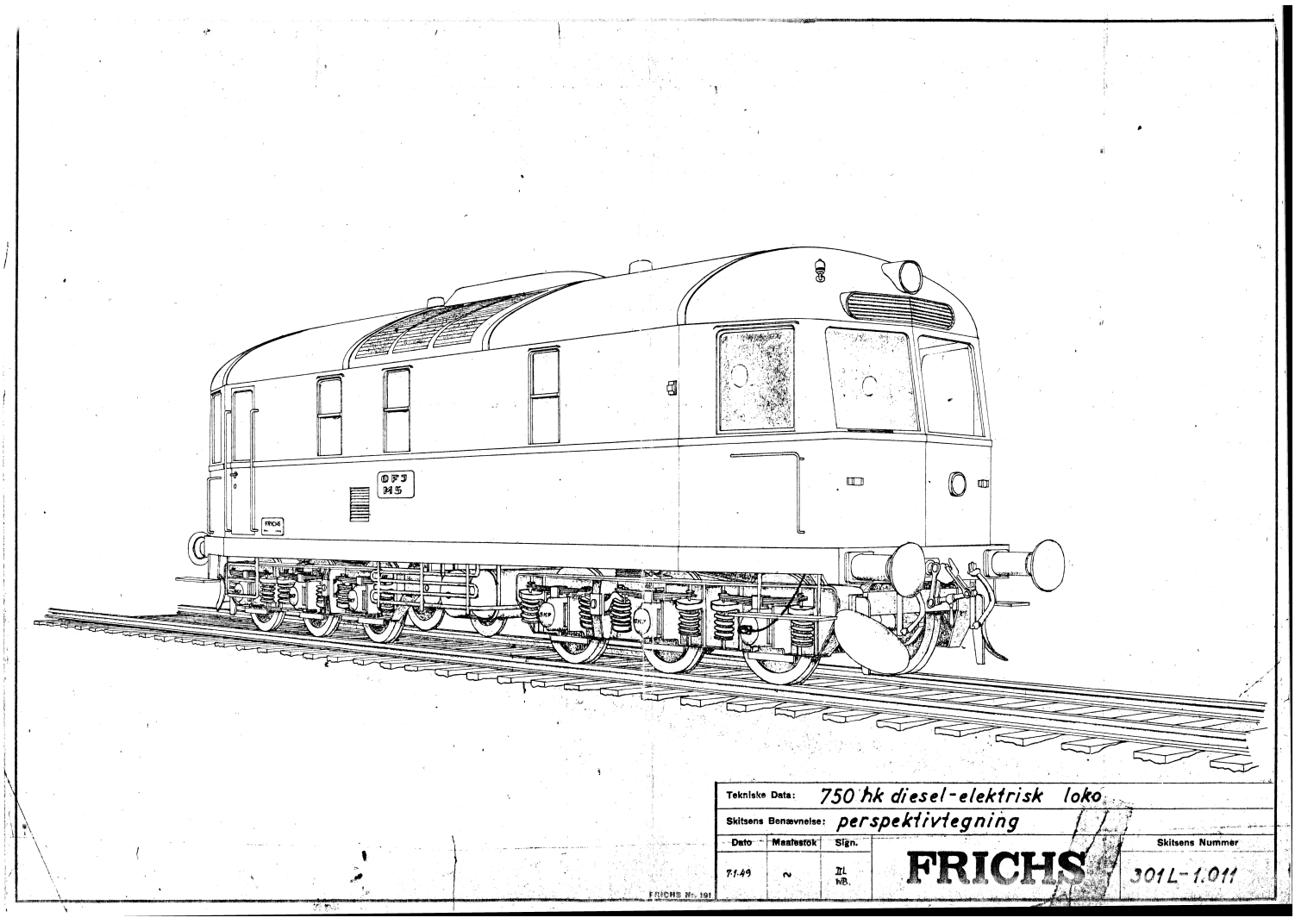
Marcipanbrød

Korrespondance mellem OHJ og Frichs

OHJ 24

fra 13-10-1949 til 07-05-1956

Fra Jørgen Christensens dødsbo.
Leveret af Viggo Hejlesen.
Journal nr 318



Afskrift.

