

Marcipanbrød

Korrespondance mellem

LJ og Frichs

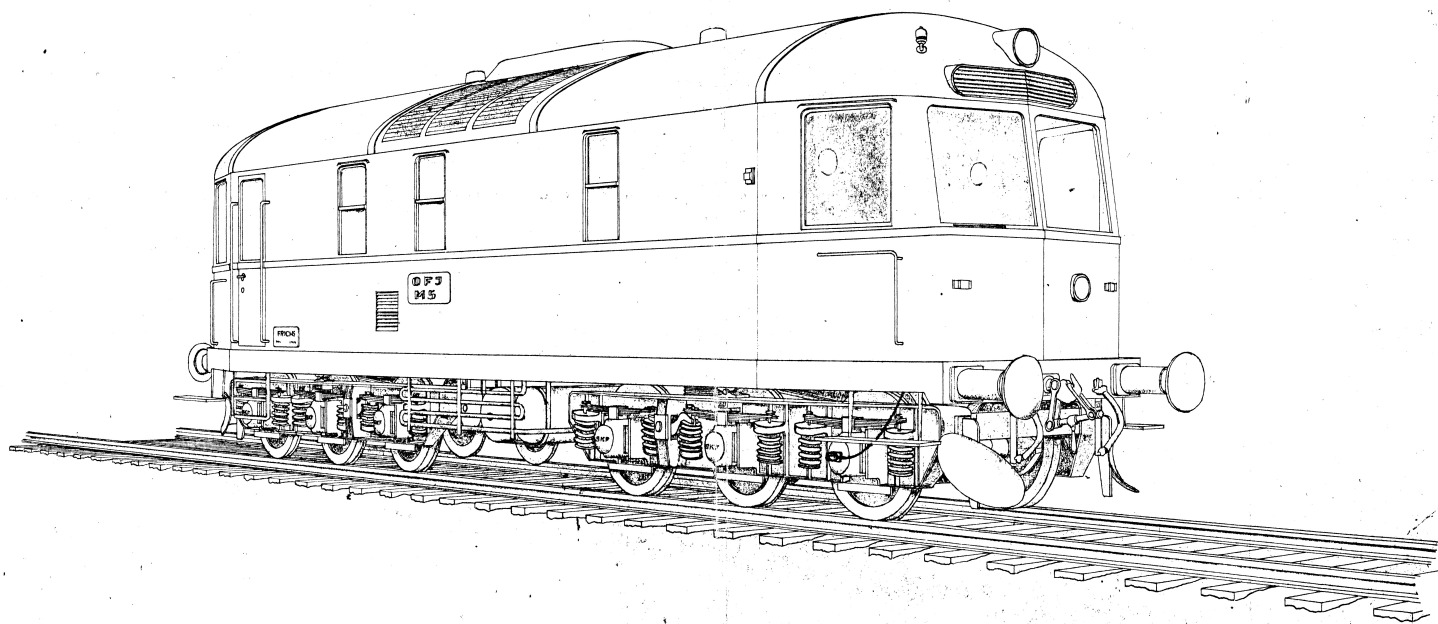
LJ M 31 og M 32

fra 18-05-1950 til 11-02-1956

Fra Jørgen Christensens dødsbo.

Leveret af Viggo Hejlesen.

Journal nr 317



Tekniske Data:			750 hk diesel-elektrisk loko	
Skitsens Benævnelse:			perspektivtegning	
Dato	Målestok	Sign.	Skitsens Nummer	
7.1.49	~	LJ NB.	FRICHS 301L-1.011	

FRICHS Nr. 191

På et i Mariho fredag den 13/5 1930 afholdt møde hvori deltog direktør Terp-Lassen, direktør Johansen, Holbæk, overmaskiningeniør A. Sørensen (for Vemb-Løvrig-Tyborøn Jernbane), værkfører Hilmar Nielsen, Holbæk og lokomotivfører Jacobsen, Raskov, aftales med ingeniør R.Z. Floor, der repræsenterede A/S. Frichs, følgende vedrørende overenskomsten om levering af diesellokomotiver.

Ad § 2.

Ordet "ventelig" i 3. linie er at forstå således, at leveringstiden er betinget af A/S. Frichs rettidige levering af de elektriske maskiner.

Ad § 3.

Den anden trediedel af betalingen er betinget af, at de "væsentligste" materialer er til stede på A/S. Frichs fabrik. Som de "væsentligste" dele regnes ikke de elektriske dele. Indbetalingen kan dog tidligst kræves 9 måneder efter første rate.

Ved dieselmotorernes afprøvning har køberne ret til at lade sig repræsentere.

Angående sikkerhed jfr. "almindelige betingelser" (bilag 7) § 15 - 16 vil der fra A/S. Frichs fremkomme nærmere herom.

Overenskomsten indeholder ikke en almindelig ordning om A/S. Frichs pligt til at oplægge reservedele; men ingeniør Floor oplyste, at disse var ens med D.S.L.'s sk og No vogne, dog med undtagelse af knæstakelen.

Af den ved Lollandiske Jernbaner fra A/S. Frichs modtagne og af Frichs under 15. maj underskrevne overenskomst, fremgår det ikke, hvorvidt lokomotiverne skal have ramme - eller profilbyggede bogier, hvorfor ingeniør Floor erklærede, at prisen kr. 719.500 pr. lokomotiv var baseret på profilbyggede.

Ad side 5 pkt. 2.

Maksimalhastigheden 75 km/t kan eventuelt forhøjes, hvilket dog medfører en tandhjulsændring. Nærmere oplysning om bekostningen herved vil fremkomme fra A/S. Frichs.

Ibid pkt. 4.

Konstruktionsprofilen gælder også for helt afdrejede hjulringe og med fuldstændig sammentrykkede fjedre.

- Ad side 7. pkt. 3. Reserverkobling til opbeholdning i førerrum ikke inkluderet, men 1 stk. reservetrykluftslange pr. lokomotiv er inkluderet.
- Ad side 8. pkt. 5. Hvert enkelt hjulast afbalanceres.
- Ibid pkt. 6. Afsnittet "rammebyggede" udgår, (se ovenfor).
- Ad side 9. pkt. 7. Taget over maskinrummet deles i 3 dele og forsynes med løftkroge.
- Ibid pkt. 8. → Foranstaltninger for udgik bagud træffes. Førerpladsen derfor så nær vinduet som muligt. Der anbringes 2 lamper i førerrummet.
- Ad side 11. pkt. 9. Brændoliebeholderne 2 stk. à 700 l pr. lokomotiv forsynes med måleskala i liter.
- Ad side 12. stk. 12. → Sidedsrene får tillige alm. dømløse. Løbebrædderne får tålesten og messingskinner med blyindlæg.
- Ibid stk. 13. Der anbringes særlig trykluftbeholder for sandspredere og fløjter. Den forbindes med hovedluftbeholderen ved en overstrømningsventil, der tillige er kontraventil.
- Ibid stk. 15. Trykluftpumperne bliver som for D.S.B. (Atlas type WV 100/100).
- Ad side 13. stk. 16. Gummislangeforbindelser bør undgås. Forholdene her ordnes bedst muligt. Ekstra pris på kølevandbeholdere af kobber vil frakomme. Fjerntermometre: fabrikket "Termo", Aarhus. Der anbringes 4 stk. slutsignalsbeholdere og 4 stk. særtogssignalsbeholdere pr. lokomotiv med tilhørende skiver, der ophænges i førerrummene. Planer og rørdiagrammer leveres ophængt i glas og ramme. Lokomotivet males i farver efter køberens ønske. Varmen i førerrummene kan reguleres i selve disse rum. Rørsystemets enkelte dele lægges indvendigt og så højt over gulv, at rengøring ikke hindres.
- Ibid stk. 17. Ved forespørgsel i materiallisten den 17/52 (Hansen) opl. at der til en Mowag hører følgende skiltesignalskiver:
2 stk. helt hvid/helt rød
1 " helt hvid/hvid m. sort plet
- Ad side 14. stk. 18 a. → Det elektriske horn bliver kraftigt. En kraftig projektor anbringes i taget og en signallanterne kraftigere end skinnebussernes forneden.
- Ibid stk. 18 c.
- Ibid stk. 18 d.
- Ibid stk. 19. Ildslukkere anbringes i hvert førerrum, spørgsmålet om 2 stk. dunkraftige pr. lokomotiv afklares.

