

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2023

3/1 23

Timmertåget tappade sin sista vagn, oljetankvagnen, och den hamnade framför snälltågsloket.

Johan bad tågvärden per telefon att försöka lyfta bort vagnen, och det lyckades men konsekvensen blev att F-loket sedan tappade hela sitt tågsätt och spårade ur och välte i växel V4, alldeles efter startplatsen. Därmed blockerades även B-tågen.

Johan for in och städade upp och spände oljevagnens koppelkrok.

Han passade då på att provköra expresståget, och det gick åter ganska sakta. Han konstaterade att det är bakre boggien som spökar, för man kan frikoppla den främre och felet är ändå kvar. Han filade på en plåt som satt obehaglig nära den nedre gummitrissan och tyckte att läget blev lite bättre.

Han justerade sedan kopplet mellan de två sista expresstågsvagnarna eftersom ge gick så glest att bälgarna drogs isär.

Sedan provkörde han A-tågens långa väg och expresståget klarade den fint, men inte timmertåget. Det stannar alldeles efter tunnelmynningen. Strömavtagaren nådde inte upp, så han spände strömavtagarens fjäder en aning. Då gick loket bättre även på dubbelspåret där det gått ganska ryckigt.

6/1

D-loket spårade ur alldeles efter växel V10 på väg ut mot dubbelspåret, välte och lutade sig mot en trästötta så att A-tågen inte stördes.

Johan hittade inget fel på rälsen men såg att bakre löphjulet på D-loket bara kanade. Löphjulet var dessutom rejält smutsigt. Detta löphjul var väldigt svårt att smörja, eftersom var skyddad av en mässingsplåt undertill och av flera lager med bly uppifrån. Han blev tvunget att ta loss löphjulshållaren och låtta på blyet för att komma åt att olja axeln. Sedan rullade hjulet fint igen.

Han såg också att fjädern på främre strömavtagaren på D-loket saknar sin kåpa.

Han provkörde sedan Expresståget och Rapidloket gick riktigt sakta som kallt. Behöver undersökas mera.

När han skulle köra snälltåget lång väg så ville inte strömavtagaren resa sig längre. Han justerade den och körde runt, men då fastnade den i stödtråden efter korsningsväxeln i stället och blev rejält tilltygad. Mera justeringar följde innan loket gick bra igen.

På kvällen spårade Da-loket ur igen, på samma ställe som tidigare under dagen.

7/1

Johan undersökte spåret och fann att Da-loket spåret ur i en pensionerad växel. Det hade pressats in smuts mellan den anliggande växeltungan och rälen så att rälsmåttet blivit för smalt. Han skrapade bort smutsen och lödde fast den andra växeltungan så att den anliggande kom i press mot rälen.

F-loket hade stannat i Hagalundstunneln med strömavtagaren halvvägs uppe. Fjädringen var OK, men det fanns en tråd under slitskenan som strömavtagaren kunde haka fast i, så han kortade av och lödde fast den.

Ra-loket undersöktes och ett bleck som sitter misstänkt nära den undre gummitrissan bockades undan bättre. Det fanns också en lödningsjämnhet på detta bleck som han avlägsnade. Sedan blev loket piggt igen och kunde tas i trafik.

9/1

Rapidloketets främre boggie och den första personvagnen spårade ur alldeles innan Hagalundstunnelmynningen.

10/1

Johan fann att bakre boggien på Rapidloket inte kunde röra sig riktigt fritt, att en bromsklots låg emot ett hjul på expresstågets första personvagn och att den första axeln på samma vagn rullade trögt samt justerade alla dessa.

Rapidloket gick inte särskilt rappt efter justeringen, men det bättrade sig efter några varv när det blev varmt.

14/1

Persontågets godsfincka spårade ur och välte i tunnelmynningen före dubbelspårsbron.

15/1

Varken loket eller de andra vagnarna i persontåget var urspårade, så felet borde finnas på själva godsfinckan. Johan fann att det fanns smuts på ett par av hjulens flänsar, så att spårvidden minskat.

Dagen på museet fortsatte med att Johan tappade en fickspegel. Det var sju år sedan han hade sönder en spegel sist, så det var väl dags.... Och oturen fortsatte, visade det sig.

Rapidloket gick jättesakta igen, och togs ur trafik. Timmertåget fick ersätta, men näst sista vagnen spårade hela tiden ur i bordsskarven före Hagalundstunnelmynningen. Dessutom stannade loket tvärt alldeles efter dubbelspårsbron. Det var en lödning i Dg-loket som lossnat och fick göras om.

Johan gjorde det fjädrande hjulparet på näst sista timmertågsvagnen mera rörligt, men det hjälpte inte, så det blev till att justera spåret. Det var både buckligt och hade ett spårviddsfel. När de var åtgärdade gick timmertåget bra, men inte snälltåget. Dess sista vagn lade sig på sidan, så Johan rätade ut kurvan som var onödigt tvär just där. Efter den korrektionen gick vagnen bra, men F-loket krånglade i stället. Främre löphjulet spårade ur. Johan ökade även dess rörlighet, men det ledde bara till att hela loket lade sig på sidan efter tunnelmynningen. Det gick avhjälpas genom att minska spårets dosering inne i tunneln. Efter de åtgärderna gick snälltåget och timmertåget bra, men inte Rapidloket som det skulle visa sig senare.

F-loket saknar en framändesskärm, men det hanns inte med.

Rapidloket gick sakta redan för egen maskin, så Johan tog isär den bakre boggien för att se om han kunde hitta någon anledning. När loket körs, trycks snäckskruvsaxeln framåt eller bakåt beroende på riktningen. I ändlägena kan snäckskruvarna kärva mot en fals på lagret. Johan slipade ner ändan på den ena snäckskruven som var särskilt trög, och loket blev piggt igen efter hopmontering. Men, när det skulle dra vagnarna gick det åter igen jättesakta. Behöver undersökas mer. Och, det spårade som sagt ur där spåret var justerat.

19/1

Dg-loket stannade efter Hagalundstunnelmynningen.

20/1

Museet har lyckats köpa 1 liter svart olja till MJ från Smörjteknik i Gävle.

Johan petade på Dg-lokets strömvtagare, så gick det igång igen. Sedan motionerade han strömvtagarens leder.

Undersökningarna av Rapidloketets beteende fortsatte och det visade sig att stänkskyddet över den bakre boggiens främre snäckskruva var för tajt och kunde hindra rotationen när snäckskruvsaxeln drog åt det

hållet. Johan gjorde ett nytt större stänkskydd. Sedan gick loket lika fort framåt som bakåt när det kördes ensamt. Med vagnar går det dock fortfarande sakta, men hjulen slirar så det finns hopp. Det går bättre på B-spåret än på A-spåret, märkligt nog.

D-loket och Dg-loket smordes med den nya oljan.

27/1

Johan smorde Da och F-loken.

Ra-loket ville inte gå alls. Det var ett axellager i den bakre boggien som hade torkat fast. När det oljats gick loket krypsakta och orkade inte dra något alls.