Pb 56.

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane
Direktøren.

Holbæk, den 13. oktober 1949

Journal nr. 1580.

EJ/DJ.

A/S Frichs,

Århus.

Vedr.: levering af 750 hk diesellokomotiv.

Efter at de i Odsherredsbanens drift interesserede kommuner nu alle er gået ind for den af udvalget af 1948 vedrørende privatbanernes modernisering godkendte moderniseringsplan, afgives herved bestilling på levering af et 750 hk. diesellokomotiv på de nedenfør anførte betingelser og med de angivne forbehold:

Anskaffelsen sker under forbehold af endelig godkendelse fra ministeriet for offentlige arbejder af den af moderniseringsudvalget og de i banens drift interesserede kommuner godkendte foran omtalte moderniseringsplan.

Leveringsbetingelser og tegninger skal godkendes af ministeriet for offentlige arbejder eller tilsynet med privatbanerne.

Prisen, der forudsættes at ligge på 700.000 kr. godkendes ligeledes af ministeriet eller tilsynet.

Lokomotivet leveres som nr. 2 i rækkefølgen af privatbanelokomotiver, såfremt der ikke allerede nu foreligger endelig bestilling på andre lokomotiver af den omhandlede type end den af Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane afgivne endelige bestilling.

1. rate af betalingen (ca. 1/3) erlægges samtidig med kontraktens underskrift.

Det har tidligere været oplyst fra Deres side, at levering af lokomotiverne ville ske i den rækkefølge, i hvilken 1. rate blev indbetalt til Dem. Indbetaling af 1. rate kan af formelle grunde ikke ske før ved kontraktens underskrift, og da adskillige baner vel må formodes at skulle skrive under omtrent samtidig, idet jo blandt andet prisen er afhænggig af bestillingernes antal, kan een dags eller blot nogle timers forskel på indbetalingstids-

Afskr.: Fl, II L, V.N.

punktet betyde adskillige ugers forskydning af leveringstidspunktet, hvilket næppe kan være rimeligt.

Jeg skal derfor tillade mig at foreslå, at foranstående bestilling godkendes fra Deres side som en bestilling, og at vi rykker ind i rækkefølgen nu, det vil sige efter Frederiksværkbanen, hvis ikke andre i mellemtiden har afgivet bestilling. Fra Odsherredsbanens side er man indforstået med at underskrive kontrakten i løbet af meget kort tid, når den endelige udformning er aftalt med standardiseringsudvalget og derved i realiteten godkendt af tilsynet, ligesom betalingen af 1. rate kan ske samtidig med kontraktens underskrift, idet banens kreditforhold nu er i orden. Der vil intet være i vejen for, at der betales et mindre beløb på hånden straks, hvis De måtte ønske det, for at fastslå, at bestilling foreligger.

Med hilsen

20.10.49.

journ.nr. 1580.

Afd. L.
Pb-56.

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

Ang.: levering af 750 hk diesellokomotiv.

Hermed stadfæster vi at have modtaget Deres skrivelse af 13.ds. med bestilling på 1 stk. 750 hk diesellokomotiv på nærmere anførte betingelser og med visse angivne forbehold og har med tak noteret den som nr. 2 i rækkefølgen af privatbanelokomotiver under forbehold af, at der ikke sker ændringer i de aftaler, vi i den nærmeste fremtid venter afsluttet med moderniseringsudvalget og Tilsynet med Privatbanerne.

Hensigten med den af os foreslåede bestemmelse om rækkefølgen tilsigter på den mest retfærdige måde at fastlægge leveringsfølgen, men da vi meget vel forstår Deres synspunkter, gående ud på, at forhold, som De ikke selv har fuldkommen herredømme over, kan medføre, at en dags eller blot nogle timers forskel kan betyde adskillige ugers forskydning i leveringsrækkefølgen, skal vi ved en forestående forhandling med moderniseringsudvalget søge bestemmelsen i § 2 om leveringsfølgen affattet således, at denne bliver afhængig af bestillingsdatoen sammenkoblet med, at 1. rate indbetales mindst 1 måned efter kontraktens underskrift. Sker dette ikke, bliver det 1. raterne, der giver leveringsfølgen. I tvivlstilfælde vil vi

Fl/GK.-K. kopi til L, II L, V.N., III, IX.

bede direktøren for Tilsynet med Privatbanerne om at træffe afgørelsen.

