför konstruerat om plåtkroken som håller snäcks kruven så att den tätar bättre mot kugghjulet. Löphjulen i båda ändarna har nu fjädring som håller dem på spåret.

Uno torkade B- och A-spåren där de gått in i tunnlarna från dubbelspåret.

19/1

Dg-loket körde in i sista persontågsvagnen sedan Da-loket inte startat lång väg.

20/1

Peter knuffade igång persontåget igen.

F-loket körde in i expresståget (Ra) som spårat ur. Sven och Uno satte det på spåret igen och torkade bort smuts från rälsen.

22/1

Da-loket vägrade att starta kort väg. Uno drog fram det en bit, men det ville ändå inte köra. Uno hittade en skum vit ledning som såg bränd ut och låg emot B-rheostaten vid körpulpeten och vek undan den. Sedan funkade Da-loket igen.

23/1

B-tågen ville inte alls fungera vid första visningen. Johan tillkallades och fann att B-startknappen gängat ur sig.

Under andra visningen vägrade Da-loket starta lång väg och Dg-loket körde nästan in i det, men Johan hann först och fick igång Da i tid genom att trycka på B-reläet. Sedan ökade han motståndet för K7 en aning så att Dg-lokets passage ska ge en bättre startimpuls till tåget framför.

24/1

Uno försökte pröva D-loket, men lyckades få ut två B-tåg i landskapet samtidigt. Det ena spårade då ur vid banvaktarstugan. En sytråd för A-tågen kom till skada under räddningsarbetet, och Sven + Thomas lagade den.

D-loket provkördes på dubbelspåret, och det gick bra. Däremot stannade det på den långa vägen efter dubbelspårsbron, så strömvtagaren är inte i körbart skick än. Loket går nu tystare än förut eftersom Uno har använt mjukare gummi i motorfästet. Loket går nu framåt, som det gjorde förr i tiden.

27/1

Da-loket startade inte på vägen ut mot dubbelspåret vid första varvet. Det kom igång när det fick möte med ett A-tåg. Behöver undersökas närmare.

D-loket provkördes på dubbelspåret.

28/1

Ett tåg tappade alla sina vagnar utom en. Sven, Thomas och Peter fixade(?).

29/1

Godståget tappade alla sina vagnar. Tågvärden fixade.

En visning på engelska Internetströmmades live via Twitter-appen Periscope med 48 tittare.

30/1

B-tågen gick inte att köra. Oklart vad som hände.

31/1

Thomas testade en modifierad städvagn som ska torka upp med trasa efter tvättvagnen.

D-loket testades med gott resultat och togs i trafik.

F-lokets strömavtagare lutade bakåt och Uno tog hem det för service.

3/2

Da-loket startade inte ut mot dubbelspåret, men kom väg när tågvärden gav det en knuff. Dock lade inte växeln vid banvaktarstugan om, så övervakningen slog till och stoppade tåget mitt på dubbelspåret. Efter telefonrådgivning från Thomas lade tågvärden växeln rätt och tåget kunde sedan köra vidare.

Uno kom in och satte F-loket i trafik igen.

4/2

Hg-loket spårade ur i växel V10. Peter rättade till.

F-loket körde in i expresståget (Ra) som inte ville komma iväg. Peter stängde av A-tågen. Da-loket ville inte starta, så Peter bytte ut det mot Dg, provkörde och kopplade sedan om till körning enbart på dubbelspåret, för Dg-loket orkade inte dra runt persontåget särskilt bra den långa vägen.

5/2

Uno och Peter tvättade rälsen på utfarten mot dubbelspåret för A-tågen så att de inte skulle slira där. Uno tog hem Da-loket för lagning, men Dg-loket fick ersätta även lång väg.

6/2

Persontåget (Dg) spårade ur ordentligt på baksidan precis före den bortre startplatsen. Johan kom dit som hastigast och såg att loket stod strömlöst på spåret men alla personvagnarna var urspårade inåt samt att tåget delat sig mellan första och andra personvagnen. Sedan hade lokaltåget (Hg) kört på vagnarna bakifrån. Han backade Hg-loket och kopplade om till dubbelspårsdrift för att kunna göra felsökning nästa dag.

7/2

D-loket spårade ur mitt på dubbelspåret. Det grenslade växeln som leder över till korsningsväxeln. Johan ställde till rätta och Uno fann att främre löphjulets fjäder som ska hålla löphjulet nere mot spåret hade lossnat, så han krokade på den igen och satte fast den med lite lim.

Johan såg att reläet till K10 hade hamnat snett och fäste upp det på sin stolpe igen. Hg lyckades ej dra detta relä så han ökade tillhörande motstånd vilket gjorde susen.

Uno undersökte det urspårade persontågets första vagn och fann att hjulen var mycket smutsiga, och rengjorde den. Emellertid togs den ur trafik, för koppeltråden var skadad och behövde lödas ihop. Persontåget sattes i trafik igen utan den första personvagnen men tappade alla sina vagnar på bortre raksträckan under landskapet. Dg-loket tog sig runt själv. Uno puttade ner vagnarna till spårets lägsta punkt vid körreglagen och Johan tog dit Dg-loket och kopplade på vagnarna sedan han först spänt koppelkroken.

Då blev det precis dags för visning, men just då slocknade belysningen i hela Sverigesalen inklusive modelljärnvägens ljusramper, så visningen fick skjutas upp en hel timme tills Viktor kunnat få fram ström. Tågens körström och serviceström funkade dock utmärkt trots mörkret.

Sedan koppeltråden lösts, så rengjordes hela persontåget med hjultvätten. Under den operationen spårade bakersta vagnens bakersta hjul ur vid backning i växel V7. Uno filade på rälsen och växeltungan utan att det egentligen blev så särskilt mycket bättre. Det är hjulflänsen som är för nedsliten och vass.

Uno tog Da-loket i trafik igen. Det var ett kol som hade fastnat och gett dålig kontakt i kollektorn och gjort loket svårstartat. Uno också lagt lite mera bly i loket för att det inte ska slira så mycket. Men på grund av spårens kondition gjorde det det ändå.

När Da-loket skulle köra förbi hjultvätten så stannade det tvärt. Det var snöplogen som tog i spåret.

Vid provkörningen med persontåget så tappade det sin sista vagn två gånger. Båda gångerna spårade den ur med bakre boggiens bakre hjul precis vid dressinskjulet när tåget hade körts lång väg. Uno och Johan provade att vända vagnen tvärs om, och då spårade den inte ur men rullade väsentligt mindre lätt än förut, så Da-loket slirade svårt i kurvorna.

Rapidloket slirade rejält på och efter startsträckan mot dubbelspåret, så F-loket fick knuffa det framför sig. Det ledde till att Uno och Johan tvättade spåren där, och även på B-tågens utfart mot dubbelspåret, där Da-loket tog sig fram med krypfart idogt slirande. Man kommer inte åt att tvätta precis före borte tunnelmynningen. Trasorna blev sotsvarta.

A-tågen fungerade mycket bättre efter spårtvätten, men Da-loket hade fortfarande svårt att lyckas dra, i synnerhet i kurvan vid torkladan, så Johan krokade av sista vagnen och gav den till Uno för hjulbyte. Den vagnen skramlar om man skakar på den.

Sedan var det dags att gå hem, för museet stängde.

8/2

Rapidloket stannade mitt för banvaktarstugan. Peter tvättade spåret.

9/2

Godståget kom inte iväg. Peter petade igång det.

10/2

Hg-loket spårade ur vid signalen framför kulissen. Peter fick på det igen. Uno fann att det var smuts på lokets hjul.

Rapidloket stannade på dubbelspåret och det löste Peter med spårrengöring. Uno hade med sig persontågets sista vagn, nu med nya hjul längst bak och tog det i trafik.

11/2

Jack var tidigt på plats och rengjorde alla bergssidorna längs med publiken från damm med bröd.

Ett B-tåg hade spårat ur precis före startplatsen, och det berodde på att spåret hade gått av i en skarv alldeles innan. Jack pillade upp loket på spåret igen och Thomas lödde om spårskarven.

Uno limmade fast och målade en detalj (trycktank) som lossnat på rapidlokets karross.

I dagens nummer av PING publiceras artikeln om Tekniska Museets volontärer.

Vid dagens sammanträde var Agge med, så vi diskuterade tågvärdsinstruktionens kvalitet och bestämde att se över den en gång till med hjälp av Sven och Johan. De senaste tre veckorna har Sven och Thomas inte haft tid att tvätta all räls och är en trolig orsak till den senaste tidens problem med urspårningar och

spårhalka. Fler behöver kunna göra det arbetet. Vi ska försöka inleda ett samarbete med SMJ om att fotografera av kulissen. Sven berättade om den kurs i användning av 3D-skrivare som nu pågår i museets lokaler. Intresset för att använda museets 3D-skrivare var stort.

Vi behöver en ny Roccomotor att ha i reserv, samt vagnshjul och kollektorkol.

14/2

En av rapidtågets vagnar spårade ur i växel V8 vid överkorsning. Uno trodde först att det var fel på spåret och lödde om det där men fann senare att det var rörligheten i boggien som var otillräcklig pga att den tog i en fjäder.

Vid samma urspårning så välte Rapidloket ned på golvet från B-spåret så Uno tog hem det för service. Bakre bufferten och snögallret blev skadat.

Uno satte in timmertåget i stället och fann då att A-tågen inte går och Johan ska undersöka varför måndag morgon.

15/2

Johan hittade en trasig lödning bakom plåten vid körreglagen, där Uno tvättat rälsen dagen innan, och lagade den. Det var A-tågens långa väg som var strömlös, men det påverkade även den korta.

D-lokets främre löphjul spårade ur flera gånger direkt efter hjultvättlådan, dvs precis före växel V8. Johan tog bort mycket smuts från löphjulet, liksom från insidan av spåret men det gjorde snarast problemet värre. Han mätte då spårvidden och fann den alldeles för stor och lödde om spåret. Växeltungan på växel V8 behövde justeras också.

Da-loket hugger till vid låg fart på baksidan, inte ute i landskapet.

17/2

Uno tog rapidloket i trafik igen. Det hade som tur var klarat smällen bra. Uno förstärkte skyddsräcket kring spåret där loket voltat.

18/2

D-loket tappade sina vagnar mitt framför kulissen och Peter körde in dem med nästa tåg och kopplade ihop godståget igen. Var någon vagn urspårad? Nej.

21/2

Godstågsloket stannade flera gånger, men gick att putta igång. Dels mitt framför kulissen, dels på dubbelspåret alldeles före bron och dels i uppførsbacken mot banvaktsstugan. Strömvtagarens slitskena hade först vikt sig bakåt och sedan framåt, så att kontakten blev dålig. Uno bockade till de fjädrar som ska hålla skenan upprätt, men det hjälpte inte så Thomas fick löda om dem för att öka spänsten.

Persontågets två sista vagnar spårade ur strax före tunnelmynningen lång väg. Uno satte upp dem på spåret, men det bar sig inte bättre än att sista vagnen spårade ur igen mitt framför kulissen. Uno undersökte sista vagnen och fann mycket smuts på dess främre boggie.

Även godstågets näst sista vagn (tankvagnen) spårade ur mitt framför kulissen, dock utan att vara särskilt smutsig på hjulen.

Detta, samt att det inte blivit någon spårtvätt på torsdagen, ledde till att Uno, Johan och Thomas satte igång med att tvätta spår i stor omfattning. Först med trasor och sedan med tvättvagnen. Thomas nya torkvagn provades först, men gick alldeles för trögt för att Rc-loket skulle orka med båda tvättvagnarna samtidigt.

Uno och Johan handtvättade även sträckorna närmast kulissen, efter som den var löstagen.

Rapidloket stannade till och surrade mitt på enkelspårsbron. Det hördes att det är drivtrissan på motoraxeln som slirar, inte hjulen. Åtgärdades inte av tidsbrist.

Efter avslutad tvättning visade det sig att A-tågen startar alldeles för ofta. De tjuvstartar samtidigt med att B-tågen trycks igång. Johan hann inte undersöka detta utan får ta sig an det på måndag förmiddag.

22/2

Uno hade lämnat kvar en putstrasa i landskapet alldeles framför kulissen, och trasan avlägsnades av Johan och Peter.

A-tågen tjuvstartar samtidigt med B-tågen. Efter en hel del klurande kom Johan och Peter fram till att det var kortis mellan tungkontrollkontaktarna för A- och B-tågen på växel V8, men bara medan växelmotorn drog! Det löstes med att Johan tvingade in en bit kartong mellan A- och B-kontaktarna, vilket han gjorde även för växel V7.

Under denna felsökning upphörde B-tågen att starta från sin bortre startplats, dvs det hände ingenting när man trycket på det sk B-reläet. Detta berodde på en dålig lödning i höger blå kopplingslist, som Johan åtgärdade.

Rapidloket fick en dos kontaktlim på sin spiralfjäder. Det fanns redan rester av gammalt lim kvar på den. Resultatet blev ett betydligt bättre drag. Loket gick som en pil! Dock startar det inte alltid från sina startplatser. Det kan hända att limmet inte blev jämnt fördelat, utan klibbar i den nedre gummitrissan men inte i den övre, den hala.

Både D- och Da-loken spårade ur i växel 8 när den varit omlagd för A-tågstrafik lång väg. Johan fann att ena växeltungan inte slöt till ordentligt (smuts emellan) och rengjorde det stället.

Vid provkörning A-tågens långa väg gick timmer- och rapidtåget utmärkt, men F-loket spårade ur och fick sin strömavtagare kvaddad precis bakom körrattarna. Johan riktade upp strömavtagaren igen, men hann inte undersöka orsaken till urspårningen.

Det är inte alltid som A-tågen kommer iväg när man ska köra lång väg. Det verkar som om kontakt K10 behöver trimmas bättre.

23/2

Uno undersökte A-tågens utfart lång väg och fann att spåret var skevt alldeles *före* stoppstället och justerade det. Han provkörde inte efteråt.

D-lokets alla drivhjul spårade ur vid B-tågens utfart lång väg. Uno justerade spåret där också.

Uno hjultvättade rapidtåget, och råkade knäcka strömavtagaren vid backning i serviceväxlarna, och fick ta hem det för åtgärd (byte av Z-tråd). Luftledningen behöver åtgärdas. Han har också passat på att byta drivtrissa på motoraxeln till ett av gummi som inte ska slira så mycket. Svänghjulet av mässing får sitta kvar.

Uno fann en skevhet i spåret före A-tågens stoppsträcka lång väg och åtgärdade den.

24/2

B-tågen vägrade starta, så Johan tillkallades men när han provade fungerade de klanderfritt. Han spände upp startknappens kontaktbleck så att knappen blev mer lätt-tryckt.

Dg-loket hade tappat sina vagnar, sedan timmertåget blivit påkört och sista vagnen krokat fast i snälltågsloket (F). Johan återställde.

25/2

Provkörningen med rapidloketets nya gummitrissa utföll väl både lång och kort väg, så det får gå i trafik direkt.

Johan undersökte A-tågens utfart lång väg och fann att F-lokets strömavtagare kunde kroka fast i en lödning nära kontaktledningen och bockade undan den.

Reläet för signalen vid banvaktarstugan (S16) studsade, så Johan justerade det en aning.

När Uno gick så lämnade han B-ratten på baksidan i fel läge (för lågt) så godståget gick så sakta att det spårade ur i växel V10 när den lade om. Johan vred upp ratten och ställde tåget på spåret igen.

27/2

Timmertåget stannade på enkelspårsbron och Uno fick flytta kulissen för att kunna puffa på det. Han ökade farten lite och putsade på strömavtagaren.

Godståget gick lite för sakta på baksidan, så han ökade farten på det också. Då går det i stället för fort i landskapet.

F-loketets löphjul spårade ur mitt bak under överkorsning. Uno spände fjädern som ska trycka ner det.

28/2

Godståget hade spårat ur ordentligt precis vid sin bortre startplats lång väg. Det var loket och de främre vagnarna som var ur spår. Persontåget hade kommit efter, kört in i godståget och ökat på oredan.

Johan fann att det var en spårskarv precis där svarta spåret börjar som blivit vek och Thomas gav sig i kast med att laga den. Han satte även dit en ny syll för att staga spåret. Det var lite knepigt för i skarven satt det några millimeterkorta passbitar som gärna ville rymma från sin plats. Han var inte riktigt nöjd med lagningen, men det fick duga.

Godstågloket hade vid urspårningen dragit upp en rälsstödjande spik som var nedstucken i tritexskivan. Johan ersatte den med en skruv.

1/3

Sista vagnen i ett B-tåg (godståget?) spårade ur på baksidan (i växel V19?). Tågvärden tog bort vagnen.

Ett lok spårade ur, Uno fixade.

2/3

Godståget stannade någonstans.

3/3

Rapidloket ville inte starta.

F-loket spårade ur, med löphjulsproblem och hakade upp sig i luftledningen vid korsningsväxeln. Uno tog hem det.

Thomas lödde ihop en trasig utliggare vid A-tågens infart från dubbelspåret. En klick färg återstår att applicera.

Timmertåget spårade ur i korsningsväxeln efter att ha gått lång väg.

6/3

Kontorsstolen bakom banan befanns vara trasig. Saknar ett hjul.

Hela skyddsräcket mitt bak var nedfallet pga en trasig lödning och nedrivet. Uno, Johan och Thomas satte upp det igen.

Uno, Thomas och Johan undersökte problemet med timmertåget och kunde inte reproducera urspårningen i korsningsväxeln.

Däremot ville inte A-tågen starta lång väg, och det berodde på glapp i en tungkontrollkontakt på växel V8.

Dock spårade rapidtåget ur i korsningsväxeln efter att ha kört lång väg, men det berodde på att Uno kört A-tåg på baksidan samtidigt och därmed lagt om korsningsväxeln till rakspår. Det är nog den troliga förklaringen till felet med timmertåget också.

Uno hade justerat F-lokets strömavtagare och löphjul hemma, men det spårade fortfarande ur och strömavtagaren ville grensla luftledningen i korsningsväxeln, så det var inte någon egentlig förbättring. Löphjulsproblemet löste han genom att bocka undan en stödtråd under loket och luftledningsproblemet löstes genom att Johan sträckte luftledningen en aning med fjädern inne i tunnelmynningen. Den hade blivit för slapp. F-lokets strömavtagare guppar dock fortfarande mycket så Uno tog hem loket för att mjuka upp strömavtagarens fjäder.

Rapidloket provkördes efter luftledningsändringen och envisades med att stanna direkt när det kommit ut ur tunneln på dubbelspåret. Johan putsade den tämligen svarta strömavtagaren och Uno + Thomas motionerade lederna på densamma. Sedan gick loket som smort igen.

Godståget gick så sakta att det mycket knappt han undan innan växel V10 på baksidan läggs om. Uno ökade farten för att undvika det problemet, men nu rusar tåget fram i landskapet i stället.

8/3

A-tågen startade inte.

9/3

Peter trollade fram en ny kontorstol och slängde den gamla trasiga.

Uno satte tillbaka F-loket och provkörde det alla vägar med gott resultat men tog det inte i trafik.

10/3

Dg-loket vägrar att starta titt som tätt. Sven och Johan bytte ut det mot snälltåget (F).

Hg-lokets strömavtagare hade tryckts ned och ville inte gå upp igen vid infart från dubbelspåret. Thomas reparerade den.

