

Marcipanbrød

Korrespondance mellem

GDS og Frichs

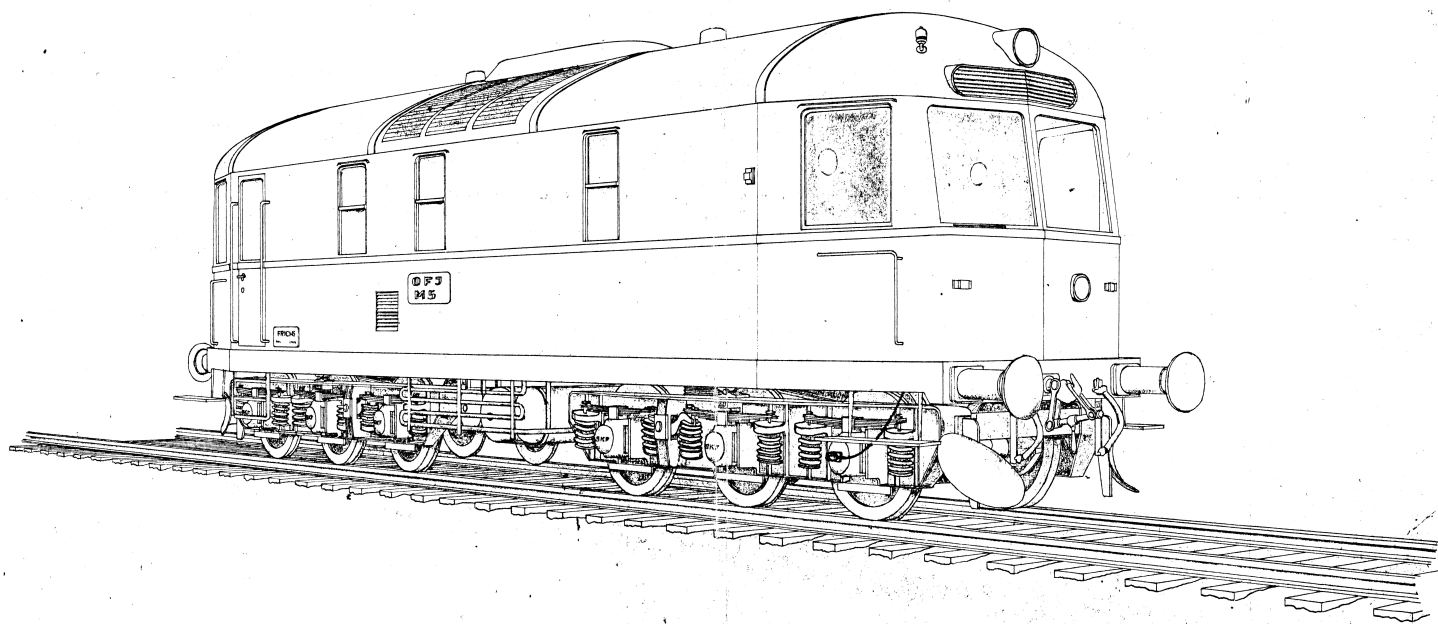
GDS L1

fra 10-01-1949 til 20-01-1960

Fra Jørgen Christensens dødsbo.

Leveret af Viggo Hejlesen.

Journal nr 314



Tekniske Data:			750 hk diesel-elektrisk loko	
Skitsens Benævnelse:			perspektivtegning	
Dato	Målestok	Sign.	Skitsens Nummer	
71.49	~	L1 NB.	FRICHS 301L-1.011	

31. 7/1 49.
Afskrift.

Dv. 315.

GRIBSKOVBANEN
Driftsbestyreren.

Journ.-Nr. 37,16

Hillerød, den 10. Januar 1949.

A/S Frichs,
Aarhus.

Efter modtagelsen af Deres skrivelse af 6' d.m. - afd. L. Dv.-311 - vedrørende eventuel levering af diesellokomotiver beder jeg opgivet, hvor stor frihøjde der må påregnes under løbekran for udtagning af motor, idet dennes vægt også bedes opgivet.

Endvidere beder jeg opgivet den maksimale løftehøjde af selve lokomotivet for frigørelse af hjulsæt samt oplyst, om lokomotiverne kan påregnes løftet med en løftebjælke under hver pufferbjælke.

Ærbødigst

Afskrift.

Pb-165.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 6. januar 1951.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 5.d.m. - Afd. L Pb-165 - vedrørende ventilatormotorer til 750 hk diesellokomotiv skal jeg udtale, at jeg ikke for Gribskovbanens vedkommende ser mig i stand til at tage stilling til en ændring af de med direktøren for tilsynet med privatbanerne aftalte betingelser med hensyn til levering af nævnte diesellokomotiv, men vil anse det for rettest, at De herom retter henvendelse til tilsynet.

Ærbødigst

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

GRIBSKOVBANEN

Journ.-nr. 37,16.

Hillerød, den 18. august 1951.

1 Bilag

A/S Frichs,
Aarhus.

Af hensyn til detailprojektering af remise for diesellokomotiv beder jeg ved tilbagesendelse af Deres hoslagte tegning 301 310 L - 1,131 - opgivet de på tegningen med rødt angivne mål. Jeg beder samtidig opgivet, om det med den på tegningen antydede fremgangsmåde for løftning af dieselmotoren er tanken, at en krankrog kan anbringes i en ters eller lignende, der fastgøres i motorblokken, idet jeg i så fald beder opgivet omtrentlig afstand fra krankrog til motorblok.

For snarlig besvarelse vil jeg være forbunden.

Ærbødigst

besvarelse 29/8 51

Afskrift: L, II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

journ.nr. 37,16

Afd. L Pb-223.

29.8.51.

Ang.: 750 hk dieselloko - løftning af dieselaggregat.

Under henvisning til Deres skrivelse af 18.ds. og i fortsættelse af telefonsamtale samt senest Deres telegram af gårds dato fremsendes hermed kopi af ændret tegning 301 L-1.131 a: Løftning af loko m.m., der for de indtegnede dieselaggregaters vedkommende er rettet, således at den nøjagtige fremgangsmåde ved løftningen af dieselmotoren alene respektive hele dieselgeneratoren med tilhørende fundamentsramme fremgår heraf.

De af Dem ønskede mål, der er markeret med rødt på det modtagne lystryk af 301 L-1.131, fremgår af tegningen med indeks a og er fra underkanten af dieselmotorens bundbakke til top af cylinderhoveder 1435 mm og derfra til overkanten af krankrogen 550 mm.

Iøvrigt kan vi med hensyn til fremgangsmåden ved løftning af dieselaggregatet oplyse, at der anvendes en krankrog i forbindelse med en wire, der snos omkring en ters, og en lukket møtrik, der skrues på dieselmotorens stagbolte forskellige steder, således som vist foroven på tegning 301 L-1.131 a. Ters og møtrik fremgår iøvrigt af vedlagte kopi af tegning 7 X-1050: Løfteværktøj til motor.

Vi håber hermed at have besvaret Deres spørgsmål på

Løftestagede mål

EJ/GK.-K. II L.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren.

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 4. september 1951.

A/S Frichs,
Aarhus.

I henhold til overenskomsten om levering af et 750 hk diesellokomotiv skal dette udstyres med accumulatorbatteri af fabrikat Exide Ironclad eller Lyac Dur.

I denne anledning skal jeg meddele, at jeg vil foretrække, at accumulatorbatteriet leveres af fabrikat Lyac Dur, med mindre dette vil foranledige en væsentlig merudgift.

Jeg imødeser herom Deres nærmere meddelelse.

Ærbødigst

Reserven af Ilov
7/9 51

Afskr.: L, II L og Ha.

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

37,16.

Afd. L Pb-226.

7.9.51.

I besvarelse af Deres skrivelse af 4.ds. vedrørende akkumulatorbatteriet til banens 75c hk diesellokomotiv kan vi meddele, at vi af hensyn til ensartetheden allerede for 1 år siden afgav bestilling på samtlige batterier til privatbanerne af fabrikat Exide Ironclad.

Ved annullering af batteriet nu og bestilling af batteri type Lyac Dur må man regne med en væsentlig merudgift.

Vi benytter lejligheden til at tilføje, at forudsætningen for den fælles forretningsafslutning, som fandt sted i sommeren 1950, var, at alle lokomotiverne skulle være fuldkommen ens, og da vi allerede kort efter kontraktafslutningerne var blevet klar over, at langt de fleste baner ønskede Exide Ironclad, afgav vi straks vor bestilling.

Såfremt De af særlige grunde, som vi ikke er bekendt med, må fastholde at ville anvende fabrikat Lyac Dur, kan vi til orientering oplyse, at batteriskabets størrelse og dimensioner er indrettet således, at det passer såvel til det ene som det andet, og at vi, hvis De forlanger det, naturligvis vil undersøge, hvilken

forskydning i prisen det måtte medføre.

Med hilsen

A/S FRICHS

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

37,16.

Afd. L Pb-225.

7.9.51.

Under henvisning til Deres skrivelse af 3.ds. kan vi meddele, at målet fra lokomotivmidte til dieselmotorernes udblæsningsåbninger (skorstene) er 3958 mm.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/GK.-K. II L.

51 11/9-51

Afskrift.

Pb-226.

Gribskovbanen

Hillerød, den 10. september 1951

Journ.-Nr. 37,16.

A/S Frichs,
Aarhus.

Under henvisning til Deres skrivelse af 7' d. m. - Afd. L. Pb-226 - vedrørende akkumulatorbatteri til Gribskovbanens 750 hk diesellokomotiv bedes det meddelt, hvilken forskydning i prisen det vil medføre, såfremt diesellokomotivet forsynes med batteri af type Lyac Dur.

Ærbødigst

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

48. 8/10 57.

Afskrift.

Pb-225.

GRIBSKOVBANEN

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 6' oktober 1951.

A/S Frichs,
Aarhus.

Ved skrivelse af 7' f. m. har De opgivet målet for det bestilte diesellokomotiv fra lokomotivmidte til dieselmotorens udblæsningsåbninger til 3958 mm. Da dette mål afviger fra Deres tegning nr. 200 L - 831, beder jeg Dem bekræfte rigtigheden af målet samt tilsende mig en rettet tegning.

Erbødigst

Overensværende forskel skyldes ændring af lydskæper, således at denne nu ligger på langs af motorene, dette giver den store afvigelse fra ca. 1960 til
Blevarts of Floor den 10. ds.

Afskr.: L, II.

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

Journ.nr. 37,16.

Afd. L Pb-225.

10.10.51.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 6.ds. stadfæster vi,
at udblæsningsåbningerne placeres 3958 mm fra lokomotivmidte.

Selvom en projekttegning og de på denne anførte mål
kun kan betragtes som retningsgivende, fordi det ikke er muligt
at fastlægge enkeltheder i konstruktionen og de deraf følgende
mål nøjagtigt, før alle detaljer foreligger færdigudarbejdede,
burde vi i det her foreliggende tilfælde, hvor vi af forskellige
grunde har ændret på lydåmperens facon og udførelse, allerede
da vi i skrivelse af 7.f.m. meddelte Dem ovenstående mål, have
underrettet Dem om afvigelsen i forhold til projekttegningen.

Vi beder Dem undskylde, at dette ikke er sket, og sam-
tidig takker vi Dem, fordi De ved at henlede vor opmærksomhed
derpå har foranlediget, at vi også får underrettet de andre baner
derom.

Med hilsen

A/S F R I C H S

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

Gribskovbanen

Driftsbestyreren

Journal nr. 37,16

Hillerød, den 11' oktober 1951.

A/S Frichs,

Aarhus.

Efter modtagelse af Deres skrivelse af 10' d.m. vedrørende udblæsningsåbningerne på det bestilte diesellokomotiv, udbeder jeg mig tilsendt et rettet eksemplar af Deres tegning nr. 200 L-831, når denne foreligger.

Ærbødigst

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

GRIBSKOVBANEN

Pb. 225.

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 3. september 1951.

A/S Frichs,
Aarhus.

Herved anerkender jeg med tak modtagelsen af Deres skrivelse af 29' d.m. med oplysninger om de nødvendige højdemål for løftning af det til Gribskovbanen bestilte 750 hk. diesellokomotiv.

Jeg beder endvidere af hensyn til placering af aftræksrør i lokomotiv remisen for udblæsningsgassen fra lokomotivets dieselmotorer opgivet udblæsningsåbningernes mål i lokomotivets længderetning.

Ærbødigst

Afskr.: L, II L.

3958 m - hi over
sid af lito. midre
besvarer 7/9 51
af Floor

Gribskovbanen

Hillerød, den 20' november 1951.

Journ.nr.37,16.

A/S Frichs,

Aarhus.

Da jeg ikke har modtaget det rettede eksemplar af Deres tegning nr. 200 L-831 af 750 hk diesellokomotiv, som jeg anmodede om ved min skrivelse af 11' f.m., og da De i skrivelse af 10' f.m. udtalte, at de på tegning nr. 200 L-931 angørte mål "kun kan betragtes som retningsgivende", beder jeg omgående bekræftet, at De vedgår det på nævnte tegning angivne breddemål for lokomotivet 3000 mm. Endvidere beder jeg opgivet den nøjagtige længde af lokomotivets bufferplanker.

Erbødigst

Afskr.: L-II L-Ha.

Afskrift.

Pb-232.

GRIBSKOVBANEN

Hillerød, den 23' november 1951

Journ.-nr. 37,16.

A/S Frichs,

Aarhus.

I fortsættelse af min skrivelse af 20' d. m. vedrørende Deres tegning nr. 200 L-831 af 750 hk. diesellokomotiv beder jeg til brug ved indretning af remise for dette lokomotiv opgivet, hvorledes vandpåfyldning af lokomotivets køleanlæg er tænkt udført, samt oplysning om anbringelse af eventuelle påfyldningshaner udvendig på lokomotivet.

Erbødigst

Afskr.: Fl - Ha - L - VII.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journal-nr. 37,16

Hillerød, den 27' november 1951.

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af Deres skrivelse af 24' d.m. vedrørende forskellige mål for 750 hk. diesellokomotiv, skal jeg henlede opmærksomheden på, at jeg ved min skrivelse af 20' d.m. har bedt opgivet længden af lokomotivets bufferplanke, d.v.s. bredden af vognkassen målt over bufferplankerne, og ikke lokomotivets bufferlængde.