Med hilsen

A/S F R I C H S

58. 4/9 58.

Afskrift. Fb - 132.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 15. september 1950

Journal Nr. 1495.

EJ/DJ.

A/S Frichs,

Århus.

Vedr.: 750 hk. diesellokomotiv.

Ved et møde i Maribo d. 19. maj d. å. drøftedes blandt andet det herfra lang tid forinden rejste spørgsmål om, hvilken indflydelse på diesellokomotivets anvendelighed til fremførelse af godstog det ville have, hvis lokomotivet fik maksimal hastighed 90 eller 100 km. i timen i stedet for de forudsatte 80 km. i timen, og det blev lovet, at Frichs i samarbejde med Deres banemotorleverandør ville undersøge spørgsmålet.

4 måneder senere - efter at der mundtligt et par gange har været rykket herfra for redegørelsen - kommer der nu er fremstilling af spørgsmålet, på grundlag af hvilken det forlanges, at vi her skal tage stilling i løbet af 8 dage. Idet jeg skal oplyse, at jeg rejser bort på sommerferie i de kommende 3 uger, og at den sidste uge har været optaget af forskelligt presserende arbejde, beklager jeg at måtte meddele Dem, at jeg ikke er i stand til med det af Dem angivne meget korte varsel at tage stilling til et for banen så vigtigt spørgsmål. Hvis bestilling af banemotorenes drev og tandhjul absolut skal foretages nu for ikke at sinke leverancen, vil jeg anse det for rigtigst, at vort lokomotiv bestilles med samme udstyr som Lollandsbanernes og Frederiksværkbanens, hvis disses lokomotiver skal være ens, i modsat fald som flertallet af de i serien fremstillede lokomotiver.

Så snart jeg kommer tilbage fra rejse og får drøftet sagen med vor maskintekniske konsulent, skal jeg komme tilbage til spørgsmålet om en eventuel ændring af den af Dem foretagne bestilling, idet jeg anmoder Dem om hertil at oplyse, hvorledes bestilling er foretaget.

Med hilsen.

Afskrift: L, II L og EKN.

Holbæk Privatbaner,
direktøren,
Holbæk.

Journ.nr. 1495. Afd. L Pb-132. 25.9.50.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 15.ds. stadfæster vi for en ordens skyld den pr. telefon den 18.ds. givne meddelelse om, at indtil dato har kun Det Lolland-Falsterske Jernbaneselskab bestemt sig for et omsætningsforhold i tandhjulsudvekslingen svarende til en kørehastighed på 90 km pr. time, og at vi overfor banemotorleverandøren har givet meddelelse om de fremsatte ønsker vedrørende omsætningsforhold herunder, at Holbæk Privatbaner først i løbet af oktober måned kan træffe den endelige bestemmelse.

Med hensyn til den tid, der er medgået til at forelægge spørgsmålet om udvekslingsforholdet, finder vi det rigtigst at oplyse, at det ganske naturligt må tage nogen tid, idet vi først skal foretage en gennemregning og udarbejde de nødvendige kurver, hvorefter sagen først kan forelægges for banemotorleverandøren, som igen efter at have gennemarbejdet vore beregninger må forelægge spørgsmålet for tandhjulsleverandøren.

Med hilsen

A/S F R I C H S

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

Afskrift.

Pb - 16o.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 14.december 1950.

Journal nr. 1865.

DIREKTØREN

EJ/DJ.

A/S Frich's,

Aarhus.

Vedr. 75o HK diesellokomotiv.

Det meddeles herved, at Odsherredsbanens nye diesellokomotiv ønskes bygget med en tandhjulsudveksling svarende til en maksimal-hastighed af 9o km. i timen.

Med hilsen

Afskrift til: Fl, EKN og II_L.

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Journ.nr. 1865. Afd. L Pb-16o. 15.12.5o.

Ang.: 75o diesellokomotiv - tandhjulsudveksling.