Værktøjet ophænges i maskinrummet.

Inventarfortegnelse i glas og ramme anbringes. Skabe og knager anbringes efter nærmere aftale i maskin- og førerrum.

Ved hvert lokomotiv skal afleveres 2 stk. komplette hovedtegnninger samt detaltegnninger i det omfang, som af køberen anses for nødvendigt, og instruktionsbøger i et af køberen fastsat antal.

Ad side 17. pkt. 2. Oliefiltret skal være et dobbeltfilter med skifteventil således konstrueret, at man kan efterse filterkurven under maskinens gang. Det anbringes i tryksiden og forsynes med overflodsventil. En eventuel endnu bedre konstruktion kan dog anvendes efter nærmere aftale med køberen.

Ad side 19. stk. 3. Akkumulatorbatteriet kan oplades ved at lade dieselmotoren arbejde, selvom lokomotivet holder stille.

Ad side 21. stk. 7. Batteriet skal kunne starte dieselmotorerne mindst 15 gange efter hinanden uden opladning. Såfremt batteriet indenfor garantitiden har vist sig utilstrækkeligt, således at det ikke kan holdes opladet ved ladning under kørsel, er A/S. Frichs forpligtet til uden udgift for køberen at forhøje kapaciteten i fornødent omfang.

Ibid pkt. 8. Elektromotorerne, der driver trykluftpumperne skal hver have 7 hk.

Side 22 a. pkt. 9. For togbelysningen anbringes hovedafbrydere med sikringer i hvert førerrum. Belysningstavlen anbringes i et særligt skab og monteres med voltmeter, amperemeter, automatisk strømslutter, 2 polet knivafbryder, samt rørsikringer for batteri, ladedynamo og motorer for trykluftpumperne. Lokomotivet skal kunne afgive tilstrækkelig strøm til ialt 150 stk. 25 Watt metaltrådelamper for spænding 65 volt i 2½ time.

DET LOLLAND-FALSTØRSEER JERNBANE-JULSKAB

GT/EP.

København, den 25. maj 1950.

A/S Frichs,

Aarhus.

Idet vi hermed tilbagesender det ene eksemplar af overenskomsten angående bygning og levering af 2 stk. 750 hk dieselelektriske bogielokomotiver - forsynet med vor underskrift, og samtidig vedlægger-i to eksemplarer- referat af et den 19. da. i Nærbø afholdt møde, hvor der med Deres ingeniør Floor aftaltes visse nærmere tilføjelser til overenskomsten, beder vi Dem tilbagesende det ene eksemplar, forsynet med Deres tiltrædelsespåtegning.

P.F.V.

p. T. København 14/9 1950

Prinsbarn 750 HK

A/S Frichs

Aarhus.

Efter at have overvejet Sagen ang. Kørehastighed for de bestilte
2 Stk. Diesellokomotiver, jfr. Deres Skr. af 6.d.M. Afd. L.
Pb. - 133, mener jeg, at **Hastigheden 90 Km/T** vil passe bedst for
vore Forhold.

Med Hilsen

Afs: Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab
sign. J. Terp Lassen

44 . 9/1 51.

Afskrift.

Pb 167.

Det LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Jr. nr. F. 2.

Maribo, den 8. januar 1951.
IO/IE

A/S. Frichs,
Aarhus.

Ang. 750 hk diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres brev af 5. ds. - afd. L Pb - 167 -
meddeles, at jeg kan tiltræde den deri foreslåede ændring af
3 stk. ca. 4 hk til 2 stk. ca. 6 hk ventilatormotorer.

Afskrift til Fl., EKN, II L.

Det Lolland-Falsterske
Jernbane-Selskab A/S,
direktøren,
Maribo.

Afd. L.
Pb.-259.

24.11.51.

Ang: 750 hk diesellokomotiv.

Under udarbejdelsen af lokomotivets detaljer har det vist sig hensigtsmæssigt af forskellige grunde at ændre på dieselmotorernes lyddæmperanordning, hvilket medfører, at skorstenenes placering ændres i forhold til den på projekttegningen viste anbringelse.

Selv om vi ikke betragter dette som nogen egentlig forandring ved lokomotivet, ligesom omtalte placering ikke er målsat på tegningen, undlader vi ikke herved at gøre Dem bekendt dermed for det tilfælde, at det muligvis kunne være af betydning med hensyn til remiseforholdene.

Skorstenene placeres i en afstand af 3958 mm på hver side af lokomotivets midtlinie. Vi kan tilføje, at hovedmålene for lokomotivets længde, bredde og højde bliver uforandrede efter projekttegningen.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Ha/RM.

Kopi til L, II L, EKN og Ha.

Det Lolland-Falsterske
Jernbane-Selskab A/S,
direktøren,
Maribo.

Afd. L.
Pb.-259.

24.11.51.

Ang: 750 hk diesellokomotiv.

Under udarbejdelsen af lokomotivets detaljer har det vist sig hensigtsmæssigt af forskellige grunde at ændre på dieselmotorernes lyddæmperanordning, hvilket medfører, at skorstenenes placering ændres i forhold til den på projekttegningen viste anbringelse.

Selv om vi ikke betragter dette som nogen egentlig forandring ved lokomotivet, ligesom omtalte placering ikke er målsat på tegningen, undlader vi ikke herved at gøre Dem bekendt dermed for det tilfælde, at det muligvis kunne være af betydning med hensyn til remiseforholdene.

Skorstenene placeres i en afstand af 3958 mm på hver side af lokomotivets midtlinie. Vi kan tilføje, at hovedmålene for lokomotivets længde, bredde og højde bliver uforandrede efter projekttegningen.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Ha/RM.

Kopi til L, II L, EKN og Ha.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANESKAB A/S

MARIBO, den 27. december 1951.

jr. nr. F. 34.

NTL/AS

A/S Frichs,

Aarhus.

Med den hensigt at søge nærmere oplysninger om de til vore baner i ordre værende diesellokomotiver og disses leveringstid påtænker direktørerne Kuhlman, Erik Johansen og undertegnede at komme til Aarhus fredag den 11. januar 1952 og beder Dem derfor meddele mig, om det vil være Dem belejligt at modtage os på fabrikken kl. 14,30.

Jeg beder Dem modtage mine bedste ønsker om et glædeligt nytår.

Med hilsen

eni 24/11.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S Jr. nr. F. 35.

Maribo, den 31. december 1951.

NTL/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Under henvisning til Deres brev Afd. L. Pb-276 af
29 d.m. om forøgelse af "største hjulstand" på de herfra beordrede
2 stk. diesellokomotiver fra 9930 mm til 10130 mm meddeles, at
der intet vides at erindre herimod.

Afskrift: L, II L og Ha.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
selskab A/S,
direktøren,
Maribo.

Afd. L Pb-322.