Jeg beder herefter dette mål, som på tegning 200 L-831 er målt til 2200 mm, opgivet.
Afskr.: L, II L og Ha.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-232. 28.11.51.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

Vi har modtaget Deres brev af 27.ds., og idet vi beklager, at vi har forstået Deres spørgsmål angående pufferplankelængden forkert, skal vi stadfæste, at pufferplankerne bliver 2200 mm lange.

Med hilsen
A/S FRICHS

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

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillergød.

Afd. L Pb-232.

4.12.51.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres brev af 23.f.m. må vi desværre meddele, at vi på nuværende tidspunkt ikke er i stand til at imødekomme Deres ønske om oplysning angående indretning og placering af vandpåfyldningshaner.

Vi skal komme tilbage til spørgsmålet, så snart oplysning herom foreligger.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Ha/GK.-K. kopi til Ha, II L og EKN.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Jour.nr. 37,16.

Hillerød, den 9^e januar 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 29^e f.m. vedrørende ændring af største hjulstand for det hertil bestilte 750 hk diesel-lokomotiv meddeles herved, at der herfra intet haves at indvende mod, at største hjulstand forøges til 10 130 mm, forsåvidt dette godkendes af direktøren ved tilsynet med privatbanerne.

Jeg beder meddelt, om den med nævnte skrivelse fulgte plan 200 L-831 c herefter kan betragtes som endelig, og imødeser endvidere snarest belejligt Deres svar på min skrivelse af 23^e november 1951 om placering af vandpåfyldningshanerne på lokomotivet.

Ærbødigst

Afskr.: T, L, KI L og Ha.

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

Afd. L.
Pb.-275.

15.1.52.

Ang: 750 hk diesellokomotiv.

I det vi takker for Deres brev af 9.ds., hvori De sanktionerer den forøgede største hjulstand, skal vi som svar på Deres spørgsmål stadfæste, at tegning 200 L-831 c med hensyn til undervognen kan betragtes som endelig, hvorimod placering og dimensionering af maskineri og tilbehør i lokomotivet endnu ikke er fastlagt i alle detaljer, ligesom Deres spørgsmål angående placering af vandpåfyldningsbaner ikke på nuværende tidspunkt kan besvares.

Med hilsen

W/S R I C H S

GRIBSKOVBANEN

Journ. nr. 37,16

Hillerød, den 24' marts 1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

Da jeg stadig ikke har modtaget noget svar på min forespørgsel i skrivelse af 23' november 1951 om placering af udvendige vandpåfyldningshaner på det 750 hk diesellokomotiv, skal jeg herved anmode om svar på nævnte forespørgsel.

Erbødigst

vidtusherbødelende besvarelse den 1/4 52 af Harsløf

AFSKR. L, II_L og Ha.

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

Afd. L.
Pb-232.

4.4.52.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I fortsættelse af vort brev af 1. ds. fremsender vi vedlagt tegning nr. 30LL-16.581, der viser brændselsolieledninger under vogn med påfyldningsstutse samt indtegnet og mærket med rødt placeringen af vandpåfyldningsstutsene, der udføres på samme måde.

Med hilsen
A/S FRICKS

Ha/HH. - K. Kopi til L, II_L og Ha.

Gribskovbanen,
Hillergød.

Afd. L Pb-366.

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 F R I C H S

Ha/GK.-K.

II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-371.

21.4.52.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - ekstra smøreoliefilter.

På Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane har man i nogen tid på banens diesellokomotiv M 3 gjort forsøg med et ekstra smøreoliefinfilter af fabrikat F.S. Andersen indskudt som "by-pass" filter i smøreoliesystemet 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 stationære maskiner og kan som resultat heraf oplyse:

På en stationær motor, der smøres med smøreolie 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 smøreolie kvalitet, men udseendet af stemplerne er dog ikke så tilfredsstillende, som når der anvendes en af de nyere kvaliteter smøreolie 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

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L.
Pb.-386.

2.5.52.

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

./.
Hermed fremsender vi til Deres orientering tegning
nr. 301 L-24.09c 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.

48. 9/8-52

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 3' maj 1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 2' d.m. - afd. L Pb-386 - vedrørende anbringelse af holdere m.v. på diesellokomotiv skal jeg meddele, at jeg for mit vedkommende kan tiltræde den på tegn. nr. 301 L-24 090 viste placering, idet dog signallenternen ønskes anbragt midt på lokomotivets forside.

Jeg går ud fra, at ovennævnte tegning er godkendt af direktøren ved tilsynet med privatbanerne og imødeser dette bekræftet.

Ærbødigst

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

29. 12/5 52.

Afskrift.

Pb-366.

GRIBSKOVBANEN
Driftsbestyreren
Hillerød, den 10' maj 1952.

Journ.nr. 37,16

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 19' f.m. om mærkning af det hertil bestilte 750 hk. diesellokomotiv skal jeg meddele, at dette ønskes forsynet med ejendomsmærke/ og litra L. nr. 1. G. D. S.

Ærbødigst

Gribskovbanen Danmarks Elskof

Afskrift: L, Ha og II L.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 16' juni 1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

Efter modtagelsen af Deres skrivelse af 29' f.m. - afd. L. Pb-420 - vedrørende signallanterne på diesellokomotiv, af hvilken det fremgår, at direktøren ved tilsynet med privatbanerne har godkendt det med Deres ovennævnte skrivelse fulgte forslag til ændring af signallanterne til frontprojektører, skal jeg meddele, at jeg kan tiltræde, at det hertil bestilte diesellokomotiv leveres med 2 frontprojektører.

Forsåvidt der herved bliver tale om ekstrabetaling, kan jeg acceptere Deres tilbud til en pris af kr. 245,00 pr. stk.

Ærbødigst

Afskr.: L, Ha og II L.

25.17/6-52

Afskrift.

Pb-425

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 16' juni 1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 4' d.m. - afd. L. Pb-425 - vedrørende maling af diesellokomotiv meddeles herved, at lokomotivets vognkasse ønskes malet med samme røde farve, som er anvendt ved statsbanernes Mo-vogne, og med cremefarvet brystningsliste. Vogntaget ønskes malet med aluminiumsfarve.

Ærbødigst

Afskr.: L, Ha og II L.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 16^e juni 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

Herved meddeles, at jeg kan antage Deres tilbud nr. 4847 A ved skrivelse af 7^e f.m. - afd. L. Pb-353 - på levering af en belysningsomformer til diesellokomotiv, beregnet for en belastning af indtil 70 stk. 15 W lamper for 24 v lampespænding, med tilbehør og montering for en pris af kr. 2500,00.

Jeg udbeder mig herefter tilsendt et hovedstrømskema, suppleret med ovennævnte omformer m.v.

Ærbødigst

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

Meddelelse til: II, E. Jensen

1 Stk lysomformer fra Thruige Skille nr 602 C 208 monteret i Gribskovbanens Lokomotiv

Opfyldt med brev den 7/8 52
udføres monteringen af el. afd.

(Underskrift)

d. 18/6 1952

GRIBSKOVBANEN

Hillerød, den 16' juni 1952.

Journ.nr. 37,16.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 16' f. m. - afd. L Pb -
vedrørende mærkning af hjulsæt til diesellokomotiv meddeles herved,
at akselenderne ønskes forsynet med numrene 1-6 og henholdsvis h og
v i højre og venstre ende.

Arbødigst

Afskr. L - Ha - II L.

Gribskovbanen

Hillerød, den 17' november 1952

Journ.-nr. 37,16.

A/S Frichs, Aarhus.

Herved beder jeg Dem tilsende mig en tegning af fyldetude for kølevand og brændselolie til Diesel-lokomotiv af hensyn til fremstilling af studse med bøjler og spændeskruer. Såfremt sådanne eventuelt haves på lager, beder jeg prisen for disse opgivet.

Ærbødigst

Bevaret $\frac{21}{11}$ 52

Afskr. L - II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

37,16.

Afd. L Pb-534.

21.11.52.

Ang.: 750 hk diesel-elektrisk lokomotiv - fyldetude.

Idet vi stadfæster modtagelsen af Deres skrivelse af 17.ds., fremsender vi hermed kopi af tegningerne:

113 L-16.09 d: Fyldetud for kølevand 1"

115 L-16.09 c: " " brændselsolie 1 1/4",

der viser de armaturer, som monteres på begge sider af lokomotivet til brug ved påfyldning af kølevand og brændselsolie.

Endvidere vedlægges kopi af tegningerne:

113 L-16.091: Mundstykke med bøjle for vandpåfyldning

113 L-16.091 a: " " " " brændselsoliepåfyldning,

der, som det fremgår af styklisterne, forsynes med slanger, jævnfør pos. 9 på begge tegninger, og vi kan oplyse, at der med lokomotivet medleveres et sæt af hver slags.

For at De kan være fuldt orienteret, har vi i dag til Deres adresse i Hillerød forud sendt det sæt slanger af hver slags, der hører til lokomotivet. Når lokomotivet leveres til Dem, vil der herefter ikke følge påfyldeslanger.

Vi hører gerne, om De stadig ønsker opgivet den i Deres brev omtalte pris på bøjler og spændeskruer.

Med hilsen
A/S F R I C H S

EJ/GK.

Gribskovbanen

Hillerød, den 28' november 1952.

Journ.-nr. 37,16.

A/S Frichs,

Aarhus.

Efter modtagelse af Deres skrivelse af 21' d.m. og de deri
 adviserede 2 stk. påfyldningsslanger for vand og brændselolie
 beder jeg opgivet Deres pris for levering af 2 stk. komplette
 mundstykker for disse slanger.

Jeg beder samtidig opgivet størrelsen af udstødsrørets ud-
 munding på taget af lokomotivet. *Johansen Regning 30/L-16.960,*
den 248⁶/324⁶ *Erbødigst*

Forspørgsel stillet til
 IX den $\frac{4}{12}$ 52 med
 Regning 113L-16.091/1-8

Ryghed Dannebrog Telefont
 den $\frac{13}{12}$ 52

Reservat af Floor $\frac{17}{12}$ 52

GRIBSKOVBANEN

Journal nr. 37.16

Hillerød, den 29' november 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af Deres skrivelse af 28' d.m., i henhold til hvilken Gribskovbanens Diesel-lokomotiv skulle være klar til afsendelse fra Dem en af dagene 8 - 10 december, beder jeg om Deres nærmere meddelelse om det nøjagtige tidspunkt for afsendelsen i så god tid, at repræsentanter herfra kan overvære indstillingen hos Dem af motorerne og deltage i den normale tilkøringstur på Hammelbanen forinden lokomotivets afsendelse.

Jeg går ud fra, at De hos Statsbanerne bestiller særtogsbefordring for lokomotivets kørsel til Hillerød, samt at De hertil afgiver montør til betjening af lokomotivet, og beder dette bekræftet. Samtidig beder jeg opgivet Deres pris for afgivelse af montør til instruktion af personalet her.

Der ønskes ikke afholdt prøvekørsel på Statsbanerne, hvorimod der ønskes foretaget prøvekørsel her med en togvægt på ca. 250 t.. For denne ^{belæstning} imødeser jeg tilsendt mig køretidsberegning.

Ærbødigst

Afskrift til L og NL.

GRIBSKOVBANEN
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

- - -

Hillerød, den 5' december 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

Efter modtagelsen af Deres skrivelse af 3' d.m. vedrørende det nye 750 hk. diesel-lokomotiv skal jeg meddele, at banens værkfører Gram og en lokomotivfører vil indfinde sig hos Dem mandag den 8' d.m. for at overvære indstillingen af lokomotivets motorer og deltage i tilkøringsturen på Hammelbanen tirsdag den 9' d.m., hvori også afdelingsingeniør Weng vil komme til stede.

Værkføreren og lokomotivføreren vil returnere hertil med lokomotivet.

I henhold til Deres ønske skal jeg attestere, at lokomotivet er anmeldt til forsikring i Danske privatbaners gensidige forsikringsforening fra og med den 11' d.m..

Arbødigst

Afskrift til L, II L, EKN, V og D.

A/S FRICHS

Aarhus

Aabyhøj, den 16/12 1952.

Beretning nr. 1217.

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen.

8/12 kørtes loko GDS L 1 ud i gaarden for indstilling af ladestrøm m.m. Kl. 14.30 prøvekørsel paa Hammelbanen til Harlev og retur igen til fabriken ank. 16.00.

9/12 kørt paa modstande hele form. til kl. 14.00 for opvarmning af smøreolie, saa eventuelle utætheder kunde konstateres, ingen utætheder blev konstateret, ligesom de nye afluftningsrør paa bundtank for smøreolie, fungerede tilfredsstillende.

10/12 gjordes lokomotivet helt færdig, afventede til kl. 18.00 Lysomformerens ank. fra Th.B. Thrige.

Kl. 19.00 overførtes lokomotivet til D.S.B. remise.

Torsdag 11/12 startet fra Aarhus H. kl. 6.17 med Hillerød som maal, med ank. hertil kl. 15.15, intet at bemærke ved ank. til Hillerød. Paa overfarten havde vi en forsinkelse i Odense paa + 5 o min. og paa København H paa + 30 min. grundet paa sporarbejder og trafikvanskeligheder.

Fredag den 12/12 foretoges en teknisk prøve paa strækningen Hillerød-Tidsvilde med afspærring af lysanlæg for personvogne. Kl. 13.50 foretoges en prøvekørsel med paahængt 262 ts over strækningen Hillerød-Gilleleje afg. Hillerød 13.50 retur kl. 15.15 i Hillerød.

Lørdag kørtes instruktionskørsel paa strækningen Hillerød-Tidsvildeleje.

Mandag den 15/12 kørtes en demonstrationstur fra Hillerød kl. 14.00 paahængt 8 DSB vogne C1 + banens egen vogn C 37, ialt 242,8 ts + loko retur i Hillerød kl. 15.35.

Direktør Thage beder om at faa leveret snarest:

- 1) Fortegnelse over sikringer og lamper
- 2) " " kul for alle motorer & generatorer
- 3) 6 Stg. udv. ventilfjedre for ind- og udstødsventiler
6 " indv. " " " "
- 4) 2 Sæt krumtappander
- 5) 1 Stg. Trykpumpe for afprøvning af forstøvere
- 6) 1 Stk. Manometer for Trykladning
1 " " " Brændolie
1 " " " Smøreolie
- 7) 2 Stk. udstødstermometre 0-600° C
- 8) 1 " Rørsikring for Banemotorerne
- 9) 3 " Sikring af hver størrelse

Værkmester Gram gør opmærksom paa, at vi ifølge kontrakten skal medlevere udligningsklodser til bærefjedrene, disse ønskes leveret snarest. Det bemærkes, at disse ikke er medtagne paa expeditjonslisterne.