For en ordens skyld stadfæster vi i henhold til Deres brev af 14.ds., at Deres 75o hk diesellokomotiv ønskes udført med tandhjulsudveksling 1:3,6 svarende til en maksimal hastighed af 9o km pr. time.
Vi har straks underrettet banemotorleverandøren herom.

Med hilsen
A/S F R I C H S

FL/GK.-K. II L.

Afskrift. Pb-166.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE
EJ/DJ.

Holbæk, den 12. januar 1951.
Journal nr. 59.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: 750 hk. diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 5.ds. oplyses, at man herfra - under forbehold af godkendelse fra statens tilsyn med privatbanerne - intet har at indvende mod den foreslåede ændring af ventilationsanlægget fra 3 stk. 4 hk. ventilatorer til 2 stk. 6 hk. ventilatorer.

Med venlig hilsen

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

Afskrift. Pb-175.

DIREKTØREN
VED
TILSYNET MED PRIVATBANERNE

Journ. Nr. O.Ba/U7
PH

København K., d. 13. februar 1951.
EH

Herr direktørens skrivelse af 7. januar 1951 - journal nr. 7 - om godkendelse af, at Odsherreds jernbanes nye diesellokomotiv bygges til en maksimalhastighed af 90 km. I timen har været forelagt tilsynets maskintekniske konsulent, der har afgivet følgende erklæring:

"I skrivelse af 29/12 - nr. 1933 - til "udvalget af 1948 vedrørende privatbanernes modernisering" udtaler banen, at diesellokomotivet "må tænkes anvendt overvejende i godstrafikken", men at det dog vil være formålstjenligt og økonomisk fordelagtigt at anvende lokomotivet også til fremførelse af "store persontog" i lørdags-søndags trafikken med en rimelig hastighed.

Hvis nu maksimalhastigheden for diesellokomotivet sættes til 90 km/t, vil det blive mindre egnet til godstrafikken, end hvis maksimalhastigheden sættes til 75 km/t, men hvormeget denne mindre egnethed vil andrage i trækkraft i de omhandlede godstog, vil man antagelig bedst kunne danne sig et skøn over ved at lade Frichs beregningsmæssigt "gennemkøre" strækningen med tog af visse størrelser og "kørt" af de 2 typer diesellokomotiver - først herved opnår man de rette oplysninger om, hvad de 2 tandhjulsudvekslinger betyder trækkekraftsmæssigt og køreplanmæssigt.

Til en sådan "kørsel" er et længdeprofil af banen nødvendig for A/S Frichs.

Ønsker banen imidlertid ikke en så grundig undersøgelse af spørgsmålet, men er mere interesseret i at få "timehastigheden"

hævet, vil jeg hertil bemærke, at dette ikke synes nødvendigt efter resultatet af tidligere stedfundne forhandlinger i privatbanernes standardiseringsudvalg."

Næst at bemærke, at den efter de nugældende bestemmelser i ordensreglementet ikke vil blive tilladt en kørehastighed af 9o km i timen på banen med de nuværende indhegnings- og overkørselsforhold, skal jeg gøre opmærksom på, at der også vil blive krævet dokumentation for, at banens broer kan tåle belastning af diesellokomotivet under kørsel med hastighed 9o km i timen, eller - hvis dette ikke skulle være tilfældet - forstærkning af disse.

Efter mit skøn vil en bibeholdelse af 75 km i timen som maksimalhastighed for lokomotivet være fordelagtigst og bedst stemmende med banens tarv. Skulle forholdene engang udvikle sig derhen, at den tilladte kørehastighed på banen sættes op til 9o km i timen, vil de foranstaltninger, der da iøvrigt skal træffes, få en så væsentlig økonomisk indflydelse, at udgiften til en omgearing af lokomotivet næppe vil betyde stort.

12 · 19/2 51.

Afskrift.

Pb-175.

ODSHERREDS JERNBANE

Holbæk, den 16.februar 1951.

A/S Frichs. Aarhus.

750 hk privatbloks

Hører til brev af d. d., hvori vedheftede brev ikke blev medsendt.

Afskrift: L, II L og EKN.

13.

Afskrift. Pb-176.

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane
Direktøren.