Johan undersökte och fann att det nu var den främre boggien som var problemet. Dels hade balken som höll tappen som boggien roterar runt lossnat, dels kärvade snäckskruvsaxelns lager i den bakre änden på boggien. Johan fäste balken och gjorde samma operation som gjordes på den bakre boggien främre del, nämligen filade ner änden på snäckskruven så att den inte skulle ta i falsen på lagret. Då blev loket mer dragvilligt men spårar nu ur före och efter Hagalundstunnelmynningen. Mer intrimming behövs.

Under provkörningarna upptäckte han en trasig rälsskarv på B-slingan, precis efter hjultvätten och lagade densamma.

3/2

Banan har funkad i en hel vecka nu, men inte felfritt. A-tågen gick väldigt sakta ute i landskapet. Det visade sig att elsäkringarna för spåret hade gått och då kilar strömmen tillbaka till transformatorn via relälikriktaren i stället. Johan bytte den trasiga säkringarna.

Dagen ägnades åt att trimma Rapidloket. Johan ökade rörligheten i bakre boggien för att loket skulle klara lutande kurvor bättre. Liten effekt hade det, men inte tillräcklig. Loket vill hemskt gärna spåra ur i tunneln alldeles före Hagalundstunnelmynningen.

Eftersom det knappast gick att göra Rapidlokets boggierna mer rörliga tog Johan tillfället i akt att felsöka spåret. Det visade sig att det 1) låg för löst 2) hade för tvär kurva 3) lutade för mycket inåt banan och 4) hade fel spårvidd. Rapidloket är känsligt för om spårvidden är för stor.

Resultatet av spårarbetet blev att snälltågsloket vinglar betydligt mindre där än förut och att Rapidloket bara spårar ur ibland i stället för hela tiden. Mer jobb återstår alltså att göra.

Da-loket stannade mitt bak och nådde inte upp till luftledningen. Johan motionerade strömavtagaren .

D-loket stannade också mitt bak med spinnande motor. Det var hjulmekaniken som kärvade. När Johan hade dragit runt den några varv för hand så släppte motståndet. Kan ha varit smolk i snäckväxlarna eller lagren.

Signalen på dubbelspåret (S14) visade inte rött. Johan putsade kontaktblecken på reläet.

Under kvällsvisningen stannade godståget vid signalen framför kulissen pga växelfel vid banvaktarstugan.

4/2

Johan konstaterade att växelmotorernas kuggjul klättrat på varandra. Det brukar bero på att någon lödning som håller motorn fast har släppt, men så var inte fallet. Han spände därför det bleck som håller kugghjulen ihop, och smorde det även. Han provade en massa gånger och motoriken verkade funka.

D-loket passade på att krångla. Strömavtagaren vek sig bakåt både i uppförsbacken mot banvaktarstugan och i torkladekurvan, där det är som svårast att komma åt. Johan riktade om strömavtagaren.

B-tågen hjul rensades (vilket behövdes) och sista vagnen på persontåget hade en lös grind som limmades fast.

5/2

Snälltåget spårade ur på dubbelspåret. Det var mycket smuts på hjulen så Johan rensade dem liksom på timmertåget.

D-loket stannade direkt efter startplatsen med låsta hjul. Det verkade som om kuggarna i ena snäckväxeln hade klättrat på varandra. Johan spände ihop den bättre.

8/2

Da-loket spårade ur precis före parkeringsplatsen mot dubbelspåret. Ingen felanmälan skedde.

10/2

Johan hittade smuts på Da-lokets främre löphjul och tog bort smutsen.

Rapidloket provkördes och går hyfsat fort utan vagnar. Dock spårar det lätt ur inne i Hagalundstunneln, så Johan arbetade med att ytterligare justera och stabilisera spåret där. Dessutom vill det gärna tappa kontakten med luftledningen alldeles efter dubbelspårsbron, så han breddade strömvagnarskenan genom att vika upp kanten en aning.

Vid prov med expresstågsvagnarna gick tåget bedrövande sakta. Det är första personvagnen (1:a klass) som bromsar. De två sista rullar lätt. Johan smorde hjullagren och då gick det lite bättre, men ändå inte tillräckligt bra.

11/2

Dg-loket stannade vid dubbelspårsbron och D-loket spårade ur i växel V10.

12/2

Johan såg att det var en av lederna i Dg-lokets strömvagnare som skakat ur och krokade i den igen. Samma fel hände dock även senare under dagen, så då bockade han till ledens stift så att det blev böjt.

D-lokets urspårning hade ingen uppenbar orsak. Kanske var inte växeln tillräckligt omlagd.

En lagerbox (dekor) på den första expresstågsvagnen hade lossnat och Johan limmade fast den igen. Sedan gick hjulet väldigt trögt, och det visade sig att det riktiga lagret innanför var fullt med smuts som han skrapade bort. Sedan rullade vagnen mycket lättare.

Under en av dagens visningar kom det ut två B-tåg på banan (ett mysterium!) och säkerhetssystemet för växeln vid Banvaktarstugan löste ut. Anders som körde, visste hur man skulle göra för att få igång banan igen men lade växeln fel varvid hela godståget spårade ur och loket välte, så Johan fick rycka ut och rätta till.

Rapidloket får för sig att luta utåt i kurvorna om buffertarna till första vagnen går omlott och de vill de gärna göra i den tvära kurvan ut från Hagalundstunneln. För att minska den risken förlängde han koppelkroken en dryg mm.

När det lutar utåt eller är rakt vill det gärna tappa kontakten med luftledningen mellan näst sista stolparna före bortre tunnelmynningen. Slitskenan är inte nog bred så loket måste antingen luta lite lätt inåt kurvan för att klara luftledningen eller så behöver strömvagnaren sitta lite snett. Johan valde det senare alternativet.

I samband med detta så lossnade ena utliggaren från nedre isolatorn på sin stolpe och Johan måste kroka fast den igen.

Johan tyckte att Rapidloket kaross var lite sned och riktade den. Loket går nu rappt och fint på dubbelspåret utan vagnar men vagnar och vill gärna välta när vagnarna är med. Måhända är koppelkroken för stel?

16/2

Johan gjorde nya försök med Rapidloket, efter att ha hämmat främre boggiens rörlighet, men de var inte lyckade. Loket vill välta i Hagalundstunneln precis där doseringen ökar för att anpassa sig till doseringen i landskapet.

Han såg att D-lokets strömavtagare var lite sned och justerade den.

Dg-loket vill gärna stanna till precis före Hagalundstunnelns parkeringsplats. Det hjälpte inte att putsa spåret och luftledningen, inte att kolla upp vagnarnas hjul, inte att höja luftledningen. Det syns att det är någon form av elfel.

Första hjulaxeln i sista vagnen i timmertåget gick trögt. Det var mycket smuts i hjulaxellagret och en blybit limmad ovanför hjulaxeln hängde ner mot axeln.

Kvällsvisningen avbröts av att godståget stannade i tunneln framför publiken samt att pendeln inte startade.