D-lokets strömavtagare hakade fast i en utliggarbrygga och blev stukad där luftledningarna från långa vägen och korta vägen möts framför banvaktarstugan. Thomas reparerade den också. Johan spände luftledningstråden som var lite väl slapp. Spännfjädern sitter i dubbelspårstunnelmynningen längst bort.

B-tågen ville inte gå och Sven hittade en trasig säkring. Han bytte den, men den nya gick sönder direkt. Johan mätte men fann ingen kortslutning, så han satte i en ny säkring och då fungerade B-tågen igen.

Sammanträde där vi först tittade på museets nya lödrum och sedan dryftade behovet av reservlok, reservmotorer och reservhjul. Förra månadens spårvtätt har varit välgörande men det har varit en hel del andra små fel som glappkontakter. Banan blir allt mer dammig och det drar ihop sig till dammblåsning igen. Man borde göra försök med att måla över det damm på tallar och berg som inte går att blåsa eller tvätta bort. Det vore också bra om vi kunde börja lära oss museets 3D-skrivare.

Artikeln i PING om museets volontärer är nu publicerad och illustrerades med en fin bild av oss. Den innehöll bl.a. ett uttalande från chefen Per Skogh om att han ämnar utöka volontärsverksamheten.

11/3

D-loket spårade ur på väg in till startplatsen. Thomas satte det på spåret igen och rekommenderade att man inte kör loket så fort i landskapet.

A-tågen hade tendens till problem med strömvtagarna på baksidan som han också hanterade.

13/3

Uno och Thomas kollade inte på Dg-loket. De sänkte farten på godståget. A-tågen startar inte av sig själva lång väg, så det behöver undersökas.

14/3

Godståget (D) startade inte för lång väg och blev påkört av persontåget (Da).

15/3

B-tågen går fortfarande inte.

16/3

Da-loket stannade mellan banvaktarstugan och tunnelmynningen. Drivspiralen hade öppnat sig och Uno limmade ihop den med kontaktlim.

A-tågen vill inte starta från sin främre startplats, så Uno stängde av dem.

17/3

Urspårning enligt bloggen....

Sven och Peter lokaliserade A-tågsproblemet till att impulsen från kontaktskena K15 inte kom fram till de reläer som skulle påverkas och ökade först kontaktskenemotståndet så mycket att F-loket knappt rörde sig och bytte sedan ut själva kontaktskenereleät men det hjälpte inte.

F-loket körde på ett motstånd som satt monterat på luftledningen och som Peter och Sven höll på att trimma, så Thomas fick räta upp strömvtagaren.

18/3

En visning blev inställd eftersom B-ratten var nedriden till 0 och då ville inte B-tågen heller gå.

Johan uppmärksammade att en reläsäkring hade gått och fann att K15-logiken fungerade igen när säkringen ersatts med en hel. Dock var det nya reläet alltför trögdraget så han bytte tillbaka till det gamla och trimmade ner motståndet igen. Verkan var att rapidlokets ström inte orkade dra K15-reläet.

A-tågen startade inte av sig själva vid körning lång väg (det upptäcktes 13/3). Johan kollade och fann att det var glapp i en omkopplare som sitter på växel V4.

De tröga 3A-säkringarna är slut.

D-loket har tappat en snöplog och Johan hittade den på spåret på baksidan (av en slump) när han tog bort ett kvarglömt mätinstrument kopplat till spåret.

19/3

Uno undersökte Da-loket för att se varför det går så sakta. Han kopplade bort seriemotstånden mellan motorn och chassit samt shuntmotstånden och fick det att gå lite bättre.

20/3

Att döma av bloggen blev det ett allvarigare fel vid första visningen. B-tågen skulle ha kört ihop på baksidan. När Thomas kom till andra visningen var dock allting i sin ordning och den kunde försiggå nästan normalt. Det enda onormala som hände var att expresståget tappade sista vagnen. Uno som kommit sent efter att ha köpt nya säkringar kunde kroka på den igen. Han och Thomas tror att vagnen blivit påkörd av F-loket på baksidan.

Uno och Thomas lödde fast D-lokets tappade snöplog.

22/3

B-tågen körde runt av sig själva utan att behöva startas. Peter kollade men fann inget fel.

23/3

B-tågen körde runt av sig själva utan att behöva startas idag med. Uno (?) fann att den främre strömvagnen på något D-lok hade hoppat upp och då blev stoppsträckan för kort.

24/3

Till första visningen ville inte B-tågen gå alls. Till den andra gick de något bättre. Uno, Sven och Thomas putsade spår för glatta livet pga halkproblem.

Thomas lagade Hg-lokets strömvagnens vars nedre stag lossnat framför banvaktarstugan. I samband med detta revs en sytråd ner.

27/3

Det låg en Roccomotor som såg ny ut bakom banan.

Rapidloket vinglade till och spårade ur mitt bak under överkorsning, troligen på grund av hög fart. Uno jämnade ut spåret något.

Thomas lagade sytråden som lossnat 24/3.

Både Rapidloket och F-loket stannade 20 cm utanför Hagalundstunnelmynningen. Johan bockade till luftledningsstolparna en aning så att tråden kom en aning lägre och Uno motionerade Ra-lokets strömvagnen.

31/3

B-tågen ville plötsligt inte starta under första visningen, men när Peter provade fungerade allt normalt.

Thomas har skaffat en bättre sax, och med den trimmade han sytråden som använts vid senaste lagningen.

Thomas hittade en dålig lödning vid hjulvätten på B-spåret och förstärkte den.

D-lokets första löphjul spårade sedan ur en gång vid detta ställe. Fortkörning?

Sven trimmade B-tågens startknapp utifall att den skulle orsakat förmiddagens problem.

Thomas, Sven och i viss mån Johan körde tvättvagnen på alla spår utom A-tågens långa väg.

3/4

Johan fick bakläxa på lagningen 18/3 av omkopplaren på växel V4. Den hade blivit glapp igen. Johan tog isär omkopplaren och klämde fast det glappande blecket ordentligt med en tång. Egentligen ville han låsa det med cyanoacetatlim också, men hittade det inte. (Thomas visade senare var det låg gömt.)

Uno och Thomas höjde farten på D-loket som plötsligt hade börjat gå sakta igen.

6/4

Uno skruvade fast ett motstånd som satt löst vid växelmotor 10.

7/4

Peter, Sven och Thomas dammblåste. Det gick mycket snabbt och smidigt trots att pappören bågnade. De borde bytas mot VP-rör av lite större dimension. Sedan körde de spårtvättåget när dammet hade hunnit lägga sig.

Johan bytte ut den tidigare avbrutna (och av Uno reparerade) B-spaken på baksidan mot en reserv som han hittade i bokhyllans skrotlåda.

9/4

Uno såg ett par tallar som tappat grenar. Den ena stod i gräset vid borte tunnelmynningen på dubbelspåret, så den tog han hem. Det står en trasig ovanpå tunnelmynningen också, men för långt bort för att enkelt nås av andra än Johan. Något för Jack att laga?

10/4

Ra-loket stannade ett par gånger utanför tunnelmynningen på dubbelspåret. Thomas motionerade strömvagnen, spände fjädern lite och strök en aning tenn på slitskenan som (enl Uno) är av nysilver.

14/4

Inget sammanträde eftersom Nils inte kunde komma. Sven hade idéer om att använda 32 mm avloppsrör av plast från Biltema vid nästa dammblåsning.

Uno monterade det träd han haft hemma för lagning och tog hem det andra han ville laga.

Johan rätade upp en böjt gran precis vid kulissen med hjälp av direktiv från de andra.

17/4

Thomas och Uno satte upp trädet som Uno haft hemma.

Uno servade Hg- och Dg-loken.

Thomas och Sven körde spårtvättåget men rälsen blev rejält hal av det, åtminstone till en början. Uno eftertorkade för A-tågen på dubbelspåret och Thomas för B-tågen på den långa vägen. Godståget slirade dock så att det nästan stannade ute i landskapet men tog igen det genom att köra förbi startplatsen och starta nästa B-tåg på baksidan trots att bara den ena strömvagnen var uppe. De hann inte lösa problemet innan stängningsdags.

21/4

Uno på besök. Han lyckades inte köra A-tågen lång väg.

23/4

Kulturnatt då museet var öppet hela kvällen och hade tre extra visningar. Ett B-tåg spårade ur i Hagalundstunneln vid slutet av den sista, men en tågvärd pillade upp det på spåret igen.

24/4

Johan undersökte varför A-tågen inte lyckades korsa över men fann inga fel. Det gick som smort. Hela andra visningen kördes med stora programmet. Uno konstaterade att det nog berodde på att Johan inte var med förra gången...

En gång vägrade växel V8 att lägga om pga att tungkontrollkontaktarna gjorde motstånd mot rörelsen. Uno justerade detta med konsekvensen att tungkontrollkontaktarna på andra sidan ibland gjorde kortis mellan luft och spår för B-tågen som då inte gick att köra. Så det blev en justering till.

Uno undersökte Rapidloket och fann att kardanaxeln på den drivande boggien var dåligt lagrad och tog hem underredet för service.

25/4

Godståget spårade ur i växel V10. (Gick för sakta?) Peter satte det på spåret igen.

28/4

Uno tog Rapidloket i drift igen, efter lite kortslutningsproblem när kåpan sattes på.

Sven hade funderat över halkproblemen i samband med spårvtätt och funnit ett samband med den och oljning av loken. Man borde nog inte göra båda samma dag. Man borde också ha gott om tid på sig efter spårvtätten så att eventuella problem kan åtgärdas.

Hg-loket stannade till ett par gånger på baksidan och vagnarna spårade ur i växel V10. Uno fann en glappande lödning i loket som åtgärdades.

1/5

Thomas putsade spår i förebyggande syfte.

2/5

Vid första visningen skedde ett par urspårningar av det besynnerligare slaget. Först tappade godståget den sista vagnen (kylvagnen) mitt bak och körde sedan vidare. Tågvärden lyfte då bort kylvagnen. Sedan spårade persontågets näst sista vagn ur i höjd med banvaktarstugan efter att ha kört på dubbelspåret, men tågvärden stannade inte utan lät tåget fortsätta in i tunneln.

När Johan kom dit stod B-tågen på följande vis. Lokaltåget (Hg) var redo för utfart mot dubbelspåret. Godståget (D) stod på den ordinarie startplatsen och hade blivit påkört av det urspårade persontåget (Da). Utfartsparkeringen mot lång väg var tom.

Johan ställde allt tillrätta och smorde sedan kylvagnen som rullade *väldigt* trögt. Man borde kolla de andra tvåaxliga godsvagnarna också!

Den konstiga krocken skulle kunna ha gått till på följande sätt:

1. Tågvärden trycker igång lokaltåget (Hg) som startar godståget.
2. Godståget kör ut lång väg.
3. Hg-loket stannar på baksidan före växel V10.
4. Godståget passerar banvaktarstugan och lägger om växel V10
5. Godståget kommer in och stannar, men puffar då till sista vagnen på lokaltåget som kommer igång igen.
6. Lokaltåget kör nu rakt fram och får persontåget att köra ut på dubbelspåret.
7. Lokaltåget parkerar på dubbelspårets utfartsparkering
8. Persontåget spårar ur vid banvaktarstugan (smuts på rälsen/hjulen?).
9. Persontåget kör in i godståget som står på startplatsen.

Det verkar alltså som att vi inte har löst problemet med Hg-lokets tjuvstopp än....

3/5

Godstågets sista vagn (kylvagnen) spårade ur på baksidan, men tågvärden satte den på spåret igen. Sedan krånglade den inte mer.

5/5

Uno gjorde ett försök att köra A-tågens långa väg, men det gick inte. Johan fann att det var en lödning i högra blåa kopplingslisten som gått av.

Johan gick igenom godstågets alla vagnar och fann att den näst sista (tankvagnen) rullade lite trögt, så han smorde den också med fett. Godståget gick ändå lite väl långsamt, så Uno ökade farten en smula på det.

8/5

Uno tyckte att godståget gick lite för långsamt igen, men torkade spåren efter växel V10 och vid B-tågens infart från Hagalundstunneln. Då slirade de inte alls lika mycket som innan.

Han fäste också en nedfallen tallgren vid banvaktarstugan med tvåkomponentlim.

Han försökte också köra A-tågens långa väg, men F-loket kom inte iväg vid utfarten till det långa spåret. Strömavtagaren hade missat luftledningen, så Uno rättade till den (senare).

11/5

Godstågsloket spårade ur efter banvaktarstugan. Tågvärden pillade upp det på spåret igen

12/5

Thomas trimmade Johans C3C-vagn så att den rullar lite lättare.

Snälltågets finka spårade ur mitt bak. Uno rätade spåret och lödde fast ett trappsteg som lossnat från vagnen.

F-loket välte och Rapidloket stannade i tunneln strax före tunnelmynningen till dubbelspåret eftersom en luftledningslödning släppte. Sven och Johan lagade den medan Uno fixade till F-loket. Lödningen borde förstärkas ytterligare.

15/5

Uno lyckades inte få till körning med A-tågens långa väg så han trimmade tungkontrollkontaktarna på växel V4, men det var inte det som var felet utan att han glömt ändra strömställare X7.

F-lokets löphjul spårade sedan ur vid överkorsningen och han filade på spåret och justerade nedtrycket på löphjulet. Det förde med sig att loket i stället fastnade i en tapp som sticker upp mellan rälererna.

Det gick inte att backa F-loket utan att finkan spårade ur, så Uno justerade sedan en av de bakre buffertarna på loket.

Rapidloket kör ryckigt när det går i låg fart, trots smörjning av dreven och rengöring av strömavtagarens leder samt putsning av luftledningen. Thomas kollade på loket och fann att det främsta högra hjulet wobblar och hela boggien kan komma i resonans vid låg fart. Dessutom är snäckväxeln på den axeln lite för tajt. Uno tar hem loket för åtgärd.

Slutligen spårade D-lokets främre löphjul ur vid hjultvättkaret. Hjulaxeln hade ramlat ur sin lagerbox och spärren som skulle hålla fast den hade gett vika.

16/5

Godståget spårade ur vid infart i Hagalundstunneln. Uno spände främre löphjulets fjäder och limmade fast den.

17/5

Klagomål från tågvärden att det kommer mer än ett par tåg per tryckning.

18/5

Både ett B-tåg och ett A-tåg spårade ur i Helenelundstunnelmynningen. Uno satte upp dem på spåret och torkade rälsen.

19/5

Sammanträde som handlade en hel del om smuts på rälsen. Vi tvättar den ibland med en tvättvagn, men det var ganska länge sedan nu och metoden behöver utvecklas så att vi torkar spåret efteråt också. Möjligheterna att ersätta den slitna bakgrundsmålningen med en fotokopia och eventuellt också ändra på belysningsrampen diskuterades. Vi har märkt att det ganska vanligt med besökare som inte talar svenska, så vi pratade också om att ha presentationsmaterial på engelska.

22/5

Uno åtgärdade det vingliga framhjulet på Rapidloket genom att löda om navet. Han ändrade inte på boggiernas kuggdrev men tvättade dem och oljade in dem på nytt. Kardanaxelns gummislang tog i en plåt som Uno kapade bort en bit av. Han höjde motorn för att få bättre spänst i spiralfjädern och minskade lokets inre motstånd lite för att öka farten. När loket sedan provkördes fungerade det bra ända tills det kom in från dubbelspåret för där stannade det. De andra A-tågsloken går fint på detta ställe. Thomas ryckte in och tjuvkopplade över ström från B-spåret till denna sträcka och då kunde även Rapidloket köra där. Det innebär att A-tågen riskerar att köra förbi sin stoppsträcka pga för hög fart. Johan förväntas undersöka vad det är för fel.

Uno och Thomas glömde kvar X7 i fel läge.

23/5

Att X7 stod fel visade sig vara ett lyckokast för det dolde effekterna som tjuvkopplingen förde med sig. Det var så att A-tågen, när de kom in från dubbelspåret, lade om växeln vid banvaktarstugan till rakspår vilket saboterade för B-tågen! Eftersom yttre B-ström var sammankopplad med inre A-ström gick det inte att stänga av trafiken. Inför eftermiddagsvisningen rättade Johan till X7 och blev då varse problemen.

Orsaken till att Rapidloket stannade vid infart från dubbelspåret var troligen oxid på luftledningen i kombination med att loket nu drar mera ström vid låg fart än tidigare. Johan putsade luftledningen och minskade det stora bromsmotståndet (som var rejält varmt) på stolpen intill till hälften, och då gick såväl Ra-loket som F-loket lagom fort förbi. Ett tag åtminstone, för F-loket började stanna där i stället, men det berodde på att han putsat luftledningen med smärgel som använts till spåret och därför blivit osynligt oljig. *Ta alltid ny smärgel till luftledningsputsning!*

Johan provade även att köra lång väg med alla A-tågen för att se om det var någon mer bromssträcka som behövde justeras och fann att F-lokets strömavtagare fick sig en knäck även denna gång så han fick rikta upp (och fetta in lagren). Man borde inspektera A-tågens långa väg för att hitta var strömavtagaren kvaddas!

Det visade sig vara svårt att stänga av B-strömmen på baksidan, för spaken föll ner av sin egen tyngd, så Johan spände fjädern som håller den fast.

26/5

Uno körde Dg-loket A-tågens lång vägen och fann en isolator nära tunnelmynningen där strömvagnen tog i, och justerade den.

Uno lagade strömvagnskabelns fäste inne i Dg-loket

Snälltågets(F) finka spårade ur i växel V8 men Uno gjorde inget mer åt det än att sätta vagnen på spåret. Han tycker att växelkurvan är för tvär så att buffertarna kan gå omlott.

Thomas och Sven körde tvättvagnen och fick då F-loket att välta på baksidan vid hjultvätten vid överkorsning och D-loket och en vagn att spåra ur vid banvaktarstugan vid körning lång väg.

F-loksvurpan åtgärdades snabbt genom att Thomas vrängde in spåret som lutade utåt. Johan kollade efteråt och fann att det fortfarande lutar utåt vid hjultvätten.

Mycket energi ägnades åt att utreda D-loksurspårningen vid Banvaktarstugan utan att någon bestämd slutsats kunde dras mer än att loket nyper fast i växeln med något hjul eller utstickande del. Johan och Thomas rensade växeln från smuts mellan tungorna och i styrskenor och hjärtstycket men det löste inte problemet. Uno vill limma in träbitar i hjärtstycket för att se om det hjälper.

27/5

D-loket hade problem vid banvaktarstugan och fick sin strömvagn skadad. Uno tog hem det för service och löt fast slitskenan bättre.

En sytråd skadades också och limmades ihop.

28/5

Da-lokets främre strömvagn hade hoppat upp och grenslat luftledningen där de går ihop vid banvaktarstugan. Johan tryckte ner strömvagnen och löt fast en stödtråd till luftledningen som lossnat. Dessutom klippte han upp och limmade om övertråden som på något underligt sätt råkat hamna *under* körtråden.

Johan tog dessutom bort en godsfinna från timmertåget för det gick alldeles för sakta i torkladekurvan. Det hjälpte nu inte för tågvärden vred vid visningen ner farten till noll i tron att hen vred upp den, och då stannade tåget stannade helt. Uno fick då skicka ut ett extratåg för att knuffa igång det.

Johan plockade upp en del nedfallna tallgrenar.