Efter aftale med Direktør Thage bliver monter Pallesen indtil fredag aften den 19/12.

afleveres ca. $\frac{9}{1}$ 53

O.A.C. Nielsen

Gribskovbanen,
Hillerød.

5247 A.

Afd. L.
Pb-556.

17.12.52.

Ans.: 750 hk dieselelektrisk lokomotiv - fyldetude.

I besvarelse af Deres skrivelse af 28.f.m., hvori De beder om pris på 2 komplette mundstykker for påfyldningsslanger, kan vi tilbyde

2 komplette mundstykker ifølge vedlagte tegning 113L-16.091 pos. 1-8,

til en pris af

kr. 107,00 pr. stk.

af fabrik, eksklusive emballage.

Leveringstid: ca. 1 måned.

Til Deres orientering vedrørende udstødsrørets størrelse fremsender vi vedlagt tegning 301L-16.960: "skorsten med beskyttelseskappe", hvoraf størrelsen af udstødsrørets udåbning 248/324 mm fremgår.

Ned hilsen

M/S FRICHS

Andre kørte modtaget med brev af 19.12.52. Udover mundstykke kunne hi kr. 107,- pr. stk. leveres af stk. slange efter tegning.

F1/LC. - K.

Kopi til L - II L - IX.

Gribskovbanen

Journ.-nr. 37,16.

Hillerød, den 19^e december 1952.

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af Deres skrivelse af 17^e d.m. - afd. L. Pb-556 - med tilbud på levering af mundstykker for påfyldningshaner på diesel-lokomotivet, skal jeg meddele, at jeg kan antage Deres tilbud til en pris af kr. 107,00 pr. stk. for levering af 2 stk. mundstykker. Disse er allerede leveret i henhold til Deres skrivelse af 21. f.m. med de tilsendte 2 stk. komplette slanger, hvoraf yderligere 2 stk. fulgte med lokomotivet.

Af disse førstnævnte ønskes ligeledes den ene gummislange beholdt her, medens den anden er returneret til Dem.

Jeg imødeser herefter Deres faktura over 2 mundstykker og 1 stk. gummislange.

Ærbødigst

Den 5.1.53 har vi modtaget skulpter
slang og en los slangeorden fra banen.
De har således kun beholdt 1
mindestykke. Hvad var? forudfor
vort brev af 6.1.53 Pb-581

Afskr. L, II L og III.

46 29/12 - 52

GRIBSKOVBANEN

Journal nr. 37,16

Hillerød, den 24' december 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ang. 750kk. Loko. - min deltagelse f. fyldelse.

I fortsættelse af min skrivelse af 19' d.m. vedrørende mundstykker for påfyldningshaner på diesellokomotivet skal jeg efter nærmere undersøgelse meddele, at der yderligere kan undværes 1 slange og 1 mundstykke, som vil blive returneret til Dem.

Jeg beder om Deres faktura på 1 mundstykke.

Erbødigst.

Med en beklagelig fejltagelse har vi spærret den hvad kunden ønsker, jernfør samt bren af 6. 1. 53.

Fejlen blev opdaget samme dags aften og den 7. 1. 53 har vi beklaget at udleveret bren var blevet forlagt.

GRIBSKOVBANEN

Journal nr. 37,16

Hillerød, den 27' december 1952.

A/S Frichs,

Aarhus.

Aug. 750 hh. Gkr.

D.d. er herfra afsendt 1 kasse nr. 120,
emballage for Deres levering af diverse reserve-
dele til L 1, hvis modtagelse bedes anerkendt.

I kassen er pakket de i min skrivelse af
19' og 24' d.m. omhandlede slanger og mundstykk-
ker.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

37,16.

Afd. LPb-581.

6.1.53.

Ang.: 750 hk diesel-elektrisk loko - mundstykker for fyldetude.

Under henvisning til Deres skrivelse af 19.f.m., ifølge hvilken De beder os fremsende faktura over 2 mundstykker og 1 stk. gummislange, kan vi oplyse, at vi i går har modtaget en komplet slange (mundstykke med slange) og 1 stk. løs slange retur fra Dem, således at De, udover det sæt bestående af 2 stk. komplette slanger med mundstykke, som hører med til lokomotivets normale udrustning, kun har modtaget et mundstykke ekstra.

Vi har samtidig bemærket, at de 2 slanger, der er returneret hertil, er oliebestandige - karakteriseret ved at være riflede -, og såfremt de 2 slanger, som De har beholdt, er glatte, er de begge beregnet til kølevandspåfyldning. Vi noterer dette, fordi vi nu kun benytter de oliebestandige slanger, der således kan bruges til olie og vand i flæng, men på et vist tidspunkt leverede vi en af hver slags med hvert lokomotiv, og vi er desværre ikke i stand til at se, hvad vi har leveret til Dem.

Forinden faktura på et mundstykke fremsendes, imødeser vi Deres bemærkninger til nærværende redegørelse.

Med hilsen

A/S F R I C H S

*Skulle ikke have været sendt,
jævnfør brev af 7.1.53*

EJ/GK.-K. II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

nr. 37,16.

Afd. L Pb-581. 7.1.53.

Ang.: 750 hk diesel-elektrisk lokomotiv - mundstykke for fyldetude.

Ved en beklagelig fejltagelse var Deres skrivelse af 24.f.m. blevet forlagt, og dens fremkomst i dag bevirker, at vi kunne have undgået at fremsende vor forespørgsel af gårs dato vedrørende leveringen af det ønskede antal mundstykker og slanger.

For dog at få sagen helt klarlagt imødeser vi Deres svar vedrørende det i nævnte skrivelse fremsatte spørgsmål angående slangernes brugbarhed til henholdsvis vand og olie.

Med hilsen
A/S F R I C H S

EJ/GK.-K. II L.

GRIBSKOVBANEN

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 8' januar 1953.

A/S Frichs,

750 hk. lok.

Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 7' d.m. - afd. I Pb.-581 - vedrørende slanger til olie- og vandpåfyldning skal jeg oplyse, at ingen af de 2 slanger, som er beholdt her, er riflede. Den ene benyttes til vandpåfyldning og den anden er, i afkortet stand, anbragt som reserveslange på lokomotivet.

Erbødigst

Gribskovbanen,
Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 15' januar 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

Efter modtagelsen af Deres skrivelse af 12' d.m. - afd. L.
Pb-597 - om spild af smøreolie fra et banemotorbæreleje på
Diesel-lokomotiv L. 1 skal det pågældende forhold blive holdt
under observation i overensstemmelse med Deres anvisninger.

Til nærmere behandling og klarlæggelse af forholdet udbeder
jag mig tilsendt en tegning, visende bæreljedækslerne og olie-
og smørevægebeholder.

Ærbødigst

Afskr.: L, II L og EKN.

Afskrift.

GRIBSKOVBANEN
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 15' januar 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

Ved telefonsamtale d. 9' d.m. med ingeniør Volmer Nielsen henlede denne opmærksomheden på forholdene ved smøring af generatorakslens leje i motoren på diesellokomotiv L. 1.

I denne anledning beder jeg oplyst, om det kan påregnes, at det pågældende leje er opsmurt ved benyttelse af smøreniplen på bagsiden af motorens svinghjul, så at altså smørerøret fra niplen til lejet er fyldt af kuglelejefedt.

Såtidig udbeder jeg mig tilsendt en tegning visende generatorakslens forbindelse med motoren.

Erbødigst

Afskrift til L, D, II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L Pb-595.

17.1.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - løftning.

I besvarelse af Deres skrivelse af 13.ds. vedrørende løftning af banens nye diesellokomotiv skal vi tillade os at udtale, at en mundtlig behandling af dette spørgsmål formentlig vil være at foretrække, da udveksling af skriftlige oplysninger og tanker synes at give anledning til misforståelser.

Rent principielt vil vi gerne fremføre, at med hensyn til konstruktionen af de her omhandlede lokomotiver har det hele tiden været forudsætningen, at vi kun skulle forhandle med det tekniske udvalg, som, lige siden projekteringen blev påbegyndt, på privatbanernes vegne har forhandlet med os.

I den korrespondance, der har været ført med Dem om dette spørgsmål, har der kun været tale om løftehøjde for udtagning af dieselmotor respektive dieselmotor og generator, medens spørgsmålet om, hvorvidt lokomotivet skulle løftes med kran eller løftebukke, ikke har været berørt, og vi har derfor ikke fundet anledning til specielt at hæfte os ved denne side af sagen.

På grund af slutningsbemærkningen i Deres brev vil vi gerne fremhæve, at vi i enhver henseende har bestræbt os på at give Dem såvel som de andre baner alle sådanne oplysninger, som man måtte have brug for.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Em.

FL/GK.-K. II L.

Afskrift.

GRIBSKOVBANEN

Journal-nr. 37,16

Hillerød, den 22¹ januar 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af Deres skrivelse af 17'd.m. - afd. L Pb-595 - vedrørende løftning af Diesel-lokomotiv, skal jeg udtale, at jeg intet har at indvende mod, at dette spørgsmål forhandles mundtligt, omend jeg må tage afstand fra Deres begrundelse for Deres forslag i så henseende.

Når De i fornævnte skrivelse udtaler, at det ikke tidligere har været berørt, om lokomotivet skulle løftes med kran eller løftebukke, skal jeg bemærke, at dette vel er rigtigt, men dette er heller ikke afgørende. Derimod står det fast, at De har foreskrevet en løftning med løftebjælker.

Jeg skal i denne forbindelse indskrænke mig til at henvise til min skrivelse af 10' januar 1949, ved hvilken jeg udtrykkelig bad opgivet, om lokomotivet kunne påregnes løftet med løftebjælker under pufferbjælkerne. Denne skrivelse har De - som nævnt i min skrivelse af 13' d.m. - under 18' s.m., besvaret med angiven af en fremgangsmåde, baseret på anvendelse af løftebjælker anbragt under pufferbjælkerne, og dette forslag er fastholdt af Dem så sent som d. 29' august 1951.

Det er denne fremgangsmåde som De, først nu, ved Deres skrivelse af 8' d.m., erklærer for uanvendelig, hvilket som nævnt i min skrivelse af 13' d.m. vil foranledige en bekostelig ændring af banens nybyggede remise.

Jeg imødeser herefter Deres forslag til forhandling om spørgsmålet ved første lejlighed.

Erbødigst

L. JL
—

29.

7/2.53

Afskrift.

Pb-626.

GRIBSKOVBANEN.

Journ.nr. 37,16.

Hillerød, den 6' februar 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

D.d. er herfra afsendt

1 stk. defekt kølevandstermometer
fra diesellokomotiv L 1 (motor I)

for hvilken udbedes erstatningslevering,
der bedes afsendt som banepakke under
adresse Gribskovbanen, Hillerød.

Erbødigst

Afskr.: L - II L.
—

GRIBSKOVBANEN

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 17' februar 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 16' d.m. - afd. L. Pb - 626 - vedrørende et defekt manometer til diesellokomotiv L 1 skal jeg meddele, at det Dem tilsendte manometer er monteret fra kølevandstermometerets plads. Såfremt dette manometer er et olitryksmanometer, som De oplyser ved Deres ovennævnte skrivelse, har det været monteret galt af Dem. Jeg imødeser herefter Deres meddelelse om, hvorvidt De ønsker det leverede manometer ombyttet med et kølevandstermometer.

Erbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-607. 23.2.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - løftning.

Under henvisning til Deres skrivelse af 22.f.m. stadfæster vi den ved ingeniør Floors besøg hos Dem den 13.ds. truffne aftale om, at vi uden udgift for Dem leverer de til løftning af diesellokomotivet hørende konsoller indrettet således, at de kan anbringes på Deres løftebukke.

Vi er på basis af den foretagne opmåling ved at foretage en mindre rettelse af konsoltegningen og vil fremsende den til godtagelse, inden vi sætter konsollerne definitivt i arbejde.

Med hilsen
A/S F R I C H S

*Teg. 209 F - 31
Konsol f. løftning af lokomotiv med løftebukke
sendt den 29/3 53*

FL/GK.-K. II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-607. 24.3.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - løftning.

Under henvisning til slutbemærkningen i vort brev af 23.f.m. fremsendes hermed kopi af tegning 209 F-31: Konsol for løftning af lokomotiv med løftebuk.

Vi udbeder os Deres bemærkninger, forinden konsollerne sættes i arbejde.

Med hilsen
A/S F R I C H S

FL/GK.-K. II L.

Gribskovbanen,
Hillergård.

J.nr. 37,16.

Afd. L - Pb.

2.3.53.

Ang.: kølevands- og brændselsolie-manometre til dieselloko L.1.

I besiddelse af Deres skrivelser af 26. og 27.f.m. kan vi meddele, at vi i dag har tilsendt Dem 2 stk. manometre - 0-3 kg/mm² - som erstatning for de defekte brændselsolie- og kølevandsmanometre fra motor 1 i ovennævnte lokomotiv.

Med hilsen

A/S FRICHS

+

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16.

Hillerød, den 9' april 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 24' f.m. vedrørende løftning af diesellokomotiv L 1 meddeles herved, at der herfra intet haves at indvende mod, at konsollerne til løftning af lokomotivet udføres i overensstemmelse med Deres tegning 209 F-31.

Da konsollerne tillige agtes anvendt ved løftning af 2 boggiepersonvogne, der for tiden er under bygning hos Scandia, udbeder jeg mig Deres godkendelse af, at nævnte tegning uanset Deres forbud mod tegningens forelæggelse for andre firmaer tilsendes Scandia for at fabrikken kan indrette øskenerne i vognsiderne passende til konsollerne.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillergød.

Jr.nr. 37,16.

Afd. L Pb-666.

10.4.53.

Ang.: 750 hk dieselloko - løftekonsoller.

I besvarelse af Deres skrivelse af 9.ds., hvormed De meddeler os godtagelse af tegning 209 F-31, kan vi meddele, at vi ikke har noget at indvende imod, at tegningen udlånes til Vognfabrikken Scandia, således at fabrikken kan indrette øsknerne på 2 bogiepersonvognes længdedragere passende til disse konsoller.

Vi er gerne beredt til at bistå Scandia med yderligere oplysninger, hvis det skulle vise sig ønskeligt.