17/2

Johan gav pendeln en knuff, så att den kom igång igen samt tog sig an D-lokets strömavtagare.

Det visade sig att upptricket var så svagt att det blev dålig kontakt. Han ökade trycket genom att flytta spännfjäders fäste och det fungerade men ledde till att strömavtagaren pressade ledningstråden för högt ute i landskapet så att strömavtagaren vek sig bakåt.

Johan gjorde därför om strömavtagaren genom att flytta två av de nedre benen i pantografen så att den blev mer lik de andra loken där den viker sig bakåt.

När han ändå pysslade med kåpan så limmade han fast glasfönstren längs sidan och bytte ut den ena framändesskylten som var förfärligt nött och satt löst.

18/2

D-loket hade stannat ett par cm efter huvudstartplatsen. Johan buffade på luftledningen och då gick det igång. Han putsade sedan luftledningen där.

När D-loket kört förbi växel V10 upp mot dubbelspåret fastnade strömavtagaren i en kopplingstråd som gick nära spåret och då vek strömavtagaren sig bakåt. Johan rätade upp den igen och flyttade på kopplingstråden.

Innan han gick, justerade han koppeltråden mellan Ra-loket och första expresstågsvagnen eftersom kåpan lyftes en aning.

22/2

Da-loket spårade ur igen i den avskaffade gamla växeln före startplatsen mot dubbelspåret. Johan hittade inget fel på loket men justerade växeltungan så att den låg an bättre mot spåret.

24/2

Da-loket spårade ur på nytt med drivhjulen (inte löphjulen) en dm efter den förra urspårningen. Da-loket guppade rejält när man lät det köra på platsen. En kontroll av spårvidden visade att den var för snäv och behövde korrigeras genom omlödning av en metallsliper. Det fanns också en bula (uppåt) på spåret som inte gick att trycka ner, men gick att fila ner. Sedan gick Da-loket lugnare där.

Efteråt fastnade D-loket med strömavtagaren i en kopplingstråd som blivit rubbad av spårarbetet. Strömavtagaren vreds isär, men gick att sätta ihop igen.

3/3

Da-loket hade trasslat in sig i en övertråd i torkkladekurvan och strömavtagaren hade gått sönder. Förmodligen var det övertråden som lossnat och orsakat felet men strömavtagaren hade ett lager i underdelen som var väldigt slitet. Det var i praktiken ingenting kvar av tappen på axeln.

Johan limmade fast övertråden igen och filade sedan till en ny tapp på axeln. Strömavtagaren underdel behövde då klämmas ihop lite eftersom axeln hade blivit kortare.

10/3

Hög tid för hjulrengöring och loksmörjning!

Dessutom reparerade Johan första godsfinnan i godståget som hade tappat en glidskena för ena dörren och fick en ny sådan, Da-lokets strömavtagare för Z-tråden kärvade, Da-lokets bakre gångplåt för den saknades, Da-lokets ena bakre buffert för den hade ramlat av och låg i Hagalundstunnelmyningen samt växelmotor V8 för den kunde inte lägga om ordentligt.

Vid provkörningen av Da-loket spårade det ur i serviceväxeln mitt bak och då uppdagades att lödningen i dess hjärtstycke hade gått sönder, så den reparerades också.

En lång stund ägnade Johan åt att stabilisera A-spåret i Hagalundstunneln för att Ra-loket inte skulle spåra ur där. Det går fortfarande alldeles för sakta med vagnar, men klarar nu den kurvan utan att välta. En av expresstågsvagnarna tog i en skruv som stack upp och som Johan filade ner.

Dg-loket började hacka helt plötsligt, och det kan ha berott på glapp i snäckväxeln. Johan tryckte till den bättre.

14/3

Da-loket spårade ur i den borttagna växeln vid parkeringsplatsen mot dubbelspåret.

15/3

Johan fann en ojämnhet i höjddled i spåret där Da-loket spårat ur och filade bort den.

Han testade även skyddsfunktionen i Hagalundstunneln på A-spåret för korsningsväxeln och fann att det inte fungerade. Det var en stödtråd som gjorde att den sträcka som ska bli strömlös när växeln ligger fel alltid fick ström.

16/3

Dg-loket stannade i Hagalundstunnelns mynning.

17/3

Johan puttade på strömavtagaren, och så kom Dg-loket igång igen. Sedan gnussade han loket mot luftledningen där för att "gnistra" bort oxid från strömavtagare och luftledning.

A-luftledningen inne i Hagalundstunneln är lite låg, så Johan höjde den en aning.

Sedan blev det dags att ägna sig åt Expresståget. Johan rullade vagnarna för hand och fann att mittenvagnen gick trögt. Det var en lödning inne i ena boggien som hade släppt. Hjulen rullade fint när vagnen var vänd upp-och-ner, men inte när den stod på spåret. Ett hjullager behövde smörjas.

Rapid loket gick, precis som tidigare, sakta framåt och fort bakåt. Den här gången testade Johan med att förändra motorn. Han vände den upp-och-ner så att magnetfältet skulle gå åt andra hållet och bytte

även riktning på strömmen för att kompensera för det. Så blev loket mycket piggare i fram-riktningen. Sedan ändrade han tillbaka och då blev det dåligt igen. En ny vändning gjordes och då blev det piggt igen. Rotationsriktningen har inte ändrats, men ändå går motorn bättre, så någon betydelse har förändringen (om det nu inte har något med kollektorkolen att göra). Provkörning med vagnar kort och lång väg utföll nästan till belåtenhet. Loket vickar till precis efter enkelspårsbron lång väg. Anledningen behöver utredas närmare.

Signal 15 på A-tågens långa väg blinkar inte grönt.

20/3

Godståget hade stannat i Hagalundstunneln, ett par dm före startplatsen. Johan fann att det var några fel på loket. Det långsgående stödet för bromsklossarna och främre löphjulet hade lossnat, så han lödde fast det, och den horisontella axeln alldeles under strömvtagarens slitskena hade gått av, så han bytte den.

Rapidloket provkördes och gick fortfarande bra. På den långa vägen så vickar det lite alldeles efter enkelspårsbron. Johan gav den främre boggien lite mera vingelmån och det verkade hjälpa.

Expresstågets sista vagn ville spåra ur i växeln efter Hagalundstunnelmynningen, och det berodde på att fjädern i boggien hade släppt från sitt ena fäste. (Den är klen och borde bytas.)

Signal 15 på A-tågens långa väg blinkade fortfarande inte grönt, men började göra det när signalreläet trimmats.

Dg-loket vill gärna stanna alldeles utanför Hagalundstunnes så timmertåget togs ur trafik och Expresståget sattes in i stället.

24/3

Dg-loket inspekterades och det elektriska motståndet i strömvtagaren mättes. Johan ökade spänningen i strömvtagarfjädern en aning. Sedan gick loket bra att köra både lång och kort väg som A-tåg.

Da-loket som hade förlorat en framändesskylt fick en ny.