Hg-loket stannade också en gång efter att ha gått under dubbelspårsbron, men det räckte med att peta på det för att få igång det.

Uno tog D-loket i trafik, men det spårade ur vid banvaktarstugan tillsammans med en vagn. Han tog ett sågblad och filade bort lite plast ur hjärtstycket och sedan gick D-loket bättre att köra förbi.

Vid denna övning tappade D-loket en framändesskylt, men Uno hittade den på golvet och löt fast den igen.

Uno säger sig ha hittat (ytterligare?) ett ställe där sytråden lindat sig runt körtråden, och Johan lovade att kolla upp den saken.

Uno torkade sedan A-skenorna på dubbelspåret med en lapp och den blev alldeles svart ☹.

29/5

Johan synade sytrådarna och hittade ingen som gick fel men såg att gårdagens lödning hade gått upp så han gjorde om den ordentligare.

Godstågsloket nyper fortfarande lite i banvaktarstugeväxeln efter Unos ändring av hjärtstycket men det känns lite bättre nu. Dock spårar vagnarna i godståget (första finkan och timmervagnen) lätt ur. Johan justerade spårläget så att spårvidden minskade lite och det föreföll att förbättra läget något. Hg-lokets strömavtagare fastnade i utliggaren vid signalen (S16) på långa vägen före banvaktarstugan. Det var en pigg som stack ned som Johan böjde undan. Ett stag på strömavtagaren lossnade och behövde lödas fast igen. Sedan stannade loket gärna efter att ha gått under dubbelspårsbron.

Även Uno uppmärksammade detta och tog hem Hg-loket för strömavtagarreparation.

Uno började limma fast de nedfallna tallgrenarna med 2-komponentlim från Clas Ohlson.

Lokaltågets (Hg) finka spårade ur vid infart i Hagalundstunneln. Uno fann smuts på hjulen och gjorde hjultvätt.

A-tågen upphörde att starta från den senare startplatsen, men det fungerar att trycka på det tillhörande reläet. Sist detta hände berodde det på en trasig reläsäkring, men så är inte fallet denna gång enligt Uno.

30/5

Johan hittade och lagade A-tågsfelet på mindre än en minut genom att byta vänster reläsäkring.

Godståget hade tappat alla sina vagnar och första finkan hade spårat ur precis före startplatsen. Johan satte upp vagnarna på rälsen igen och tvättade spåret. Det hjälpte.

Godståget gick så fort att det missade att stanna på startplatsen, så Johan ökade lokmotståndet en aning.

Johan undersökte hur D-loket tog sig genom banvaktsstugeväxeln efter spårviddsminskningen och fann att det inte nöj alls längre 😊

Da-loket har en lös trappstege på baksidan (som inte vetter mot publiken).

31/5

Uno tog Hg-loket i trafik igen.

Två sista vagnarna i rapidloket och loket spårade ur precis utanför Hagalundstunnelmynningen pga smuts på rälsen.

Nästföljande snälltåg(F) stannade på samma ställe, men nu hade luftledningen gått av före korsningsväxeln och lossnat innanför tunnelmynningen.

Eftersom Rapidloket har strömförsörjningsproblem är det misstänkt att det kan ha bränt av luftledningen.

1/6

Uno, Sven och Johan lagade med samlade krafter den trasiga luftledningen och alla nerrivna sytrådar. Den behöver dock trimmas in för att man ska kunna köra med långa vägen utan att strömavtagarna grenslar luftledningstråden vid korsningsväxeln. Sven insåg att hans förträffliga distansklots behöver kunna höjas lite för att vara praktiskt användbar på olika ställen längs spåret.

Vid arbete i tunnelmynningen med att spänna dubbelspåret luftledning försköts yttersta A-spårets luftledning så mycket att timmertågets strömavtagare gick bredvid densamma.

Peter och Sven diskuterade om museet skulle kunna tänkas ordna med ett smalt balkongbord att hänga på publikräcket som avlastningsyta vid reparationsarbeten.

Uno lagade den sneda trappstegen på Da-loket.

Rapidloket stannade flera gånger: vid överkorsning, efter att ha kommit in från dubbelspåret och vid korsningsväxeln. Det visade sig vara kortis i överdelen mellan strömavtagare och kåpan, för det fungerade utmärkt att köra loket naket. Uno tog hem det för felsökning och Johan satte in timmertåget i stället.

3/6

Uno fann att förbindningstråden mellan strömavtagarna på rapidlokets tak gjorde kortis mot kåpan. Provkörning gick bra på dubbelspåret, men loket stannade en bit in i tunneln (som tidigare).

5/6

Uno undersökte rapidloket igen, men fann inget fel. Han smärglade och sprejade luftledningen med elektronikrengöringssprej och det vart så pass mycket bättre att han vågade ha rapidloket i trafik.

Pendeln ville inte starta, men lite sprej på kontakterna gjorde susen även här.

Hg-loket och ett B-lok till stannade efter att ha kört under dubbelspårsbron. Utliggaren på stolpen där behöver sänkas ett par mm.

Ett B-tåg stannade ute på banan och en säkring hade gått.

Uno har börjat bygga på en torktygssläde att köra vid rälstvätt.

9/6

Godståget stannade till men kom igång med en pet från tågvärden.

Rapidloket stannade i tunnelmynningen på väg in från dubbelspåret. Luftledningen hade lossnat från sista stolpen utanför mynningen. Uno och Thomas fäste den vid utliggaren igen.

Johan och Thomas trimmade in luftledningen vid korsningsväxling så att alla lok kan ta sig förbi på ett säkert sätt.

Thomas sänkte utliggaren på en luftledningsstolpe på dubbelspåret nära banvaktarstugan för att Hg-loket inte skulle rycka till där.

Snälltåget spårade ur mitt på baksidan två gånger vid överkorsning, först var det finkan sedan var det hela sista vagnen. Rapidlokets första hjulpar spårade också ur på samma vis.

Godstågslokets(D) första löphjul och Persontågets (Da) finka spårade ur i närheten av växel V8. Uno undersökte spåret och filade mycket på det men blev inte nöjd.

Expresståget (Ra) spårade ur vid körning lång väg mitt på raksträckan i tunneln. Det var lokets sista boggie och första vagnen som sparat ur inåt banan. Johan och Thomas satte upp det på rälsen igen men när det kom ut ur tunneln var första vagnen ur spår igen och tåget lyckades bara ta sig upp till bron innan det fastnade helt.

Strax innan hemgång vägrade A-tågen helt att starta från sin startplats. Ingen säkring var trasig. Thomas fick igång A-tågen igen med TV-reparatörsmetoden, så vi misstänker glapp i någon bordsskarv.

Uno visade sin nya torksläde, men provkörde den inte.

10/6

När Hg-loket körde på dubbelspåret nära banvaktarstugan så gick luftledningstråden av precis vid en stolpe. Uno ställde om så att B-tågen bara körde lång väg och ägnades sig sedan åt att skarva den brustna tråden. Han hann inte provköra sin lagning.

11/6

En utliggare före signalen på dubbelspåret hade hoppat av för en isolator saknas och den andra var trasig. Uno gjorde en ny av 2-komponentlim och satte dit den men hann inte måla.

En till utliggare i närheten är fäst med koppartråd och behöver lagas.

Rapiden går fortfarande sakta och ryckigt inne i tunnelmynningen.

Uno fick problem med serviceströmmen på framsidan av banan och hjälp med skarvsladdar av en tjej i receptionen.

12/6

Rapidloketets strömvtagare grenslade luftledningen i korsningsväxeln och fick sig en knäck bakåt samt slet av en sytråd. Thomas åtgärdade alltsammans samt bockade ner änden på strömvtagaren en aning.

Expresståget(Ra)s vagnar går trögt i kurvor, så loket orkar knappt dra. Ingen åtgärd än.

Snälltåget(F) spårade ur? I varje fall hade en sytråd lindat in sig i lagret på sista vagnen. Thomas tog bort tråden.

Uno har gjort en provisorisk lagning av den utliggare som Thomas tidigare åtgärdade. Behöver permanentas.

13/6

Rapidloket går extremt sakta – ibland.

15/6

Uno tog hem Rapidloketets underrede för service.

16/6

Johan undersökte Rapidloketets kåpa och fann att det är glapp i lederna/lagren i främre strömvtagaren (inte bakre). Det elektriska motståndet varierar mellan 2 och 100 Ω när man höjer och sänker strömvtagaren. Lederna borde rengöras, men det hanns inte med.

Uno hade fixerat kardanaxeln mellan boggierna bättre. Dess mejsel+spår-formade leder kunde glida isär och då drev bara den ena boggien medan den andra släpades fram.

Uno försökte sätta ihop Rapidloketets underrede och kåpa men de passade inte riktigt längre. Vid provkörning kröp kåpan upp och loket spårade ur ett par gånger alldeles före hjultvätten på baksidan så Uno tog hem hela loket för service.

Thomas limmade fast en liten svart plastisolator på den stolpe vars utliggare Uno lagat provisoriskt. Målning återstår.

Uno och Johan limmade fast tre sytrådar på B-spåren som hade blivit nedrivna vid luftledningsarbetena.

Sven bytte ut en av museets Rör Ej! –skyltar mot en nyttillverkad (fräst) i rödvit plast.

Sven hade med sig förhöjningsbitar till ”sin” luftledningsklots.

Johan fick en bit trasig luftledningstråd av Uno och såg att i ena änden var tråden lokalt nednött till hälften, i andra änden som varit lödd (i en utliggare?) så var det ett bockningsbrott. Mitt på var slitaget inte särskilt stort. Den var väldigt svart – målad enligt Uno,

Johan kollade serviceströmmuttagen på framsidan av banan och märkte inget konstigt.

Dagens sammanträde kom till största delen att handla om kulissens kondition och bevarande. Sven Lampa har fotograferat av delar och skrivit ut på duk, men Sven Flink glömde att ta med provbitarna denna gång.

Mötet ansåg att kulissen under alla omständigheter bör tas loss från sin ställning en vacker dag för plan avfotografering i en ljusmässigt bra miljö.

Det har inte varit så mycket urspårningar pga smuts på rälsen på sistone, kanske beroende på sommaren, men ändå har Uno tillverkat en spåravtorkningssläde som vi hoppas mycket på.

Senaste veckorna har luftledningen rivits ner på flera ställen. Det har gått förhållandevis fort att laga den genom en stark insats av Uno Milton och flera av hans vänner.

Alla har dock inte kunnat ställa upp och det belyser behovet av att utöka vänkretsen, gärna med något yngre förmågor. Det vore också bra med ett informationsutbyte inom vänkretsen om tillgängligheten.

Vi har lagt märke till att några tågvårdare är riktigt duktiga på att hålla visningar på engelska, vilket är mycket bra.

18/6

Uno hade lagat rapidloket, det var snäckdrevet på främre boggien som tog i en del av kåpan, och tog det i trafik igen. Det spårade dock ur ovanför reläerna så Uno ökade spårvidden där och fastnade i luftledningen vid korsningsväxeln så Uno justerade luftledningstrådarna där en aning.

Hg-loket stannade vid torkladan och Uno blev tvungen att flytta kulissen för att få igång det. Sedan spände han strömvtagarfjäders en aning.

Efter visningen upphörde B-tågens delningsväxel (V10) att lägga om åt ena hållet. Den lägger bara om till lång väg. Uno ringde Johan för att be honom kolla upp orsaken.

19/6

När Johan satte igång anläggningen så lade sig Hg-lokets strömvtagare platt bakåt för Z-tråden hade hoppat ur, så han fick pilla in den igen.

När tåget passerade signalen vid banvaktarstugan så hände ingenting alls. Kontaktreläet drog inte. Johan försökte få det att dra med ett batteri, men det gick inte så han bytte ut reläet. Det hade ingen verkan heller, men löstaget så fungerade det tidigare reläet fint med batterimatning. Johan mätte då strömmen genom det nymonterade kontaktreläet och fann att det inte gick någon ström där alls när tåget passerade. En närmare undersökning av den sektion i luftledningen som skulle dra reläet visade att dess isolering i ena ändan blivit kortsluten vid något ovarsamt luftledningsarbete. När det var ordnat så funkade kontaktreläet utmärkt, så Johan monterade tillbaka det gamla reläet för säkerhets skull.

Tyvärr gick en röd ficklampa sönder när Johan plockade loss batterierna för att använda dem.

D-loket spårade ur på dubbelspåret i växeln vid korsningsväxeln. Det var främre löphjulet som gått fel. Johan fann att det låg snett (diagonalt) i sitt lager, och rättade till det, men det är oklart om det var en orsak till eller verkan av urspårningen.

Rapidloket stannade och slirade två gånger i tunnelmynningen ut på dubbelspåret utan att verka sitta fast någonstans. Johan torkade spåret där.

Hg-loket stannade på väg in från landskapet. Ett stag i strömvtagaren hade hoppat ur. Thomas lödde.

Uno lagade en utliggare på B-spåret. Sneda staget hade lossnat. Han lyckades inte använda svarta stickkontaktarna på framsidan idag heller fast de funkade tidigare för Johan.

A-tågens långa väg blev ej provad.

21/6

Godstågsloket körde sönder luftledningen vid sista stolpen före infarten till Hagalundstunneln. Thomas och Peter gjorde en strålände insats och fick körtråden körbar till nästa visning. Strömvtagaren tog ingen skada.

23/6

Johan hade med sig en ny ficklampa (blå) som ersättning för den han hade haft sönder.

Thomas och Sven fäste stöden för övertråden och drog i densamma på den skadade sträckan. Thomas fick en gran att bli sned och fäste upp den igen med vitlim.

Thomas, Johan och Sven kontrollerade hur väl luftledningarna vid korsningsväxeln fungerade och Thomas gjorde en del justeringar. Han lödde även fast det luftledningssegment som Uno bytt ut vid en tidigare olycka. Det innebär att det måste lödas loss där nästa gång banan tas isär.

Thomas har efterlyst mer tråd att laga luftledningar med.

Rapidloketets främsta boggie spårade ur mitt bak under överkorsning, men det får Uno titta på vid ett senare tillfälle.

Johan och Sven sänkte farten på Godstågsloket som gick alldeles för fort.

Johan tog hand om den senaste trasiga luftledningsbiten och undersökte den noga hemma. Den var inte av vid den stolpe där godstågsloket fastnat utan vid stolpen innan och såg ut att vara avryckt vid lödningen i utliggaren. Den var inte särskilt sliten.

Thomas konstaterade att B-tågens hjälptrådar nog behöver trimmas där de möts i växeln framför banvaktarstugan, men att det får ske vid ett senare tillfälle.

26/6

Uno hade med sig lite mera luftledningstråd, eftersom vi börjar få dåligt med den varan.

Uno letade efter sina 1- och 2-gramsvikter som han testat strömvtagarnas upptryck med, men hittade dem inte. Varken Sven, Thomas eller Johan kan påminna sig att ha sett dem.

Uno undersökte Rapidloketets framfart vid överkorsning på baksidan, men fann inga problem.

Thomas fäste några detaljer som lossnat från en boggie i Rapidtågets första vagn.

Uno och Thomas tvättade A-tågsspår eftersom de slirade på baksidan och utanför tunnelmynningen på dubbelspåret.

27/6

Godståget tappade sina vagnar och de två första hade spårat ut i växel V7 på baksidan. Vagnarna var påkörda så urspårningen kunde ha skett tidigare.

28/6

Johan fann att de urspårade vagnarnas hjul var smutsiga och tvättade dem samt tog bort mycket smuts från lagren på D-loketets löphjul, så att de kunde låsa sig, men det hjälpte inte. I stället började vagnarna spåra ur i Hagalundstunnelmynningen. Johan tog då bort vagn efter vagn, men fortfarande så spårade den nya första vagnen ur på ungefär samma ställe. En närmare undersökning av spåret visade att en spårskarv med hylsa var glapp, men att åtgärda den hjälpte inte heller. Däremot var spårvidden en

aning för bred i höjd med den sista signalstolpen där en lödning mellan räls och syll hade släppt. Loket vinglade till så att första vagnen hoppade ur. Johan bockade tillbaka spåret och satte en tandpetare som stöd tills kunnigare folk kan ta sig an den knepiga lödningen. Det hjälpte.

Det satt även klumpar av fastlimmad smuts på rälsen i närheten, som han skrapade bort. Någon kan ha droppat lim där.... Sedan gick han hem.

Uno kom och undersökte Ra-lokets överkorsning och fann inget idag heller. Han sänkte farten på Ra för att undvika krock med framförvarande A-tåg.

Han provade sin putsvagn på dubbelspåret B med blöt trasa. Verkar funka. Släden drogs av D-loket + två vagnar.

Sedan ville B-tågen inte starta. Uno försökte tjuvkoppla men det gick inte så bra. Plötsligt fungerade det igen.

D-lokets bygel tippade bakåt två gånger. Z-tråden är för klen. Hemtaget. Uno lyckades inte ställa om till drift med 2 B-tåg så bara A-tågen går.

29/6

Förmiddagens visning skedde bara med A-tåg. Till eftermiddagen hade Uno reparerat D-lokets strömvtagare så att loket kunde tas i drift igen.

30/6

Sven har gjort ytterligare en förhöjning till sin luftledningslödningsklots och några H-formade stödplattor att monteras där luftledningar möts.

Sven fick gripa in under visningen för Rapidloket spårade ur före korsningsväxeln. Han resonerade med Uno men kom inte fram till någon felorsak.

Sven noterade att kontaktskenan för B-tågens långa väg vid banvaktarstugan inte fungerade, så signalen blev inte röd, växel V10 lade inte om och A-tågen startades inte. Johan kontrollerade den isolerade sträckan i luftledningen som ska ge impuls och tyckte att det såg ut att vara kortslutning i ena änden (igen), men kunde inte mäta upp någon sådan. Mätningen kan dock ha tagit bort felet. Han kontrollmätte även reläet och fann att det var normalt och sedan fungerade kontakten normalt igen.

Sven och Uno klagade på att alla B-tåg gick väldigt långsamt förbi torkladan, så Johan tvättade spåret där så långt han nådde och slipade resten av kurvan med en smärgelduk på en lång pinne. Tyvärr (pga allmän klumpighet) så skadade han en sytråd på dubbelspåret och fick därför bemöda sig med att laga den. Det var pyssligt eftersom den då gick av flera gånger till (gammal dåligt tråd). Sven hjälpte till.

Sven lagade även en nedfallen sytråd för B-tågen alldeles själv.

Sven visade Sven Lampas utskrifter av bilderna av kulissen. De är gjorda på vanligt sladdrigt papper och aningen rödtonade, men det kan vara printerns fel. Det är i och för sig en fördel om utskriften inte blir lika gulaktig som förlagan.

Johan hade skaffat en mörkbrun filtpenna men den färgen fäste inte på luftledningstråden eller lödningarna. Han provade även tillgängliga Whiteboard pennor men de fäste inte heller.

Precis när det var dags att gå spårade D-loket ur på dubbelspåret alldeles före växeln vid banvaktarstugan. Uno undersökte loket och fann att sista drivaxeln hade för kort hjulmåt. Vid en spårvidd av 17,4 mm kunde loket spåra ur. Inte konstigt att det har krånglat mycket på senare tid! Han tog hem det för ändring och Dg-loket fick träda in i stället, fast med sänkt fart.