EJ/DJ.

Holbæk, den 17. februar 1951
Journal nr. 238.

750 hk privatbanelikv

A/S Frichs,

Aarhus.

Under henvisning til vor skrivelse af g.d. og skrivelse fra direktøren ved tilsynet med privatbanerne, som blev eftersendt, tillader man sig hoslagt at sende det i tilsynets skrivelse omtalte længdeprofil for Odsherreds jernbane.

Med venlig hilsen

Afskr.: L, II L, EKN.

Afskrift.

EJ/DJ. 9' november 1951.

Hr. direktøren ved tilsynet med privatbanerne,
Grønningen 15,
København K.

Vedr.: 750 hk diesellokomotiv.

Hr. direktørens skrivelse af 13' februar d.å. blev under 16' s.m. sendt til a/s Frichs i Aarhus, og ved et møde i Aarhus d. 22' aftaltes, at Frichs skulle "gennemkøre" strækningen med 2 lokomotiver, det ene gearet til en maksimalhastighed af 75 km i timen, det andet gearet til at kunne præstere 90 km i timen. Som den togbelastning, der skulle ansættes som dækkende behovet for godstogskørsel opgaves herfra 400 t på strækningen Holbæk-Asnæs, 300 t Asnæs-Vig og 200 t Vig-Nykøbing Sj. Så store togvægte forekommer kun rent undtagelsesvis, men kunne lokomotivet med 90 km gearing klare et godstog som det anførte, ville dette lokomotiv være fuldt tilstrækkeligt for godstog på Odsherredsbanen. For ikke at regne for gunstigt blev stationsopholdene ansat væsentligt mindre end normalt forekommende, hvilket betyder mindre tid til afkøling af banemotorerne.

Under 19' f.m. har Frichs svaret som det fremgår af vedlagte genpart med tilhørende diagrammer. Jeg har d. 25' f.m. nærmere drøftet spørgsmålet med Frichs, og efter de herunder meddelte supplerende oplysninger vil diesellokomotivet være i stand til at tilfredsstille banens behov for togvægt af godstog uden overbelastning af den elektriske udrustning.

/.

Endelig fastsættelse af tilladelig togvægt bør foretages efter en prøvekørsel på strækningen, idet temperaturen i banemotorerne kontrolleres under kørselen på prøveturen.

I hr. direktørens forannævnte skrivelse er anført, at man herfra under 29/12 1950 har udtalt, at lokomotivet "må tænkes anvendt overvejende i godstrafikken". Man var på dette tidspunkt ikke blevet gjort bekendt med de fra indeværende års sommerkøreplan foretagne ændringer i statsbanernes køreplan for godstogene på Nordvestbanen, hvilke ændringer har muliggjort, at Odsherredsbanens godstog afsendes så tidligt fra Holbæk, at lokomotivet kan returnere i persontog med afgang fra Nykøbing før middag og derefter anvendes i et persontog imod Nykøbing og returnere igen til Holbæk i godstog. Da begge de omhandlede persontog ofte er ret tunge, er det sandsynligt, at det nye lokomotiv en del af tiden vil blive anvendt som foran nævnt. Det må desuden anses for sandsynligt, at det i en del af sommeren, hvor godstrafikken plejer at være af beskedent omfang, vil blive anvendt i ren persontogskørsel, ligesom det naturligvis ved højtider og på alle søn- og helligdage vil blive anvendt til fremførelse af gemmenkørende hurtige persontog. Det må derfor antages, at lokomotivet må påregnes anvendt mindst lige så meget til fremførelse af persontog som til fremførelse af godstog, og da det som foran nævnt, selv om det geares til 90 km i timen, vil være tilstrækkeligt kraftigt til praktisk taget ethvert forekommende godstog på Odsherredsbanen, anser jeg det for rigtigst at lade lokomotivet konstruere, så det bliver så velegnet som muligt til anvendelse i persontogstrafikken.

Frichs har bekræftet, at de foretagne hastighedsberegninger er baseret på fuld bandagetykkelse, løbecirklens diameter 970mm, jvf. specifikationens pkt. II, 5. Med slidte hjulbandager (ca. 870 mm i diameter) vil maksimalhastigheden for det til 75 km i timen gearede lokomotiv være reduceret til ca. 67 km i timen.