Med hilsen
A/S P R I C H S

Fl/GK.-K.

II L.

F. Ebbesen
Ellevadsvej 3
Charlottenlund
Ordr. 3611.

Charlottenlund, d. 11 April 1953.

Hr. driftsbestyrer Thage
Gribskovbanen
Hillerød.

Da jeg som banens maskintekniske konsulent, paa given foranledning, g.d. har maattet se paa truckene til banens nye diesel-elektriske lokomotiv L1 meddeles, at truckene blev eftersete efter at lokomotivet var kørt ind paa remisens nye lige spor og efter at bremserne var udlignede.

Det viste sig, at balanceskoene over den ene truck havde et spillerum paa 1,0 og 0,1 mm. og over den anden truck 0,0 og 0,1 mm. endvidere var en af balancerne helt i bund og en anden helt i bund eller kun med megen ringe luft.

Da det ringe spillerum og de skæve balancer kan være medvirkende til eller helt foranledige sporfløb, og da der endnu er garantitid paa lokomotivet, henstilles, at forholdet meddeles til A/S Frichs for snarest derfra at faa anvisning paa fejlens afhjælpning.

Med højagtelse

Gribskovbanen

Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 16' april 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ved et af banens maskintekniske tilsynsførende, afdelingsingeniør F. Ebbesen, foretaget eftersyn af diesellokomotiv L₁ har det i henhold til hoslagte erklæring vist sig, at der tilsyneladende er for ringe spillerum mellem balancesko og trucker og ved vinkelbalancerne, der endvidere nær omdrejningspunkterne kan nå at berøre truckernes længdedragere.

Jeg udbeder mig i denne anledning Deres udtalelse - om muligt omgående - med forskrift for indstilling af truckerne, herunder hvorledes lokomotivvægten fordeles over de enkelte aksler til brug ved en påtænkt kontrolvejning af lokomotivet.

Endvidere udbeder jeg mig Deres anvisning til smøring af truckernes centrumstappe, idet jeg skal oplyse, at det ikke har været muligt på normal måde at tilføre tilstrækkelig smøring. Da det foreliggende tegningsmateriale ikke synes at give tilstrækkelig oplysning på dette punkt, beder jeg om nærmere detailtegninger af dette forhold.

Jeg beder samtidig som erstatningslevering leveret 1 stk. afspærringshane for brændselsolietilførsel, som har vist sig at være utæt.

Ærbødigst

Gribskovbanen

Driftsbestyreren

Journ. nr. 3716

Hillerød, den 16. april 1951.

A/S Frichs,

Århus.

I henhold til Deres skrivelse af 21. februar d.å. - afd. I. Pb-597 - vedrørende oliespild fra et banemotorleje på diesellokomotiv L-1 har forholdet været besigtiget her ved en montør fra A/S Titan. Om resultatet heraf er jeg uden underretning.

Som det muligt vil være Dem bekendt, blev dette forhold også besigtiget af Deres montør Christensen ved dennes besøg her d. 26. og 27. februar, hvorved der blev konstateret en utæthed i godsæt, som blev repareret her, hvorefter utætheden synes hævet.

Jeg udbeder mig i denne anledning Deres og Titan's udtalelse om forholdet.

Idet jeg skal henlede opmærksomheden på, at jeg ikke har modtaget nogen rapport fra Dem om årsagen til den i min skrivelse af 25. februar d.å. omtalte forbrænding ved polskruen for køblet til banemotor I, udbeder jeg mig Deres kredit-nota til beløb 25 kr., i henhold til hoslagte kvittering for et Deres montør Christensen efter sammes anmodning udbetalt beløb d. 27. februar d.å.

Arbeddigst

5. 21/4 53.

Afskrift

Pb. - 685.

GRIBSKOVBANEN
Direktør

Journ.-nr 37,16

Hillerød, den 20' april 1953.

1 bilag.

A/S Frichs,
Aarhus.

Efter modtagelsen af Deres skrivelse af 10' d.m. har Deres tegning 209 F-31 været forelagt for Vognfabrikken Scandia, som derefter har foreslået, at pladen pos. 2 på Deres ovennævnte tegning - og formentlig også fladjernet pos. 5. - forlænges til ca. 250 mm, som vist på Deres hoslagte tegning, som bedes tilbagesendt. Jeg beder Dem om muligt tage hensyn hertil ved fremstilling af konsollerne, evt. efter forhandling med Scandia.

Ærbødigst

*Korrektur sendes i retur
den 22/4 53*

Afskrift: L - II_L

Gribskovbanen,
Hillerød.

37,16.

Afd. L Pb-683.

22.4.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - løftekonsoller.

I besvarelse af Deres skrivelse af 20.ds., hvori De omtaler et af Vognfabrikken Scandia fremsat ønske om, at de omhandlede konsoller udføres på en sådan måde, at fladjernet pos. 5 forlænges fra 200 til 250 mm, kan vi meddele Dem, at der ikke er noget til hinder herfor, og vi skal derfor foretage ændringen således som ønsket, hvorved konsollerne også bliver anvendelige til at løfte de nye personvogne, som De har i ordre hos Vognfabrikken Scandia.

For en ordens skyld bemærker vi dog, at der kun står, at fladjernet pos. 5 skal forlænges fra 200 til 250 mm, og vi mener, at det både må dreje sig om pos. 2 og pos. 5. Vi beder Dem stadfæste, at dette er rigtigt.

Med hilsen

A/S F R I C H S

P.S. Tegningen tilbagesendes vedlagt.

FL/GK.-K. II L.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 29' april 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af Deres skrivelse af 22' d.m. - afd. L. Pb-683 - vedrørende løftekonsoller til diesellokomotiv L 1, skal jeg meddele, at jeg af en skrivelse af 23' d.m. fra Scandia har forstået, at spørgsmålet om ændring af konsollerne har været drøftet af Dem og Scandia.

Jeg går herefter ud fra, at såvel pladen pos. 2 som fladjernet pos. 5 forlænges til 250 mm foreslået af Scandia, jfr. min skrivelse af 20' d.m.

Erbødigst

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L Pb-674.

30.4.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv L 1.

Som meddelt telefonisk i går under ingeniør Floors besøg i København op søgte vi afdelingsingeniør Ebbesen for at få enkelte spørgsmål vedrørende ingeniørens indberetning nærmere belyst, idet vi ikke helt kunne forstå denne.

Som oplyst overfor ingeniør Ebbesen bliver sidestyrene (balance-skoene) herfra monteret sådan, at der er fra 1 til 2 mm luft i den ene side, når sidestyrene ligger an i den modsatte side. Tilpasningen foretages på den måde, at mellemlæggene pos. 4, 5 og 6 på vedlagte tegning 301 L-13.170 afpasses, så dette spillerum fremkommer. Som det fremgår af tegningen, forekommer mellemlæggene i størrelser på henholdsvis 1, 2 og 3 mm.

Da man ikke kan se bort fra den mulighed, at et nyt centerleje, selvom det er slebet sammen meget omhyggeligt, i den første driftsperiode yderligere kan arbejde sig noget sammen, foreslår vi i den ende, hvor spillerummet er kommet ned til 0,1 mm, at fjerne et 1 mm mellemlæg i hver side.

Vi deler ikke ingeniør Ebbesens opfattelse, at det ringe spillerum kan være medvirkende til eller helt kan foranledige spor-afløb, idet man ved nyere bogiekonstruktioner går helt over til udelukkende at støtte på sideunderstøtningerne og i stedet for den kugleformede centerskål blot at anbringe en styretap, som kun optræder som drejetap og ikke har nogen bærende egenskaber.

Derimod er det uheldigt, dersom balancerne er kommet ud af indstilling og slår imod anslag, idet hjultrykket på det ene hjul-sæt derved kan overføres på det andet og give en så skæv forstilling, at der kan opstå fare for afsporing.

Da man ikke kan have sikkerhed for, hvor meget nye bladfjedre respektive evolutfjedre sætter sig, må man fra tid til anden kontrollere, at balancerne står lige, jævnfør vedlagte tegning 301 L-11.301

Fl/GK.-K. kopi til afd.ing. Weng, II L.

Arrangement af fjederbalance, hvor afstandene til anslagene henholdsvis 23 og 19 mm (indklamret med rødt) så nogenlunde bør overholdes ved efterspænding på normal vis.

Vi kan til Deres orientering yderligere oplyse, at de enkelte hjultryk fordeler sig som følger:

	venstre	højre	ialt
1. aksel	5500 kg	5700 kg	11,2 t
2. "	4200 "	4100 "	8,3 "
3. "	5500 "	5600 "	11,1 "
4. "	5800 "	5500 "	11,3 "
5. "	4200 "	4100 "	8,3 "
6. "	5700 "	5600 "	<u>11,3 "</u>
		ialt	61,5 t

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 2' maj 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ved skrivelse af 30' f.m. har De besvaret min skrivelse af 16' f.m. vedrørende spillerum ved sidestyr og balancer på Diesel-lokomotiv L 1, hvortil jeg senere skal komme tilbage.

Jeg skal imidlertid henlede opmærksomheden på, at jeg ikke har modtaget noget svar på 3' og 4' stykke i nævnte skrivelse om smøring af truckerne og om levering af en afspærringshane for brændselsolietilførsel til erstatning for en defekt hane. Denne sidste beder jeg leveret omgående.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Journ.nr. 37,16.

Afd. L Pb-674.

4.5.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - centerleje.

I besvarelse af Deres skrivelse af 2.ds., hvori De giver udtryk for, at De savner svar på en forespørgsel i Deres brev af 16.f.m. om smøring af centerlejerne på det nye diesellokomotiv, kan vi oplyse følgende.

Selve konstruktionen og udførelsen af centerlejet er en standardform, som igennem en menneskealder eller mere har vundet en sådan udbredelse, at den er meget vanskelig at komme udenom, selvom den er behæftet med visse mangler i forbindelse med smøring og vedligeholdelse.

Vi er ikke fuldt på det rene med, hvilke oplysninger udover, hvad det fremsendte tegningsmateriale kan give Dem, De måtte ønske, eller hvilke forskrifter med hensyn til smøring der kan blive tale om, idet løsningen af hele dette problem ikke er anderledes, end hvad der normalt foreskrives, og som vi har kendt gennem de sidste 30 år og derfor formoder, at De kender ligeså godt.

Centerlejet er forsynet med en rørledning og en fedtkop, hvorigennem fedtet trykkes ind i læjet, men efter vore erfaringer er de bevægelser, som bogien foretager i kugleskålen, så små, at det ikke er muligt at smøre effektivt på anden måde end ved at dreje bogien under lokomotivet, medens man trykker fedtet ind, eller - som vi mener, det normalt anvendes i praksis, - ved at løfte lokomotivet så meget, at man kan komme fedtet i ovenfra.

Da vi i sin tid tog konstruktion af motormateriel til banerne op, gik vi også på dette punkt rationelt til værks og indførte en drejjetap og rulle- respektive glidesidestyr, en udførelse, som i nyanskaffelse måske nok koster noget mere, men som efter vor opfattelse er bedre og billigere i det lange løb.

Med hensyn til spørgsmålet om levering af en afspærringsbane for brændselsolietilførsel har vi foranlediget, at der sendes Dem

en ny hane som erstatning, men vi beder Dem om at få den defekte hane tilbagesendt hertil.

Vi vil sætte pris på at få oplyst, om det er en utæthed i godset på hanen, eller om det er tætningsfladerne i selve hanen, det kniber med at holde, idet dette sidste spørgsmål ikke er så lige til. Såvidt vi ved, arbejdes der både indenfor statsbanerne og andre steder dermed, idet den daglige vedligeholdelse af disse haner kræver særlige foranstaltninger.

Vi er opmærksomme på dette forhold og følger enhver lejlighed til at komme til bunds deri, og vi skal, såfremt det viser sig muligt, fremkomme med et forslag til en bedre løsning.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 11' maj 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

750hk. Lohr

Idet jeg anerkender modtagelsen af den i henhold til Deres skrivelse af 4' d.m. - Afd. L Pb-674 - afsendte afspærringshane for brændselsolietilførsel til Diesellokomotiv L 1 skal jeg hende opmærksomheden på, at det formentlig må bero på en misforståelse, når der - i henhold til Deres avis nr. 570 af 8' d.m. - er tilsendt en $\frac{1}{2}$ " stophane, idet den reklamerede stophane formentlig skal være $1 \frac{1}{4}$ ". Den førstnævnte hane er d.d. returneret til Dem som banepakke.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Journ.nr. 37,16.

Afd. L Pb-701.

16.5.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I tilslutning til telefonsamtale den 12.ds. og under henvisning til Deres brev af 11.ds. stadfæster vi for en ordens skyld den 12.ds. at have sendt den omhandlede 1 1/4" brändolie-stophane.

Som oplyst i vort brev til Dem den 4.ds. har vi haft nogle vanskeligheder med at få de 1/2" brändoliehaner, der sidder for-neden på hovedtanken, til at holde tæt, og vi tænkte derfor straks, at det måtte være denne hane, som også De havde vanskeligheder med.

Når De nu i Deres brev omtaler, at det drejer sig om en 1 1/4" brändoliehane, og vi ved telefonsamtalen fik stadfæstet, at det var den hane, der sidder umiddelbart ved siden af påfyldningsstudsens, finder vi anledning til at oplyse, at vi her bruger den samme hane, som vi har benyttet på samtlige de diesellokomotiver og motorvogne, der er blevet afleveret siden 1929, og vi har indtil nu aldrig hørt om, at disse haner ikke holder tilstrækkelig tæt.

Vi vil gerne have lejlighed til at undersøge hanen, når den kommer hertil.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen,

Hillerød.

J.nr. 3716.

Afd. L.
Pb-717.

26.5.53.

Ans.: 750 hk diesellokomotiv L 1.

Vi henviser til Deres brev af 23.ds., hvoraf det synes at fremgå, at De nærer betænkelighed ved selv at foretage en efterindstilling af fjedrene, således at balancerne står lige (jvnl. vort brev til Dem af 30.4.53 - Pb-674), respektive en efterindstilling af sidestyrene, ligeledes omtalt i samme brev.

Vor prøvemester O.A.C. Nielsen er i dag rejst til Holbæk for at overvære det i overenskomsten fastlagte garanti eftersyn, og for på hurtigste måde at bistå Dem med at foretage den rette indstilling, har vi pålagt O.A.C. Nielsen om telefonisk at sætte sig i forbindelse med Dem for om muligt at træffe aftale om besøget, formentlig fredag eller lørdag.