Precis när det var dags att gå för andra gången stannade Rapidloket på dubbelspåret strax före korsningsväxeln. Strömvtagaren nådde inte upp ordentligt och Uno motionerade den lite.

Sedan tordes vi inte provköra mera.

1/7

Sven och Thomas lagade det trasiga B-spåret utanför Hagalundstunnelmynningen med en speciell gigg.

2/7

Uno hade med sig D-loket tillbaka, men utan att ha ändrat spårvidden. I stället hade han rundat av toppen på hjulflänsarna. Han fick dock inte tid att provköra det.

Rapidloket hade trasslat in sig i en nysilvertråd vid den senare startplatsen, så Uno tog bort hjälptråden och rätade upp strömvatagaren.

Strömvatagaren blev dock sned igen så han letade efter fel i A-luftledningen längs dubbelspåret och hittade en ojämnhet precis utanför tunnelmynningen så han lindade dit 3 cm extra tråd för att underlätta situationen.

Under provkörningen gick en av A-tågets säkringar. Uno fick använda våld för att få loss den trasiga eftersom den var så hårt ådragen.

Under reparationsarbetet kom en tågvärd in och skulle hålla en extravisning för några engelsktalande. Uno protesterade men fick finna sig i att de stod där och pratade i 10 minuter i alla fall.

Raplidloket gick lite långsamt.

3/7

Persontågets (Da) två sista vagnar spårade ur när det skulle köra ut lång väg. Thomas och Johan tog bort tåget och försökte få till en visning utan det tåget, men godståget spårade ur direkt på samma ställe, så det blev till att enbart köra dubbelspårsdrift med 2 B-tåg + 2 A-tåg tills Thomas hade tvättat utfarten till lång väg och skrapat rälsens innerkanter med ett rälsmått och normal drift kunde återupptas i slutet av visningen.

Både Godståget och Persontåget tappade vagnar, så koppelkrokarna fick spännas.

Johan limmade fast räcket på oljevagnen i godståget med en droppe cyanolit då han inte hann löda det.

Thomas kontrollerade hjulmättet på D-loket som Uno lämnat kvar och fann att det var bra nog, så han bytte tillbaka Dg-loket till D-loket som godstågslök. Han smorde det först.

Dg-loket ställdes tillbaka på sin vanliga plats, men farten är inte uppskruvad igen.

Thomas sprutade lite elektronikspray på hjulrengöringsbyttorna och efter det så gick A-tågen märkta långsamt utanför Hagalundstunnelmynningen. Hoppas det blir bättre av sig själv.

Thomas riktade även upp F-lokets strömvatagare eftersom den inte var vinkelrät mot loket.

Eftersom Uno hade klagat på att säkringshållarna inte satt fast så tog Johan bort den brädan och drog till dem ordentligt underifrån. Då såg han att huvudtransformatorn (som inte sitter i väskan utan står bredvid på vagnen) hade åkt i golvet vid oförsiktig hantering av någon annan. Hela kåpan hade lossnat på ena sidan, så Johan skruvade fast den igen med bättre skruvar och ställde tillbaka den på vagnen.

I samband med skruvletandet hittade Johan 3 aluminiumbitar som låg i skruvasken och såg ut att kunna väga 1 gram var. Kan det vara dem Uno letade efter 26/6?

7/7

Första visningen ställdes in för D-loket spårade ur mitt bak efter hjultvätten och A-tågen hade kört ihop sig och ville inte starta.

Sven och Thomas hjälptes åt att laga D-loket. Det var en mässingsfjäder som trycker ner ett av hjulparen som lossnat i sin infästning. Efter lödningen gick loket så mycket fortare (pga bättre grepp?) att Johan behövde sänka hastigheten på det.

Thomas justerade också slitskenan på D-lokets strömvtagare som vikts uppåt.

Dagen ägnades annars åt att försöka rengöra A-spåret på dubbelspåret med tvättvagnen och Unos torksläde i samma tåg. A-tågen har gått långsamt där hela veckan och spåret är synbarligen gråare än B-spåret bredvid.

Vi körde många varv och bytte torktrasa, för den blev smutsig, men åstadkom egentligen inte någon förbättring. F-loket slirade ungefär lika mycket som innan och spåret såg inte mycket renare ut. Thomas putsade då spåret med sin smärglande putsklots och det gjorde en märkbar förbättring, fast inte blev det så bra som när man torkar för hand, inte.

Vi diskuterade om tvättvätskan egentligen rår på smutsen eller om det egentligen bara är tvätt-tågets smärglande torrkorningar som har effekt. Smutsen kommer ju snabbt tillbaka om man bara så att säga repar i den.

Det vore ju bra om vi kunde hitta en fungerande metod så att vi slipper handtvätta spåren med risk för att skada luftledningarna. Det fungerar ju faktiskt med samma tvättvätska, för trycket blir mycket hårdare.

Johan limmade fast en lös växelmotor (av trä) vid spåret i Hagalundstunnelmynningen.

10/7

Sven hade mätt de aluminiumbitar Johan hittat 3/7 och funnit att de vägde 2,9 g – 3,1 g och alltså inte var de saknade strömvtagarvikterna.

Dagens visningar gick bra, men A-tågen kröp förbi banvaktarstugan. Sven och Johan gjorde därför flera tester med tvätt-tåget.

Precis innan testerna spårade första vagnen i Expresståget ur på två ställen (före utfart i Hagalundstunnelmynningen och precis före hjultvätten) men hoppade själv upp på rälsen igen.

Unos torksläde var lite för bred, den spårade alltid ur på A-spåret i bordsskarven ovanför reläerna, så Johan gjorde den lite smalare.

Vi gjorde följande försök:

Åtgärd	Effekt
RC-lok + Unos släde med ny torr trasa	A-tågen gick inte bättre. Trasan blev bara lätt svartad.
RC-lok + Unos släde med trasa blött i avfettningvätska.	A-tågen gick inte bättre, efter ett par varv började de slira mycket mer. Trasan blev mycket svart.
RC-lok + Unos släde med ny torr trasa	A-tågen fortsatte att slira. Trasan blev bara lätt svartad.
RC-lok + Unos släde med ny trasa blött i avfettningvätska.	A-tågen slirade ändå mer och även stanna slirandes, liksom längre fram längs dubbelspåret. Trasan blev mycket svart.
Sven handtorkade A-spåret före dubbelspårsbron.	Trasan blev svart men tågen fortsatte att slira där.
RC-lok + Thomas rengöringsvagn med sudd rengjord med elektronikspray och torkad	Ingen förbättring, snarare tvärtom. Sudden under vagnen blev svart.

Torkning av A-tågsloakens hjul. (De fick köra på en trasa som blev svart)	Liten förbättring, men fortfarande mycket sämre än innan vi började.
Johan handtorkade A-spåret mellan två stolpar vid banvaktarstugan.	Trasan blev svart men tågen fortsatte att slira där.
RC-lok + Unos släde med ny torr trasa	Mycket liten förbättring trots många varv.
Johan handtorkade A-spåret före dubbelspårsbron med Thomas rälsputs-klots med hårt tryck.	Påtaglig förbättring just där för alla A-tågen. Klotsen blev svart men spåret blev blankt.
Johan och Sven handtorkade hela A-dubbelspåret i landskapet med Thomas rälsputsklots med hårt tryck.	Påtaglig förbättring för alla A-tågen. Klotsen blev svart men spåret blev blankt.

Vilka slutsatser kan man dra av detta då? Tja:

- Unos släde med torr trasa eller handtorkning med torr trasa har nästan ingen effekt alls.
- Unos släde applicerar avfettningsmedel på ett förtjänstfullt sätt med blöt trasa.
- Avfettningsmedlet löser upp smutsen på spåret så att den går att få bort med trasor, men...
- Avfettningsmedlet lämnar efter sig en film på spåret som är mycket hal.
- Avfettningsmedlets film sätter sig även på lokens hjul och sprider den därmed.
- Thomas rengöringsvagn i torrt skick rör inte på denna film (medan den är våt?)
- Thomas rälsputsklots tog dock bort det mesta av filmen (om man tryckte hårt)

Några frågor: Kan man ha någon annan tvättvätska som inte lämnar efter sig en film? Kan man tvätta bort filmen med vatten? Kan man göra en rälsputsvagn av Thomas klots?

När Johan torkade A-lokens hjul lade han märke till att tredje drivaxeln på F-loket inte drev.

14/7

A-tågen går fortfarande bra, så A-rälsen har inte blivit för smutsig under 3½ dags drift.

Agge har försett oss med nya Whiteboardpennor och ställt dem i en mugg, utmärkt!

Sven hade med sig en ny liten skrapa som rengör rälsen på insidan. Den behöver dock förbättras för att inte fastna i skarvarna. Thomas använde den på dubbelspåret för att få loss den smuts som satt i rälsmidjan, och det var en hel del. Sven och Johan fick hjälpa till att plocka bort tussarna med pincetter.

A-spåret visade sig dock vara för smalt strax före banvaktarstugan, där tågen brukar stanna och slira som mest.

Thomas och Johan studerade F-lokets drivning och fann att den tredje (och fjärde) axeln glappade. Alla hjulen rullar när loket går, men det är inte säkert att de driver på.

Sven och Johan fortsatte proven med Superavfettningen genom att spilla lite på golvet och sedan försöka ta bort det. Sven hittade en flaska med museets fönsterputs från Office Depot, som vi också provade:

- Båda vätskorna visade sig kunna lösa upp Unos smörjolja.
- Superavfettning lämnar en ordentlig fläck efter sig när den torkat.
- Superavfettning torkar långsamt.
- Superavfettning är hal medan den torkar.
- Fönsterputsen avdunstar och lämnar en obetydlig fläck efter sig i mitten av pölen
- Fönsterputsen avdunstar snabbare (ca ½ timme).
- Fönsterputsen är också hal medan den torkar, men betydligt mindre än Superavfettningen.
- Den torra fläcken från Superavfettningen går inte helt bort med vatten även om man tar mycket

- Den torra fläcken från Superavfettningen går nästan helt bort om man torkar upp den med en fönsterputstrasa.
- Den torra fläcken från Superavfettningen går bort med Thomas putsklots men repar golvet

Tanken dök upp att man kanske skulle kunna ersätta Superavfettningen med fönsterputsen, så vi gjorde följande försök:

Åtgärd	Effekt
RC-lok + Thomas rengöringsvagn med sudd rengjord med elektronikspray och nerblött med fönsterputs + Unos släde med ny torr trasa	RC-tog sig runt på dubbelspåret, men mycket sakta. Torktrasan blev lite fuktig och lite svart. (Spåret var ju redan rent!?) Blötvagnen torkade fort.
RC-lok + Thomas rengöringsvagn med sudd nerblött med fönsterputs	Alla tågen började slira men tog sig runt
RC-lok + Unos släde med ny torr trasa	A-tågen fortsatte att slira. Trasan blev bara lätt svärtad. F-loket började stanna slirandes.
RC-lok + Unos släde med vänd torr trasa och ytterligare tyngd (+5g)	A-tågen fortsatte att slira. Trasan blev bara lätt svärtad. F-loket tog sig fram igen, knappt.
Thomas handtorkade hela A- och B-dubbelspåret i landskapet samt uppförsbacken mot banvaktarstugan med sin rälsputsklots.	Nu gick alla A-tågen lika bra som de gjorde innan igen.

Det hade varit intressant om vi hade haft tid att vänta ut att låta fönsterputsen självtorka innan rälsputsklotsen kom fram.

Slirandet visar att vi är bra på att sprida tvättvätskan men inte bra nog på att torka upp smuts och vätska efteråt. Helst direkt efteråt.

Växelmotorn i Hagalundstunnelmynningn hade lossnat igen (av släden?) så Johan limmade dit den igen.

16/7

Rapidstågets två främsta vagnar, sista boggien i första och första boggien i andra, hade spårat ur alldeles efter den senare startplatsen kort väg. Snälltåget hade kört på bakifrån.

Johan tyckte att bälgen mellan vagnarna satt snett och kopplade isär och satte ihop dem korrekt.

När han ändå var där så limmade han på en extra tyngd på Unos torksläde och provade en spårtvätt-variant till:

Åtgärd	Effekt
RC-lok + Unos släde med ny torr trasa men med bara främre hälften blött med fönsterputs	RC gick med bra fart på dubbelspåret. Torktrasan blev ganska svart och inget av tågen började slira. Någon efterputs med klots behövdes inte.

Metoden verkar lovande, men frågan är om det blir tillräckligt rent...

Johan kollade den lampett som inte fungerar och fann att det inte är fel på glödlamporna utan på ett bleck i botten av sockeln. Bara att kasta.

17/7

Provet med Unos spårtvättsläde fortsatte. Johan lade på ytterligare bly (man borde kunna ha ändå mera) och körde på B-spåret med 3 tåg, först dubbelspåret 5-6 gånger sedan lika mycket på långa vägen.

Åtgärd

Effekt

RC-lok + Unos släde med ny torr trasa men nu helt blött med fönsterputs	RC gick lite väl fort. Torktrasan blev efter hand rejält svart och inget av tågen började slira, med ett undantag. Någon efterputs med klots behövdes inte.
---	---

Efter några varvs körning så lossnar smutsen lättare från spåren, tycks det. Och, som sagt, inget slir.

Undantaget var att RC-loket slirade i uppførsbacken mot dubbelspåret direkt efter växel V10, men det gick att bota med en handtorkning av spåret där.

Johan körde även släden A-tågens långa väg 1 gång för att undersöka om den skulle spåra ur eller skada vägövergången, men det gick bra.

Giorgio fick i uppdrag att hämta en till flaska fönsterputs, så vi kan förverka den nuvarande, men han kom med en putsflaska av en annan sort.

Johan såg att Rapidstågets första vagn vinglade betänkligt även ute på dubbelspåret, men gjorde inget åt det.

20/7

Uno smorde alla loken och såg även han att Rapidstågets första vagn vinglade men gjorde inget åt det.

F-loket togs ur trafik för att drivaxeln i den bakre boggien blivit nedsliten till en halv millimeters diameter och behöver bytas ut.

Timmertåget sattes in som ersättning men Dg-loket vägrade gå tills Uno lött fast en strömförande tråd vid en isolator på taket.

Uno hade problem med att lägga om serviceväxeln mitt bak på dubbelspåret och filade en hel del på den.

21/7

Godstågets tre sista vagnar lossnade vid signalen före torkladan under visningen. Johan körde in dem med nästa tåg och spände koppelkroken.

Thomas undersökte Expresstågets(Ra) första vagn som vinglade, spände boggiernas fjädrar och tvättade hjulen. Sedan rullade den fint igen.

Persontågets andra personvagn spårade ur helt (båda boggierna) i första bordsskarven framför publiken under landskapet lång väg. Johan satte upp det på spåret igen. Smuts?

Serviceväxlarna mellan B-och A-spåren är inte i gott skick utan behöver service. Timmertåget spårade ur för att den ena växeln var glapp.

I övrigt körde Sven och Johan rälstvätt med Unos släde på alla spår utom A-tågens långa väg.

24/7

Uno tog det reparerade F-loket i trafik, och det användes under andra visningen, men det vinglade så förfärligt att Thomas fick undersöka orsaken. Uno hade gjort om drivningen mellan boggierna till att låsas av en spiralfjäder men Thomas tar hem lokets underrede för att ändra tillbaka till en låsning med silikon slang.

Timmertåget tas åter i bruk under tiden. När Johan körde runt det den långa vägen så stannade det först vid körpulpeten (där det är en säkerhetssträcka för korsningsväxeln) och sedan i uppførsbacken vid vägövergången. Johan fann att det första felet berodde på att korsningsväxeln inte alltid lade om och justerade relä R4 så att det stannar i mitten och inte studsar och lägger om växeln åt fel håll.

25/7

Hg-loket stannade på det sämsta tänkbara stället, vid torkladan, och Peter hade ett styvt arbete med att bärga det. Det visade sig att strömvtagarens gaffelformade Z-tråd lossnat och Johan satte lödde fast den igen. Han behövde också löda fast strömkabeln ner från strömvtagaren som hade lossnat från sitt kontaktstift.

Dg-loket gick så sakta att Johan höjde farten på det en aning.

26/7

Hg-loket stannade mitt bak under eftermiddagsvisningen.

27/7

Inga tåg kördes på förmiddagsvisningen.

Peter konstaterade att en spårskarv vid hjultvätten spruckit och lödde ihop den igen, sedan fungerade allt igen.

28/7

Johan justerade serviceväxlarna. Den på A-spåret hade en trasig lödning. Den på B-spåret hade fått tenn och lödpasta på glidyorna.

Uno konstaterade att spåret i närheten av hjultvätten var ojämnt och lödde om det både på B- och A-spåret med hjälp av Sven och Thomas.

Thomas hade gjort en ny koppling för drivaxeln mellan F-lokets boggier med hjälp av silikon slang. Loket togs i bruk och det vinglar nu mindre i kurvorna än innan. Det går lika fort som Rapidloket.

Johan körde Unos tvättsläde några varv på A-dubbelspåret och konstaterade att trasan visst blev smutsig, men att spåret inte blev tillräckligt rent. *Tvättsläden räcker alltså inte för att ta bort en hel veckas nedsmutsning.* Thomas putsade med klotsen för att ta bort mer.

Johan höjde farten på godståget, men hade då loss den bakre gångplåten på loket. Uno lödde fast den.

29/7

Hg-loket stannade i växeln framför Banvaktarstugan med bakåtlutad strömvtagare.

30/7

Johan konstaterade att det var samma fel som 25/7 och lödde fast Hg-lokets Z-tråd ännu en gång (förhoppningsvis bättre). Hjälper det inte får konstruktionen modifieras.

31/7

Thomas hade med sig ett verktyg som ska underlätta vid rälsskarvningar när man är ensam. Det är en peang med väldigt smal spets så att den inte ska kyla spåret onödigt mycket när man löder.

Uno började åtgärda gröna skynket under rattarna, där en del öljetter har försvunnit. Han limmar fast metallöglor i stället.

4/8

Uno gjorde färdigt skynket.

Uno smorde alla loken.

Thomas bytte till en mindre stel silikon slang mellan boggierna på F-loket som Sven hade med sig. Det vinglar dock fortfarande och Uno sänkte farten på det med hjälp av Johan och Sven då en mutter på motståndet hade rymt.

Sven har köpt en tennsug.

Dg-loket tvärstannade vid korsningsväxeln efter att ha gått lång väg, Sven och Thomas putsade bort oxid och ojämnheter från luftledningen där.

Uno höjde farten på Dg-loket.

Johan undersökte luftrenaren på bokhyllan och fann att den inte fungerar längre. Den går i bästa fall någon sekund innan den stannar. Bör kasseras.

Johan kollade hur väl Thomas rengöringsvagn i torrt skick gör rent spåret genom att rulla den fram och åter några gånger på A-spåret vid banvaktarstugan. Den tar bort lite smuts, det gör den, men spåret blir inte rent.

Johan provade att puffa den stora putsklotsen fram och åter på samma sätt några gånger och fann att det var likadant. Lite smuts avlägsnades, men spåret blev inte rent. Man måste trycka ner den (i och för sig inte så hårt) för att smutsen ska klibba fast vid klotsen.

Slutsatserna man kan dra så här långt är väl:

Putsar man inte, så blir spåren så smutsiga att loken slirar eller får dålig kontakt och vagnar spårar ur. Eftersom det är samma pol (minus) i båda rälerna så är det först när båda är smutsiga på samma ställe som problemen visar sig.