I henhold til kontraktens bestemmelser (§ 4, jvf. specifi-

kationens pkt. V. 2) skal der for den garanterede hastighed kunne tolereres en afvigelse af 5 % inden for garantiperioden, altså før der er slidt væsentligt på hjulbandagerne.

Med en yderligere reduktion af hastigheden på 5 % kommer man herefter ned på ca. 64 km i timen.

Ved forsøg med ældre diesellokomotiver har det vist sig vanskeligt at komme op på de udlovede maksimalhastigheder selv med ret små togvægte, og det må erfaringsmæssigt anses for ønskeligt at have en beskeden hastighedsmargin til rådighed.

I forbindelse med det stadigt mere omfattende samarbejde med statsbanerne vedrørende fremførelse af privatbanernes tog på statsbanestrækninger kan det være af betydning for Odsherredsbanen at råde over et aggregat, som kan præstere en større hastighed end den for tiden gældende maksimalhastighed for Odsherredsbanen.

Med den udvikling, som man nu er inde i, med stadig stigende krav fra det rejsende publikum om nedsættelse af rejsetiderne, synes det mig også betænkeligt at foretage en kostbar nyanskaffelse, som kun knap nok er på højde med de i dag gældende hastighedsbestemmelser.

Lokomotivet må anses for at komme ud for sine største præstationer ved fremførelse af store gennemkørende persontog, hvor det vil være særdeles ønskeligt at have så høj ydelse som muligt af trækkraften ved kørsel på tophastigheden.

Man er her på det rene med, at en forøgelse af den tilladte maksimalhastighed på Odsherredsbanen, hvorom der foreløbig ikke er tale, kræver enten en ændring af de gældende bestemmelser herom eller i banens udstyr, såvel hvad indhegning som over- og underbygning angår. Lokomotivet tænkes indtil videre kun anvendt for hastigheder på indtil de tilladte 7o km i timen på samme måde

som den fornylig anskaffede K-maskine, hvis maksimalhastighed er loo km i timen, og hvis hjultryk er 13 t (ikke afbalanceret vægt) mod diesellokomotivets 9o km i timen og ll t akseltryk (afbalanceret).

Jeg skal i sagens anledning oplyse, at statsbanerne i ikke ringe udstrækning anvender Mo, Mp og Mq vogne (med maksimalhastighed loo-12o km i timen) på strækninger, hvis tilladte maksimalhastighed er 7o km eller derunder. Der anvendes således Mq vogne på Himmerlandsbanerne, hvor den tilladte maksimalhastighed er 45 km i timen, og det påtænkes, at nogle af de nyanskaffede Mo-vogne skal indsættes på strækningen Slagelse-Værslev, hvor man om kort tid agter at afløse bommene med blinklyssignaler.

De fra Frichs modtagne resultater af den foretagne "prøvekørsel" og konklusionen heraf har jeg kendt i store træk i nogen tid, men jeg har først fået den skriftlige bekræftelse og den endelig udtalelse d. 2o' f.m., så det har ikke været mig muligt at underrette tilsynet før. Bestillingen er indtil videre opretholdt med tandhjulsudveksling svarende til 9o km i timen.

Jeg skal iøvrigt tillade mig at oplyse, at Frichs med hensyn til levering af lokomotivet udtaler, at der endnu ikke foreligger oplysninger om forskydninger i leveringsprogrammet udover en orienterende meddelelse fra Titan's side, hvorefter banemotorerne skulle være i farezonen, men så længe der ikke foreligger yderligere derom, forventer Frichs stadig at kunne overholde det oprindelige program med levering omkring maj 1952.

Samlingen af visse konstruktionselementer er så småt begyndt, men arbejdet påregnes påbegyndt i større målestok i begyndelsen af december måned.

Erik Johansen, (sign.).

Afskrift. Pb-254.

Odsherreds Jernbane Holbæk, den 9' november 1951.

/DJ Journal nr. 1835.

A/S Frichs,

Aarhus.

Hoslagt følger genpart af en d. d. til tilsynet med privatbanerne afsendt skrivelse vedrørende 750 hk diesellokomotiv.