4.2.52.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - dødmandsanordning.

Som meddelt i skrivelse herfra af 12.f.m. har vi taget spørgsmålet om anvendelse af kædetræk i stedet for det hidtil anvendte kilereutræk til centrifugalkontakten op til undersøgelse, idet vi som nævnt nærer betænkelighed ved at gå over til kædetræk, fordi vi ikke har erfaring dermed.

Vi har forelagt spørgsmålet for Siemens, der lige siden dieseldriftens første begyndelse har udført og leveret centrifugalkontakterne med tilhørende træk til så godt som alle jernbanemotorkøretøjer. Fra Siemens har vi nu modtaget meddelelse om, at de ikke sidder inde med erfaringer om kædetræk i driften, hvad der i og for sig undrer os, da Siemens er vidende om de vanskeligheder, kilereutrækkene frembyder, og også må være vidende om kædetræks anvendelighed i al almindelighed.

Da Siemens specielt gør opmærksom på, at de af det forhåndenværende tegningsmateriale vanskeligt kan udforme og bestemme, "hvorledes den da nødvendige støvtætte kædekasse kan fastgøres", og vi - ud fra vore erfaringer med hensyn til de påvirkninger, en sådan kan risikere at blive udsat for - også nærer betænkelighed ved at

Fl/GK.-K. kopi til II L og Ha.

udføre en sådan konstruktion, har vi ment det rigtigst at forespørge Dem, om Deres forslag er baseret på erfaringer hos Dem selv eller andre, og om De eventuelt vil kunne tilstille os sådanne oplysninger, at vi på betryggende måde kan gå videre med denne opgave.

Vi har overvejet eventuelt at forelægge opgaven for "Renold", som i hvert fald er specialister i kædetræk, men udfra vort kendskab til de leveringsmuligheder, der kan ventes herfra, tror vi ikke, at en tilfredsstillende løsning kan skaffes i rette tid.

Da centrifugalkontaktens betydning i det nu vedtagne forslag er sekundær, kunne vi tænke os at foreslå, at der ses bort fra indførelse af kædetræk og f.eks. **1 stedet anvendes 2 kileremme.**

Vi har til orientering fremsendt kopi af nærværende skrivelse til direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Direktøren

Jr.nr. F.6.

Maribo, den 5. februar 1952.

NTL/AS

A/S Frichs,

Aarhus.

Ang: 750 hk. diesellokomotiv - dødmandsanordning.

I besvarelse af Deres brev, afd. L. Pb-322 af 4/2 d.å. om kædetræk skal jeg oplyse, at vi ikke her har særlig erfaring i så henseende, men kun har fundet det ønskeligt at mulighederne for kædetræk undersøges af hensyn til den med kileremtræk forbundne usikkerhed.

Da det imidlertid af Deres brev fremgår, at kædetræk næppe kan ventes indført, kunne man måske som af Dem foreslået **anvende 2 stk. kileremme** i stedet.

Afskr.: P.T., L, Ha og II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,

Maribo.

Afd. L Pb-363.

19.4.52.

Ang.: mærkning af nye lokomotiver.

Under henvisning til overenskomstens tekniske specifikation afsnit II punkt 17 angående anbringelse af skilt med banens ejendomsmærke, litra og nummer beder vi Dem venligst fremsende de nødvendige oplysninger desangående.

Med hilsen
A/S P R I C H S

Ha/GK.-K. II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
Maribo.

Afd. L Pb-370.

21.4.52.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - ekstra smørefilter.

På Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane har man i nogen tid på banens diesellokomotiv M 3 gjort forsøg med et ekstra smørefinfilter af fabrikat F.S. Andersen indskudt som "by-pass" filter i smørefliesystemet med det resultat, at olien i maskinen og i sumpen nu er fuldkommen klar og ren.

Samme finfilter har vi gennemprøvet i vor kraftcentral på vore stationsære maskiner og kan som resultat heraf oplyse:

På en stationsær motor, der smøres med smørefolie med de fra før krigen kendte betegnelser, holdes maskinen ren for slam og afsætning af fedtstoffer ganske svarende til de iagttagelser, der er gjort på Frederiksværkbanen. På en trykladet motor af samme type som til privatbanelokomotiverne opnås samme resultat med samme smørefoliekvalitet, men udseendet af stemplerne er dog ikke så tilfredsstillende, som når der anvendes en af de nyere kvaliteter smørefolie de såkaldte HD olietyper.

Et afsluttende forsøg med anvendelse af HD olie i forbindelse med finfiltret er endnu ikke tilendebragt, og da anskaffelsestiden for finfiltret er ca. 6 - 8 uger, har vi ment det rigtigst

FL/GK.-K. kopi til D og II L.

allerede nu at gøre Dem bekendt med, at Frederiksværkbanen har bestemt sig til at forsyne sit lokomotiv med et ekstra finfilter for hver motor.

Vi kan til Deres orientering oplyse, at merprisen herfor andrager kr. 2.970,00 pr. lokomotiv, og beder Dem meddele os, om De også måtte ønske Deres lokomotiv udstyret hermed.

Med hilsen

A/S F R I C H S

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Direktøren

Journ.nr. F. 29.
1952.

Maribo, den 23.april

IO/AS

A/S Frichs,

Aarhus.

Ang.: mærkning af nye lokomotiver.

I besvarelse af fabrikkens forespørgsel af 19 ds. meddeles
at vore to diesellokomotiver ønskes betegnet som **L.J. M 31** og
L.J. M 32.

Afskr.: L, Ha og II L.

Det Lolland-Falsterske
Jernbane-Selskab A/S,
Maribo.

Afd. L.
Pb.-383.

2.5.52.

Ang: nye diesellokomotiver -
anbringelse af holdere, koblinger etc.

Herved fremsender vi til Deres orientering tegning
./.
nr. 301 L-24.090 visende anbringelsen af
holdere for slutsignal,
" " særtogssignal,
koblinger for lys,
signallanterne.

Såfremt der ud fra særlige hensyn skulle være grund
til afvigelser fra den viste placering, beder vi Dem snarest
fremsende meddelelse herom.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Ha/RM. - K. Kopi til Fl., EKN, II L, Ha og Lange.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S Journ.nr. F.32. 1952.
Direktøren

Maribo, den 6. maj
IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Ang: nye diesellokoanbringelse af holdere etc.

Under henvisning til aktieselskabets skrivelse af 2.ds. - afd. L Pb-383 - meddeles, at anbringelsen af ovenanførte dele er tilfredsstillende.

*Med p. Regning
3012-24,090*

Afskr.: L, Ha, EKN og II L.

Afskrift.

Pb

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Journ.nr. F.37.

Maribo, den 23. maj
IO/AS

1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

Ang. mærkning af hjulsæt.

I besvarelse af Aktieselskabets skrivelse af 16.ds. - Afd. L Pb - meddeles, at **man ikke ønsker hjulsættene mærket** med løbenummer.

E.B.

Afskr.: L, Ha og II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Journ.nr. F.41.
1952.

Maribo, den 7. juni
IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Ang. maling af nye dieselloko.

I besvarelse af Deres brev af 4 ds. - Afd. L. Pb-422 - meddeles, at **vognsider og gavle ønskes malet som D.S.B's Mo.vogne, og taget med Dyrups stålhud nr. 3985.**

E.B.

Afskr.: L, II L og Ha.

Afskrift.

Pb-417.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Maribo, den 9. juni
NTL/AS.