Med hilsen

M/D T R I C H S

FL/LC.

Hr. prøvester O.A.C. Nielsen,
p.t. hotel Postgaarden,
Holbæk.

Afd. L.
Pb-718.

26.5.53.

På Gribskovbanens diesellokomotiv L 1 er der blevet konstateret for ringe spillerum inellem sidestyrene på den ene bogie og skæv indstilling af balancerne (mulig sætning af fjedrene), jævnfør vedlagte afskrift af brev fra Gribskovbanen med indberetning fra afdelingsingeniør Ebbesen samt kopi af vort svar til banen.

Til Deres orientering vedlægger vi den i sidstnævnte kopi omtalte tegning og beder Dem, inden De sætter Dem i forbindelse med Gribskovbanen, sætte Dem i telefonisk forbindelse med os.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S Frichs
Århus

p.t. Hillerød, den 29/5 1953.

750hk. lhr

Beretning nr. 1023

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen Loko 1.

Straks efter ankomsten hertil Torsdag d. 28/5 talte jeg med direktør Thage og værkm. Gram angaaende sideunderstøtningerne og fjederbalancerne paa boggiene paa lokomotivet, man enedes om, at jeg i dag sammen med værkm. skulde efterkontrollere sløret i sidestyr og fjederindstillinger. Da lokomotivet skulde køre i dag til morgen tog jeg med paa turen til Gilleleje for at se paa hvorledes boggiene gik i sporene, særligt paa Græsted Station, hvor lokomotivet har været af sporet. Der var intet særligt at konstatere ud over, at balancerne arbejder meget paa begge boggi, naar lokomotivet gaar ind paa de gamle spor, der ikke ligger særlig godt. Det bemærkedes, at særlig balancerne paa Boggie I var noget skæve, stod konstant paa stoppet.

Paa hovedsporet var der intet særligt at bemærke.

Efter hjemkomsten kørtes lokomotivet ind i sin remise, hvor sporet er helt nyt og justeret og i vatter. Først foretoges en kontrol af understøtningerne paa begge boggi, inden ændring af sløret. Nedenfor angives sløret maalt med søger:

Boggie I	H side	1,0 mm	V-side	0,4 mm
" II	H "	0,0 mm	V- "	0,2 mm

Efter udtagning af lejne var sløret:

Boggie I	H-side	2,0 mm	V-side	0,0 mm
" II	H- "	1,4 mm	V- "	0,0 mm

Efter udlejningen findes der 2 mm leje under hver understøtning paa boggie I, hvorimod der ikke findes flere lejner under understøtningerne paa boggie II. Der har ikke været 8 mm lejner under ved afgang fra fabriken, som tegningen udviser.

Efter at ovenstaaende var bragt i orden foretoges en justering af fjedrene, justeringen er foretaget saaledes, at alle balancerne nu staar efter maalene paa tegning 301 L-11.301.

Det bemærkes, at fjedertrykket paa midterhjulet maatte slækkes 2 Gear paa hver fjederbolt for at faa balancerne til at staa rigtig. Begge centrumstykker var velsmurte, værkm. oplyser, at man to gange har løftet for at faa olie til at løbe med fra oven, det har været umuligt at faa fedt presset ind gennem smørerøret.

Med hensyn til motorenes gang er der intet unormalt at bemærke.

Straks efter ankomsten hertil undersøgtes, hvorledes det stod til med kulsliddet paa hovedgeneratorerne, det viste sig, at kullene var slidt ned til 15-16 mm, saa det var paa høje tid at faa kul udskiftet, efter samraad med fabriken og Titan (ing. Willendrup) har der i dag været montør fra Titan, der sammen med el-montør

Christensen har udskiftet kul paa generator I. Generator II kommer montøren fra Titan paa tirsdag d. 2/6 og udskifter kullene paa. Begge kommutatorer er afslebet med sandsten, inden de nye kul er paamonteret.

Ang. direktør Thages skrivelse af 16/4 om det reparerede bane-motorbæreleje, banemotor I, er dette nu undersøgt og værk. Gram oplyser, at det er helt i orden og jeg har overfor direktøren udtalt, at dette er helt i orden og maa anses for godt udført, der ikke mere vil give anledning til uheld.

Ang. den forbrændte polsko ved sikringen for banemotor I maa det beklages om skruen i polskoen har været løs, som værk. Gram hævder den var, da der ikke er sket nogen anden skade, end at et mindre hul var brændt i batterikassen, og da der ikke siden reparationen har været noget at bemærke, maa det anses for et hændeligt tilfælde. Jeg har det indtryk, at direktøren var tilfreds med disse udtalelser angaaende disse to forhold i denne skrivelse.

Det oplyses, at lokomotivet kun har kørt ca. 4500 km siden det blev afleveret til banen, men fra 1/6 vil lokomotivet komme til at køre hver dag i persontrafikken, saaledes at L 1 trækker hele toget fra Hillerød til Kagerup, her deles toget i to dele, den ene del fortsætter L 1 med til Tidsvilde, og resten befordres med damploko til Gilleleje.

O.A.C. Nielsen

Gribskovbanen

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 27^e juli 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ved et eftersyn af diesellokomotiv L 1 har det vist sig, at samtlige koniske tandhjul i håndbremsen i førerrum nr. I sad løst på akslerne, som følge af at de anvendte kiler var for små.

Jeg imødeser i denne anledning Deres udtalelse, idet jeg beder meddelt, om jeg kan forvente, at banens udgifter ved reparationen vil blive godtgjort af Dem.

Erbødigst

Arvid Frich 28/7 53
Fr.

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-761.

29.7.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv L 1.

Idet vi stadfæster at have modtaget Deres skrivelse af 27.ds. med meddelelse om, at de koniske tandhjul i håndbremsen i førerrum I er gået løse som følge af, at de anvendte kiler har været for små, beklager vi, at det er undgået vor opmærksomhed, og er beredt til at bære de med reparationen forbundne udgifter, idet vi samtidig beder Dem undskylde os.

Med hilsen
A/S F R I C H S

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

Gribskovbanen,
Hillerød.

Journ.nr. 37,16.

Afd. L Pb-769.

14.8.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv L 1 - hjælpebremsehåndtag.

Deres bestilling af 13.års. på levering af 1 stk. håndtag for maskinbremse (hjelpebremsen) til diesellokomotiv L 1 har vi modtaget og har straks foranlediget, at der i dag som ekspresbanepakke under adresse Gribskovbanen, Hillerød, sendes Dem et sådant håndtag.

Idet vi formoder, at håndtaget er knækket under en manøvre, kan vi til Deres orientering oplyse, at vi overfor firmaet Knorr har gjort opmærksom på, at vi anser de pågældende håndtag for at være for svage, og at vi har forlangt dem erstattet med bronze i stedet for aluminium.

Vi har allerede modtaget nogle enkelte bremsehåndtag udført i bronze til udveksling, og det er et af disse håndtag, som vi i dag sender til Dem.

Vi beder Dem foranledige, at det knækkede håndtag returneres hertil, idet det i dag afsendte håndtag så leveres Dem uden beregning.

Med hilsen

A/S F R I C H S

157 17/8.53
Afskrift.

Gribskovbanen

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 15.8.53.

A/S Frichs,
Aarhus. 750 hk. Lokomotiv

Under henvisning til Deres skrivelse af 14.d.m. - afd. L.
Pb-769 - vedrørende et defekt hjælpebremsehåndtag skal jeg med-
dele, at det knækkede håndtag d.d. er returneret til Dem.

Ærbødigst.

Afskrift til L, II L.

GRIBSKOVBANEN

Journ.-nr. 37,16.

Hillerød, den 24^e august 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

750 hk. Sekt.

Idet jeg takker for Deres tilsagn ved skrivelse af 29^e f.m. - afd. L Pb-761 - om at ville godtgøre banen dens udgift ved reparation af håndbremsen på diesellokomotiv L 1, skal jeg oplyse, at Gribskovbanens udgifter i denne anledning har udgjort kr. 241,62, der fremkommer således:

16 maskinarbejdertimer a' kr. 3,78 =	kr.	60,48
6 arbejdsmandstimer - - 3,31 =	-	52,96
Ferietillæg $6\frac{1}{2}$ % af kr. 113,44 =	-	7,37
Værkstedstillæg	-	<u>120,81</u>
	kr.	<u>241,62.</u>

Jeg imødeser herefter Deres kredit-nota til nævnte beløb.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Journ.nr. 37,16.

Afd. L Pb-761.

31.8.53.

I besvarelse af Deres skrivelse af 24.f.m. fremsender vi
vedlagt kreditnota på kr. 241,62 for de af Dem afholdte udgifter
ved reparation af håndbremsen på diesellokomotiv L 1.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/GK. kopi til II L og III.

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-81o.

7.10.53.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv,
udskiftning af trykluftventil i bremsrelæ.

Som omtalt ved mødet i København den 29.f.m. blev det under prøvekørsel på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane bemærket, at tidsbremsrelæet 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 bremsrelæets 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 3ol 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.

61 24/10 53

Pb-795

Afskrift.

GRIBSKOVBANEN
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillersød, den 19^e oktober 1953
Telefon 162

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 17^e d.m. - afd. L.
Pb-795 - vedrørende en spildepumpe til diesellokomotiv L 1
skal jeg meddele, at det ved et nærmere eftersyn viste sig,
at fejlen ved den defekte pumpe hidrørte fra en spån, som
havde sat sig fast i ventilsædet. Efter at spånen var fjer-
net, virkede pumpen normalt. Den tilsendte pumpe ønskes be-
holdt som reserve og kan herefter faktureres.

Erbødigst

L.-D.-O.G.

+

Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L Pb-795.

20.10.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - spildepumpe.

Idet vi takker for Deres meddelelse af 19.ds., ifølge hvilken det har vist sig, at fejlen ved den defekte pumpe hidrørte fra en spån, som havde sat sig fast i ventilslødet, skal vi drage omsorg for, at den tilsendte pumpe herefter bliver faktureret.

Med hilsen
A/S FRICHS

FL/GK.-K. kopi til D og O.C.

+

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16

Hillerød, den 21' oktober 1953.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ved eftersyn af smøreliestrykrøret (med studs for termometer) fra oliepumpen på motor I på diesellokomotiv L1 på grund af en utæthed har det vist sig, at røret var revnet ved den nederste flange. En tidligere konstateret utæthed ved denne er repareret ved slaglodning, ved hvilken lejlighed det tillige viste sig, at den nederste flange var deformeret (buler).

I denne anledning beder jeg som garantilevering afsendt et nyt oliekrøret med flanger, om muligt med en forstærket nederste flange, der bedes afsendt som ekspresbanepakke under adresse Gribskovbanen, Hillerød.

Arbdigtst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Journ.nr. 38,9.

Afd. L Pb-829.

3.11.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I tilslutning til skrivelse herfra af 27.f.m. og under henvisning til Deres brev af 28.s.m. beklager vi, at det ikke var muligt for Dem at lade ingeniør E.K. Nielsen få lejlighed til at besigtige Deres diesellokomotiv L 1 indenfor det tidsrum, ingeniøren havde til disposition under besøget i København, men da vi har forstået, at det kun drejer sig om en efterindstilling af børstebroen på den ene af generatorerne, og da De i henhold til anden skrivelse af 31.f.m. udtaler ønsket om, at der påbegyndes garanti eftersyn den 17.ds., kan de almindelige problemer, som ved samme lejlighed kunne have været drøftet, udsættes til behandling under garanti eftersynet.

I forbindelse med Deres ønske om at få de "i kontrakten omhandlede virkningsgradskurver" tilsendt finder vi anledning til at oplyse, at det drejer sig om en generel bestemmelse, der tager sigte på for hver type generator at have en virkningsgradskurve, som den kontrollerende ingeniør kan betjene sig af ved udregning af brændselsolieforbruget ved dieselmotorens aflevering på prøveplan, og såvidt vi kan se, har de omhandlede kurver ikke interesse uden netop til dette formål.

Da De i modsætning til de øvrige baner giver udtryk for, at De gerne vil have et eksemplar af disse kurver, har vi kopieret disse og vedlægger et lustryk heraf, nr. 301 L-1.173.

Med hensyn til Deres anmodning om at få indført den ændring af motorens svinghjul, som er foretaget på Lemvigbanen, finder vi det rigtigst i henhold til vort referat fra mødet at gøre opmærksom på, at vort forslag gik ud på at foretage denne ændring, dersom erfaringerne godtgjorde, at den var bedre. Der foreligger efter vor opfattelse endnu ikke tilstrækkelige erfaringer, men vi er beredt til at følge Deres ønske og skal drage omsorg for, at det omhandlede værktøj til fjernelse af generatoren fra motoren bliver sendt til Dem inden den 17.ds.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/GK.-K. kopi til D, EKN, II L og V.

Gribskovbanen
Driftsbestyreren

Journ.-nr. 37,16.

Hillerød, den 6. november 1953.

A/S Frichs,
Aarhus.

I besvarelse af Deres skrivelse af 3' d.m. vedrørende det forestående hovedeftersyn af diesellokomotiv L 1 skal jeg bemærke, at jeg efter Deres udtalelser om den på Lemvigbanen foretagne ændring af motorens svinghjul er enig med Dem i, at der ikke ved hovedeftersynet nu foretages nogen ændring af svinghjulet. Efter den i Deres skrivelse af 4' d.m. udtalte formening om, at beskadigelsen af svinghjulets gummiklodser skulle være en følge af for rigelig smøring af generatorakselens leje i svinghjulet, skal jeg imidlertid henstille, at De inden hovedreparationens påbegyndelse konstaterer, om der er noget unormalt slid i lejet.

Der vil således ikke denne gang blive brug for Deres værktøj til fjærnelse af generatoren fra motoren, med mindre dette er nødvendigt ved udskiftningen og eftersynet af gummiklodserne. Det bemærkes, at der ikke er konstateret unormale rystelser i nogen af lokomotivets motorer.

Ærbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-831. 10.11.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv L 1 - garanti eftersyn.

I tilslutning til skrivelse herfra af 3.ds. og under henvisning til Deres brev af 6.ds. vedrørende det forestående eftersyn af diesellokomotiv L 1 kan vi meddele Dem, at prøvemester G.A.C. Nielsen vil komme til Hillerød mandag den 16.ds. for at få lejlighed til at køre med lokomotivet, inden det tages ind til eftersynet.