Dagen ägnades åt välbehövlig spårtvätt.

Efter eftermiddagsvisningen såg Johan att en sytråd på B-spåret hade lossnat i Hagalundstunnelmynningen och limmade fast den igen.

Under kvällsvisningen lossnade de två sista vagnarna från persontåget

25/3

Johan spände koppelkrokarna där persontåget delat sig och kopplade ihop vagnarna igen.

Sedan målade han på Da-lokets lödningar för framändesskyltarna.

D-loket stannade och skramlade i första kurvan lång väg. Det var lagret för snäckväxeln under motorn som lossnat och Johan lödde fast det igen.

26/3

Da-loket spårade ur i växel V10

27/3

Johan justerade spårvidden i växel V10. Den var lite för vid och Da-loket är känsligt för det.

31/3

Johan tog sig an Dg-loket och dess glappande koppelstänger. Han lindade fosforbrons kring hjulskruvarna för att minska glappet, och loket gick stabilare efter det. Det vaggar fortfarande, men vinglar inte längre.

Han kollade även på Ra-loket och dess kollektorkol. Han testade att göra anläggningsytan mindre genom att fila bort en del av ”topparna” på urgröpingarna i kolen. Om loket blev piggare av det återstår att se.

På kvällen spårade Da-loket i ur i växel V10, trots att det gått bra där hela dagen.

1/4

Johan kollade Da-loket och växeln och fann inget fel, mer än att loket inte ville driva. Det hade kommit olja på den övre gummitrissan, den på motoraxeln. Han torkade av den och höjde motorn lite för att öka friktionen och då gick loket normalt igen.

En konstighet i sammanhanget var att växel V7 var omlagd till hälften, och det ska inte kunna hända av sig själv så länge växel V4 ligger för rakspår, och det gjorde den. Vid ett tidigare liknande feltillfälle låg växel V7 helt fel.

Rapidloket pinnade på bra även i kallt tillstånd, så det var framgångsrikt att putsa kollektorkolen.

7/4

Det var oordning på arbetsbänken sedan någon kommit sig för med att städa och inte återställt.

Tågvärden klagade över att tågen inte gick att köra sakta, men det visade sig bara gälla Da-loket. Johan ökade motorresistorn i loket, och då betedde det sig bättre, och gick lite saktare också.

Vid en av bordssskarvarna vek gräsmattan upp sig så att sidan på tygmattan var synlig. Johan kröp under och kollade om det gick att limma ner den underifrån men fann att det var lättare att höja sjömodulen en dryg cm genom att vrida runt den träbit som håller sjön på plats.

Sedan kom han sig för med att dammsuga under banan, något som inte gjorts sedan Peter pensionerades.

13/4

Godstågsloket spårade ur i växeln framför banvaktarstugan.

14/4

Det fanns mycket smuts på godstågslokets främre och bakre löphjul. Johan tog bort det. Sedan ville inte loket gå för att drivmekaniken låste sig. Johan spände den främre snäckväxeln en aning.

Under kvällskörningen så stannade godstågsloket i tunneln lång väg.

15/4

Johan fann att strömvatagaren på godstågsloket var glapp i lederna och trimmade dem.

Ennock-plåt av trä på banvaktarstugan satt lös och Johan limmade fast den med trälim.

17/4

Da-loket spårade ur med alla hjul utom främre löphjulet efter växel V10.

18/4

Persontågsutspårningen var ganska konstig. Kopplet efter godsfinckan hade gått upp och en hjulaxel i mittenvagnen hade gått av spåret.

Johan fann att det var mycket smuts på vagnshjulen och tvättade alla vagnshjulen på de fyra tågen om går i trafik.

Sedan upptäckte han att en lödd rälsskarv mellan växel V8 och V10 hade gått sönder och lagade den.

Första hjulaxeln i första vagnen i expresståget kärvade. Hjulparets fläns tog i en plåt i boggien som filades till.

F-loket stannade till alldeles utanför Hagalundstunnelmynningen. Johan justerade en sned led i strömvtagaren.

24/4

Växeln vid banvaktarstugan strejkade och persontåget stoppades framför kulissen. Ingen felanmälde.

26/4

Växelmekniken hade gått i baklås för att två lödningar släppt. En som håller motorn och en som håller det stora kugghjulet. Johan reparerade båda och testade sedan växeln 50 gånger.

Johan smorde de fyra loken som går i trafik, och putsade rapidloket kol ytterligare men det hade ingen positiv inverkan på lokets dragkraft.

A-tågens långa väg provkördes med expresståget, snälltåget och timmertåget. Rapidloket vill spåra ur inne i tunneln en halv meter före tunnelmynningen. Det behöver utredas ytterligare.

Signal S15 före korsningsväxeln på A-tågens långa väg ville inte blinka grönt. Johan justerade reläet och kopparblecken mellan borden.

28/4

D-lokets båda löphjul och alla vagnarna utom de två sista spårade ur mitt på baksidan. Tåget hade dessutom delat på sig mellan de två första godsfinckorna. Ingen felanmälde förrän visningen dagen efter. B-strömmen baktill var inte avstängd.

29/4

Johan ställde godståget på spåret och kollade efter smuts på hjulen (det var obetydligt) och spårfel (fann inga heller).

Sedan satte han sig att tillverka och måla en ny trappstege till Dg-loket. Två har lossnat från loket och bara en är återfunnen.

30/4

D-loket stannade mitt bak med låsta kugghjul. Johan försökte minska gapet för snäckskruven under motorn ytterligare, men då började loket skorra och gå sakta. Även motorn lät illa, vilket kan ha berott på en trasig lödning i motorhållaren. Han hann inte trimma loket färdigt utan satte in timmertåget i stället.

1/5

Timmertåget hade stannat på vägen ut mot dubbelspåret. Johan konstaterade att de släpfrädrar som ska ta upp ström på två av drivhjulen inte låg an och justerade det. Dessutom kortslet han den gamla kontaktskena som fanns där i rälsen och gjorde att ena rälen inte var strömförande.

Därefter spårade Da-loket ur i växel V10 upprepningsbart. Det har hänt då och då tidigare. Det visade sig att den grenslade växeltungan i rakspårsläge, för att växeln hade mer formen av ett Y än av en normal växel. Johan löste det efter mycket testande genom att flytta spårkröken till före växeln, så att växeln verkligen blev rak. Växlingen till sidospåret får därmed en svag S-form, spåret svänger lite åt fel håll först. Givetvis blev det då urspårningar där i stället innan även det spåret var injusterat.

Ett mystiskt fel uppstod därefter. A-tågen startade samtidigt som B-tågen. Det hände när växelmotorerna till V7 och V8 fick ström. Det räckte med ena polen, både + och – gav A-tågsstart. Växelmotorströmmen ska inte rätta till för att driva tågen! Slog man av tågströmmen både till A- och B-tågen så hände det inte heller, men endera matningen räckte. Felet kom och gick, och verkar sedan ha försvunnit. Spökliskt!