Antingen kör man alltid med två ganska tunga men diskreta putsvagnar i tågen (och de borde ofta göras rena för att kunna ta upp ny smuts) eller också putsar man bara när det är service med en tvätt/putsvagn av någon form för att komma åt överallt och så intensivt att all smuts som tillkommit sedan förra gången avlägsnas. Fast, spåren bör inte bli helt fettfria eftersom det skulle öka slitaget på spår och hjul. Det är en svår avvägning (men vi har inte kommit i närheten av få helt rena spår än).

Tvätt med vätska kan bara ske vid servicetillfällena. OK-avfettningen löser upp smutsen bra men lämnar kvar en hal film på spåren. (Det vållar inga problem när man bara tvättar på enstaka ställen.) Fönsterputsmedlet löser upp smutsen nästan lika bra men ger inga problem med spårhalka.

Spårrengöringen behöver synkroniseras med oljningen av loken, så att rengöringen varar så länge som möjligt.

Johan tror mest på tvättslädemetoden eftersom RC-loket orkar dra en mycket tyngre tvättsläde än dagens. Det orkade ju knappt dra runt Thomas putsvagn med torr klots på torrt spår fast klotsens tryck mot spåret skulle behöva vara större.

Thomas nämnde en alternativ metod där man gör något av lokens drivande hjulpar aningen för stort så att det alltid slirar och nöter bort smuts. (Fast, det normala är väl att alla drivaxlar slirar lite hela tiden?)

Sven tyckte att man skulle kunna fråga en kemist efter lämpliga rengöringsmedel.

Sven tog hem sin rälsskrapa för att förbättra den.

Johan kollade vilka aktiviteter som prioriterats för detta läsår och konstaterade att vi inte gjort någon:

- Att kunna göra någon detalj till banan med hjälp av museets 3D-skrivare.
- Att etablera en arbetsplats där landskapsvård kan visas upp.
- Organiserad serviceverksamhet på onsdagar, baserat på missödesstatistiken.
- Ett UMV-tåg med lok och vagnar i visningsbart skick.

Uno och Johan undersökte varför snälltåget spårar ur när det korsar över på baksidan och fann:

- Att bälgen mellan de två främsta personvagnarna hakade fast och kunde lyfta den bakre ur spår. Bälgens ram skars loss och limmades fast på rätt sätt igen.
- Att spåret var ojämnt mellan växel V7 och bordsskarven. Ett stöd under rälsen togs bort och en skarv löddes om då den spruckit (av hanteringen).
- Att B-hjultvätten lutade utåt. Hjultvättens slang ändrades så att spåret trycks inåt.
- Att spåret i växel V8 var ojämnt och bockades rätt. En rälsskarv sprack och fick lödas om.

Sedan gick snälltåget bra, men luftledningen fick smärglas eftersom den fått handfett på sig.

Johan tog fram Unos tvättslåde och provade att dra den fram och åter på ett ställe på A-spåret i landskapet några gånger. Det gjorde lite nytta. Sedan tryckte han lätt på släden och då gjorde det betydligt mera nytta.

Därför limmade han på ytterligare en vikt på släden och provade den medan Uno var och drack kaffe. Det gick bra ända till Uno kom tillbaka och skulle hjälpa till. Lokaltåget blev påkört bakifrån och kom sedan att krångla rejält.

Rälstvätten, ja. När tvättsläden blir tyngre så går den saktare i uppförsbackar och fortare i nedförsbackar. Man behöver därför styra farten manuellt. Den orkar oftast inte upp själv för backen efter växel V10 mot dubbelspåret.

Efter 6 varv på A-dubbelspåret med samma trasa och påfyllning av fönsterputs efter halva tiden, var trasan rejält svart – och spåret anmärkningsvärt rent. Smutsen var borttagen!

Samma operation på B-dubbelspåret gav samma resultat där.

Den här tvättmetoden verkar alltså fungera – i princip. Nu återstår att prova de långa vägarna och att produktifiera släden så att den blir mera robust.

Lokaltåget, ja. Det spårade ur och tappade vagnar flera gånger på baksidan. När det var dags att gå hem spårade Hg-lokets 3 bakre axlar ur vid första bordsskarven i tunneln under publiken, lång väg. Johan satte upp det igen och backade, men när det kördes framåt så spårade det ur igen liksom flera av vagnarna.

Persontåget spårade ur på samma ställe 21/7.

Det var för sent att göra något åt saken så banan ställdes om för dubbelspårsdrift så att morgondagens första visning kan genomföras även om Johan inte hinner dit.

Vid närmare undersökning fann Johan att rälsen var så smutsig på insidan där lokaltåget spårat ur att spårviddsmåttet fastnade rejält. Det blev till att skrapa ren den där.

Resten av dagen ägnades åt körning med Unos tvättslåde på de långa vägarna medan Peter plockade bort smuts i och kring korsningsväxeln med en pincett. Det råkade slå lite gnistor där då, och en stund senare gick A-tågens landskapssäkring sönder.

Det behövdes många fler varv för att lösa upp smuts på A-tågens långa väg än B-tågens. Trasorna blev så småningom rejält smutsiga, och tyvärr tycks också vägövergångarna ha sugit åt sig svarta från tvätt-tåget.

Rapidloket spårade ur i växel V7, och Johan justerade spåret där för det liksom hängde i luften.

Peter provade att handtorka på dubbelspåret där tvätt-tåget gått som mest. Torktrasan blev ganska svart ändå, så all lort får man inte bort med tåget.

11/8

Sven, Thomas, Johan, Peter och Uno tog loss gröna skynket och ägnade sig åt att skrapa rälsen på insidan. Det behövdes.

Thomas upptäckte att ett skyddsstaket var löst och lödde fast det.

Johan såg att det var snålt med marginalen i luftledningen alldeles innan tunnelmynningen lång väg och bockade till den jämnare.

Sven såg att Dg-loket stannade med nedtryckt strömavtagare vid körkontrollerna och höjde luftledningen för att hindra det.

Johan såg att ena skyddsrälen på A-tågens enkelspårsbro hade lossnat och tog bort den för senare lagning när kulissen eller sjön tas undan.

14/8

Uno på besök. Allt funkade väl.

16/8

B-tågen krockade på baksidan.

17/8

Johan fann att Hg-loket stannat strax efter uppførsbacken mot stoppsträckan till dubbelspåret med alla vagnar urspårade. Persontåget (Da) hade kört på lokaltåget bakifrån.

Johan antog att det var lokaltågets finka som spårat ur och dragit de andra vagnarna med sig och rensade därför bort smuts från hjulen på denna. För säkerhets skull putsade han luftledningen också.

Under visningen märkte han att Rapidloket surrade besynnerligt och betedde sig konstigt på baksidan när det gick sakta. Det kröp fram en bit, stannade till, kröp en bit till, stannade till igen osv. Det gick bra i landskapet om man inte sänkte farten.

Eftersom lokets motor arbetade hela tiden antog han att problemet var drivspiralen, så han gjorde rent runt den nere i boggien och höjde motorn lite för att få mera spänst. Dessutom stagade han motor bättre för att den hade en tendens att ställa sig diagonalt i loket när man körde det fort och då krängde spiralen mycket.

Det hjälpte inte. Då lade han märke till att bakre boggiens hjul drev när loket nöp men inte den främre, som stod i det närmaste still. Det verkade alltså som om någon av kardanknutarna på axeln mellan boggierna kuggade ur. Därför tog han isär dem och gjorde rent. När han satte ihop igen så drev båda boggierna ordentligt, och loket gick lite saktare än tidigare. Kan hända mjuknar plastslangen på kardanaxeln med tiden så att knutarna blir för lösa.

För övrigt så höjde han farten på D-loket som gick för sakta, och tvättade alla spår utom A-tågens långa väg. Förra tvätten var 7-8/8 så 4 tvättvarv på tio dagar verkar kunna behövas.

18/8

Dagens sammanträde uteblev.

Uno tog hem Rapidloket för att förlänga axeln mellan boggierna.

Johan justerade ett bleck på signal S15 för den lyste svart, enligt Sven.

21/8

Dagens andra visning avbröts av brandlarm och utrymning. Det var någon form av dis (hårspray?) på damtoaletten vid MegaMind.

Uno fick problem med att få Rapidloket att passera genom serviceväxlarna på baksidan och det berodde på att en lödning släppt. Han gjorde om den.

Johan märkte att Expresstågets vagnar hakade i något i bordsskarven vid växel V7. Det visade sig vara den trästolpe som håller landskapet uppe. Därför flyttade han och Uno spåret och fäste det i ett nytt läge. Sedan behövde dragstången på växel V7 justeras också.

Uno tog Rapidloket i trafik med en 2 mm längre kardanstång mellan boggierna, och det gick bra. Han hade också satt på skydd kring snäckväxelskruvarna så att de inte ska kunna stänka olja på hjulen.

Han tog hem F-loket för att göra snäckskruvsändringen där också.

24/8

Uno satte F-loket i trafik, nu med stänkskydd runt snäckskruvarna på kardanaxeln. Han förbättrade målningen på loket lite också.

När Uno skulle köra timmertåget lång väg så stannade Dg-loket vid körkontrollen eftersom korsningsväxeln låg fel. Peter fick igång tåget genom att lägga om växeln för hand. Uno provade sedan samma sak igen, men då fungerade allt som det skulle. Johan förväntas felsöka.

25/8

Sven hade med sig en ny rälsskrapa med bättre glid.

Johan tror att det var oxid på reläet som gjorde att korsningsväxeln inte lade om, för det fungerade klanderfritt när han provade. Reläkontakterna putsades.

På förmiddagen välte F-loket i korsningsväxeln under visning med båda strömvtagarna uppe. Det gick dock att fortsätta med att köra B-tågen. Peter ställde upp loket och försökte igen men fann att historien upprepar sig. Johan tror att det var främre strömvtagaren som hoppade upp och vrängde tåget av spåret, så han låste den främre med sin låstråd och riktade den bakre strömvtagaren en aning. Det tog bort vältningen men strömvtagaren studsade lite för mycket mot utliggarna så Thomas förbättrade detta ytterligare och gjorde glidskenan mer buktig. Sedan uppförde sig strömvtagaren snällt.

Tågvärdarna har klagat på att B-tågen går långsamt vid signalen vid banvaktarstugan, och så var fallet. Godståget rentav stannade. Johan undersökte och fann och reparerade en trasig lödning vid kontaktrelä K2 som hänger under landskapet. Sedan fungerade tågen. Dessutom minskade han kontaktreläets motstånd från 3 Ω till 2 Ω så nu sjunker nästan inte farten alls när tågen passerar.

Thomas såg att slitskenan på D-lokets strömvtagare satt snett och justerade den.

Johan hade velat köra tvätt av A-tågets dubbelspår men det hanns inte med. I stället handtorkade han kurvan ut från Hagalundstunneln så att vi har möjlighet att se om Rapid- och F-lokens stänkskydd gör någon skillnad.

Behovet av att bättre informera varandra om vad som händer med banan dryftades, särskilt när Uno besökt banan ensam, och Johan fick i uppdrag att rapportera kontinuerligt utöver rapporten på söndagar.

26/8

Under förmiddagsvisningen stannade D-loket under landskapet mitt för publiken med trasig strömvtagare. Peter bytte godstågslök till Dg-loket men det gick inte bättre än att det spårade ur i växeln vid banvaktarstugan lång väg vid nästa visning.

Johan undersökte D-loket strömavtagare och fann att den var i stort sett hel, bara felvrängd och det var lätt att rätta till. Dessutom ville slitskenan vika sig bakåt alldeles för lätt så han spände en fjäder för att få mer styrsel i konstruktionen. Sedan satte han tillbaka D-loket och provkörde tre varv utan problem.

Dg-lokets urspårning berodde sannolikt på loket eftersom växeln låg rätt men främre löphjulet hoppat ur. Det var en av förarens trappstegar som blivit invikt under loket när någon lyft det och som hindrade löphjulets rörelse.

28/8

Persontåget stannade på framsidan lång vägen med strömavtagaren bakåtlutad så att det inte blev kontakt. Sven och Uno fann att en skarv i luftledningen var vriden fel. Det torde även ha orsakat problemet med D-loket 25/8.

Persontåget har fått en ny gubbe på plattformen på den sista vagnen. Racket där är lite stukat.

Uno och Sven försökte köra automatisk överkorsning med A-tågen, men lyckades inte för den omkopplingen kräver två omställningar. (Gröna blecket + X7 upp)

31/8

Hg-loket tappade vagnarna. Peter kopplade ihop lokaltåget igen.

1/9

Johan konstaterade att A-tågens spår utanför Hagalundstunneln inte hade blivit lika smutsiga som vanligt på en vecka. En klar förbättring gentemot tidigare!

Johan visade Jack var spår och luftledningar och spår nyligen reparerats så att han kan patinera dem efterhand.

Vid dagens sammanträde såg vi inte bara tillbaka på den gångna sommaren utan på hela det gångna året. Sedan diskuterade vi vad som blir viktigt det kommande året.

Under sommaren har mycket arbete lagts ned på att hitta ett smidigt sätt att tvätta spåren. Uno har byggt en tvättsläde och Sven gjort en rälsskrapa som båda har provats ut. Två av loken har byggts om så att de inte ska stänka så mycket olja på spåren.

Vi saknar den "Service pågår" -skylt som tidigare fanns att ställa fram och blev lovade en ny.

Kulissen bakom banan ska fotograferas av för att senare kunna restaureras, om det skulle behövas. Vi diskuterade hur det skulle kunna gå till.

De lobbilder som sitter på bokhyllan bakom den som står och kör tågen, skulle kunna sitta så att publiken kan se dem också.

Under skolornas höstlov vill museet gärna ha fler kvällsvisningar, och det borde kunna gå bra om dom är korta. Det är dock viktigt, som alltid, att man bloggar ordentligt. Annars får Uno Miltons Vänner sämre möjligheter att rycka ut och laga eventuella fel. Samarbetet i gruppen ska förbättras så att alla har koll på vad som händer och vilka som är tillgängliga

Reparationsarbetena underlättas om vi får en enkel slip/borrmaskin typ Dremel och bra färg att bättra på landskapet med.

Jack tycker att lokaltågets vagnar (C6) ser för plastiga ut främst på ovansidan och borde vädras. Ingen sade emot.

4/9

D-loket klarade inte att hålla sig till luftledningen på dubbelspåret precis före bron. Marginalen till spetsen på slitskenan var mindre än 1 mm. Johan lirkade luftledningstråden tillbaka över strömavtagaren så att tåget gick att köra in. Uno tog hem loket för översyn. Dg-loket ersätter som godstågslök. Det går lite fort i nerförsbackar och lite väl sakta i kurvan vid torkladan.

Johan tvättade alla spår utom A-tågens långa väg med tvättsläden. Den fastnar i ett skruvförband som sticker upp invid spåret direkt efter växel V10 på baksidan.

När han skulle gå hem så stannade F-loket på dubbelspåret mitt för signalen för B-tågen och hade grenslat luftledningen samt spåret ur inåt banan. Det är två trådar som möts där och strömavtagaren hade gått över den yttre tråden. Han undersökte strömavtagare, luftledning, lok och spår utan att finna någon uppenbar förklaring. Olyckan måste ha skett genom att hela loket eller kåpan vinglat till precis där eftersom en utliggare håller i båda trådarna. Annars skulle strömavtagaren fastnat i utliggaren. Han körde flera varv till utan att se någon tendens till att loket vinglar där.

5/9

F-loket spårade ur på vanliga stället, enligt Peter.

6/9

F-loket spårade ur och lade sig på sidan vid stoppbocken efter korsningsväxeln. Även finkans första hjulpar var ur spår. Johan fann att främre löphjulets fjädring drog löphjulet snett nedåt och justerade den rakt.

8/9

Uno tog D-loket i trafik igen, nu med längre slitskena på bakre strömavtagaren.

Sedan reparerade han sytrådar vid B-tågsstolpen på dubbelspårsbron. En lödning återstår att göra.

Jack hade med sig mörkgrön och gulaktig sprayfärg och provmålade tallar och granar inom räckhåll med gott resultat på många tallar, mindre gott på granarna som brukar ha en mer olivgrön lyster.

Han målade också ovensidan på luftledningen på det ställe på B-spåret där tråden var lagad.

Johan undersökte varför wordpressbloggandet upphört och det verkar vara så att Windows7-datorerna det görs från inte har uppdaterats tillräckligt. Wordpress består av en massa Javascript som ständigt förändras och nu vill datorerna inte längre visa editeringsmiljön.

Johan tvättade sedan A-tågens långa väg med tvättsläden. Johan såg då att signal S15 lyste svart igen och justerade reläblecken bättre.

Precis vid stängningsdags började A-tågen starta samtidigt med B-tågen utan att något annat relä än K7 var inblandat. Det påminner om felet vid växel V8 22/2 i år.

Sedan stannade F-loket precis utanför Hagalundstunnelmynningen utan att någon säkring var trasig. Uno justerade anslutningskabeln från strömavtagaren ned till motorn och då gick loket en stund till men stannade sedan igen.

A-tågen stängdes därför av, av tidsbrist.

9/9

Johan fann att en kabel till F-lokets motor satt löst och lödde fast den. Sedan fungerade loket bra.

Felet med att A-tågen tjuvstartade samtidigt med B-tågen visade sig efter mycket letande bero på att ett skyddsräcke mitt bak (med B-ström) kom i kontakt med ett motstånd för motorn till växel V8 och kopplades över till A-tågen via tungkontrollkontaktarna.

11/9

Godståget stannade vid signalen på dubbelspåret pga växelfel vid banvaktarstugan. Uno justerade växel reläet. Det hade för liten slaglängd.

A-tågen startade inte från sin bakre startplats. Uno hittade en pappbit som Johan hade glömt kvar i reläet för växel V7+8. När han avlägsnade den så funkade det igen. Det fungerade dock redan när Johan gick hem 9/9 och på visningarna 10/9.

Godståget fick högre fart. Kylvagnen spårade ur vid banvaktarstugan. Uno skrapade bort smuts på hjulen.

12/9

Lokaltågets (Hg) vagnar hade spårat ur bakom körplatsen. Peter satte upp det på spåret.

F-loket som stod alldeles intill på främre startplatsen hade trasslat in strömvavgaren i luftledningen. Peter tog bort det och försökte ställa om till drift med timmertåget i stället men lyckades inte.

13/9

Peter fann att A-tågens säkring hade gått sönder och bytte den.

Thomas reparerade F-lokets strömvavgare, men blev inte riktigt nöjd.

Thomas justerade också en växeltunga på baksidan som inte låg till ordentligt sedan spåret rubbats.

Uno hade tillverkat nya isolatorer i plast (i stället för tenn) till den luftledningsstolpe han jobbar med på luftledningsbron. Därmed fungerar inte strömmatningen via stolpen på det stället längre. Fästet för en sytråd behöver lödas fast, och det tänker Thomas göra 15/9.

14/9

Snälltågets finka hade spårat ur vid främsta startplatsen. Johan skrapade bort smuts från hjul och spårens insida (massor). Han bockade undan en konstig tråd som stack ner mellan hjulskivornas insidor.

I samband med skrapningen råkade han vrida om en isolerskarv i luftledningen så att Da-lokets strömvavgare kvaddades, så han fick laga den igen.