Prøvemesteren medbringer gummiklodser til udskiftning og kan være behjælpelig med at konstatere, hvorvidt der skulle forekomme unormalt slid i generatorakslens leje i svinghjulet.

Vi kan til Deres orientering oplyse, at udtagningsværktøjet endnu er på centralværkstedet i København, og vi har foranlediget, at det bliver der, indtil den forestående undersøgelse har fundet sted, således at det i givet fald hurtigt kan stilles til rådighed oppe hos Dem.

Med hensyn til udskiftning af gummiklodserne kan dette gøres uden brug af værktøjet, og herom kan prøvemesteren informere Dem.

Med hilsen

M/S F R I C H S

A/S Frichs

Århus

Aabyhøj, den 19/11 1953.

Beretning nr. 2233

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen.

15/11 tog jeg til banen for at foretage en undersøgelse af begge flexible svinghjul i lokomotiv 750 hk mærk. GDS L 1, der blev leveret banen 11/12 1952, men har kun kørt ialt 22.000 km.

Undersøgelsen af de flexible svinghjul viste, at Motor II nr. 1032 var gummiklodserne opslidte grundet paa for rigelig smøring af centrumtappene. Motor I nr. 1030 var fuldstændig fejlfri.

Under demonteringen af cylinderhoveder og stempler foretoges opmaaling af sløret i centrumtappen for generatorankret, dette var for Motor I 0,16 mm og for motor II 0,18 mm.

Ved demonteringen af motor I nr. 1030 blev cylinderhoveder og stempler taget op for cyl. 2-3-4 og 5.

Der var kun følgende at bemærke, at krumtappunderpanderne paa nr. 5 var slaaet itu, og hvidtmetallet fra underpanden var slaaet ind i blybronceoverpanden, saa begge dele maa udskiftes. Paa motor II blev alle gummiklodser i det flexible svinghjul udskiftet. Paa cylinderhoved nr. 4 var ventilstyret for udstødsventilen løs.

Følgende dele leveres til erstatning:

er leveret
II A1 Sæt krumtappander

II A1 Stk. Styr for ventilerne i cylinderhoved i overstørrelse.

Banen ønsker leveret 1 Stk. Brændstoftrykrør for brændstofpumpe saa langt, at det kan anvendes til alle cylindre i paakomnede tilfælde et rør knækker under driften.

Angaaende elektriske anlæg var begge ventilatormotorer for banemotorerne 1 og 4 forbundne forkert, man har udskiftet kul 3 gange, uden at disse holdt op med at gnistre, det viste sig, at kommuteringen var forkert.

Endvidere udskiftedes ventilen paa bremserelaiet.

Generatorer og banemotorer kontrolleredes for kulslid, dette var normalt.

Angaaende balancebolte og bøsninger samt bolte m.m. for bremsehængere blev dette diskuteret, og man enedes om, at de bolte og bøsninger jeg havde med efterlodes til senere udskiftning, naar revision af boggiernerne skal foretages.

Afrejst fra Hillerød 18/11.

Tilstede ved besigtigelsen var: Direktør Thage, Afdelingsingeniør Weng, Værkmester Gram, Ingeniør R.Z. Floor, Prøvemester O.A.C. Nielsen.

Afskr.: L, D, ~~V~~, II A, ~~II L~~, EKN og ~~O.C.~~

O.A.C. Nielsen

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L Pb-846. 1.12.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - garanti eftersyn.

Efter forudgående aftale blev der den 18.f.m. afholdt garanti- eftersyn på Deres lokomotiv GDS L 1, som siden afleveringen kun havde kørt ialt 22.000 km.

Forud for eftersynet havde De oplyst, at der trængte gummi ud gennem hullerne i svinghjulet på motor II (1032). Ved den foretagne undersøgelse blev der ikke fundet nogen årsag til, at gummiklodserne var opslidte, idet der i svinghjulslejet ikke forekom mere end 0,18 mm slør og iøvrigt ikke fandtes noget unormalt.

På motor I (1030) var gummiklodser og alt i orden. Sløret i svinghjulslejet blev opmålt til 0,16 mm.

Ved undersøgelsen blev på motor I cylinderhoveder og stempler taget op af cylindrene 2, 3, 4 og 5. Såvel stempler som pander var i fin stand. Kun krumtapunderpanden på nr. 5 var slået itu, ligesom ventilstyret for udstødsventilen på cylinderhoved nr. 4 var løs. Der blev leveret 1 sæt krumtappander og 1 styr som erstatning.

I forbindelse med de opslidte gummiklodser på motor II blev det bestemt, at der skulle foretages en opmåling af krumtapsakslen på begge maskiner, men da der ikke forefandtes noget kontrolur, blev opmålingen foretaget den følgende dag af Dem selv. Ifølge telefonisk oplysning forekom der et udslag på +8,5/100 mm i toppen på motor I og + 7,5/100 i toppen på motor II begge steder i slag nr. 6. Til kontrol heraf tog ingeniør Schacht til Hillerød for at eftermåle krumtapslagene i alle 6 slag.

Vi vedlægger et opmålingsskema for begge motorer.

Vi stadfæster, at med disse udslag ved den foreliggende konstruktion, d.v.s. med flexibelt svinghjul og generatorakslen støttende frit på den frie krumtapende, må der regnes med nedbøjninger af den omhandlede størrelse, og beregningsmæssigt set

1.12.53.

kan man gå op til 10-12/100, uden at bøjningsspændingerne i de pågældende slag bliver for store.

Under besigtigelsen oplyste vi overfor Dem, at der vedrørende balancebolte og bøsninger samt bolte m.m. for bremsehængere var konstateret unormalt slid andre steder, og at der ville blive foretaget en ændring af visse dele i forbindelse hermed. De omtalte balancebolte og bøsninger, som allerede var færdige til udskiftning, blev overladt Dem.

Tegninger med vejledning vedrørende udskiftningen fremsendes til Dem til brug ved udskiftningen, som man regner med kan udsættes til det første hovedeftersyn på lokomotivet.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Afskrift.

A/S FRICHS
Århus

Aabyhøj, den 4/12 1953.

Beretning nr. 2245

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen.

Efter anmodning tog jeg til ovennævnte 2/12 for at køre prøvetur med lokomotiv DL 1 efter endt garantieftersyn.

Prøveturen foregik 3/12 fra Hillerød kl. 10.05 med ank. til Gilleleje kl. 10.55, afg. Gilleleje 11.00 til Hillerød med ank. kl. 1145. På turen kontrollerede jeg begge motorer, der gik fint, og der var ingen utætheder at se nogen steder. Begge de to ventilatormotorer over førerpladserne, der var fejl forbundet, gik nu fint og uden gnister paa kommutatoren. Begge generatorsæt var ogsaa helt i orden.

Værkmester Gram meddelte, at han paa motor II havde fundet 20 stk. ventilstyr, der var løse og udbad sig 2 stk. i erstatning, men i over størrelse.

Endvidere var 2 stk. kølevandstermometre gaaet itu i glasset, saa disse to bedes ogsaa udskiftet.

Det tilsendte nye smøreolietrykrør for motor I var paamonteret, men var meget utæt, blev afmonteret og begge flanger fortinnet.

Det gamle smøreolierør og de to kasserede termometre har jeg taget med hjem og afleveret paa magasinet.

O.A.C. Nielsen.

Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L Pb-824.

10.12.53.

Ans.: 7% hk diesellokomotiv.

Ved prøvemester O.A.C. Nielsens besøg hos Dem den 4.ds. blev det bemærket, at det nye smøreolietrykrør til motor I - jævnfør Deres skrivelse af 21.10.53 - var en del utæt hidrørende fra porøsiteter i godset. Efter at være demonteret og fortinnet på begge flanger var smøreolietrykrøret tæt.

Da det i flere tilfælde har vist sig, at de støbte flangesamlinger er porøse, uden at det er muligt at konstatere det med det blotte øje, skal vi drage omsorg for en mere effektiv kontrol og eventuelt generelt fortinne disse dele for at hindre gentagelser af det tilfælde, De har været udsat for.

Vi stadfæster, at det gamle smøreolierør og de 2 termometre, der var gået i stykker, og som vi har leveret erstatning for, er blevet udleveret til prøvemester Nielsen, som har bragt dem med tilbage hertil.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen

Driftsbestyreren

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 26' januar 1954.

A/S Frichs,

Aarhus.

Aug. 750 hk. diesel-el. loko.

Herved tillader jeg mig at bede Dem tilsende mig 2 eksemplarer af S-V diagrammet, 200 L-831, for diesellokomotiv L 1.

Erbødigst

Afskr.: L og II L.

Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L Pb-872.

28.1.54.

I besvarelse af Deres skrivelse af 26.ds. fremsender vi vedlagt de 2 ønskede eksemplarer af SV-diagrammet ad 200 L-831 a for diesellokomotiv L 1.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Gribskovbanen,
Hillerød.

jr.nr. 37,16.

Afd. L Pb-887.

26.2.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 23.ds. fremsender vi
vedlagt bremseberegning 301 L-1.480, hvoraf alle nødvendige oplys-
ninger fremgår, herunder også det samlede bremseklodstryk, som ved
inddirekte bremsning andrager 33000 kg.

Med hilsen
A/S FRICHS

Fl/GK.-K. II L.

Gribskovbanen,

Hillerød.

Afd. L.
Pb-902.

12.5.54.

På Frederiksværkbanen er der 2 gange forekommet brud på fjederstroppen (30LL-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 30LL-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.

Gribskovbanen,
Hillerød.

Afd. L,
Pb-941.

23.6.54.

Ang.: 750 bk diesellokomotiver, brandselspumpe.

Som lovet telefonisk den 21. ds., sendte vi i går en brandselspumpe til Deres adresse, som De kan bruge til udskiftning med den brandselspumpe, hvor endedækslet er gået løst.

Som oplyst overfor Dem har vi i enkelte tilfælde på samme type brandselspumper været udsat for, at omhandlede endedæksel har arbejdet sig løs, og da det som regel nødvendiggør, at dækslet - på grund af slid - må udskiftes, foreslog vi Dem, da Deres lokomotiv kun har kørt et ret begrænset antal kilometer, at udskifte dækslet uden udgift for Dem, dersom De ville sende pumpen hertil.

Ved montering af den udlånte brandselspumpe må der agtes på, at koblingsdelene glider let ind i hinanden. Som kontrol plejer vi, når brandselspumpen er fastspændt på sin platte, at kontrollere målet fra underkant platte til det kugelformede styr på koblingen. Det skal være 41,05 til 41,10. Vi kontrollerer målet ved at stille den sammenbyggede platte og brandselspumpe på et opmærkerplan og foretage kontrolmålingen med en speciel måleklods.

Vi håber hermed at have bidraget til afhjælpning af den opståede ulempe på tilfredsstillende måde.

Med hilsen

A/S F R I C H S

6 29/6 - 54

Afskrift.

Pb.

GRIBSKOVBANEN

Hillersød, den 28^e juni 1954.

Journ.-nr. 37,16

A/S Frichs,
Aarhus.

Herved bekræfter jeg telefonsamtale i dag med hr. ingeniør Floor, ved hvilken jeg bad Dem levere 2 stk. fjederstropper til diesellokomotiv L₁, 301 L-11.350. Fjederstropperne er beregnet til reserve her, indtil den i Deres skrivelse af 12^e maj d.å. foreslåede ombytning kan foretages.

Arbedigst

Afskr.: L, II L og O.C.

Se også foran 12-10-54

13. 20/8 54.

Afskrift.

Pb-978.

GRIBSKOVBANEN

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 19' august 1954

A/S Frichs,
Aarhus.

Idet jeg anerkender modtagelsen af brændselsolietrykrøret til cylinder 6 i motor II på diesellokomotiv L 1 - jfr. min skrivelse af 17' d. m. - skal jeg meddele, at det først leverede rør er tilbagesendt til Dem som banepakke.

Samtidig er tilsendt Dem 2 stk. reservetrykrør, der er bleven beskadiget ved en uhensigtsmæssig opbevaring på lokomotivet, og som bedes repareret og tilbagesendt som banepakke under adresse Gribskovbanen, Hillerød.

Erbødigst

Afskr.: L og O.C.

+

GRIBSKOVBANEN
driftsbestyreren

Hillerød, den 21. august 1954.

A/S Frichs

Idet jeg henviser til telefonsamtale d. 19. d. m. med hr. civilingeniør Floor, ved hvilken jeg meddelte, at der i diesel-lokomotiv L 1 var indtruffet et brud i et stempel i motor II, anerkender jeg modtagelsen af de samtidig bestilte reservedele:

- 2 stk. stempler med tilhørende stempelringe
- 2 " cylinderforinger
- 12 " gummiringe hertil og
- 4 " toppakninger.

Jeg takker for Deres prøvemester Nielsens bistand ved montering af cylinderforing og stempel og skal senere tilsende Dem det beskadigede stempel til eftersyn.

Ærbødigst

Afskrift.

A/S Frichs,
Århus.

Åbyhøj, den 23.8.1954.

Beretning nr. 271

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen.

Efter anmodning tog jeg til banen torsdag den 19.8 for at se på et revnet stempel og revet foring på cyl. 3, motor 2, i banens lokomotiv 750 hk. Lokomotivet har kørt ialt 41.000 km.

Stempel og foring var taget op og rengjort ved min ankomst til banen, værkfører Gram fortalte, at man havde udskiftet brændoliepumpen med en lånt fra os, da begge endedækslerne var utætte på motorens pumpe. Efter et par dages kørsel med den nye pumpe, er havariet indtruffet; da man kunne tænke sig, at den leverede brændselpumpe havde en fejl, undersøgte jeg straks pumpen; den var i tip top orden, og den tilhørende forstøver fejlede heller ikke noget.

En undersøgelse af det revnede stempel tyder på, at der er opstået revner i godset, hvorved stemplet er blevet urundt, og under kørslen, når stemplet er blevet varmt, har det klemt i foringen og givet sig til at rive, alle stempelringe har sat sig fast og gennemslag for forbrændingen har slået igennem, der har alarmeret føreren, der stoppede øjeblikkeligt og derved har forhindre et endnu større havari.

Stemplet er revnet på tværs over trunkpind, og kun nav for pinden er uden revner. Stemplet er et "Karl Schmidt" stempel.