Resten av dagen ägnades åt D-loket. Johan stramade åt även den bakre snäckväxeln som var ännu mer glapp pga slitage. Det gav ännu mer skorr och ryckig gång, särskilt i kurvor.

5/5

Johan försköt den axel som snäckväxelskruvarna sitter på i riktning mot lokets framända för att åtminstone få en st pålitligare kam att gripa in i kugghjulet på den bakre drivaxeln. Den bakre snäckskruven är som synes mycket sliten. Det är den som skorrar.



D-lokets ryckiga gång berodde på att ena vevaxelhusets underkant låg emot skenor. Johan höjde det en mm.

D-loket gick bra efter ändringarna, men kanske något sakta. Det togs i trafik igen.

Rapidloketurs urspårning i tunneln lång väg (se 26/4) undersöktes med hjälp av Julia. Johan fann att när spåret plötsligt började luta inåt anläggningen så följde inte första boggien med. Han justerade därför spåret så att det blev mer plant.

Signal S15 före korsningsväxeln på A-tågens långa väg ville igen inte blinka grönt. Denna gång var det reläet som inte lade om ordentligt och Johan justerade det.

6/5

D-loket stannade i tunneln alldeles före mynningen vid dubbelspårsbron. Det var två stag i övre delen av strömvagnen som kunde haka i varandra så att strömvagnen inte nådde upp. Johan särade på dem.

Den andra godsfinnan i godståget spårade ur med bakre hjulparet vid banvaktarstugan efter att ha gått lång väg. Johan fann att koppelbygeln satt lös i den änden och lödde fast den.

D-lokets bakre löphjul spårade ur vid serviceväxeln på baksidan. Johan hittade ett spårviddsfel och en trasig lödning i spåret och rättade till båda.

8/5

Banan dammblåstes av Peter, Sven och Johan. Anders W torkade av lamporna och hjälpte till att städa upp på spåren.

Anders upptäckte att ett järn som sitter mellan skenorna och ska hålla syllarna på plats hade lossnat och limmade fast det igen.

Sven limmade fast den grå filten som satt ovanför körkontrollerna men limmade då även fast det gröna skynket som hänger där.

Johan provkörde tågen alla vägar och fick urspårningar på en expresstågsvagn och en snälltågsvagn alldeles före hjulvätten baktill. Spåret var lite för brett på ett ställe där, så Johan rätade ut det.

Johan tog bort den spinkiga björk som stod på gården till banvaktarstugan och ersatte den med den frodiga björken som stod nära dubbelspåret i höjd med signalen.

10/5

Da-loket spårade ur någonstans på baksidan och tågvärden satte det på spåret igen, men finkan ställde sig på tvären i tunneln medan loket fortsatte ut på dubbelspåret.

11/5

Johan misstänkte att Da-loket spårat ut i växeln V10 och justerade spårvidden ytterligare där men såg sedan att lagningen i spåret som gjordes 1/5 hade spruckit så han gjorde om den. Då rätade spåret ut sig och växeltungorna behövde trimmas in igen.

Därefter spårtvättades anläggningen.

De två trappstegar som saknades på Dg-loket satte Johan på plats igen.

15/5

Johan gjorde ett försök att få D-loket att gå tystare. Skorrandet torde slita på snäckväxlarna. Han ökade glappet lite i den bakre snäckväxeln genom att värma lagerlödningarna medan loket spann. Då minskades vibrationerna i bakändan av loket. Sedan studerade han främre snäckväxeln och konstaterade att hållaren för hjulaxeln satt för löst med sina två fästen i överkanten. Han satte därför dit ett tredje fäste på undersidan av loket. Sedan återstod mest oljud från motorn och dem dämpade han med en bit svampgummi i sidan av motorn.

17/5

Något B-tåg stannade någonstans men gick igång igen sedan tågvärdet puttade på strömvagnen.

18/5

A-tågen började gå saktare än vanligt ute i landskapet.

20/5

Johan bytte en landskapssäkring, och sedan gick A-tågen raskt igen.

Han bytte även en skarvsladd till en av skrivbordslamporna på baksidan sedan honkontakten blivit glapp.

23/5

Godstågets brädvagn spårade ur i växel V10.

24/5

Johan fann att koppelbygeln på brädvagnen satt löst och löt fast den, samt att godsfinan framför hade smuts på hjulen och tog bort det.

Sedan smorde han loken och provkörde.

Den sista timmervagnen i timmertåget hade en gnisslande hjulaxel som han också smorde.

1/6

Johan gjorde rent hjulen på de övriga tågen.

Sedan monterade han en nygjord bälg på en tom ram att ha i reserv.

Sista vagnen i expresståget saknar en takventil. Bälgen i framänden på den vagnen justerades för att passa bättre till vagnen framför.

2/6

På kvällen spårade persontåget ur baktill.

3/6

Da-loket hade spårat ur med drivhjulen i växel V10, men inte löphjulen. Finkan och personvagnen i mitten var helt ur spår medan första och sista personvagnen stod kvar på spåret.

Det här var för mycket fel för att bara ha kunnat ske av sig själv. Johan hittade inga spår fel före hjulväten. Däremot var spåret ganska ojämnt mellan spårväten och växeln, så det rättade han till. Sedan putsade han kontaktskena K17 som lägger om växel V10 utifall den inte varit helt omlagd.

9/6

Spåret mellan växel V4 och V8 rubbades vid lagningen 3/6 och kollades därför. Det visade sig att kontaktskenan där (K8) blev kortsluten när växel V4 lades i kurvläge. Det var den rörliga delen av växeln som vållade detta och Johan bockade undan det urspårningsskydd som den rörliga delen gick emot och justerade växeln i sid- och höjddled.

Sedan provkördes A-tågens långa väg men expresstågets mittenvagn spårade ur i växel V4 med främre boggiens första hjulaxel. Johan fann att spårvidden var OK men att det hjulparet hade för smal vidd. Han bytte därför plats på hjulaxlarna i boggien då den bakre var normal, och sedan gick vagnen fint genom växeln liksom på resten av banan.

16/6

Dagen ägnades åt spårvätt. Då uppdagades att det blivit kortis mellan kontaktskenorna K10 och K8 vid arbetet 9/6. Det var ett rörligt omkopplingsbleck på växel V4 som kom i kontakt med den intelligande växeln. Johan klippte därför av en bit av en metallsyll som stack ut.

Vid det arbetet lossnade en kopplingstråd som tillhörde ett annat omkopplingsbleck på samma växel, så att A-tågen inte startade. Han löt fast den igen.

17/6

Da-loket fastnade i en luftledningsstolpe vid växel V10. Anders bockade den tillrätta.

18/6

Persontåget stannade framför kulissen för att växeln vid banvaktarstuga inte lagt om helt.

19/6

Johan konstaterade att motorn satt löst, att vridarmen tagit i ett trästag och att denna påverkan haft sönder en lödning på ett av motoraxelns lager. Han lödde fast lagret, skruvade fast motorn ordentligt och satte en sockerbit på sladden till motorn för att slippa löda loss/fast den i fortsättningen.