F-loket lade sig på sidan på bron. Johan justerade löphjulet så att det kunde röra sig friare åt vänster och nedåt och provkörde, men inte A-tågens långa väg.

15/9

Tågvärden klagade på att D-loket vaggas som en anka när det går in i Hagalundstunneln. Uno tog hem loket för felsökning och Dg-loket får dra godståget tills vidare.

Uno flyttade en spik på relä R12 för att han tyckte att det behövdes. (Inget fel)

Thomas rätade upp den B-luftledningsstolpe som sitter på dubbelspårsbron genom att laga de fackverkslödningar som med tiden gått sönder i stället för att flytta stolpfästet, samt lödde dit den isolator för sytråden som Uno haft loss. Uno målade över lödningarna.

Jack fortsatte att sprutmåla granar och tallar inom räckhåll. Det blir bättre om man börjar med brun färg och lägger olivgrön ovanpå. Snart blir det dags för kulissflytt och sedan sjösänkning.

Johan spände omkopplare X7 som slutat fungera, och dammade sjön.

Uno dammade av balkarna på dubbelspårsbron.

16/9

F-loket lade sig på sidan igen efter korsningsväxeln, tillsammans med första finkan. Peter redde upp situationen.

17/9

Dagen började med växelfel vid banvaktarstugan. Felet ej undersökt. Det upprepades ej.

Johan kollade på F-lokets löphjul igen och fann inget fel. Däremot kan två av drivhjulen vingla rätt mycket när de roterar utan att det andra hjulet på samma axel gör det. De vinglar olika mycket beroende på hur boggierna lutar.

Johan sänkte farten på F-loket för att ev minska risken för nya vältningar. Efter det gick inte loket alls med kåpan på eftersom reglermotståndet tog i taket där kabeln från strömvatagaren löds fast. Åtgärd: isolering.

Vid 1:a provkörningen spårade F-loket ur och kom vid sidan av luftledningen bortom främre startplatsen eftersom koppartråden hade lossnat i ett fäste och förskjutits. Löddes fast igen.

Vid hanteringen av F-loket lossnade ena framändesskylten. Den ligger på en papperslapp bakom banan.

Vid nästa provkörning stannade Rapidloket och spann för drivspiralen gick av intill skarven. Togs ur trafik, så nu kör vi med bara 1 A-tåg.

Dg-loket stannade under dubbelspårsbron, men behövde bara en knuff för att komma vidare.

18/9

Thomas bytte drivspiral på Ra-loket och justerade strömvatagaren för att loket ryckte till när den inte nådde upp ordentligt. Sedan gick det bra igen.

Uno satte D-loket i trafik igen men det vaggar än.

Uno tog hem F-loket för undersökning. Vid vridpunkten för den ena boggien (punkten ligger halvvägs framme vid löphjulet) satt en metalltråd i vägen. Dessutom går karossen går inte ned ordentligt för motorn tar i taket.

Han tog också hem personvagn nummer två i snälltåget(F) för att en pappersbälge hade lossnat så att vagnen spårade ur.

Timmertåget får ersätta snälltåget några dagar, men dess vagnar spårade ur i korsningsväxeln när det kördes runt lång väg. Ej undersökt.

Dg-lokets strömvatagare bommade luftledningen vid första stolpen utanför Hagalundstunnelmynningen. Utliggaren har lossat från stolpen och Uno knöt fast den med en liten metalltråd. Behöver lödas.

19/9

Godstågets kylvagn spårade ur på baksidan efter växel V10. Johan undersökte vagnen och fann mycket smuts på hjulen.

Han såg också en tall invid Hagalundstunnelmynningen som såg skadad ut.

Han tyckte dessutom att D-loket skorrade lite väl mycket.

22/9

Uno har karvat ur taket på F-loket inifrån så att kåpan ska gå ner och flyttat på en ledning som gick olämpligt där.

Uno har gjort en ny framändesskylt på F-loket och monterat den.

Uno har reparerat den trasiga personvagnsbälgen och håller på med att göra ett fotsteg som saknades på vagnen.

Visningen kl 14 inleddes med att godståget på B-spår blev påkört av persontåget, eftersom det inte startade. Peter hade noterat en del problem redan under förmiddan.

Denise fick köra A-tåg genom hela visningen.

D-loket som drar godståget verkade ha problem med att dreven hade så stort glapp att kuggarna inte grep in på rätt sätt. Thomas justerade det, och vid provkörning upptäcktes också att strömavtagarens övre tråd inte hölls upprätt och att styrtrådar för den hade lossnat.

Misstänkta orsaker till det i form av oregelbundenheter på luftledningen justerades. Justering av strömavtagaren (Thomas)

Därefter kördes godståget ett antal varv för att det nya kuggingreppet skulle köras in och det gick bättre vartefter. Inga problem med strömavtagaren.

Vi hade även persontåget igång under inkörning och drivspiralen i det lossnade. Thomas lagade.

Fortsatt provkörning och kontakt med Johan ledde till att D-lokets hastighet höjdes.

Därefter provkörning av alla tåg. D-loket stannade lång väg under skynket mot publiksidan. Orsak till det var att strömavtagaren fastnat i nedre läge. Strömavtagaren pillades upp för ny provkörning med samma resultat. Nu var klockan 16.45 så vi ställde av godståget (står i utfartsläge lång väg). Röda blecket lyftes av och test att två tåg på B-spår körs kort väg.

Vi hann i alla fall så långt, nu var klockan 16.55. Undersökning av strömavtagaren för att se vad som gör att den fastnar i nedre läge behövs, men hanns inte med idag.

23/9

Johan fann att det som fick D-lokets strömavtagare att fastna var ett övermålat tennstänk på strömavtagarens fäste som tog i ena benet på pantografen. Han filade bort stänket men målade inte över det. Sedan gick det att köra normal trafik igen.

Johan passade på att göra rälvätt med Unos släde på alla spår utom A-tågens långa väg. Det tog 50 minuter.

25/9

Under första visningen spårade både A- och B-tågen ur.

Johan och Uno kom strax före andra visningen och satte upp timmertåget (vars oljevage och första timmervagn spårat ur ovanför reläerna) och persontåget som stod i tunnelmynningen före dubbelspårsbron (med urspårad 1:a boggie i första och sista personvagnen). Provkörning gick bra. Någon felsökning hanns inte med, men mycket talar för att behovet av hjulrengöring är akut.

En bit in i andra visningen stannade Rapidståget inne i Hagalundstunneln för att strömavtagaren lämnat luftledningen inåt. Dessutom gick A-tågens landskapssäkring. Johan fann att det var en av tågets vagnar som högg tag i en luftledningsstolpe som stod i innerkurvan. Vagnens kåpa gjorde kortis. (Kan vara förklaringen till att A-landskapssäkringen går så ofta.)

Johans och Unos försök med att böja undan stolpen ledde till att två luftledningslödningar släppte och behövde göras om. Då bockades tråden i stolpens ände så att den följde luftledningen en bit och

lödningen kunde göras starkare. Den ena stolpen satt så dåligt till att den måste lödas underifrån av Johan. Uno lödde den som var lättast att komma åt utifrån och gjorde då ett stort svart märke på filten under körreglagen. Dessutom blev luftledningen till A-tågens ytterspår svårt demolerad. *Ingen får köra där förrän tråden blivit kontrollerad och riktad.*

Dessutom behöver skyddsautomatiken för korsningsväxeln kontrolleras. Det hanns inte med.

Dessutom kom en bordsskarv i luftledningen på det nedre B-spåret att rubbas så D-loket körde in i den och fick sin strömvagn bakåtvikt. Johan trodde att det skulle gå att köra från platsen, men loket tappade nästan alla sina vagnar undan för undan i takt med att de spårade ur på vägen in. Vi fick flytta kulissen för att ta bort ett par av dem. Tåget sattes ihop igen på baksidan,

Det här tog en stund, så det blev inte så mycket tid kvar till annat. F-loket och snälltågets personvagn är återbördade men inte provade eller tagna i trafik. Därför kunde Uno inte ta hem det vaggande D-loket för närmare studium utan det får anstå.

Precis när vi skulle gå vid stängningsdags så fastnade persontåget igen på väg ut mot dubbelspåret. Det visade sig vara ett liknande fel som det som rapidtåget drabbats av. Sista långa personvagnen hakade i en luftledningsstolpe som stod i innerkurvan för nära spåret. Den var lätt att böja rätt.

Sedan vägrade A-tågen att starta. Det förefaller vara glapp i A-spaken på baksidan. Johan mätte att det fanns ström där, men inte uppe i rälsen. Plötsligt återkom den. Ej åtgärdat än.

Så nu går tågen.

26/9

Timmertåget spårade ur två gånger ovanför reläerna. Ur spår av sig själv eller vid påkörning?

27/9

Sista vagnen i persontåget tappad bakom banan. Peter fixade.

Uno lappade över svarta märket i filten vid körreglagen.

Tågen startade inte på visningen. Landskapsrattarna var nervridna. Både A och B.

Mörka personvagnen mitt i persontåget spårade ur i tunneln ut på dubbelspåret. Uno pillade upp den.

Uno gjorde hjultvätt för B-tågen med OK-vätskan. Lyfte av vagnarna och torkade hjulen. Mycket smuts.

Sista vagnen i expresståget saknar en buffertplatta. Uno tog hem den för lagning.

F-loket ej provkört.

28/9

Efter gårdagens hjultvätt så var B-spåren rejält hala i dubbelspårsbacken upp mot bron så framförallt Da loket som slirade i backen. Tydligt hade Uno glömt att tömma tvättbaljan. Efter Peters torravtorkning gick det bättre.

A-tågen startade inte från sin främre position för en reläsäkring gett upp. Peter bytte den så gick allt igen.

29/9

Uno gjorde hjultvätt för A-tågen med OK-vätskan och spillde en hel del av den på golvet. Uppenbarligen körde han A-tågen på B-spåret för efteråt blev det väldigt stora halkproblem för både A- och B-tåg.

Sista vagnen i expresståget kom på plats igen men spårade ur och togs bort pga allt puffande på det slirande tåget. Det hanns inte med att sätta den på plats innan det blev dags att provköra och gå hem.

F-loket togs i trafik och timmertåget ställdes undan. F-lokets strömavtagare var sned, men det justerades av Uno. Han tog inte hem det vaggande D-loket än.

Den långa vägen för A-tågen är ännu inte intrimmad!!

Thomas lödde både fast luftledningens körtråd och den utliggare som lossnat utanför Hagalunds-tunnelmynningen och spände upp en ny sytråd där.

Jack och Johan ägnade sig åt att sprayfärga tallar och granar utmed framsidan av banan. Jack har köpt mera färg.

Vi pratade om att ta fram en lista på åtgärder som behöver vidtas när nästa sjösänkning sker. Vi måste ha en sådan för att kunna nå att spraya alla träd.

30/9

Snälltågets(F) finka spårade ur utanför Hagalundstunnelmynningen men hoppade på spåret igen i korsningsväxeln utan att Peter behövde gripa in.

2/10

När Uno kom spårade Rapidloket ur före tvättbyttan på A-spåret baktill. Uno rätade upp spåret och undersökte loket och fann att ena boggien inte kunde röra sig fritt nog. Thomas kollade också loket, och instämde. Uno tar hem loket.

Uno kopplade på expresstågets sista vagn som varit avställd några dagar.

Thomas började med att ta sig an Da-lokets strömavtagare. Det var ett stag till slitskenan som behövde lödas.

Sedan kollade Thomas på varför D-loket vaggar och hittade två spiralfjädrar som lossnat i underredet. Han gjorde nya krokare att fästa dem i, och fick göra en ny fjäder också för en av dem hoppade bort. Nu går loket lugnare.

Thomas lödde också fast ena framändesskylten bättre.

Johan lade märke till att växlarna V7 och V8 inte lade om som de borde och såg att det berodde på att omkopplare X5 kommit ur läge när någon petat på reläerna i närheten.

Sedan fäste Johan A- och B-spåret på de ställen på baksidan där det kommit så nära luftledningsstolparna att vagnarna fastnat. I det ena fallet med en träbit och det andra med en skruv.

Därefter limmade Johan upp de grenar som lossnat på tallen närmast Hagalundstunnelmynningen.

Efter det riktade han luftledningen över den långa vägens A-spår vid körkontrollerna så att det ska kunna gå att köra igen. Endast Dg-loket provades.

Han kollade också att skyddsautomatiken för korsningsväxeln fungerade, eftersom han och Uno härjat med luftledningen där 25/9.

När det var dags för slutlig provkörning började Dg-loket och F-loket stanna till en bit innan den bakre startplatsen. Dg-loket var värst. Loken kunde ibland starta av sig själva igen, eller om man dunkade i bordet. Orsaken var fett/smuts på luftledningen som inte gick att putsa bort förmodligen för att smärgelduken var begagnad (dvs fet). På Thomas enträgna inrådan tog vi till elektronikspray och det hjälpte. Johan höjde också A-farten på baksidan för att loken skulle få större rörelsemängd och glida förbi stoppen.

En effektiv dag!

5/10

Uno kom och provkörde Rapidloket men det spårade fortfarande ur på baksidan och slirade med drivspiralen vid korsningsväxeln. Uno tog hem det igen och kortade av drivspiralen 5 mm.

Dessutom lödde han fast ett metallspröt på A-tågens tvättbalja så att den ska vingla mindre när tågen kör över. Därvid kom han att lägga ifrån sig lödkolven på bordet och bränna sönder en tygbit som låg där så att lukten spred sig i grannskapet. Nils Olander kylde kolven med vatten.

6/10

Ny provkörning med Rapidloket. Nu tog det sig förbi tvättbaljan på baksidan men missade luftledningen i korsningsväxeln. Kåpan gick inte ner ordentligt, så det kan vara den som vinglade. Loket togs hem igen.

Timmertåget spårade ur i korsningsväxeln pga att Johan startade F-loket för tidigt på baksidan. Thomas ställde upp timmertåget på spåret igen.

Sammanträde med mycket diskussioner om huruvida beskrivningen av loken som sitter på baksidan av bokhyllan även kan presenteras för publiken i en eller annan form, att vi behöver en ny "arbete pågår" skylt, att vi borde utreda vilket som är bästa sättet att tvätta lok- och vagnshjulen på utan att de slirar efteråt, att det varit en period med ovanligt många fel, att arbete med att färga in träden pågår, att det snart är dags för dammblåsning och sedan sjösänkning samt säkerhetsfrågor kring reparationer på banan.

Inför dammblåsningen ska VP-rör och vinklar provas (20/10) och själva blåsningen kan sedan ske en eller två veckor senare.

Sjösänkningen bestämdes till 23/11. På önskelistan står (utan prioritering):

- Sprayfärgning av träd inom räckhåll
- Skador på kanten av sjömodulen repareras
- Sjön fönsterputsas
- Den lösa ön fästs
- Det lossnade säkerhetsspåret på A-tågsbron fästs
- Björkdunge monteras
- Och eventuellt något annat.

Säkerhetsdiskussionerna handlade om ovarsam hantering av lödkolvar, och att man därför borde vara två när sådana används, samt att det bör finnas säkra ställ där de kan placeras för att svalna.

8/10

Alla tre B-tågen hade kört ihop baktill för att B-ratten var för lågt ställd. Johan pillade upp de som spårat ur men sedan spårade persontågets alla vagnar utom finkan ur i början på tunnelraksträckan lång väg. Han ställde av det av tidsbrist. Brunaste vagnen i det tåget rullar påtagligt trögt.

9/10

Johan tog persontåget i trafik igen, och det fungerade utmärkt utan vidare åtgärd.

Johan städade lite inför torsdagens inspektion. En trasig lödkolv kasserades. Jacks färgburkar flyttades till plåtskåpet ute i stora hallen.

Uno försökte limma fast en ny lagerbox på snälltågets andra vagn men den passade inte, så han får göra en till. Han gjuter dem i tandteknikerplast.

Uno tog hem den persontågsvagn med plastboggie som gick trögt och fick några av Thomas metallagerinsatser med sig. En C3C-vagn ersätter.

Uno tog Rapidloket i trafik och det gick bra så länge han var kvar. Han hade flyttat stänkskyddets fäste från chassit till boggien och slipat ur så att kåpan skulle gå ner ordentligt.

Efteråt körde Johan A-rälstvätt och då lossnade en bromsback på Rapidlokets främsta hjul och fastnade i hjultvättkaret. Johan fäste den igen men sedan gick luftledningen sönder efter dubbelspårsbron och Rapidloket fastnade där. En utliggare har lossnat och från nästa har körtråden släppt.

Nu går det inte att köra några A-tåg alls!

10/10

Båda visningarna genomfördes utan A-tåg.

Vid den sista tappade D-loket alla sina godsvagnar för att den första finkan spårade ur en bit in i Hagalundstunneln. Johan skrapade bort smuts på hjulen på den vagnen.

Johan tvättade rälsen på B-tågens båda banor med Unos tvättsläde. Den hakar fast i en rälsskarv precis före B-tågens startplats där ett par uppstickande skruvar behöver filas ner.

Han provade därefter att köra Rapidloket fram till tvättkaret. Det spårade ur nästan varje gång. Skrapning av spårets insidor tog bort mycket smuts och även lite tenn från ett par riktigt usla rälsskarvar. Ändå, urspårningarna fortsatte ända tills han filade ner en plastisolering som stack upp mellan skenorna. Den stötte tydligen emot något i lokets underrede.

Han sänkte också farten på Rapidloket, för det gick alldeles för fort på baksidan

Thomas reparerade skadorna på A-tågens luftledning mellan dubbelspårsbron och tunnelmynningen. Vid provkörningen gick F-loket och Dg-loket fint förbi, men de stannade precis i tunnelmynningen pga dålig kontakt. Det fixades med rengöring.

Rapidloket ville dock inte köra ut i landskapet, utan brände säkring efter säkring (både i landskapet och på baksidan). Underredet funkade klanderfritt separat, men när kåpan kommer på vill det sig inte. Thomas gjorde om takledningens lödningar inne i loket och isolerade dem. Sedan gick det att köra. Det är inte testat ute på linjen än.

Rapidståget togs ur trafik och timmertåget sattes in i stället.

12/10

D-lokets främre löphjul spårade ur mitt bak, och Anders W pillade upp det på spåret igen eftersom ingen från UMV var tillgänglig för att kunna hjälpa till och utreda orsaken.

13/10

Johan hade köpt nya säkringar, 3,15 A tröga.

Johan justerade reläet till signal S16 som inte gick till rätt ordentligt

Uno tog den brunaste personvagnen i persontåget i trafik igen, efter att ha delat och breddat den kärvande plastboggien (med tandteknikerplast).

Expresståget(Ra) togs i trafik och Timmertåget(Dg) togs ur trafik.

Uno limmade fast en nygjord lagerbox på den andra vagnen i snälltåget. Sedan gick det tåget saktare än vanligt ute i landskapet. Rapidståget och snälltåget(F) går nu väldigt olika fort.

Jack och Johan besprutade tallar, granar och en och annan björk inom räckhåll för att fräscha upp dem.

Thomas justerade sin lagning av luftledningen när Rapidloket blev tillgängligt för provkörning. Den behövde flyttas radiellt längre ut från kurvcentrum.

Jack målade blänkande luftledningslagningar, men den längst bort blev inte snygg.

