

Händelser med Tekniska Museets modelljärnväg under 2018

3/1 18

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

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

8/1

Rapidloket stannade på dubbelspåret. Peter putsade rälsen därstädes.

14/1

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

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

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

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

15/1

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

16/1

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

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

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

17/11

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

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

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

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

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

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

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

20/1

Frontalkrock! Godstågloket hade lagt sig på höger sida i växeln före Hagalunds-tunnelmynningen över A-spåret efter att ha kört lång väg och blivit påkört av F-loket

som precis kom ut ur samma mynning.

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

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

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

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

21/1

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

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

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

24/1

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

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

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

27/1

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

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

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

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

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

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

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

28/1

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

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

31/1

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

TV-inspelning för TV3.

1/2

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

2/2

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

3/2

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

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

4/2

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

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

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

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

5/2

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

6/2

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

7/2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8/2

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

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

9/2

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

10/2

D-loket stannade precis efter startplatsen.

11/2

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

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

12/2

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

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

14/2

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

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

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

15/2

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

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

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

16/2

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

Sedan kopplade han in B-tågens långa väg igen.

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

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

När Johan hade gått kom Uno till museet och provkörde F-loket vars strömvtagare han lagat genom att byta en axel i strömvtagarfästet. Strömvtagaren hakade i de två

första utliggarna efter Hagalundstunnelmynningen och tog sig sedan förbi korsningsväxeln fram till det ställe på dubbelspåret där två luftledningstrådar går ihop. Där grenslade strömvatagaren den ena tråden och fastnade. Uno löste problemet genom att köra ner en smal fil i berget intill och dra en koppartråd dit som lyfter upp ena körtråden. Han hann inte provköra A-tågen efter denna ändring och stängde därför av dem.

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

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

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

17/2

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

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

18/2

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

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

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

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

Under tiden lödde Thomas fast ett extra stag på utliggaren så att den inte ska kunna lyftas lika lätt och vålla nya problem. Provkörningarna med ensamt F-lok gick sedan

bra även i full fart på dubbelspåret.

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

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

20/2

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

21/2

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

Peter rengjorde hjulen på personvagnsboggin (skitigt) och provkörde.

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

22/2

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

Johan målade på Thomas utliggarlagning vid Hagalundstunneln med mossgrön färg.

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

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

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

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

Da-loket behagade stanna och krypköra alldeles efter vägövergången lång väg, alltså framför kulissen. Det var spiralfjäders som hoppat av gummitrissan för att motorn

förskjutits i lokets längsled. Uno satte fast motorn bättre.

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

23/2

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

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

25/2

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

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

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

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

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

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

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

27/2

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

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

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

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

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

28/2

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

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

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

1/3

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

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

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

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

inte låg rätt och justerade den också.

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

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

4/3

Da-loket spårade ur i bordsskarven precis efter första startplatsen och då går det som så att det två andra B-tågen startas ett efter ett och kör på det föregående tåget. När Johan kom hade Persontåget sitt urspårade lok och sista vagn. Lokaltåget stod efter och Hg-loket hade fastnat i persontågets sista vagn. Lokaltågets samtliga vagnar var ur spår och var påkörda av Godstågsloket. Hg-lokets strömavtagare var dessutom sned, för Z-trådens lödning hade lossnat.

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

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

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

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

Uno lödde fast en lossnad skyddstråd på det löstagbara stickspåret.

Han lödde också på en ny framändesskylt på Da-loket

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

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

Dg-loket provkördes ensamt kort och lång väg i låg fart. Det gick snällt men lite ryckigt. Det bommade luftledningen vid utfart lång väg och Z-tråden gick av.

Uppenbarligen var den av ett olämpligt material. Uno tar hem det loket för lagning. Johan justerade luftledningen så att den går mitt över spåret.

Johan kopplade om till fyrstågsdrift eftersom Persontåget är ur trafik.

7/3

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

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

10/3

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

11/3

Thomas och Johan tvättade B-tågens hjul.

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

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

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