25/6

Rapidloket stannade inne i Hagalundstunneln med bakåtlutad strömavtagare. Säkringen för A-tågen i landskapet gick sönder.

26/6

Johan konstaterade att rapidlokets strömavtagare hakade i en isolerskarv i luftledningen ett par dm tidigare, där taket är som lägst. Han lagade först strömavtagaren och justerade sedan luftledningen. Den tråd som skulle hindra strömavtagaren från att fastna gick för långt ut på strömavtagarkanten så att strömavtagaren inte trycktes ner tillräckligt. Han försköt därför luftledningen en bit inåt kurvan.

Testlampan man använder för att kolla säkringar var trasig. Den röda lyste inte men det gjorde den blå. Det var en lödning i lampfoten som spruckit.

29/6

Johan kontrollerade än en gång A-luftledningen i Hagalundstunneln och justerade dess läge och filade på en skarv där Rapidlokets strömavtagare hakade i.

Sedan smordes alla lok (utom Dg) och hjulrensades alla vagnar (utom timmertågets). Då upptäckte Johan att axeln som sitter alldeles under D-lokets strömavtagares slitskena hade gått av. Den var av 0,2 mm stål och han bytte den mot en 0,4 mm ståltråd som förhoppningsvis håller bättre.

30/6

D-loket stannade alldeles efter parkeringsplatsen ut mot långa vägen. Strömavtagaren nådde inte upp.

Johan fann att ett av benen i pantografen nöp till mot den nymonterade axeln 29/6. Öglan var inte riktigt rund, men det gick att åtgärda med en justering av benlängden.

8/9

Johan provkörde Hg-loket sedan han rengjort hjulen på lokaltåget.

Expresståget gick lite sakta.

16/7

Da-loket spårade ur alldeles efter första växeln på dubbelspåret (den som leder över till A-spåret)

17/7

Johan fann att spårvidden var lite för stor alldeles efter växeln och att det var smuts på bakre löphjulparet på Da-loket och fixade till båda sakerna

Dessutom såg han att växeln saknade en skyddsräk som ska sitta mitt emot hjärtstycket, men det bör inte ha påverkat urspårningen.

19/7

Da-loket spårade ur alldeles efter startplatsen och just före växel V7. Anders satte det på spåret igen och bockade till en skarv i rälsen mellan borden som var lite sned.

21/7

Växeln vid banvaktarstugan lade inte om och Persontåget (Da) stoppades vid signalen framför kulissen. Anders undersökte växelmotorn och såg inget fel utan lade om den för hand. Sedan fungerade det.

22/7

Johan fann att spårvidden var för stor där Da-loket spårat ur 19/7 och minskade ner vidden genom att löda om en metallsyll och jämna till spåret i höjdlid.

Han testade sedan växeln vid banvaktarstugan 25 gånger och den krånglade inte.

Däremot krånglade Da-loket på dubbelspåret. Dels spårade det ur i växeln framför banvaktarstugan, dels spårade det ur och välte i växeln före Hagalundstunneln. Johan hittade att spårvidden var för stor en bit före banvaktarstugans växel och även i själva växeln och bockade till spåret på de ställena.

Sedan fann han att ett av hjulen på Da-lokets mittaxel hade väldigt vass fläns, och jämnade till den.

D-loket brummade ovanligt mycket, och det berodde på att en lödning som höll de främsta drivhjulens axel på plats hade släppt. Johan lödde om den.

25/7

Rapidloket stannade inne i Hagalundstunneln, precis under sommarstugan.

26/7

Johan fann att det var en knäled i strömvatagaren som gått sönder och lagade den genom att sätta i en ny liten sprint. Den löddes inte fast utan bara bockades.

Dagen ägnades åt spårtvätt, och då spårade Dg-loket ur i växel V4 när det skulle över till B-spåret. Den rörliga delen av växeln passade inte mot hjärtstycket. Egentligen var problemet att spåret hade förskjutit sig, men det kunde inte växelns rörliga del göra som satt fastkrokad i växelmotorn. Johan fäste därför spåret med en spik i hjärtstycket, men konsekvensen av det blev att både Ra-loket och F-loket spårade ur i växeln i stället, när den låg för rakspår. Detta berodde på att spårvidden i växeln var alldeles för stor, och Johan behövde löda loss den bortesta rälen för att kunna minska spårvidden. Sedan gick alla tre loken bra i växeln, både rakt fram och svängandes.

A-tågens fartratt baktill fastnade för en kopplingstråd hade hakat fast sig i reostaten. Johan böjde undan den.

Efter avslutade arbeten ville B-tågen stanna på B-spåret, förmodligen pga fett på luftledningen. Johan torkade av den med Q8-vätska och det verkade fungera.

27/7

Rapidloket spårade ur mitt bak strax före hjultvätten med främre axeln i bakre boggien.

28/7

Johan såg inget uppenbart fel, mer än att spåret var ojämnt i höjdlid och justerade det. Det behöver luta lite mot B-spåret för att undvika att ta i landskapet. Han justerade även luftledningen i sidled.

En A-luftledningsstolpe vid växel V4 satt löst och riskerade att sprätta ut över B-spåret. Johan bockade om den och fäste den bättre.

29/7

Da-loket spårade ur i växel V10 igen och Johan undersökte spåret igen. Den här gången minskade han spårvidden ytterligare och förbättrade spår läget i höjddled så att inte Da-loket vickar till alldeles innan växeln. Själva växeln ligger i en svacka och det är inte helt lyckat.

Loken smordes och vagnarna hjultvättades.

31/7

Da-loket och de tre första vagnarna i persontåget spårade ur på dubbelspåret och blev stående i kurvan strax före banvaktarstugan.

Johan hittade bara mindre fel på vagnarna, som att koppelbyglarna inte satt fast ordentligt. Återstod provkörning för att avslöja orsaken. Det var växeln som leder över till A-spåret som inte var i form. Dess motor ska lägga om fyra saker. B-Växeltungorna på dubbelspåret, A-växeltungorna på A-tågens långa väg och två små tungor i hjärtstyckena för A- och B-tågen på dubbelspåret. B-växeltungan låg inte till ordentligt, så den rensades från smuts och spändes hårdare. Den lilla tungan i hjärtstycket på B-spåret satt helt lös och fick limmas fast. På samma ställe saknas en styrräl på B-spåret.

11/8

A-tågens långa väg provkördes eftersom korsningsväxeln påverkats 31/7. Det gick väl. A-tågen gick ganska sakta. Kyla?

13/8

Expresståget studerades och Johan fann en lös bromskloss på Rapidloket och att första vagnens första boggie kunde sjunka ihop (som en sufflé) och vagnen rullade trögt. När de felen var lödda gick loket och vagnen bättre.

19/8

Snälltåget spårade ur efter Hagalundstunnelmynningen och strömvagnen fastnade i första utliggaren.