När dagen led mot sitt slut fick vi två urspårningar, en med sista bruna godsfinan i godståget och en med trappvagnen i persontåget på samma ställe: halvvägs ut till bortre parkeringsplatsen för B-tågens långa väg. Thomas skrapade smuts på spårets insida, men om det hjälpte får framtiden utvisa.

Uno tog hem trappvagnen för närmare studium och C3C-vagnen är kvar sist i persontåget.

14/10

Rapidloket stannade i tunneln på vägen ut mot dubbelspåret. Peter putsade räls och luftledning.

16/10

Uno tog trappvagnen i trafik igen, efter att ha skrapat bort smuts från hjulen hemma, men den spårade ur flera gånger ändå så han fick ta hem den igen.

Thomas limmade dit en saknad övertråd på B-dubbelspåret framför banvaktarstugan.

Uno justerade fjädringen och smälte bort lite plast för den bakersta boggien på lokaltåget (Hg) eftersom den vaggade.

Johan filade ner ett par skruvar som stack upp vid sidan av spåret före B-tågens första startplats för att tvättsläden inte skulle hoppa till där.

Uno ville tvätta hjul, och Johan bad honom prova den gröna fönstertvättvätskan, vilket Uno gjorde och sedan kategoriskt avvisade som olämplig. Han vill absolut ha sin Q8-soppa. Emellertid blev det inget slirande efteråt och kanske heller inte några rena hjul med den gröna flaskan.

Sedan ville Johan prova A-tågens långa väg, och det märktes att det var länge sedan det gjordes. Timmertåget stannade flera gånger på vägen, dessbättre inom räckhåll, Johan rengjorde kröken fram mot korsningsväxeln med putsklotsen. Dags att köra spårtvätt där, tycks det.

Snälltågets vagnar spårade emellertid ur i höjd med stickspårsväxeln och Uno började leta fel i spåret. Det var lite skräpigt på insidan av rälererna nära växel V7 och Uno vidgade spåret där, men det hjälpte inte.

F-loket stannade alldeles före tunnelmynningen lång väg där det tappade kontakten med luftledningen. Spåret verkar ha flyttat sig, så Uno flyttade luftledningen likadant.

Precis före stängningsdags spårade D-loket ur på samma sätt som 12/10, dvs med främre löphjulet inåt vid serviceväxeln mitt bak. Uno försökte plana ut och höja spåret före växeln. Få se om det hjälper.

17/10

Sista lokaltågsvagnens sista boggie (den som Uno ändrade på igår) spårade ur i V10 varvid Peter satte upp den på spåret igen.

Därefter spårade samma vagn ur och tappades före tunnelmynningen. Peter åtgärdade även den,

19/10

Da-loket rände in i bergväggen i ravinen lång väg. Främre löphjulet hade spårat ur så att loket gick in i bergväggen. Smuts på löphjulen och på insidan av spåren strax före olycksplatsen avlägsnades av Peter

20/10

Rapidloket stannade utanför Hagalundstunnelmynningen, för att luftledningen var strömlös där. Thomas, Uno och Sven felsökte men fann inte orsaken så de lånades ström från B-spåret för att kunna upprätthålla trafiken.

Den planerade dammblåsningen fick uppskjutas.

Uno tog hem D-loket för att visa upp det i Skövde.

21/10

Johan fann att det var omkopplaren till sektion H som glappade. Sitter under gröna kåpan på körpanelen. Han spände fjädern och gnuggade bort oxid.

Johan satte in Dg-loket för att dra det annars loklösa godståget. En trappstege på loket sitter löst och behöver lödas.

Gråa lödstationen vill inte värma kolven.

22/10

F-loket stannade utanför Hagalundstunnelmynningen.

23/10

Tågvärden hade tänkt sig att inte ha någon första visning pga ”spårfel”, men det gick inte Johan med på för B-tågen fungerade ju.

F-loket hade stannat för att det fartreglerande motståndet inne i loket hade lossnat. Johan fäste det igen.

Sedan körde han spårtvätt på alla spår, även A-tågens långa väg med hjälp av Thomas.

Uno satte in trappvagnen i persontåget(Da) igen. Han hade spänt de stabiliserande boggiefjädrarna som var för slappa. Vagnen gick bra.

Johan fick laga en nedfallen sytråd på A-tågens långa väg, för det var ingen annan som nådde dit.

Uno tar hem D-loket igen för att göra mer reparationer, så Dg-loket får vara i tjänst som godstågslök, ett tag till.

24/10

Da-loket stannade prompt varje gång det precis passerat taket för Höbalarna i första kurvan på långa B-varvet. Det hjälpte inte att peta på pantografen, men när Anders gav tågsättet skjuts genom att peta fram loket ungefär en stolpe till så fick den kontakt igen och rullade på utan några konstigheter.

Peter konstaterade att både smuts på spår och ledning stoppade Da men även att pantografen inte fick riktigt bra kontakt, Den verkar inte orka trycka uppåt tillräckligt. Efter rengöring och provkörningar testade han med att fälla upp även den främre pantografen och då funka det. Nu går loket med bägge uppe å länge tills den bakre kan fixas.

En vagn ur persontåget spårade ur i växel V10, vilken? Peter ställde tillrätta.

25/10

En vagn ur persontåget spårade ur igen i växel V10, vilken? Peter ställde tillrätta och gjorde ren växeln.

F-loket kom inte iväg av någon anledning så Rapidloket körde på och krokade fast i sista vagnen. Peter ordnade till detta också.

Da-lokets dubbla strömavtagare körde förbi den bortre stopplatsen mot dubbelspåret pga sina dubbla strömavtagare och därför kom det ut två B-tåg efter varandra på detsamma. Framförvarande tåg, godståget, blev påkört och spårade ur. Peter redde ut även detta och hittade dessutom rejält med smuts på godstågets fjärde vagn.

26/10

Ra körde sönder luftledningen mellan bron och tunneln på dubbelspåret. Flera utliggare blev skadade. Thomas kom och lagade ledningen, men en del sytrådar återstår.

27/10

Godståget(Dg) stannade på vägen ut lång väg, så visningen fick genomföras enbart med A-tågen. Uno kom och kollade säkringarna, men tyvärr fel säkringar, och sedan sektionsspakarna. Uno efterlyser tydligare lappar på säkringarna.

Thomas hittade vilken säkring det var som gått efter nästa visning.

Sedan stannade godståget igen, nu under skynket lång väg. Thomas petade igång det.

Thomas fortsatte lagningen av luftledningen och satte även upp nya sytrådar. Thomas efterlyste en ny luftledningsisolator i mässing. Uno gör en i plast.

D-lokets fjädring behöver förbättras. Uno jobbar på det hemma.

Sven eller Peter hade med sig ett VP-rör med böj som anpassats till en dammsugarslang. Användning testad?

30/10

Rapidloket hade inte startat från den främre startplatsen trots att snälltåget kommit och kört på det. Uno behövde bara flytta på loket för att det skulle starta.

När det var dags att gå hem så vägrade Rapidloket att starta från den bakre startplatsen. Johan behövde bara flytta på det för att det skulle starta. Han putsade sedan luftledningen på båda startplatserna.

Uno hade med sig D-loket och provkörde det efter visningen. Han har tagit isär underredet och gjort om lagren för någon/några av hjulaxlarna och en kardanaxel, fixat till ena sidans bromsbackar, gjort en ny bakre gångplåt och gjort om Z-tråden på bakre strömavtagaren. Ett hjul hade ett hack i flänsen som han lödde över. Det var inte så lätt att sätta ihop underredet igen så att koppelstänger och kuggdrev samarbetar. Loket gick mycket lugnt och bra nu, men stannade med låsta drev mitt bak på banan, så Uno tar hem det för vidare intrimning och målning.

Johan kollade den avlyfta C3C-vagn som fått vara med på visningarna ett tag och konstaterade att den inte rullade lika lätt längre åt ena hållet. Lagren fick lite fett och blev mycket gladare av det.

3/11

Uno hade ytterligare justerat D-loket och tog det i trafik efter dagens visningar. Det hakade inte upp sig men strömavtagaren fick dålig kontakt pga hudfett.

Uno fäste den lösa klätterstegen på Dg-loket och slet då av kabeln till strömavtagaren, så han fick löda den också.

Johan plockade isär den trasiga lödstationen och konstaterade att det var lödpennan som var utbränd. Han ska försöka skaffa en ny lödpenna.

UMV-sammanträde som välkomnade Anders Wallenthin till gänget. Han är intresserat av att hjälpa till med lite av varje.

Nils uttryckte museets uppskattning av hur stort publikens intresse är och hur väl banan sköts.

Vi tog upp problemen med de stora glasörrarna som inte går att låsa efter att man öppnat dem alltför bryskt och den glasskiva mitt i räcknet som halkat ner i golvet och hoppas att museet kan göra något åt saken.

Banan har skött sig bra på senare tid med undantag för ett större luftledningshaveri i förra veckan. Det hindrade dammblåsningen som var planerad till den, men som i stället ska göras 10/11.

D-loket har genomgått en större renovering som precis är avslutad.

Förbättringen av trädens kulör pågår fortfarande. Det blir en tydlig skillnad.

Sjösänkningen den 23/11 är inte färdigplanerad än och det behöver göras snarast. Vi behöver också diskutera vad som kan vara bästa sättet att göra ren vagnshjulen på samt få en instruktion av Uno av hur man mäter strömvagnaruptrycket.

Såhär ser listan ut nu: (utan prioritering):

- Sprayfärgning av träd inom räckhåll
- Nya och äldre skador på kanten av sjömodulen repareras
- Sjön fönsterputsas
- Den lösa ön fästs
- Det lossnade säkerhetsspåret på A-tågsbron fästs
- Ny björkdunge monteras
- En luftledningstråd (sytråd) repareras
- Och eventuellt något annat.

4/11

Ny lödpenna inköpt. Den funkar med styrenheten.

Rapidloket hade inte startat trots att F-loket knuffat på expresståget. Johan behövde bara knuffa det lite till. Krånglade inte mer. Ingen åtgärd.

D-loket hade stannat helt i början på lång väg. Johan bytte till Dg och felsökte. Kabeln till motorns +pol hade lossnat så jag fäste den igen. Emellertid ville loket inte annat än krypköra efteråt. Han sänkte fartmotståndet från 6 till 3 Ω , men det ville ändå inte gå i normal fart, så det får vila sig till Uno kommer. Han misstänker att det är något med kollektorkolen, men det kan ju lika gärna vara något mekaniskt.

När Johan tänkte gå hem spårade hela persontåget utom lok och fika ur i Hagalundstunnelmynningen. Han skrapade alla personvagnarnas hjul i det tåget och fann en hel del smuts på de två sista vagnarna.

6/11

Uno såg vad det var för fel på D-loket. Det var en av koppelstängerna som gått av nära drivhjulet. Han tar hem det för reparation. Thomas kollar på hobbymässan efter nya koppelstänger.

F-loket och Rapidloket ville ibland inte starta från startplatsen ut mot dubbelspåret, men Johan såg att det var en kabel till en kontakt på relä R7 som var lös. Han och Thomas lödde fast den och så putsade Johan reläets kontakter.

Johan och Uno ägnade sig sedan åt hjultvätt med Q8-vätskan. Spåren vid hjultvätten blir rejält smutsiga när man kör tågen fram och åter över den.

Hg-loket ville inte köra med normal fart efter att ha backat. Det visade sig att en drivande plastslang mellan motorn och ena boggien släppt så att bara den andra boggien drev. Uno spände låsningen och oljade lokets kugghjul och snäckskruvar.

Da-loket ställde sig att spinna mitt bak i serviceväxeln även utan att ha några vagnar efter sig. Det är nog något i lokets underrede som tar i spåret. Ingen åtgärd än.

Efter hjultvätten körde Johan spårtvätt med Unos släde och fönstertvättmedel. Det var givande, kanske beroende på hjultvätten, kanske också på grund av att trasorna denna gång var betydligt grövre så Rc-loket inte alls gick lika fort som förut.

Rapidloket envisades med att släppa upp sin bakre strömvtagare, så Johan krokade ner den ordentligt. Det blev inte särskilt snyggt.

7/11

Dg fastnade i en ledningsstolpe på väg ut lång väg.

8/11

Peter bockade undan stolpen och fick iväg godståget men loket gick alltför långsamt och orkade knappt upp för backen vid ladan.

Johan smorde Dg-loket och höjde farten lite (sänkte fartmotståndet från 30 Ω till 26 Ω) samt konstaterade att det drivs via vevstakarna och koppelstängerna samt att dessa sitter mycket sladdrigt. Inte konstigt om det hakar upp sig ibland.

Vid andra visningen körde A-tågen ihop på baksidan. Peter tog nog hand om det problemet.

9/11

Dagens första visning ställdes in eftersom det inte fanns någon publik pga snöovädret. Under den andra så började A-tågen gå oupphörligt. Sedan löste B-tågens växelövervakning ut medan persontåget körde på dubbelspåret.

10/11

Johan fann att A-tågens körande berodde på en nysilvertråd som var undanvikt så att den kom i kontakt med luftledningens skyddsräcke, som ju är strömförande.

Felet med B-tågen skulle möjligen kunna förklaras på följande vis:

- Lokaltåget skickar iväg Godståget lång väg
- Lokaltåget stannar mitt bak före växel V10 (fel 1)
- Godståget kör runt och knuffar igång Lokaltåget igen som nu kör fram och startar Persontåget.
- Persontåget går ut på dubbelspåret men banvaktarstugeväxeln lägger inte om (fel 2)
- Persontåget stoppas av växelövervakningen och visningen avslutas

Det är dock mycket långsökt....

Johan lade märke till att Dg-loket på nytt gick för sakta och sänkte motståndet igen, även denna gång från 30 Ω till 26 Ω .

När visningen skulle börja så vägrade Rapidloket att starta från den första startplatsen. Det bara surrade och Johan misstänkte spiralfjäderbrott, men så var inte fallet. I stället fann han att motorns rotationsmotstånd inte var jämnt när man snurrade runt den utan last för hand, så han rensade kollektorn och plattade till de snedslitna kolen en aning. Sedan gick loket jättestarkt en 5-6 varv tills det stannade igen. Då slirade spiralfjädern på den nedre drivtrissan. Det kändes att något fastnade när man snurrade runt drivningen för hand. Johan hittade en mässingsplåt som såg ut att kunna haka fast i ett kugghjul på den främsta hjulaxeln och bände bort den. Det fungerade också bra ett bra tag, men sedan vart det stopp igen. Thomas undersökte loket och hittade flera saker han vill åtgärda, men inte på plats. I stället får det vara avställt tills Uno kan titta på det nästa gång.

Idag skulle dammblåsning ske, och som förberedelse för den tog Johan fram kompressorn med tryckluftssprutan och blåste bort damm från banvallarna så långt han nådde. Då blåste en del sand bort på olika ställen så han fick limma fast ny.

Vid provkörning efteråt spårade F-loket ur vid dubbelspårsbron. Senare, efter den riktiga blåsningen välte det i korsningsväxeln. Peter hittade en tappad bromskloss i växeln och Thomas justerade löphjulets fjädring så att den blev ändamålsenlig.

När Rapidloket provkördes så fastnade det tvärt både strax före och på dubbelspårsbron. Det visade sig att de stag som sitter under boggierna och håller bromsklotsarna hade sjunkit ner och tog i rälsen. Johan bockade upp dem och filade bort utskjutande lödtenn. Dessutom kunde främre snöplogen ta i spåret så han höjde kåpan med en knapp mm med ett mellanlägg.

I samband med visningen slocknade den ena av det två stora belysningsarmaturerna. De har 150 W glödlampor med E27-fattning och det finns ingen i reserv.

Dammblåsningen med VP-rör förlöpte utan problem och alla spår blev provkörda utom A-tågens långa väg.

11/11

Peter har trollat fram nya 150 W lampor och bytt ut den trasiga.

F-loket spårade ur och la sig på sidan vid dubbelspårsväxeln. Peter reste upp den och rensade skit från växel igen men sen gick inte loket igång. Det var ingen ström i ledningen. Han bytte landskapssäkring både A & B samt en 6A, men det hjälpte inte.

Johan kollade i felloggen och såg att första vältningen skedde 25 augusti, dagen efter att Uno monterat stänkskydd på snäckskruvarna i F-loket.

12/11

Strömkabeln i F-loket hade lossnat vid vurpan. Johan jackade på den igen.

Han hittade också en trasig lödning i serviceväxeln på B-spåret mitt bak och lagade den.

Multimeterns svarta mätstift hade gått sönder, så han lagade den också.

Alla tågen togs i trafik igen.

13/11

Uno hade med sig D-loket, som nu hade fått en ny Roco-motor som han köpt på MJ hobby. För att få in den slipade han bort balanshjulet. Den trasiga koppelstången är hoplödd utan spjälning.

Vid provkörningen så gick en led sönder i strömvatagaren, och Uno lödde på ett stag som ska hindra att det händer igen. Det behöver målas.

Sedan stannade loket ganska olägligt, men det berodde bara på fett på strömvatagarens slitskena.

Thomas bytte ut en nedriven sytråd på dubbelspåret framför banvaktarstugan och lagade en skada i kanten på banan mot publiken. Berggrunden hade gått sönder.

Johan tvättade spår.

Frågan är om vi inte ska passa på att limma fast vassen bättre i vattenytan vid sjösänkningen, den ser ut att glipa på sina ställen.

Rapid-loket och F-loket krånglade inte idag heller (med undantag för att Ra vägrade starta en gång), så de får fortsätta att vara i trafik.

15/11

Rapidtåget stannade i Hagalundstunnelmynningen. Snälltåget(F) körde in i det och krokade fast. Peter redde ut och tvättade spåret.

D-loket tappade sina godstågsvagnar när det skulle åka ut lång väg och körde vidare. Peter flyttade tillbaka loket men strömvtagaren var trasig så det gick inte att köra. Peter ställde om till dubbelspårdrift.

16/11

Peter bytte ut D-loket mot Dg för att få tågen att gå som vanligt igen. Uno tog hem D-loket för service.

17/11

Uno bytte ut ett stag i D-lokets strömvtagare, och tog det i trafik igen.

19/11

Hela Da-loket och finkan hade spårat ur efter V10 lång väg. Johan fann mycket smuts på främsta löphjulet.

B-spaken bak var glapp så att strömmen inte gick att stänga av. Johan spände fjädern.

20/11

Under visningen stannade B-tågen framför första växeln efter startsträckan (V7). Uno putsade på tungkontrollkontaktarna med en fil och tvättade dem också med Q8-vätska(!).

Uno justerade bälgarna på de sista vagnarna på expresståget, samt klistrade fast metallramen på den främsta, närmast rapidloket.

Snälltågets och expresstågets vagnar (ej loken) hjultvättades med Q8. Snälltågsvagnarna spårade då ur och Uno justerade spårläget i höjddled för att det inte skulle ske. Spåret blev rejält smutsigt och hjulen rena. Johan eftertorkade spåret vid hjultvätten med fönsterputsvätska.

Thomas lagade sytrådar och kratsade rent i hjärtstycken, stödräler och växeltungor på landskapets växlar.

Alla A-tågen kördes lång väg med framgång. Rapidloket går dock väldigt fort. Det tappade också kontakten med luftledningen när det skulle lämna sista startplatsen för att ge sig ut lång väg. Uno justerade luftledningen.