Journ. nr. F. 42.
1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

Under henvisning til Deres brev af 29 f.m. Afd. L. Pb- 417 angående signallanterne meddeles at vi her ønsker den foreståede projektør anbragt på de to i ordre værende diesellokomotiver i overensstemmelse med det på mødet den 19/5 1950 i Maribo med ingeniør R.Z. Floor aftalte jvfr. det fra Dem modtagne tillæg til overenskomsten om levering af diesellokomotiverne.

Afskr. L - Ha - II L.

Afskrift.

Modt. 12.9.52.

Pb.-490.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S
direktøren.

Maribo, den 11. September

J.Nr. D.40.
1952.

NTL/PS.

Hr. Direktør J. Due-Petersen,
A/S Frichs,
Aarhus.

Kære Direktør Due-Petersen.

I Besvarelse af Deres Brev af g.d. er jeg
indforstaaet med, at **begge Lokomotiver aftages**
paa een Gang.

Med venlig Hilsen

N. Terp-Lassen.

L-II L - V - D.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Direktøren

Jr. nr. F. 18.

Maribo, den 31. oktober 1952.

NTL/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Ved gennemsyn af det fra det ærede firma modtagne referat af de aftaler, der på mødet i Maribo den 19/5 1950 blev truffet med Deres ingeniør R.Z. Floor har jeg bemærket følgende afvigelser på de os nu leverede 2 stk. diesellokomotiver:

Ad side 9 pkt. 8: "Foranstaltninger for udkig bagud træffes" og endvidere ad side 14 stk. 18 c: "Det elektriske horn bliver kraftigt" i hvilken anledning jeg tillader mig at anmode om en behagelig udtalelse.

Med hilsen

Richard of Floor
6/11 52

Afskr.: L, II L, EKN.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
Maribo.

F. nr. 18.

Afd. L Pb-514.

6.11.52.

Ang.: M 31-32.

I besvarelse af Deres skrivelse af 31.f.m. omhandlende de aftaler, der blev truffet ved mødet i Maribo den 19.5.50, skal vi til de af Dem fremførte spørgsmål oplyse følgende.

De foranstaltninger for udkig bagud, som blev drøftet ved det omhandlede møde, gik ud på, at man dengang tænkte sig at forsyne diesellokomotiverne med et bakspejl, hvor føreren siddende på sin plads ved førerpulten kunne have det fulde overblik over toget bagud.

Det blev dengang fra vor side fremhævet, at selvom man anbragte et førerspejl, ville føreren kun have mulighed for at kunne se ned langs med lokomotivets side, eller altså en linie, der flugtede dermed, hvorimod det ikke var muligt at få overblik over et tog i kurve, uden at føreren forlod sin plads og kiggede ud af vinduet. Det blev derfor ibid punkt 8 anført: Førerpladsen derfor så nær vinduet som muligt.

Foruden at vi mener at have taget hensyn hertil, har vi, som også dengang omtalt, foranlediget, at førervinduet er blevet så stort, at føreren uden at kante sig kan bøje sig ud af vinduet

FL/GK.-K. kopi til II L og EKN.

og dermed have det fulde overblik over det tog, han har med sig.

Med hensyn til signalhornet er dette efter vor opfattelse og efter de drøftelser, vi har haft med andre sagkyndige, så stærkt, som man kan ønske det. Vi er klar over, at det kan gøres endnu stærkere, men har indtrykket af, at dette kun er påkrævet, hvor man har ønsket at erstatte undertiden svigtende luftsignalhorn på fri strækning, eller med andre ord, at signalhornet ikke skulle være stærkere, end at det under rangerbrug ikke ville genere, specielt indenfor bybebyggelse.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 15/11 1952.

Beretning nr. 1186

fra O.A.C. Nielsen over anlægget Lollandske Jernbaner.

13/11 besøgte ovennævnte bane for undersøgelse af begge lokomotiver M 31 og M 32.

Paa lignende maade som i Hundested og Holbæk undersøgtes oliestanden i krumtaphuset efter stopning af motorerne. Resultatet var ogsaa her det samme, at olien staar ca. 80 mm for højt under motorens gang.

Alle fire motorer gaar godt og der er ingen utætheder af væsentlig betydning.

Værkmesteren oplyser, at M 31 har kørt 6200 km og M 32 har kørt 6270 km siden afleveringen den 20/10 d.a. 15.4.52 1.2.53 km

Værkmester Jacobsen beklager sig, ligesom værkm. Helmer Nielsen i Holbæk, over, at vore bremsesaaler er meget for bløde, ligesom godset er fyldt med støbehuller, et par afslidte saaler vil blive sendt til os, for undersøgelse. Man oplyser endvidere, at der leveres saaler fra Holbæk Jernstøberi 0,95 kr. pr. kg. banen leverer selv indlægget.

I forbindelse med det omtalte havari i aviserne, hvor en politibetjent havde hjulpet en fører med at komme i gang, viser sig at være rigtig. Den nævnte politibetjent er elektriker af profession og har derfor nogen indsigt i kontrollere. Værkm. Jacobsen oplyser, at vore stoppeanordninger paa kontrollernes kontaktfingre er for daarlige, det er almindelige jernskruer, der anvendes, disse kan ikke spændes fast med kontramøttrikker, uden at skruen overspændes, saa det maa henstilles, at alle disse skruer udskiftes med stålskruer, for derved at undgaa driftstandsninger,

der for mange førere er vanskeligt at lokalisere.

Værkmesteren beklager sig stadig over, at centrifugal-kontakterne svigter, man har flere gange haft disse nede for eftersyn, han beder i den anledning minde om tidligere reklamationer.

O.A.C. Nielsen.

Det Lolland-Falsterske
Jernbaneselskab A/S,
Maribo.

Afd. L.
Pb-576.

17.12.52.

Ans.: 750 hk diesellokomotiv - afluftning af smøreoliebeholder.

Da det i driften under langvarig belastning, og når smøreolien efterhånden bliver varm, har vist sig, at der udskilles luft i smøreoliebeholderen under gulvet, hvad der igen har til følge, at oliestanden i krumtaphuset stiger i samme omfang som olien på grund af luftens tilstedeværelse fortrænges fra beholderen, har vi udført vedlagte forslag 3011-16.804: "afluftning af smøreoliebeholder under gulv".

Med denne anordning har vi foretaget forsøg, dels på prøveplan og dels i et diesellokomotiv, som netop var gjort klar til aflevering, og det har under langvarig periode vist sig at fungere fuldt ud tilfredsstillende.

De på tegningen angivne dele bliver nu udført her på fabrikken og gjort klar til levering til Dem og til de lokomotiver, som endnu ikke er forsynet med afluftning fra oliebeholderen under gulvet, og vi skal da efter nærmere aftale med Dem, og når det må passe Dem, komme til stede for at foretage indbygningen.

Vi går ud fra, at det lige såvel er i Deres som i vor interesse, at arbejdet først udføres efter julehelligdagene, altså i begyndelsen af det nye år.

Med hilsen

A/S F R I C H S

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Journ.nr. F.26.
1952.

Maribo, den 18.december

IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.Ang. 750 hk. diesellokomotiv - afluftning af smøreoliebeholder.

Foranlediget ved aktieselskabets skrivelse af 17.ds. meddeles, at man er indforstået med at det foreslåede arbejde udføres snarest efter julehelligdagene.

Afskr.: L, II L, V, D og K.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Direktøren

Journ.nr. F. 28. 1952.

Maribo, den 22.december
IO/ASA/S Frichs,
Aarhus.*Ang. 750 hk. Loko.*

Det meddeles hermed, at vi den 19 ds. konstaterede en revne på 55 mm i brændolietanken for motor nr. 2 i M 31.