Foringen er revet for oven med nogle striber nedover, og alle gummiringene i bæltestedet var gode, så der har ikke været utætheder for vand. Smærelieolie var også i god stand og uden iblanding af solarolie eller vand.

Efter at ny foring og stempel var isat, startedes motoren, der kørte i ca. 3 timer i tomgang; derefter foretoges en prøvetur med vogne påhængt til Kagerup og retur. Under kørslen målte max. brændtryk til 70-71 kg/m² med ca. 1/1 belastning, og udstødstemperaturene på cylindrene var ca. 350°C.

Brændstofpumpens indstilling er 34° fra top.

Ved undersøgelsen af cylinderforingen bemærkedes det, at der også her er tærringer under øverste gummiring af samme udseende som fundet på andre baners motorer.

Til banen medbragte jeg 2 stempler 6185 CA og 2 cylinderforinger 6185CD, samt 4 store toppakninger og 8 gummiringe.

Banen ønsker leveret snarest:

- 12 stk. pakninger for udstødsflange 6185CA,
- 12 " " " " indsugeflange 6185CA,
- 1 " kompressordæksel komplet med ventiler,
- 1 sæt stempel- og skraberings for kompressor,
- 6 stk. ventilfjedre for trykventilerne i kompressor,
- 6 stk. " " " " sugeventilerne " " ,
- 1 " dyse taget med hjem for reparation og undersøgelse,
- 1 " stilleskrue for skinnebusmotorvippearme undersøges,
man klager over, de er for hårde, kuglen knækker af.

O.A.C. Nielsen

Gribskovbanen,
Hillerød.

Jr.nr. 37,16.

Afd. L. Vp.

14.9.54.

Ang.: reservdele til diesellokomotiv Ll.

Under henvisning til Deres skrivelser af 2. og 10.ds. kan vi meddele, at et 2 sæt (64 stk.) gummiklodser for svinghjul er afsendt herfra den 10.ds. som banepakke.

De 4 stk. toppakninger til kompressor har vi desværre ikke på lager, men har bestilt dem til hurtigste levering.

Vi kan oplyse, at vi ikke tidligere har leveret sådanne pakninger.

Med hilsen
A/S F R I C H S

VN/MB. -K. Kopi til L.

+

A/S FRICHS

Århus

Åbyhøj, den 4.10.1954.

Beretning nr. 117

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Gribskovbanen.

1.10. så jeg ind til banen, hvor jeg talte med værkfører Gram, der oplyste, at man havde udskiftet gummiklodserne i det flexible svinghjul motor II, fordi man syntes, at motoren rystede for meget. Motoren gik nu normalt igen. Iøvrigt intet andet at bemærke.

Der ønskes leveret 25 stk. sikringsblik for boltene til svinghjulene - 5/8".

O.A.C. Nielsen

GRIBSKOVBANEN

Hillerød, den 28' juni 1954.

Journ.-nr. 37,16

A/S Frichs,
Aarhus.

Herved bekræfter jeg telefonsamtale i dag med hr. ingeniør Floor, ved hvilken jeg bad Dem levere 2 stk. fjederstropper til diesellokomotiv L₁, 301 L-11.350. Fjederstropperne er beregnet til reserve her, indtil den i Deres skrivelse af 12' maj d.å. foreslåede ombytning kan foretages.

Erbødigst

*Ordnet af O.C. o.m. 43127
af 29/6 54
afsluttet 8/7 54*

Afskr.: L, II L og O.C.

Afskrift.

Pb-993.

Gribskovbanen,
Driftsbestyreren.

Journ. nr. 37,16

Hillerød, Den 12' oktober 1954

A/S Frichs,
Aarhus.

Ved Deres prøvemester Nielsens besøg her d. 20' august d. å. blev der bl. a. bestilt 4 træk til udvendig batteriafbryder på diesellokomotiv L1 samt 1 komplet topstykke til kompressor. Da disse dele ikke er leveret, skal jeg herved bringe dette i erindring.

Erbødigst

*Ordnet af E.K.H. ved
O. Christensen Sjælp
opl. EKN den 25/10 54*

Afskr.: L-EKN-III.

SKF

3. februar 1955

Firma: GRIVSKOVBANEN
Adresse: Hillerød
Talte m: værkfører Gram
LK/EW/HC

Besøget blev foretaget på kundens anmodning, idet der oplystes, at slidskinnerne på vor akselkasse I-38456 - Frichs' tegning 301L-12.150 - var gået løse.

Akselkasserne er monteret på et 650 HK dieselelektrisk lokomotiv. Det bemærkes, at vor tegning I-38456 ikke viser boxene forsynet med slidskinner. Man må derfor antage, at disse er fremstillet og monteret af A/S Frichs i Århus.

Grunden til at slidskinnerne er gået løse må tilskrives, at der har været for stort slør mellem akselkassen og slidskinnens styreflade, således at skruerne, som holder slidskinnen på plads, er blevet udsat for for store påvirkninger under boxens vertikale bevægelse.

Af Frichs' tegning 301L-12-160, der viser selve slidskinnen fremgår det, at målet mellem styrefladerne er 220 mm, men dette mål er ikke angivet med tolerance og er kun mærket med en trekant for bearbejdning. Akselkassetegningen 301L-12.150 viser ikke om akselkassen er bearbejdet på de tilsvarende flader.

Da Gribskovbanen ikke har mulighed for at løfte lokomotivet og foretage justering af slidskinnerne før end ved revisionen om ca. 1 år, foreslog jeg, at hæftsvejse slidskinnerne med en bronze-elektrode ved øvre og nedre styreflade. Det må anbefales at fremstille nye slidskinner med et mål på 215 mm mellem styrefladerne, således at der er mulighed for at foretage en tilpasning og en evt. justering på selve akselkassen. Slidskinnerne indpasses således at der fremkommer mindst muligt slør mellem slidskinne og box. Gevindhullerne i boxen for skinnernes fastgørelse bør udføres frigående og fastspændingsskruerne forsynes med fjederskive og møtrik efter SKF's sædvanlige fremgangsmåde. Af pladshensyn er det muligvis nødvendigt at flytte fastspændingsskruerne længere ud imod enderne.

Da der ikke foreligger erfaringer der viser, at tilsvarende slideskinner har haft tilbøjelighed til at gå løse, må man gå ud fra, at en reparation som foran foreslået vil give et tilfredsstillende resultat

A/S FRICHS

Hillerød, den 6/2-55.

Beretning nr. 51

fra E.G. Christensen over anlæget i G.D.S. Ll.

Ankommet til Gribskovbanen d. 31/1-55.

Efter aftale med værkfører Gram begyndte vi med at se alle elektriske apparater efter. Apparatskabene 1 og 2 blev efterset, forbindelser efterspændt overalt. Apparaterne blev afstøvet og smurt med våbenolie, kontakterne blev pudset af for brændperler, seperatorerne rensede. Kølerventilatorerne: kul efterset (intet slid), kølevandspumperne: kul efterset, på maskine I var kullene meget slidt, og kommutatoren var sværtet og lamellerne brændt en del modsat omløbsretningen, kullene udskiftet, kommutatoren afslæbet og udstukket, børstebroens indstilling blev justeret således, at kullene gik gnistfri. Maskine 2: kølepumpe var i fin orden bortset fra enkelte brændmærker på kommutatoren, dette må sikkert sættes i forbindelse med, at det varer længe inden hjælpedynamoens spænding kommer på den rigtige værdi.

Efter værkførerens oplysning har personalet også klaget en del over, at det varede for længe inden koltrollamperne for olie og vand lyste, og det var blevet værre i den senere tid. Ved kontrolring af maskinernes omløbstal viste det sig også, at disse var for små, nemlig: I - 635 o/m, II - 635 o/m. Værkfører Gram vil nu justere forstøverne således, at omløbstallene kan komme på den rigtige værdi igen. Ved eftersyn af hovedgeneratorerne sås nogle mærker på hele kommutatorenes perefieri; efter at have undersøgt alle kulholdere fandtes ingen ydre årsag dertil, hvorfor jeg prøvede at køre maskinerne op i 2. og 3. omdr., og det viste sig, at generatorernes anker rystede meget; ved hjælp af måleur anbragt mellem koblingen og stagsbolten målte et slør på mellem 0,45 mm og 0,50 mm.

Efter samtale med Deres ing. Floor blev det bestemt, at koblingerne med lejevøsning og tap skulle demonteres og sendes til Århus for indsætning af ny lejevøsning. Det nødvendige værktøj dertil ville komme fra Århus. Ved demontering af generator 2 viste det sig, at 2 af pasboltene fra generator til fundamentsrammen var blevet beskadiget ved påboringen af gummiskørtet, disse medsendes til firmaet, da jeg ikke mener det vil være forsvarligt at montere disse i igen.

Værktøjet er i dag ankommet og jeg regner med at kunne afsende de defekte dele til firmaet mandag 7/2, fra den ene generator, og vil så gå i gang med at demontere den anden, og således være klar til montering af den reparerede når den modtages fra Århus igen.

E.G. Christensen.

GRIBSKOVBANEN

Hillerød, den 7' februar 1955.

A/S Frichs,

Aarhus.

Ved telefonsamtale d. 4' d. m. med ingeniør Floor meddelte Deres montør Christensen, at han havde konstateret lejeslør i svinghjulslejerne på diesellokomotiv L1 på henholdsvis 0,45 og 0,50 mm., medens disse mål, som det fremgår af Deres skrivelse af 1' december 1953, ved det da afholdte garantieftersyn var henholdsvis 0,16 og 0,18 mm..

Jeg er herefter enig med ingeniør Floor i, at den i referatet af mødet d. 29' september 1953 på Danske Privatbaners Fællesrepræsentation omhandlede ændring af svinghjulene nu bringes til udførelse ved anvendelse af det modtagne udtagningsværktøj.

De pågældende dele fra motor I er i dag i henhold til telefonsamtale med ingeniør Volmer Nielsen afsendt til Dem som ekspresgods og bedes efter foretagne ændring tilbagesendt hertil som ekspresgods, hvorefter de tilsvarende dele til motor II vil blive Dem tilsendt.

Jeg går herved ud fra, at det har vist sig, at denne ændring som formentlig er den samme som er foretaget med lokomotivet på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, og at denne ændring har vist sig tilfredsstillende og jeg beder meddelt, i hvor stor udstrækning ændringen er foretaget ved andre privatbaner.

Som aftalt med ingeniør Volmer Nielsen beder jeg opgivet, til hvilken diameter lejetappene eventuelt nedslibes, ligesom jeg beder om tegninger visende de foretagne ændringer.

Ærbødigst.

kopi til L, ILL, D, V og IIA.

GRIBSKOVBANEN

Driftsbestyrelsen

Journ. nr. 37,16

Hillerød, den 7' februar 1955.

A/S Frichs,
Århus.

Ved hr. civilingeniør Flørs besigtigelse af diesellokomotiv Ll ved hans besøg her den 2' december f.å., blev det påvist, at nogle af slidstykkerne for akselkasserne var gået løse. Da det ved denne lejlighed blev oplyst, at akselkasserne formentlig var leveret af S.K.F. med påskruede slidstykker, har jeg forelagt spørgsmålet for S.K.F.'s Københavnske afdeling, hvis overingeniør Wilhelm mundtlig har meddelt, at sagen allerede var genstand for forhandling mellem Dem og S.K.F..

Jeg tillader mig i denne anledning at søge disse forhandlinger så vidt fremskyndet, at slidstykkerne eventuelt kan blive fornyet samtidig med, at lokomotivet nu i anledning af ændring af svinghjulene er ude af drift.

Erbødigst

Afskr.: L, III.

Gribskovbanen,

Hillerød.

Afd. I.
Pb-1012.

10.2.55.

Ans.: 750 hk diesellokomotiv L1.

Deres brev af 7.ds. har vi modtaget og stadfæster den trufne aftale om, at svinghjulene sendes hertil til ændring således som aftalt ved mødet i København den 29. september 1953 på Danske Privatbaners fællesrepræsentations kontor.

Samtidig kan vi som meddelt telefonisk i dag oplyse, at de modtagne dele til det første svinghjul er blevet ændret og tilbagesendt herfra i dag, og som ønsket i et i dag modtaget brev, dateret 9.ds., blev delene emballeret i 2 koller og tilbagesendt som ekspresgods.

Ifølge telefonmeddelelse er det andet sæt sendt fra Hillerød i går og skulle således kunne indtræffe her i løbet af dagen i dag. Færdiggørelsen her hos os varer normalt 2 dage, så vi er ikke sikre på, at vi kan nå at sende det herfra på lørdag; men vi skal bestræbe os derfor.

Det af vores monter hos Dem målte lejeslør 0,45 og 0,50 mm kunne vi ikke konstatere, da delene blev modtaget her. Den største forskel på tapdiameter og bøsningdiameter, som vi har kunnet eftervise, var 0,1 mm, hvilket svarer til, at der højst er forekommet et slid på 5/100 mm.

Når vi ikke desto mindre alligevel har gennemført ændringen med tætningsringe og gennemboret smørekanal, skyldes det, at ændringen nu er gennemført på nedennævnte lokomotiver:

Ålborg Privatbaner (begge lokomotiver),

Vemb-Lerrevig-Thyborøn Jernbane,

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane.

Vi skal snarest fremsende tegninger af den foretagne ændring af svinghjulene.

Med hilsen
A/S F R I C H S

F1/LC. - K.

Kopi til L, II L, D og II A.

Gribskovbanen,

Hillerød,

Afd. L.
Pd-loll.

10.2.55.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv L1 - akselkasser.

Af Deres brev af 7.ds. vedrørende løse slidstykker på akselkasserne ser vi, at De har forelagt spørgsmålet for S.K.F.'s københavnske afdeling, hvorfra man ganske rigtigt har underrettet Dem om, at spørgsmålet allerede var genstand for behandling mellem S.K.F. og os.

Som meddelt Dem ved ingeniør Floor's besøg den 2. december anså vi ikke spørgsmålet for at være af særlig betydning og foreslog Dem derfor eventuelt at hæfte lejnerne ved svejsning, efter at sløret var fjernet ved oplejning, og vi har derfor ikke lagt særlig pres på S.K.F. for at fremme en udtalelse om, hvad der kan være årsag til, at slidskinnerne er gået løse, idet vi regnede med, at lokomotivet først kommer til revision om et års tid.