Ampèremetern bredvid pendeln som visar reläströmmen lossnade ett par gånger och Johan limmade fast den igen.

Sedan fick A-tågen för sig att gå runt-runt, beroende på att startreläet intill ampèremetern inte bröt. Johan justerade reläet.

21/11

F-loket tappade sina vagnar och gjorde ett ärevarv för sig själv, samtidigt som D-loket hade stannat eller slirat eller spårat ur i växel V10. Peter återställde.

22/11

D-loket & flera vagnar hade spårat ur vid högra startplatsen. Peter fixade och rengjorde spåren just där men vet inte varför det spårat ur.

23/11

Dagen S som i Sjösenkning började med att persontågets sista vagn spårade ur vid första startplatsen. Uno gjorde ren hjulen på vagnen. En boggies vridning hindrades av ett fotsteg. Därefter spårade godstågets första finka ur i växlarna vid banvaktarstugan lång väg. Buffertarna hade gått omlott vid loket. Uno tog hem D-loket för justering. Buffertplankan satt fel i sidled. Dg-loket ersätter.

Sedan Peter och Sven framgångsrikt sänkt sjömodulen och dragit undan den på den lilla vagnen kunde arbetet i hålet börja:

Thomas ägnade sig åt att damma torkladan och laga sytrådar på B-tågens och A-tågens långa väg medan Johan rengjorde rälsen med putsklotsen. Johan fick även laga sytrådar på ett ställe bakom torkladan där Thomas inte nådde.

Johan tog bort den elektriska förbindningen mellan A- och B-tågspårens långa väg genom att skjuta undan spårens skarvbleck i modulskarven så att de inte längre är i förbindelse med varandra.

Johan tog fram tryckluftsaggregatet och blåste bort damm från banvallarna, så att de slutade vara gråa och deras kulörer kom fram. Han provade även att blåsa i gräset och såg att det kunde bli en liten aning grönare, men inte mycket.

Johan limmade fast den lossnade skyddsrälen på A-tågens enkelspårsbro med Karlssons Klister.

Thomas lagade ett par dåliga rälsskarvar för A-tågen på dubbelpåret genom att löda ihop dem.

Under tiden lagade Jack en papier-maché-skada som uppstod på sjömodulens kant vid en tidigare sjösenkning. Han lagade den med en blandning av tidningspapper, gips och vitlim, samt målade den när det torkat.

Jack och Johan kunde sedan ägna sig åt att spraymåla tallar, granar och björkar, det som var huvudsyftet med sjösenkningen. Endast ett par tallar åtkomliga från sidorna återstår.

Sven limmade fast vassruggarna där de släppt och även en kobbe som blev lite lös, samt tvättade sjön med fönsterputsmedel.

Jack monterade fyra mycket dekorativa nya björkar på sjömodulens bortre kant och färgade in dem.

Thomas tog bort den extra stödstolpen som satt och höll luftledningen uppe vid signal S12 på B-tågens långa väg och ersatte den med en ny bit luftledning.

Peter arbetade idogt under tiden allt detta pågick med att skrapa spår med Svens spårskrapa och att ta bort smuts från spårens insidor med en pincett.

Vid provkörning befanns kontaktskenan på B-tågens långa väg vid signalen före banvaktarstugan inte fungera, beroende på en bristande isolering i en luftledningsstolpe. Johan löste det med cyanolitlim.

Johan lagade en nedfallen B-sytråd framför banvaktarstugan.

Thomas såg att ett stag hade lossnat i Hg-lokets strömavtagare och lödde fast det igen.

Under tiden hjälptes Peter, Sven, Jack och Johan åt med att sätta sjömodulen på plats igen varefter endast provkörning återstod.

Thomas såg att A-tågens strömavtagare studsade före korsningsväxeln och justerade luftledningen där.

Jack tyckte sig se att signal S12 på B-tågens långa väg inte blev grön, men det upprepade sig inte.

25/11

F-loket behagade välta en gång och gunga till rätt ordentligt ett par gånger till, så nu fick Johan chansen att se vad som hände. Det var främre hjulet i bakre boggien som klämde ner sig mellan rälerna precis

efter bordsskarven vid X-växeln pga för stor spårvidd. Det berodde i sin tur på att en lödning i slipern hade släppt. Han fixade det och fäste dessutom spåret bättre med lite cyanolit mellan två spårlödningar.

Godstågets första finka spårade ur mitt bak i serviceväxeln men den låg inte helt rätt.

26/11

Godstågets timmervagn spårade ur vid signalen vid banvaktarstugan och körde in i en stolpe.

Johan kollade den och vagnen framför och fann och tog bort mycket smuts på hjulen.

Vid den senare visningen välte F-loket igen.

27/11

Johan fann att det fanns fler ställen där F-lokets hjul kunde gräva ner sig i rälsen. Det han lagade 25/11 var fortfarande OK. Vid ett av dem var en sliperlödning trasig, och Thomas lagade den. Ett annat ställe nära korsningsväxeln hade ingen sliperlödning, så Johan bara klämde ihop spåren där. Det fungerade dock endast i några timmar. Anledningen till att F-lokets hjul gräver ner sig är att ett hjul i vardera boggien vinglar rejält och det påverkar rälsmåttet. Uno tar hem F-loket för översyn och timmertåget ersätter.

Innan Uno kom hann Johan göra spårtvätt på alla spår utom A-tågens långa väg.

Efter spårreparationerna började Rapidlokets strömvtagare trassla in sig i härvan över korsningsväxeln. Både Johan och Thomas var där och bockade till trådarna, och Thomas lödde fast en utliggare i stolpen vid korsningsväxeln som lossnat vid alla vurporna.

Rapidloket vill fortfarande spåra ur i korsningsväxeln om man drar det baklänges.

Rapidloket tvärstannade med trasig drivspiral. Thomas bytte till en ny med konisk ända, så att han kunde skarva genom en att gänga den.

Uno hade med sig D-loket efter att ha centrerat buffertarna i bakänden och tog det i trafik. Emellertid spårade både första finkan och loket själv ur i växeln vid banvaktarstugan var sitt varv. Johan kom ihåg att det varit spårviddsfel där också och minskade rälsavståndet genom att bocka in rälén mellan hjärtstycket och växeltungan. Sedan gick godståget bra där.

Vid lokbytet Dg -> D-loket råkade Johan välta Dg-loket på brädan ovanför spakarna baktill, men det förefaller inte att ha tagit skada.

Uno råkade bryta av B-spaken baktill och märkte det inte ens, så Johan fick laga den med vitlim.

Thomas fick ägna sig en bra stund åt att reparera nerrivna sytrådar efter dagens härjningar. Han råkade ha av en isolator som satt på utsidan av en stolpe, och dessutom tappa den, men sken som en sol när han till slut hittat den igen i landskapet. Den ligger nu vid foten av sin stolpe.

Vid den sista provkörningen fastnade D-loket i en kvarglömd sytråd på dubbelspåret och ett stag i strömvtagaren lossnade. Thomas krokade på det igen.

29/11

Persontågets sista vagn blev puttad av spåret av V10 pga att loket var kallt och tåget hade för låg hastighet. Hg-loket krockade in i urspårade vagnen när det försöka åka till startposition för långa varvet. Anders lyfte av och ställde på vagnar och lok på rätt plats igen och såg till att V10 låg i rätt läge.

När han sedan startade visningen och tryckt på B-knappen så kom aldrig persontåget ut. Det hade stannat i tunneln och han jag petade på pantografen tog det sig ut så långt att lok, finka och halva första passagerarvagnen kom ut ur tunneln innan det tog stopp igen.

Han gav då upp på att lösa det mitt i visningen, men såg till att finkan inte stod fel för A-tågen att passera och körde resten av visningen med A-knappen, vilket fungerade bra.

Efter visningen så tog han sig en ny titt på Da-loket och noterade hur en av trådarna (sytrådarna) från ledningen fastnat i loket, och därifrån spänts bakåt, över pantografen, för att i andra ändan trasslas in i ett av hjulen på första passagerarvagnen. Då krokade han loss den vagnen för att trassla ut tråden från hjulet.

När han skulle hänga på vagnarna igen så måste han missat en boogie på någon av vagnarna för loket kom inte mycket längre än till skarven i tunneln närmast där man står och pratar, då en av vagnarna spårat ur igen och fastnat i en av skarvarens låspinnar. Han fick också byta två säkringar i väskan. Efter att jag löst el och boggie så lyckades han missa någon av krokarna mellan vagnarna då bara Da-lok, finka och den första passagerarvagnen for i väg nästa vända. Då var det bara att låta kalaset gå hela varvet och stanna det vid röda pinnen som går att kroka av bakom modellen för att sätta ihop hela tågsättet igen.

SEN så fungerade allt utan några vidare bekymmer under eftermiddagsvisningen och han vågade andas ut lite inför morgondagen.

1/12

Uno hade med sig F-loket efter att ha justerat främre löphjulet, men det spårade ur vid provkörning. Han tror inte på att några vinglande drivhjul skulle vara orsaken till problemen med att loket välter.

Sven och Uno justerade reläet till signal S16 vid banvaktarstugan, för den visade både grönt och rött.

2/12

Uno hade med sig F-loket igen, nu med extra bly på främre löphjulet. Han provkörde det några varv utan problem och tog det därför i trafik.

Uno tog hem Dg-loket för service. Lagren i axeländarna liksom koppelstängerna glappar för mycket. Han tänker kanske lagra längs mittdelen av axeln i stället.

3/12

F-loket välte i korsningsväxeln igen. Anders satte upp det på spåret, körde in och stängde av A-tågen.

Uno kom och tog med sig F-loket hem, så nu har vi bara Rapidtåget att tillgå som A-tåg. Han provkörde F-loket några varv utan främre löphjul och tyckte att det gick bra men Johan förklarade för honom hur problemet uppstår, så nu ska han rikta upp drivhjulen. Tydligt har axlarnas fäste i hjulen gått sönder förr, så de är bara lödda platt mot en mässingsplåt på insidan av hjulen.

4/12

Hg-loket stannade innanför Hagalundstunnelmynningen och Anders tillkallade Johan som fann att det bara var fett eller smuts som behövde putsas bort från luftledningen.

Johan och Thomas letade efter var den sytråd suttit som fastnat i Da-loket 29/11 men hittade inte något ställe där det saknades.

Thomas lödde fast den isolator som var nära att försvinna 27/11 och anslöt den till en ny sytråd. Det blev mycket snyggt. Han bytte sedan ut trådarna mellan fem stolpar varvid den bruna sytråden nästan tog slut. Johan ska skaffa mer.

Den skylt som ska sitta under signal S16 vid banvaktarstugan hade fallit ner. Thomas satte den på plats

Johan berättade under tiden lite om hur anläggningen fungerar för Anders.

D-loket behagade spåra ur på samma ställe som Hg-loket, men Thomas fann att det berodde på att den lödning i spåret som lagats 1/7 hade gått upp, så han lödde om den.

Johan körde rälstvätt på dubbelspåret men hade sedan sönder en utliggare på A-tågens långa väg. Thomas lagade den också.

5/12

Uno åkte in och provade F-loket. Det spårade ur i korsningsväxeln och även lite längre fram där det också brände en säkring. Han lyckades inte hitta vilken det var så Johan fick tillkallas som proppjägare. Det gick snabbt att fixa problemet men kunde gått ändå fortare eftersom en av säkringarna i påsen var trasig.

Johan kollade hur F-loket betedde sig och hjulen vinglar mindre nu. Han lyckades inte få dem att gräva ner sig i spåret vid korsningsväxeln så eventuellt är det nu något problem med löphjulet som Uno nu gjort om till att bli blytyngt.

För att inte i onödan slita på Rapidloket stängde Johan av att det startas vid banvaktarstugan (med X9)..

7/12

I slutet av 14 visningen så spårade vagn 2 och 3 efter D-loket ur i Hagalundstunneln. Loket tillsammans med första vagnen fortsatte utan vidare till start position för långa vägen. Anders fick då plocka loss vagn 2 och kunde ställa på vagn 3 (lilla timmervagnen) och rulla fram resten av dem till baksidan. Väl där så skulle han skjuta bak lok och vagn 1 för att sätta ihop tågsättet igen, men pantografen måste ha fastnat i något på vägen för den fick otrolig fjong och reste sig bredvid luftledningen på grund av att en av de pinnar som håller den på plats hade släppt. Han bar in det under förstoringsglaset och krokade med stor försiktighet på den igen. Sedan satte han ihop resten av tågsättet igen provkörde ett par varv för att se ifall den skulle hitta på något vilket den inte heller gjorde.

8/12

Sven, Uno och Thomas testade F-loket. Det visade det sig att urspårningar vid växeln fortsatte, även att loket spårade ur så kraftigt att det föll på sidan.

Efter några tester, som Thomas filmade, visade det sig att orsaken var att bakre boggin var för styv, så att den klarade inte av att räta upp sig efter utgångskurvan. Därför trycktes hjulen ur spåret i början på den raka delen. Den sammanföll med växels placering.

Sven tror att samma uppstod i början av raksträckan på baksidan, för det blev nån urspårning där också. Om man körde med kraftigt minskad hastighet gick det bättre, men så ska man inte behöva köra.

Uno tog hem F-loket för vidare justering.

Dg-loket togs i drift. Det hade en del svårigheter att komma igång, gick väldigt trögt i början. Efter några varv, och Thomas justering av pantografen som tappade kontakt med luftledningen, gick det ungefär som det borde. Pappersbitarna som låste reläet i A-tågens utfart togs bort och tester med alla tåg gjordes.

Thomas kollade även om nån vagn gick trögt och smorde en (den mittersta?) av timmervagnarna.

Signal S16 kärvade igen och visade bägge signalbilderna samtidigt, men efter att Uno fixat med reläet en stund gick signalen som den skulle igen.

Ytterligare testkörningar gick utan problem.

11/12

När Uno kom hade Rapidloket spåret ur baktill. Kuggarna har låst sig, så han tar hem det för åtgärd. Visningen genomfördes utan A-tåg.

F-loket provkördes, och spårade ur igen i korsningsväxeln. Uno och Thomas studerade fallet noga och fann att nu spårade främre löphjulet spårade ur åt höger i växelns hjärtstycke. Genom att böja spåret tog de bort det felet.

När sedan timmertåget skulle passera samma ställe så spårade första timmervagnen ur. Uno satte vagnen sist i tåget i stället och då klarade den att ta sig förbi korsningsväxeln.

När detta var åtgärdat, så var det nästan stängningsdags. Då spårade två vagnar i lokaltåget (Hg) ur under landskapet mitt för korsningsväxeln pga att en stakettråd blivit inböjd. Uno satte upp dem på spåret igen, men finkan hoppade ur någon meter längre fram innan tunnelmynningen. Sedan bröts strömmen för att museet stängde så det gick inte att fortsätta felsökningen. Uno rekommenderar omkoppling till dubbelspårsdrift tills problemet är löst. Som det står nu går inte B-tågen att köra alls.

12/12

Peter fixade gårdagsproblemet med detsamma på morgonen. Hg hade spåret ur pga att G finkan spåret ur för att bakre koppelkroken hade släppt och troligen hamnat under vagnen. Han tog bort vagnen och körde vidare. Han ställde sedan om till körning även lång väg för B-tågen.

Uno kom och fäste finkans dragkrok med 2-komponentlim.

Uno provade Rapidloket och var inte nöjd så han tog hem det igen.

Dg loket har stannat till ute i landskapet och Uno gav strömavtagarens leder en dos Q8-vätska för det är bra för lite av varje, sade han.

F-loket lade sig på sidan på väg ut på dubbelspåret strax före tunnelmynningen Främre löphjulets bly tog i karossen.

Uno bytte ut staketet på det ställe där det tagit i lokaltåget mot en järnstång.

15/12

När Johan provkörde stannade Dg-loket tvärt. Johan fann att ena kabelanslutningen till motorn lossnat och lödde fast den igen. Det kan dock fortfarande stanna till ibland i kurvor (glapp i chassit?).

Uno kom och tog Rapidloket i trafik. Det spårade dock ur vid hjultvättplatsen så Uno fick justera spåret där. Vi provkörde inte A-tågen lång väg. Johan ställde om X9 så att A-tågen startar vid banvaktsstugan igen.

Johan limmade fast ny sand vid stoppbocken på A-spårets långa väg.

Thomas och Jack svartmålade nygjorda lagningar i luftledning och spår som blänkte.

Sven försåg ön i sjön med en buske.

Sedan hade vi sammanträde som handlade om att vi hunnit med väldigt mycket sedan förra mötet, främst för att sjösänkningen ägt rum och bl.a. gjort att alla träd kunnat få ny färg, om att F-lokets vältningar nu borde vara över, om de planer som finns på att fotografera av kulissen, om Rör-ej-skyltarnas fästning vid banan, om att en ny Service-pågård-skylt behövs, om visningar på olika språk, om tågvärdarnas (onödiga) nervositet när Modelljärnvägsgruppen kan "tjuvlyssna" och om den trevliga julfesten, förstås.

17/12

Godståget tappade tre sista vagnarna någonstans längs långa vägen. Upphämtades av nästa tåg. Inget urspåret. Johan tog bort smuts från hjulen, spände koppelkrokarna och sänkte farten på D-loket som for fram som en raket.

18/12

Rapidloket bakre strömavtagare hade hoppat upp av sig själv och Uno tryckte ner den.

Thomas limmade fast en sytråd på B-dubbelspåret och putsade alla spår han nådde med putsklotsen sedan han gjort den ren med elektronikspray.

Uno, Johan och Thomas provkörde A-tågens långa väg. Det gick bra sånär som för Dg-loket som dels fastnade i skyddsrälererna på A-tågens enkelspårsbro dels stannade i korsningsväxeln.

Därefter passade Da-loket på att spåra ur i växel V8 (som varit omlagd). Uno bockade och höjde upp spåret för att göra det jämnare.

Alla B-tågens vagnar hjulvättades av Uno, vilket verkligen behövdes. Sedan körde Johan spårtvätt på B-spåren vilket också behövdes. Vid spårtvätten provade Johan att backa Da-loket men då gick ena huvudsäkring (4A) i väskan.

När spårtvätten av A-spåret skulle inledas stannade Dg-loket tvärt framför banvaktarstugan och det började ryka om luftledningen. Johan fann att det var en lödning på Dg-motorn som släppt (samma som 15/12) och två trådar kommit emot varandra så att det blev tvärkortis mellan strömavtagare och hjul. Så Johan fick löda om i loket och att byta mera säkringar.

Thomas tog sig an att laga luftledningen. Det var en pålörd krok i en bordsskarv som lossnat för att lödtennet smält. Han satte också ett H-skydd på utliggaren för att inte strömavtagarna skulle studsas.

En kort bit av luftledningen vid lagningen ger inte så god kontakt (än) så A-tågen rycker till när de passerar-

Under tiden fick Uno Dg-loket att spåra ur i B-spårets serviceväxel, så han lödde om spåret i den. Sedan tog han hem Dg-loket för mera service. Det stannar ju gärna i vänsterkurvor.

F-loket går alldeles för fort, men det får åtgärdas senare.

23/12

Lokaltågets(Hg) personvagnar spårade ur i själva Hagalundstunnelmynningen. Loket och finkan fortsatte in till stopplatsen. Anders undersökte spåret och fann åtskilligt med smuts innanför växeltungan på sista växeln före tunnelmynningen.