Udgifterne ved påsvejsning af en lap på 120 x 60 mm har andraget kr. 115,86, hvilken udgift vi i henhold til garantibestemelsen forventer afholdt af leverandøren og vedlægger regning herover.

Afskr.: L, II L og V.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
Maribo.

F 28.

Afd. L Pb-584.

6.1.53.

Ang.: 750 hk dieselloko M 31.

Under henvisning til Deres skrivelse af 22.f.m., som vi på grund af afleveringsprøver og de mellemliggende julehelligdage ikke har besvaret tidligere, beder vi Dem tilsende os en skitse, der viser, hvorledes den omtalte revne på 55 mm i brandolie-tanken for motor nr. 2 i M 31 er beliggende, idet vi ikke fra tidligere udførelser - end ikke i lignende beholdere i diesellokomotiver helt fra 1932 - er bekendt med sådanne revnedannelser.

Vi må rent principielt anmode om at blive underrettet, forinden der udføres arbejder, som hører ind under garantibestemmelserne, men vi har dog krediteret Deres konto for det anførte beløb kr. 115,86.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Beretning Nr. 32

fra Willy E. Nielsen over Anlægget Lollandske jernbaner
M.31 og M.32.

Vi har udført udluftning for smøreolietanke til begge
motorer i M.31 og M.32.

Da vi bemærkede, at endedækslerne for br.pumpen til motor II i M.31 var løse, demonterede vi pumpen og spændte dækslerne. Da de var spændt, kunde pumpeakslen ikke drejes, og det ene dæksel aftoges. Det viste sig, at der var lagt en 0,4 mm blød oliepakning under, og denne havde sat sig, hvilket havde bevirket, at dækslerne var gaaet løse. Vi udført et 0,15 mm mellemlæg af messingfolio, som blev lagt imellem den gamle pakning og dækslet, hvorefter dækslet blev spændt fast og sikret, og pumpeakslen gik, som den skulde.

Vi assisterede ved nedtagning og reparation af brændoliebeholderen i M.31, motorrum I, da beholderen var utæt. Det viste sig, at svejsningen, hvor sumpen var svejset til beholderen, havde en ca. 60 mm revne, og vinkelret ud fra svejsningen en revne i pladen af en længde paa ca. 30 mm.

Det blev meddelt os, at brændoliebeholderen i M.32 motorrum II havde haft en ca. 100 mm lang vandretliggende revne midt paa beholderens bagside. Vi målte alle vippearme, og de var alle med 10 mm godstykkelse.

Vi havde lejlighed til at se alle motorerne i arbejde, og de gik alle godt.

13. 27/1-53
A/S Frichs

Afskrift.

Pb-61o.

A/S Frichs,
Århus.

Afd. K.

26.1.53.

Ang.: Lollandske Jernbaner.

Vedlagt fremsender vi montør Willy Nielsens rapport nr. 32 om de af ham på ovennævnte bane udførte arbejder.

Med hilsen
A/S F R I C H S
E. Schacht

Afskr.: L, II L og D.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,

Maribo.

Afd. L Pb-584.

25.3.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv M 31.

Med skrivelse herfra af 6.1.53 bad vi Dem om at tilsende os en skitse af den af Dem opdagede og reparerede revne på 55 mm i brændolietanken for motor nr. 2 i M 31.

Da vi ikke kan se at have modtaget den omtalte skitse, som muligvis kan være gået tabt, bringer vi herved besvarelsen af vort brev i erindring.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/GK.-K. II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
selskab A/S,

Maribo.

Afd. L Pb-584.

26.3.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv M 31.

I tilslutning til vort brev af gårs dato (Pb-584) angående revne i brændolietanken for motor nr. 2 i M 31 fremsender vi hermed tegning 301 L-16.480 c, som vi beder Dem benytte til at skitsere revnen på.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/GK.-K.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Journ.nr. F.13.
1953.

Maribo, den 16. april

IO/AS

A/S Frichs,

Aarhus.

Under henvisning til Deres brev af 25 og 26 f.m. tilbagesendes hermed tegning 301 L-16.480 c med skitsering af omskrevne 2 revner.

I: 19/12 52 M 31 motor II. Revne på tankens bagside.
II: 22/1 53 M 32 motor II. Revne i tankens bund.

Sidstnævnte revne blev lappet, medens montør W. Nielsen fra Deres afdeling i København besøgte os for at forestå omforandring af afluftning på vognenes smøreljetank.

E.B.

Afskr.: L, II L og V.

Afskrift.

Pb-584

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Direktøren

Journ.nr. F. 20.
1953

Maribo, den 15. juni

IO/AS

A/S Frichs,

Aarhus.

Under henvisning til vort brev af 16. april d.å. - jr. nr. F 13/53 - hvormed vi tilbagesendte tegning 301 L-16.480 c med skitsering af tidligere omskrevne 2 revner i brændstofbeholderen i M 31 og 32 beder jeg Dem meddele om vi kan forvente at høre nærmere herom.

Afskr.: L og II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
direktøren,
Maribo.

F. 2o.

Afd. L Pb-584.

16.6.53.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv.

På foranledning af Deres brev af 15.ds. vedrørende de sidste efterår konstaterede revner i brændselsoliebeholderne i M 31 og M 32 kan vi oplyse, at den viste skitsering på den tilbagesendte tegning 3ol L-48o c ikke har givet anledning til yderligere kommentarer.

Herom burde vi have underrettet Dem og beder Dem undskylde, at det ikke er sket.

Med hilsen
A/S F R I C H S

FL/GK.-K. II L.

Afskrift.

DET LOLLAND-FALSTERSKE JERNBANE-SELSKAB A/S

Direktøren.

Journ. nr. F. 1.
1953.

Maribo, den 3. juli.

NTL/AS.

A/S Frichs,

Aarhus.

Under henvisning til det på side 7 i "Betjenings-Vejledning" 750 HK. diesel-loko. eftersyn om smøreolie anførte, tillader vi os at spørge, om Essos: Esstic H.D. olie 40 og 30 kan anses for et "anerkendt mærke".

(Underskrift)

A/S Frichs
Århus

p.t. Maribo, den 12/9 1953.

Beretning nr. 1625

fra O.A.C. Nielsen over anlæget L.J. M 31 og M 32.

Efter anmodning tog jeg til banen 11/9 for eftersyn og kontrol af loko 31 og 32.

M 31. Ved kørsel med dette loko var der intet særligt at bemærke ud over, at der ikke kunde opnaas 1/1 belastning paa motoren grundet paa at stoppet for tandstang paa br-pumperne var indstillet til for kort slag, naar der forsøgte paa at give mere belastning med kontrolleren, gik Tandstangen paa br.pumpen paa stoppet, og motorens omdrejninger satte sig, motoren giver sig til at ryge, og laderelaiserne falder ud, Vandpumpen gaar istaa.

Efter at dette var bragt i orden kunde der opnaas 235 kw paa begge motoren uden unormal røg.

M 32. Der havde faaset udskiftet br.pumpen paa motor II var for lav i tændingen, ved kontrol af brændtrykket viste det kun ca. 44 kg maxm. tryk ved 1/1 belastning. Motor I havde ogsaa for lavt brændtryk, saa begge brændstofpumper er sat frem i indstillingen.