Johan fann att luftledningen förskjutits pga att en utliggare lossnat längre fram i kurvan, den andra efter luftledningsbryggan. Det var isolatorfästet som lossnat från stolpen och måste lödas fast igen innan utliggaren kunde krokas fast och tråden spännas. Rapidloket kunde inte passera utan att haka i utliggaren, så Johan satte en liten mässingstrådstup på den som skydd.

Snälltågets strömvagn behövde riktas, och sedan gick A-tågen bra igen.

Luftledningsstolpen på B-slingan vid signalen före banvaktarstugan blev skadad av arbetet och behövde riktas och limmas för att även B-tågen skulle fungera.

25/8

Johan målade lödda delar på luftledningsstolpen och provkörde sedan A-tågens långa väg.

Skruvhålet för mässingsplåten ovanför rattarna vid körpulpeten var för glappt. Johan limmade i en tandpetare för att få skruven att ta bättre.

26/8

Godståget startade inte när tågvärden tryckte på B-knappen, men när Johan kom dit och provade, så gick det igång. Han gjorde knappen mer lätttryckt, för säkerhets skull.

Resten av dagen ägnades åt spårtvätt.

1/9

Dagen ägnades åt loksmörjning och hjultvätt. Då upptäckte Johan att en stege satt lös och ett stag saknades på godstågets oljevagn och fäste/ersatte dem. Koppelbygeln på finkan direkt efter D-loket hade lossnat i sitt ena fäste så den lödde han också fast.

Han såg också att ett fäste för luftledningen lossnat ovanför B-spårets hjultvätt och lödde fast den igen.

Därefter ändrade han fästet för Rapidloketets främre boggie så att det blev mer lättroligt i höjlded. Det vinglar därmed mindre när det kommer ut ur Hagalundstunneln.

4/9

Persontåget hade stannat vid signalen framför kulissen för att växeln vid banvaktarstugan inte hade lagt om alls. Johan provade med knapparna 25 gånger och den krånglade inte alls. Sedan provkörde han tågen en bra stund för att se om det var glapp i kontaktskena K12, men den krånglade inte då heller. Inget att göra åt saken än, alltså.

16/9

Nu stannade godståget vid signalen framför kulissen av samma anledning.

17/9

Johan kollade växelmotorn och fann inget fel där. Sedan undersökte han växelns relä och justerade ett av kontaktblecken.

21/9

Persontågsloket spårade ur i växel V10 på väg upp mot dubbelspåret. Johan tog bort smuts på bakre löphjulet, men det spårade ur igen. Då justerade han spårvidden som blivit lite väl tight och pallade upp spåret lite bättre med en längre bit kartong. Den som låg där innan stödde bara ena rälen.

Främre koppelbygeln på persontågets finka hade lossnat, så han lödde fast den igen.

26/9

Persontågets alla vagnar spårade ur framför banvaktarstugan, men inte loket. Orsaken var att växeln inte lagt om helt till lång väg. Johan trimmade reläet. Järnklumpen satt snett och det gjorde att reläets slaglängd förkortades.

Dagen ägnades åt hjultvätt, spårtvätt och loksmörjning.

Sedan spårade en axel på D-loket ur ett par gånger i bordsskarven efter första startplatsen men kravlade sig upp igen i den efterföljande växeln. Stiften som håller ihop spåret i skarven hade krupit ur, och Johan tryckte in dem igen, samt flyttade en filtbit för att jämna ut spårets ojämnheter i höjlded.

Den lilla träbiten som håller isär A- och B-spåret vid samma bordsskarv hade lossnat och limmades fast med kontaktlim.

Ett par lösa fönster i första expresstågsvagnen fästes med Cyanolitlim.

28/9

Da-loket spårade ur i växel V10, igen. Johan fortsatte att rikta och palla upp spåret samt lagade en trasig lödning, men det hjälpte inte. Orsaken visade sig vara att främsta drivhjulaxeln klättrade ovanpå ena växelungan. Han filade då in den i rälen den låg emot, men det hjälpte inte heller. Först när han ökade växelungans anliggningsstryck mot rälen så slutade Da-loket att klättra.

Både Da- och D-loket stannade till och hackade vid kontaktskenan ovanför reläerna, K7. Reläet som den drar hackade också. Johan antog att det var glapp vid kontaktskenans körströmsmotstånd och gjorde om dess lödningar.

8/10

Persontåget hade kört på Godståget som inte kommit iväg lång väg. Strömmen var avstängd med spakarna. När Johan slog på dem igen så pinnade Godståget iväg av sig själv. Möjligen har gårdagens kvällsvisning pågått för länge, så att Persontågets startpuls för Godståget inte räckte till pga för hög fart.

14/10

D-loket skorrade häftigt och gick alldeles för sakta. Tågvärden stannade det i torkladekurvan under visning, men Johan lyckades ändå köra in det efteråt. Då såg han att längsgående axelns lager hade lossnat under motorn och lödde fast det igen. Det brummade ganska mycket efter lagningen så han bytte ut en pappersdämpare mot skumgummi, och då blev det lite tystare. Sedan råkade han bryta av föraren, så han fick limmas ihop igen med epoxy.

18/10

B-tågen gick inte, sade tågvärden, men hen tryckte nog bara lite för löst på startknappen. Det funkade när Johan provade.

D-loket brummade fortfarande mycket, så felsökningen fortsatte. En av trådarna som höll ihop gummitrissan på den längsgående drivaxeln saknades, så Johan satte dit en ny av 0,5 mm mässing. Ingen förbättring. Sedan justerade han lagren i ändan på samma axel. Att rikta det bakre hade effekten att loket gick snabbare och bara det gjorde att vibrationerna minskade rejält (resonans?).

21/10

Persontåget (Da) hade stannat på dubbelspåret för att växeln vid banvaktarstugan inte hade lagt om ordentligt. Johan lade den rätt med knapparna och körde in tåget. Han justerade ett bleck på reläet en aning, men den troligaste orsaken är att tåget gått för fort. Det hade stannat bra mycket längre fram än det brukar vid detta fel. Måhända blev omlägningspulsen av samma skäl för kort. Undrar just hur länge visningen innan var...

28/10

Dags för hjulrengöring. Sedan gjorde Johan en ny skyddsrel och lödde fast den i B-växeln vid korsningsväxeln. Den blev lite för kort och lite för hög.

30/10

Persontåget (Da) spårade ur i växeln vid banvaktarstugan när det kom från dubbelspåret. Växelns motorhuv invid spåret hade ställt sig snett så att växeln inte kunde lägga om. Johan limmade fast den rätt igen.

Sedan kortade han av kraftkabeln till lödregulatorn. Den hade vickats så mycket att den hade gått av.

5/11

Persontåget hade spårat ur i växeln vid banvaktarstugan (kort väg) därför att växeln inte var omlagd. Johan hittade dock inte något fel vare sig på växeln, reläet eller skyddskretsarna. Kan någon tågvärd ha tryckt på vita växelknapparna?