Fra S.K.F.'s side har man bl.a. været inde på den tanke, at slidstykkerne var udført af os, fordi denne fremgangsmåde blev benyttet i årene 1935-36, og vore tegninger også viser, at denne fremgangsmåde er anvendt; men ved diesellokomotiverne, både de 750 hk og de 375 hk, som vi har bygget i 1952-53, er samtlige akselkasser leveret komplet færdige med slidskinner fra S.K.F.

På foranledning af Deres brev har vi nu telefonisk anmodet overingeniør Vilhjelms om at fremme sagen mest muligt.

Med hilsen

A/S F R I C H S

GRIBSKOVBANEN
driftsbestyreren

H i l l e r ø d.

Den 11. februar 1955

Deres reference: Journal nr. 37,16
Ang.: 750 hk diesellokomotiver - akselkasser.

Vi henviser til vort brev af 8. ds., og skal oplyse, at vi har været i forbindelse med A/S Frichs, Århus.

Det viser sig, at vi har leveret komplette akselkasser incl. slidskinner, og vi alene må derfor være ansvarlige for disses udførelse.

Vi har bestilt nye slidskinner hos vore hovedfabrikker til hurtigst mulig levering, og skal give Dem besked så snart disse ankommer, således at der kan træffes aftale om montageinspektør Keereweer's besøg hos Dem angående monteringen.

Med hilsen

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB

S K F

Gribskovbanen,
Hillersød.

Afd. L.
Pb-1012.

16.2.55.

Ans.: 750 hk diesellokomotiv L1 - svinghjul.

Med Deres skrivelse af 7.ds. anmoder De om tegninger af den ændring, der er foretaget ved svinghjulets på motorerne til Deres 750 hk diesellokomotiv.

Vi sender Dem vedlagt tegning nr. 6185CA-1.48 d - medbringer for flexibelt svinghjul - hvorpå vi har vist den foretagne ændring med gennemgående smørekanal samt ny bøsning med krave og tætningsring, således at ipresset fedt ikke kan trænge ud og ødelægge gummi-klodserne i svinghjulet.

Arrangementet tjener til at opnå kontrol med smøringen af centerlejet.

Endvidere vedlægger vi tegning nr. 6185CA-1.47 b - svinghjulsring for flexibelt svinghjul - der viser den gennembores i svinghjulsringen, som bruges, når der føres kontrol med, at svinghjulet er fyldt op med fedt (altså hele gennembores fyldt op), og til at rense gennembores med, hvis gammel stivnet fedt lukker for ny opsugning.

Vi stadfæster samtidig, at det andet svinghjul afgik herfra som ekspresgods i mandags.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S FRICHS

Hillerød, den 17.2.55.

Beretning nr. 55

fra E.G. Christensen

over anlæget i G.D.S. LI.

Generator II: Svinghjul og flexible kobling påmonteret. Det viste sig ved monteringen umuligt at sænke generatoren ned uden at skære ca. 12 mm af fundamentsrammen (på den bageste tværvange) og samtidig fjerne støtterne i endeskjoldet på hovedgeneratoren.

Generator I: Svinghjul og kobling påmonteret. Her viste det sig, at generatoren kunne nedsænkes ved kun at fjerne støtterne i hovedgeneratoren. Er nu gået i gang med at montere de forskellige apparater, i pumper og sætte skottene op igen og regner med at kunne være færdig på lørdag. Ved gennemsynet af lokomotivet har jeg bemærket, at hverken generatorer eller banemotorer er forsynet med sikkerhedsforbindelser! (jord)

E.G. Christensen.

Afskrift.

A/S Frichs
Århus.

Hillerød den 22/2-55.

Beretning nr. 56.

fra E.G.Christensen

over anlæget G.D.S. L I.

Maskinernes forskellige organer afprøvet efter samlingen. Maskinerne kørt varme og efterspændt ved flanger og omløbere.

Ved indkøringen viste der sig et forholdsvis stort spild ved oliepumperne, det fremtrådte ved omløberen der holder kontraventilen på plads mod sædet.

Efter aftale med værkfører Gram, blev Silikone pakningerne udskiftet med nye. Mandag morgen blev vognen sat i ordinær tur, og jeg tog med for indregulering af belastningen på hovedgeneratorerne. Ved hjemkomsten viste det sig ved inspektionen af kul og kommutatorer, at disse var meget ujævne sværtet af kulene. Efter aftale med værkføreren blev vi enige om at foretage endnu en lille afpudsning. Omløbstallene på dieselmotoren blev sat op til 650 o/m i tomgang og det viste sig nu, at maskinerne igen ydede det, de skulle.

Ladningen er:

Mask.I. Tomg. 10 A. ved 78 V v/komp.
Knap.7. " 2 Hastg.25 A. ved 80 V v/komp.
Knap.13." 3 " 10 A. ved 82 V v/komp.

Maskine II: det samme.

Belastning:

I Hastighed. Knap 5: 100 V. 200/210 A. = 40/42 KW
II " " 10: 310 V. 225/220 A. = 139/136 KW
III " " 12: 420 V. 230/230 A. = 220KW/220KW

E.G.Christensen.

Rejser hjem torsdag.

Afskr: L, EKN, V L, V.

GRIBSKOVBANEN

Journ.-nr. 37,16

HILLERØD, Den 12' april 1955

A/S Frichs,
Aarhus.

Herved anerkender jeg modtagelsen af Deres faktura af 19.f.m. - III 2241 - over udgiften, kr. 1829,67, til afgivelse af en montør til revision af det elektriske anlæg og til demontering og genmontering af svinghjulene på motorerne i diesellokomotiv L 1.

Af nævnte beløb vedrører kr. 1137,14 arbejdet med svinghjulene. Hertil kommer Gribskovbanens udgifter - herunder til kost og logi for Deres montør -, som ialt har andraget kr. 2287,18. Afhjælpsningen af Deres konstruktionsfejl ved svinghjulene har altså kostet banen kr. 3424,32, d.v.s. et beløb af en størrelsesorden, som man næppe havde forestillet sig ved den ved mødet i København d. 29' september 1953 truffede aftale.

Jeg har ikke villet undlade at underrette Dem om foranstående og imødeser, i betragtning af at Deres egne udgifter til ændringen af svinghjulene formodentlig kun kan have andraget en ringe brøkdel af banens udgifter, Deres behagelige udtalelse med hensyn til en reduktion af Deres regningsbeløb.

Erbødigst

Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 3716.

Afd. L.
Pb-1029.

15.4.55.

Ans.: diesellokomotiv L1 - ændring af svingjul.

Vi har modtaget Deres brev af 12.ds. med Deres oplysninger om de udgifter, der har været forbundet med udskiftning og genmontering af svingjulene.

Da De ikke selv havde lejlighed til at være tilstede ved mødet den 29. september 1953, finder vi det rigtigst at oplyse, at vi netop under denne drøftelse imødegik banernes påstand om, at der forelå en konstruktionsfejl; men da vi nærede tillid til, at den ændring i konstruktionen, som vi havde gennemført på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes lokomotiv, ville forbedre mulighederne for at smøre svingjulene rigtig, gik vi ind på at udføre ændringen på den måde, at svingjulene ved eftersyn blev sendt til os, medens selve demonterings- og monteringsudgifterne blev afholdt af banerne selv.

Vi kan derfor ikke og heller ikke af hensyn til de andre baner, som selv har afholdt udgifterne, imødekomme Deres ønske om en reduktion af regningsbeløbet.

Med hilsen

A/S F R I C H S

GRIBSKOVBANEN

Journ.nr. 37,16

Hillerød, den 16' januar 1956.

A/S Frichs

Aarhus

Ved skrivelse af 18' juni 1954 - afd. L. Pb-930 - vedrørende tæringer i cylinderforinger i diesellokomotiv har de stillet i udsigt, at De ville vende tilbage til denne sag, når der foreligger nye oplysninger af betydning.

Idet jeg skal henvise hertil, beder jeg meddelt, om De vedvarende tilråder en tilsætning af natronvandglas til kølevandet for at imødegå tæringer i cylinderforingerne, eller om der i mellemtiden er opnået andre resultater i denne sag.

Hvis De stadig anbefaler anvendelse af natronvandglas, beder jeg meddelt, om De også fastholder tilsætningen på ca. 0,5 o/o, idet jeg samtidig beder de pågældende motorers kølevandsbeholdning opgivet.

Erbødigst

Gribskovbanen,
Driftsbestyreren,
Hillerød.

Jr. 37,16.

Afd. L. Jr. Pb-
930

17.1.56.

Ans.: 75c hk diesellokomotiv.

Vi har modtaget Deres brev af 16. ds., hvori De forespørger, om der er sket ændringer i forslaget til beskyttelse imod tæringer i cylinderforinger i ovennævnte diesellokomotiver.

Vi kan meddele Dem, at der kun foreligger sparsomme oplysninger hertil fra de baner, der har gjort forsøgene, men det er i hvert fald givet, at der siden ikke foreligger reklamationer med hensyn til tæringer i cylinderforingerne, og vi må derfor fortsat tilråde tilsætning af natron-vandglas til kølevandet.

Det er stadig meningen, at der skal tilsættes 0,5%, og vi kan herom oplyse, at der er en vandbeholdning på ca. 250 l kølevand pr. motor og køleranlæg. Den rette koncentration konstateres fremdeles ved hjælp af lakuspapir.

Med hilsen

A/S F R I C S

Gribskovbanen,

Hillerød.

7539 A.

37,15.

Afd. L,
Pb. 1066.

3.5.56.

Ang.: fjedernøgle til banens diesellokomotiv Ll.

I besvarelse af Deres forespørgsel med brev af l.ds. kan vi tilbyde en fjedernøgle af engelsk fabrikat til ovennævnte lokomotiv med tilhørende topnøgler:

1 fjedernøgle 161,- kr.
4 topnøgler 99,- " ialt.

Nøglen er inddelt i fod x pund (ft. x lbs.), og vi anvender følgende tilspændinger:

for cylinderhovederne (støtterne)	400 ft. x lbs.
" hovedlejboltene (stagboltene)	390 " "
" krumtapboltene	125 " "
" koblingsboltene (for svinghjul)	190 " "

Fjedernøglen med topnøgler kan leveres fra lager.

Med hilsen

A/S FRICHS

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

J.nr. 3716.

Afd. L.
Vp.

23.4.58.

Ang.: diesellokomotiv nr. 1 - pleilstænger.

Vi har modtaget Deres brev af 15.ds. samt gennem vort kontor i København fået besked fra afdelingsingeniør Weng, ifølge hvilken de 12 forbindelsesstænger den 15.ds. blev afsendt som ilgods til os.

Vi stadfæster, at stængerne er blevet magnoflux-undersøgt, og der er ikke konstateret eventuelle ridser eller revner. Derudover har vi som ønsket foretaget en "normalisering" af forbindelsesstængerne, hvilket vil sige: fjernet det trekantede stykke materiale mellem boltehullerne, kontrolleret udboringen og eftermålt samtlige pander.

I henhold til telefonsamtale med hr. kontorchef Hansen idag beklager vi at måtte meddele, at det ikke er muligt for os at afsende de 12 forbindelsesstænger før fredag eftermiddag. Forsendelsen skal som ønsket blive foretaget som ilgods under adresse: Gribskovbanen, Hillerød.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen,
driftsbestyreren,
Hillerød.

Afd. L.
Vp.

22.5.58.

Vi har modtaget Deres brev af 21.ds., hvori De beder om en supplerende udtalelse i forbindelse med de konstaterede ridser og revner i forbindelsesstængerne til Deres diesellokomotiv Ll.

På forespørgsel herom oplyser værkstedet, at der desværre er sket en fejl derved, at man har underrettet ingeniørkontoret om, at stængerne var i orden, inden undersøgelsen var fuldstændig afsluttet.

Vi må meget beklage, at en sådan fejl er sket, og skal naturligvis sørge for, at det ikke gentager sig, men håber iøvrigt, at det er beroligende, at Magnoflux-undersøgelsen med tydelighed efterviser, når der er fejl i materialet.

Med hilsen

A/S F R I C H S

A/S Gribskovbanen,
Hillerød.

J.nr. 37,16.

Afd. L.
Vp.

3.11.58.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

Vi har modtaget Deres brev af l.ds. samt den deri adviserede lejepande fra det 750 hk diesellokomotiv. Vi har foretaget en undersøgelse af panden og mener ikke, at beskadigelsen kan tilskyldes mangelfuld fortinning af rødgodspanden.

På den udvendige side af rødgodspanden er farven temmelig mørk, hvilket kunne tyde på, at varmeafledningen imellem pande og stang ikke har været tilstrækkelig effektiv. Vi benytter lejligheden til at henlede opmærksomheden på, at der ved indbygning af panderne må drages omsorg for, at panden passer nøjagtig i stangen og berører denne overalt, og at man sørger for omhyggelig renlighed.

Som normalt sender vi Dem en pande fra vort lager og debiterer Dem den med reparationen forbundne udgift.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Gribskovbanen A/S,

Hillerød.

Afd. L.
Vp.

10.11.58.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

Vi har modtaget Deres brev af 7.ds. og kan hertil oplyse, at vi er opmærksomme på, at stængerne med pander er normaliserede her hos os; medens selve indbygningen i motoren naturligvis må foretages af Dem.

Selvom panden er af udenlandsk fabrikat, mener vi dog fortsat, at beskadigelsen ikke hidrører fra mangelfuld fortinning, og har derfor kun ønsket at understrege, at man ved indbygningen må drage omsorg for, at panden ligger rigtigt i stangen, og at den er gjort omhyggeligt ren, idet vi derved kun har tilsigtet at give Dem sådan vejledning, som vi selv følger.

Med hilsen
A/S F R I C H S

Fl/LC. - K. Kopi til L.

**M/S Gribskovbanen,
Hillerød.**

1352 A

**Afd. L.
Vp.**

20.1.60.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv GDS1 - elektrisk installation.

Vi henviser til de i dag førte telefonsamtaler og stadfæster aftale om, at vor elektromontør Skaarup afrejser herfra i aften til Hillerød for som ønsket efter regning i morgen at være Dem behjælpelig med undersøgelse og eventuel reparation vedrørende den ene af de to køreretningsomskiftere i ovennævnte lokomotiv.

Montøren medbringer et instrument til brug ved fejlfinding samt strømskema og planer for den elektriske installation.

Vi stadfæster endvidere modtagelsen af Deres ordre på levering af 1 stk. reservemagnetspole til nævnte køreretningsomskifter.

Med venlig hilsen

M/S F R I C H S