Angaaende ladeblæserne arbejder disse tilfredsstillende nu efter at br.pumpen er indreguleret. Med hensyn til tilsmudsningen af ladeblæserne skyldes dette sikkert det forhold, at man har glemt at sætte afdækninger for sidejalousierne i generatorrummet, der er meget støvet overalt, generatorerne ogsaa. Værkmester Hastrup spurgte om hvor ofte der skulde blæses generatorer ud, hvortil jeg svarede, at vi ikke har set støv i andre baners generatorer efter at jalousierne er blevet lukket af, hvorfor det er meget paakrævet at dette ogsaa sker her på M 31 og M 32, det har værkmasteren lovet bliver gjort førstkommande mandag, det oplyses af værkmasteren at han ikke har faaset nogen besked om, at der skal være lukket udfor kompressoren.

En undersøgelse af rystelser fra svinghjulene er der intet at bemærke.

O.A.C. Nielsen

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,

Maribo.

Afd. L Pb-802. 2.10.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver - hjælpebremsehåndtag for lokomo-
tivernes direkte bremse.

Da der på enkelte baner er forekommet tilfælde, hvor de leverede førerbremsehåndtag er knækket, formentlig fordi førerhåndtagene er udført af letmetal (en aluminiumslegering) i modsætning til tidligere i bronze, har vi gjort leverandøren, Knorr Bremse A.G., opmærksom på forholdet og henstillet, at førerbremsehåndtagene blev udskiftet med nye håndtag af bronze.

Dette forslag er Knorr indgået på, og ved et i dag modtaget avis erfarer vi, at bremsehåndtagene kan ventes hertil en af de nærmeste dage.

Så snart håndtagene er modtaget her, vil vi fremsende 2 stk. til Dem til M 31 og M 32 og beder Dem foranledige håndtagene udskiftet og de afmonterede håndtag tilbagesendt hertil.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
Lolland.

Afd. L Pb-809. 7.10.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver
udskiftning af trykluftventil i bremserele.

Som omtalt ved mødet i København den 29.f.m. blev det under prøve kørsel på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane bemærket, at tidsbremsereleet virkede temmelig langsomt, ligesom bremsetrykket ikke blev så stort, som man anså det for ønskeligt.

Selvom der ikke er foreskrevet noget med hensyn til tiden for bremsereleets funktion, er de til de nye lokomotiver leverede ventiler ikke så effektive som de ventiler, der ved tidligere leverancer har været benyttet. Vi gjorde straks Knorr Bremse A.G. opmærksom herpå og anmodede dem om at få de nye ventiler udskiftet med ventiler af gammel konstruktion, men erfarede, at de ikke fremstilles mere. Vi har derefter selv fremstillet ventiler af den kendte og hidtil benyttede type, og disse er nu færdige til udskiftning hos Dem.

Som aftalt følger vedlagt tegning ad 301 L-22.035, der viser indbygningen af den nye ventil og angiver, hvorledes indbygningen foretages.

Vi kan samtidig tilføje, at ventil og rør sendes separat til Deres maskinafdeling, således at De selv kan foretage indbygningen. Ventilen med tilbehør og dele leveres af os uden udgift for Dem.

De demonterede ventiler udbeder vi os tilbage, således at vi kan returnere dem til vor leverandør.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/GK.-K. kopi til II L og III.

10.13/1-54

Afskrift.

Pb-866.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S
Direktøren

Journ.nr. F.3.
1954

Maribo, den 12. januar
IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

I anledning af at vi temmelig ofte må svejse radiatorerne i førerrummene på M 31 og 32, beder vi Dem oplyse, om vi skal regne med, at disse allerede er opslidte, og i bekræftende fald om det da vil være hensigtsmæssigt at anvende radiatorer af støbejern i stedet for af pladejern.

E.B.

Afskr.: L og II L.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-
Selskab A/S,
Maribo.

F. 3.

Afd. L Pb-866.

16.1.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver M 31 og 32.

I skrivelse af 12.ds. oplyser De, at radiatorerne i fører-
rummene i de nye diesellokomotiver allerede skulle være opslidt,
idet De må svejse temmelig ofte på dem.

Da vi ikke kender tilsvarende tilfælde fra andre baner, for-
moder vi, at der må være særlige forhold vedrørende det anvendte
kølevand, der giver anledning til tæringer. Vi tænker i denne
forbindelse specielt på, at **kølevandsbeholderne af Dem udtrykkelig
er forlangt af kobber** i modsætning til de andre baner, hvor der
anvendes aluminiums- respektive jernbeholdere.

Hvorvidt det vil være mere hensigtsmæssigt at anvende radia-
torer af støbejern, kan vi vanskeligt udtale os om, før vi har
fået lejlighed til at lede en af de "opslidte" radiatorer undersøge.

Da en ny radiator kun koster ca. 60 kr., kunne vi tænke os,
at De anskaffede en sådan radiator, medens den anden bliver undersøgt.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Direktøren

Maribo, den 18. januar
IO/AS

Journ.nr. $\frac{F.5.}{1954.}$

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet vi refererer til Deres brev af 6/1 53 - Afd. L Pb 584 - meddeles, at vi idet forløbne år 10-12 gange har måttet svejse M 31's brændselolietank fra maskinrum II, og efter aftale med maskiningeniør Lange har vi nu, da vognen er til revision, afsendt tanken som fragtgods til Deres adresse, for at De kan undersøge den og bringe den i orden.

Samtidig afsender vi 1 stempel fra M 32's cylinder 4 i motor nr. 1 og beder Dem i stedet levere 1 compl. stempel med ringe og pind samt ny cylinderforing med gummiringe.

Endelig skal man anmode Dem om at levere til vor maskinafdeling i Maribo 8 stk. gummiringe for indsugningsrør.

Afskr.: L, II L og V.

Afskrift.

Pb.

DET LOLLAND-FALSTERSKE
JERNBANE-SELSKAB A/S

Direktøren

Journ.nr. F. 8.
1954.

Maribo, den 21. januar
IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Med tak for Deres brev af 16.ds. - afd. L. Pb - 866 - beder man Dem samtidig med tilbagesendelsen af M 31's brændselolietank levere 2 stk. radiatorer til førerrum i M 32.

Vi har idag som fragtgods tilsendt Dem en radiator til undersøgelse.

E.B.

L og II L.

*Bestill af O.C. den
1.2.54 om 40593*

Det Lolland-Falsterske Jernbanel-
selskab A/S,
Maribo.

F. 5.

Afd. L Pb-868.

28.1.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver M 31 og 32.

Som aftalt blev brændoliebeholderen fra maskinrum 2 i M 31 sendt hertil til nærmere undersøgelse, jævnfør Deres brev af 18.ds.

Det har vist sig, at pladematerialet ikke er så godt, som det skal være, og vi reparerer derfor oliebeholderen ved helt at forny pladen.

Vi regner med at kunne tilbagesende beholderen med udgangen af denne uge og benytter lejligheden til at beklage, at det under fabrikationen ikke er blevet opdaget, at pladematerialet var uanvendeligt.

Samtidig stadfæster vi, at vi i henhold til samme skrivelse til M 32 cylinder 4 i motor I leverer i komplet stempel med ringe og pind samt ny cylinderforing med gummiringe. Delene bliver afsendt herfra i dag. Vi skal senere komme tilbage til spørgsmålet, når vi har undersøgt det modtagne stempel.

Endvidere medfølger 8 stk. gummiringe for indsugningsrør.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Det Lolland-Falsterske Jernbanel-
selskab A/S,
Maribo.

Afd. L Vp.

28.1.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver M 31 og 32.

I henhold til Deres skrivelse af 15.ds. stadfæster vi hermed at have leveret de deri nævnte reservedele med undtagelse af de 2 stk. bærefjedre, for hvilke vi først må indhente pris, som vi kan forelægge for Dem.