Sedan dremlade han ner den nya skyddsrelen på B-växeln vid korsningsväxeln så att spårtvättsläden inte spårar ur där.

10/11

Loksmörjning och spårtvätt.

D-loket dansar rätt mycket. Dessutom spårade det ur i växeln vid banvaktarstugan lång väg ett par gånger, men hoppade på spåret igen i nästa växel. Johan undersökte och fann att en rälsbit i banvaktarstugans växel hade lossnat och lödde fast den igen.

Det underliga med D-lokets dans är att den inte går i takt med hjulen (som spinner betydligt fortare). Det beror snarare på var på anläggningen loket befinner sig. Johan undersökte hjulaxlarna och gjorde dem lite mer stela, men det hade ingen verkan förutom att loket började gnissla och skrika. Det, i sin tur, kom från motorns lager (som aldrig har behövt smörjas förr).

19/11

Persontågets (Da) finka tappade främre koppelbygeln under en visning. Johan fann den och lödde fast den igen.

23/11

Johan försökte städa mellan räcket och banan, men museet hade inga lämpliga städverktyg. En blöt borste bara smetade ut smutsen. Han tog dock bort många torkade tuggummin.

27/11

Peter, Sven och Johan dammblåste banan. Den var inte så särskilt dammig. Simon torkade av belysningsarmaturerna och själva kulissen. Johan svabbade golvet framför banan med medhavd såpa och trasa. Trasan blev i alla fall smutsig....

Sven bistod med omålade framändesskyltar han tillverkat.

Pendeln ville inte starta av sig själv, så Johan putsade spolens brytarkontakt. Pendeln går inte igång om inte den sluter.

Kontaktskena K4 på A-spåret framför banvaktarstugan ville inte lägga om växel V4 på baksidan. Det visade sig vara kabelns lödning mot spåret som glappade, och Johan gjorde om den lödningen.

9/12

Loksmörjning och hjulrengöring. Johan såg att räcket på persontågets finka satt löst (igen) och lödde fast det.

13/12

D-loket gick väldigt sakta och skorrade högljutt. Johan fann att ett par blytyngder hade lossnat och lödde fast dem. De gick emot balanshjulet. Skorrandet kom från den bakre drivaxelns snäckväxel. Den axeln ska vara stel, men det var den inte. Han lödde fast det lager som lossnat, men då började loket att vagga vilt. Han justerade därför läget på det andra lagret på samma axel så att greppet i snäckväxeln blev mera löst och axeln mera horisontellt. Då blev loket normaltyst och slutade vagga.

D-lokets koppelkrok gick av invid fästet i karossen, så Johan gjorde en ny krok och lödde fast den på samma ställe som förut.

Dressincykeln saknar styre, så han gjorde ett nytt av 0,2 mm ståltråd och lödde fast det på dressinen. Styret behöver målas och även resten av dressinen för där flagnar färgen.

14/12

D-loket hade stannat i tunneln lång väg alldeles i början av ”bromssträcken” före tunnelmynningen men gick att buffa igång. Johan tvättade luftledningens med avfettningsmedel.

Fågelholken vid banvaktarstugan hade trillat ner. Johan limmade fast den igen.

Sedan målade han dressinen röd och ställde fram den igen.

16/12

F-loket hade stannat alldeles före korsningsväxeln, och hade dålig kontakt med luftledningen, visade det sig. Johan tog lite avfettningsmedel på en tops och strök längs undersidan på tråden, och topsen blev svart. Sedan gick A-tågen bra förbi det stället igen.

D-loket gick en aning sakta och brummade en smula. Johan konstaterade att koppelstängerna visserligen följde hjulens rotation, men vevhusen följde inte med. De satt dessutom löst och vaggade. Han fäste koppelstängerna i vevhusen igen och lödde fast vevhusen i karossen (medan lokets hjul spann för att få rätt läge). Då blev D-loket både snabbare och tystare.

När D-loket sedan provkördes så stannade det till helt kort på dubbelspårsbron. Det var en skyddsräil som lossnat och tog i något under loket. Johan limmade fast skyddsräilen på sin plats igen med cyanolit.

26/12

Godståget stannade vid kulissen för att växeln vid banvaktarstugan inte lagt om. Tågvärden vred ner strömmen för A- och B-tågen, så sedan gick det inte att köra längre.

27/12

Johan fann att det var det lilla kugghjulet på växelmotoraxeln som lossnat och lödde fast det igen. Vid reparationen lossnade det storas axel från sitt fäste, så han lödde fast det också.

Därefter stannade Rapidloket mitt på dubbelspåret (efter kullen men före bron) utan kontakt med luftledningen. Johan tvättade ledningen med avfettningssväska, och sedan gick A-tågen bra igen.

28/12

D-loket gick väldigt långsamt och stannade till slut en bit in i Hagalundstunneln.

29/12

Höll man D-loket upp och ner (utan kåpa) så gick det hyfsat, men i andra lägen gick det sakta. Johan hittade inget uppenbart fel, så han tog loss motorn och testade den separat. Jo, motorns fart varierade med läget och den drog inte särskilt starkt (lätt att stoppa med fingret). Han monterade sedan motorn upp och ner (och måste då korsa strömkablarna). Då blev farten jämn oavsett läget, men inte tillräckligt snabb. Han lödde då om vevhuset, och så länge det var hett så snurrade hjulen bra men när loket satts på spåret gick det sakta igen. Så sakta att det nästan stannade i uppførsbacken efter växel V10. Johan gjorde sedan ren kollektorn och jämnade av kolen, men det gjorde bara loket långsammare.

Han satte därför in Dg-loket som godstågslök och det ville också nästan stanna i uppførsbacken efter V10. Han sänkte därför motståndet på kontaktskena K7 mycket så att loket tog sig upp. (Det är möjligt att Hg-loket inte funkar då, för det drar minst ström.)

31/12

Dg-loket hankade sig fram, eftersom slirskyddet var nedslitet. Johan bytte ut det mot Hg, som fick dra godståget och gjorde det fint nästan en hel visning, men sedan började det slira så mycket att det stannade i torkladekurvan. (K7 funkade dock oklanderligt.)

Johan målade nytt slirskydd på både Dg- och Hg-loken.

Han studerade sedan D-lokets motor. Kör man den fritt i luften snurrar den på rätt bra, men låter illa och går olika fort om man håller den i olika riktningar. Det visade sig bero på att rotern snuddade motorkåpan i roterns båda ändar. Han filade bort och bockade undan delar av kåpan tills rotern kunde snurra fritt. Då lät motorn inte illa längre, men går fortfarande lite olika fort. Kan det bero på slitna lager?

Grundproblemet, att motorn drar svagt kvarstår dock. Loket går bra ensamt, men får låg fart när det ska dra godståget. Timmertågets vagnar klarar det dock att dra runt med hyfsad hastighet, så det får dra dem tills vidare.

Det finns en motor i reserv att byta till, men det är ett svårt jobb. Den är starkare. Till att börja med kanske man ska byta till dess kollektorkol?

----- oooooooooooooo -----