Vi vil sætte pris på at erfare, om De har haft vanskeligheder med bærefjedrene, da vi ikke kan forestille os, at det skulle være nødvendigt at ligge med bærefjedre på lager, hvis man blot har fjederstål til eventuel reparation.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Afskrift.

Pb.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S

Maribo, den 4 februar.

IO/AS

Journ. nr. F. 15.
1954.

A/S Frichs,
Aarhus.

Under henvisning til vort brev af 21 f.m. bedes meddelt,
hvornår vi kan forvente leveret omskrevne 2 radiatorer.

E.B.

Afskrift: L, III

26/3-54

Afskrift.

Pb-893.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S
Direktøren

Maribo, den 25. marts
IO/AS

Journ. nr. F. 28.
1954.

A/S Frichs,
Aarhus.

Det meddeles hermed at 2 fjerntermometre i M 31 og eet i
M 32 er i stykker og for tiden ubrugelige.

Da det er en omstændelig sag at udskifte disse termometre,
beder man Dem meddele om det ikke ville være hensigtsmæssigt at
erstatte dem med elektriske fjerntermometre og beder Dem i be-
kræftende fald om mulig angive os et egnet fabrikat.

E.B.

*Answer of Floor
27/3 54*

Afskrift: L? D, IIA og III.

Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab A/S,

Maribo.

Afd. L.
Pb-902.

12.5.54.

På Frederiksværkbanen er der 2 gange forekommet brud på fjederstroppen (3011-11.350) ved overgangen fra 32 Ø til 38,5 Ø. Overgangen fra den ene diameter til den anden er ikke udført korrekt og opmærksomheden henledes derfor på dette forhold.

./.

Vi vedlægger ny tegning 3011-11.350 a med 20 mm overgangsrundering og anbefaler, at denne ændring foretages ved første givne lejlighed. Vi vil gerne foretage ændringen for Dem, men beder Dem i så fald sende os fjederstropperne og advisere os derom. Såfremt De selv måtte foretrække at udføre dette arbejde, som kun er af ganske ringe omfang, henleder vi specielt opmærksomheden på, at der konstruktivt ikke er noget i vejen for, at længden af det 38,5 Ø stykke afkortes til f.eks. 250 mm. Det må påagtes, at eventuelle drejespor i overgangen fjernes (selvom diameteren 32 Ø skulle blive noget mindre; med 32 mm Ø er tværsnittet kun belastet indtil 1/4 af det tilladelige).

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/LC. - K.

Kopi til L, II L og V.

45. 17/5-54
Afskrift.

Pb.

Det Lolland-Falsterske Jernbane-Selskab A/S
Direktøren

Maribo, den 15. maj 1954.
Journ. nr. F. 43.
1954.

IO/AS

A/S Frichs,
Aarhus.

Aug. 750 hk. Diesel-el. Lokomotiv, fjederpendulstørne.

Under henvisning til Deres brev af 12. ds. - afd. L.Pb-902
- meddeles, at vi ønsker **1 stk. fjederstrop - udført som den
skal være** - til erstatning for en knækket fjederstrop, snarest
leveret, hvorefter vi selv ændrer de øvrige fjederstropper.

Sal i arbejdet den 18/5 54
på garanti nr. 67299.

Afskrift: L, III.

DIREKTØREN
VED.
TILSYNET MED PRIVATBANERNE

København K., d. 20. maj 1954.

Journ. Nr. F.S./U.7.
HM/IHB.-

IP.

I anledning af den hertil sendte genpart af skrivelse af 12. maj 1954 - Afd. L. Pb.902 - til Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane A/S om knækkede fjederstroppe på banens 750 hk diesellokomotiv meddeles, at Lolland-falsterske jernbaner hertil har indberettet, at banerne for ca. 1 1/2 måned siden også har haft eet brud på en fjederstrop og har erstattet denne med en på eget værksted fremstillet uden skarp neddrejning.

Iøvrigt meddeles, at jeg vil være interesseret i at få oplysning om resultatet af materialeundersøgelsen af den fra Hillerød-Frederiksværk banen indsendte fjederstrop.

E.B.

Til A/S F r i c h s,

Aarhus.

Den fjederstropede kærne
3012- 11.350 a 1/12 og 12
er nok arbejdet på
Lolland d. 18/5 54

Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab A/S,
Maribo.

J.nr. F.43.

Afd. L.
Pb-915.

24.5.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver - fjederstropper.

I henhold til Deres brev af 15.ds. vil 1 stk. fjederstrop udført efter ændret tegning snarest blive leveret til Dem, hvorefter De selv ændrer de øvrige fjederstropper.

Til Deres orientering finder vi det rigtigst at oplyse, at den maksimale spænding i det pågældende tværsnit er kun en fjerdedel af det tilladelige, hvorfor vi skønner, at andre forhold end de rent udførelsesmæssige og konstruktive har været medvirkende eller måske endog udslagsgivende, men det er klart, at bruddet, hvad end årsagen måtte være, må opstå netop der, hvor den skarpe neddrejning forekommer.

Der bliver herfra foretaget forskellige undersøgelser, bl.a. af en fjederstrop fra Frederiksværkbanen, som er sendt hertil, dels af selve materialet dels for at fastslå, om der kan forekomme bøjningspåvirkninger, som ikke har været forudset.

Kopi af nærværende skrivelse tilstillet direktøren ved tilsynet med privatbanerne.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 30/3 1955.

Beretning nr. 442

fra O.A.C. Nielsen

over anlægget Lollandiske Jernbaner.

27/3 tog jeg til banen i anledning af, at det var meddelt, at man på 750 hk lokomotiv motor 1 i M 31 havde olie i kølevandet. Yderligere havde man klaget over utætte udstødsflanger på udstødsrørene fra cylinderhovederne til ladeblæser.

Efter aftale med værkfører Hastrup, kørte motoren i lokomotivet, da jeg ankom til værkstedet, og temperaturen på kølevandet var ca. 70° C. Kølevandsrøret på udstødsbøjningerne efter cylinderhovederne blev aftaget, og motoren startedes med alle cylinderhoveder fyldte op med vand til studsenes overkant, herved skulle det være muligt at se, om toppakninger og cylinderhoveder var tætte for forbrændingstrykket.

Efter flere starter og kørsel med motoren indtil vandets temperatur blev ca. 90°, kunne der ikke konstateres nogen utæthed. Værkmester Hastrup oplyste, at man lørdag havde udskiftet pakningen for cylinderhovedet på cyl.3, der var blæst igennem; da der ved den ovenomtalte prøve ikke fandtes tegn på utætheder, må det antages, at den udskiftede toppakning har været årsag til olie i kølevandet. Såfremt ikke andre pakninger har taget skade, må olieforekomsten i kølevandet ophøre.

Angående flanger på udstødsrørene undersøgte jeg disse på alle motorer i begge lokomotiver M31 og M32, ingen af flangerne var utætte, M32, der var i drift, ankom til stationen i Maribo, hvor jeg stod på, lige efter at toget havde bremsset op, og begge motorer var godt gennemvarme. Værkmesteren oplyste, at udstødsrørene i lokomotiv M32 er slidt op eller gennemtarret og ved nærmere undersøgelse viste det sig også, at der var hul på røret, da lokomotivet var i drift kunne isolationsmaterialet ikke fjernes, så man kunne se om det var tæring udvendig fra eller indvendig. Da lokomotivet skal ind til revision efter påske, vil man vente med at undersøge dette forhold nærmere. Med hensyn til skruerne i flangerne på udstødsrøret, konstateredes at ingen af skruerne gik i bund.

Efter nu også her på Lollandiske banernes lokomotiver at have konstateret utætte pakninger for cylinderhoveder og udstødsrør i lighed med Vemb-Lemvig banens lokomotiv, tyder meget på, at den anvendte pakningskvalitet ikke er så god som tidligere anvendt, idet man oftere finder pakninger, der er mer eller mindre forkullede, og slet ikke kan holde en revisionsperiode igennem. Det må derfor henstilles, at man går tilbage til tidligere anvendte pakninger, om man ønsker at undgå unødige driftsstandsninger.

Udover ovennævnte beklager man sig på banens værksted over, at:

- 1) Hjalpedynamoerne er for lange om at arbejde sig op i spænding ved start og i særdeleshed efter en længere stilstand, i flere tilfælde har man måttet foretage opmagnetisering for at få spænding på, man spørger om der kan gøres noget ved det. (Fremmed magnetisering?)

- 2) Hovedkontroller på førerpladserne har givet anledning til forstyrrelser i driften, grundet på knækkede tilholderfjedre, således at kontrolleren går fra o- knap 16 under rangeringen. Stopknasten mangler, kontrolleren kan drejes venstre om.
- 3) Bærefjedrene på bogie kan slå op i smøreolietanken, når fjederstroppen springer, der mangler stoppebøjle. Tegning over de udførte bøjler til HFHJ M8 kan vel også anvendes her, banen vil udføre dem, når tegning tilsendes.
- 4) Fjerntermometre til kølevandet er meget upålidelige, nogle stykker af disse har været til reparation. Banen agter at udskifte disse med elektriske fjerntermometre.
- 5) Vore almindelige køle- og smøreolietermometre falder fra hinanden, skala og vædskerør ryster løse, værkmeisteren ønsker gerne sendt 2 stk. af den nye type til prøve.

O.A.C. Nielsen

⊗ Ved samtaler mellem Floor, V. N., O.A.C. og E. J. den 12/55 eredes man som ikke at gøre noget ved denne ting. O.A.C.'s fornuftning var, at vi har en begyngelse er ikke rigtig. Ved samtaler med Udalen og Finn N. var vi inde på, at vi en gang har droppet hoved eller kunne ske hvis en fjederstrop knækker, og det konstaterede vi, at fjederenden kunne gå op i oliebeholderen og derved forvæde skade. Umiddelbart blev fjederstropperne ændret i april-maj 1954 og der sker formentlig intet herefter.

12
4 51-
E.J.

A/S Lollandsbanen,
Maribo.

J.nr. F.16/1955.

Afd. L.
Vp.

14.6.55.

Ans. i malings til M 31 og 32. 750 hk. privatlans lok.

I besvarelse af Deres skrivelse af 11.ds. kan vi oplyse, at ovennævnte 2 lokomotiver er malet med følgende penselfarver:

vognkassen udvendig før slibning med rød jernbanemaling (slibeemalje) nr. 4136 og

efter slibning med rød jernbanefærdigmalning (færdig emalje) nr. 4730,

begge fra Sadolin og Holmblad.

Taget er malet med Dyrup stålhud nr. 3985.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S LOLLANDSBANEN

Maribo, den 9. februar 1956.

SDB/AS
F. 4.

Hr. maskiningeniør R.Z. Floor,
A/S Frichs,
Aarhus.

Kære ingeniør Floor.

Vedr. Trækkekræften for dieselloko. nr. 31 og 32 - 750 Hk.

Siden anskaffelsen i 1952 af ovennævnte diesellokomotiver har disse været ansat til en maximal belastning af 500 ton, også i godstog med 60 km/t.

Vore gamle diesellokomotiver 8 - 9 - 10 med 410 Hk-Frichs motor må belastes med 400 ton i godstog.

Der synes mig ikke noget forhold i disse belastninger, og da vi det sidste halve år har haft megen godsvognstrafik og derfor ofte må køre særtog af hensyn til godsbeholdningen, er vi meget interesseret i, om nr. 31 og 32 kunne belastes med 600 ton evt. med en nedsættelse af hastigheden til 45 km/t.

På vore flade banestrækninger synes en sådan belastning ikke for stor, men forinden vi evt. ændre togplanen på grund af ændret belastning ville jeg være taknemlig for at få en udtalelse fra Dem, om De mener der teknisk skulle være noget til hinder for me: for merbelastningen.

Med venlig hilsen

Deres

A/S Lollandsbanen,

Maribo.

F 4.

Afd. L.
Pb-1050.

11.2.56.

Ang.: 750 hk diesellokomotiver M 31 og 32.

Vi har modtaget Deres brev af 9.ds., hvori De forespørger, om de to 750 hk diesellokomotiver kan tillade større belastning end 500 tons, også i godstog med 60 km/time.

En udtalelse herom, som kan tillægges nogen værdi, kan man kun fremsætte efter at have foretaget en meget indgående beregning, og dette kræver en del tid.

Såfremt de 600 tons er det maksimale, som der i øjeblikket er behov for, kan beregningen gennemføres i løbet af en halv snes dage; men selv efter, at denne beregning er udført, vil det være tilrådeligt at foretage en prøvekørsel på banen med den omhandlede belastning og herunder måle temperaturerne i de elektriske maskiner, gående ud på at fastlægge de temperaturer i henholdsvis bane-motorer og generatorer, som opstår under kørslen.

Idet vi henviser til det i overenskomsten vedhæftede SV-diagram nr. 200L-831, kan vi til Deres orientering oplyse, at man tilnærmelsesvis kan bedømme, hvorvidt lokomotivet kan opfylde det krav, som De stiller, ved blot at fastslå, om den gennemsnitlige kørehastighed fra station til station målt i ren køretid ligger på varig kørehastighed (på diagrammet angivet til 40 km/time). I så tilfælde kan lokomotivet fremføre denne togstørrelse uden betænkelighed. Så snart den gennemsnitlige kørehastighed, eller rejsehastighed som man kalder det, ligger imellem timehastigheden og den kontinuerlige hastighed, må der foretages kontrolmålinger.

Vi nærer ikke tvivl om, at de 750 hk lokomotiver på Deres bane vil kunne fremføre et tog på 600 tons, og kan til Deres orientering oplyse, at Frederiksværkbanen omtaler, at man på strækningen mellem Frederiksværk og Hillerød, hvor der forekommer stigninger på 12½‰, dagligt fremfører tog på 560 tons.

Yderligere kan vi anbefale Dem ved prøvekørsel at konstatere, om banemotor-amperemetrene kan holdes inden for det grønne felt under hele kørslen, i hvert fald kun ganske kortvarigt under igangsætningen må de ligge oppe i det gule felt. Såfremt kørsel på denne måde er tilfredsstillende, er der intet i vejen for at køre dermed i daglig drift.

Foranstående oplysninger kan vi herefter rubricere som følger:

- 1) For at opnå fuld sikkerhed må det anses for nødvendigt at foretage prøvekørsel på banen med den foreskrevne belastning og herved fastslå, om temperaturerne på de elektriske maskiner ligger inden for de i normerne angivne grænser.
- 2) Forud for en prøvekørsel kan man ved beregninger (med ret stor sikkerhed) fastslå, om man kan gennemføre den ønskede prøvekørsel; men det kræver både tid og mandskab.
- 3) Ved gradvis at forøge belastningen ud over de 500 tons og herunder iagttage, at banemotorstrømmen holdes inden for det grønne felt på amperemetrene, kan man successivt finde frem til, hvor grænsen for belastningen på Deres bane måtte ligge.

Vi håber med foranstående oplysninger at have givet Dem det ønskede svar, men er isøvrigt gerne fortsat til rådighed med vejledning og bistand.

Med hilsen

A/S F R I C H S