Med højagtelse

Afskr.: L, II L og EKN.

Holbæk Privatbaner,
direktøren,
Holbæk.

Afd. L. 24.11.51.
Pb.-266.

Ang: 750 hk diesellokomotiv.

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

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

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

Med hilsen
A/S F R I C H S

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

27. 33/13

Afskrift. Pb-254.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 24' december 1951.

Journal nr. 2o12.

EJ/DJ.

A/S Frichs,

Aarhus.

Fra direktøren ved tilsynet med privatbanerne er under 2o' ds. modtaget sålydende skrivelse:

"Vedr.: 75o hk diesellokomotiv.

Under henvisning til hr. direktørens skrivelse af 9' november 1951 - journal nr. 1827 - skal jeg meddele, at sagen har været forelagt tilsynets maskintekniske konsulent, der har afgivet følgende erklæring:

"Vedr.: maksimalhastigheden for 75o hk dieselloko, Holbæk banerne.

Efter at de i min skrivelse af 7. februar d. å. omtalte beregningsmæssige kørsler over strækningen med togstørrelser, der er opgivet Frichs af banen som værende tilstrækkelige for banens drift, nu er foretagne med et for banen tilfredsstillende resultat med en tandhjulsudveksling svarende til 9o km/t, og således at temperaturen i banemotorerne ikke overstiger det tilladelige, har jeg for mit vedkommende intet at bemærke til, at lokomotivet bygges med en maksimalhastighed på 9o km/t".

Under forudsætning af, at ændringen fra 75 til 9o km/t maksimalhastighed hverken medfører tillægsbetaling til a/s Frichs for lokomotivet til Odsherreds jernbane eller for de øvrige lokomotiver i samme serie, og at lokomotivet på Odsherreds jernbane kun anvendes med den der fastsatte maksimalhastighed af 7o km/t, skal jeg i betragtning af dets eventuelle anvendelse på statsbanestrækninger med større tilladt kørehastighed ikke modsatte mig, at lokomotivet geares til 9o km/t."

Sagen om diesellokomotivets gearing kan hermed betragtes som afsluttet, og bestillingen, hvorefter lokomotivets maksimalhastighed er 9o km i timen, fastholdes.

Med venlig hilsen

Afskrift: L, EKN og II L.

Odsherreds Jernbane,

direktøren,

Holbæk.

Afd. L.
Pb-277. 29.12.51.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

På det oprindelige lokomotivprojekt 200L-831, som er vedhæftet overenskomsten, havde vi fremsat forslag til rammebyggede lokomotivbogier i lignende udførelse som til statsbanernes Mo-vogne m.m., men da denne udførelse tillige var noget dyrere end en af profiljern bygget bogie, blev alternativt forslag herom medtaget i prisudregningen. Da det er en forudsætning, at alle lokomotiverne skal være ens, blev der forud for kontraktafslutningen ved fastlæggelsen af kontraktprisen truffet beslutning om, at lokomotivet skulle leveres med profilbyggede bogier, uden at man dengang fandt det nødvendigt at ændre kontrakttegningen.

På grund af forskellige detailmæssige undersøgelser - specielt men henblik på pladsforholdene imellem bogierne i forbindelse med trykluftbeholdernes anbringelse, rørarrangementer etc. - har vi delvis omtegnet projekttegningen med de profilbyggede bogier indtegnet, og da disse som følge af de noget længere bladfjedre med vinkelafbalancering mellem de to hjulsæt har 200 mm "større hjulstand", står valget mellem at bibeholde den på den oprindelige projekttegning angivne centerafstand og gøre "største hjulstand" 200 mm større,

Fl/LC. - K.

nemlig 10130 mm i stedet for 9930 mm eller at bibeholde "største hjulstand" 9930 mm.

Da de profilbyggede bogier i sidstnævnte tilfælde vil medføre, at afstanden imellem bogierne formindskes med 400 mm, hvorved pladsforholdene imellem bogierne bliver så meget mindre, at i hvert fald nogle af trykluftbeholderne ikke kan være der og må anbringes oppe i lokomotivet, formentlig i maskinrummene, en løsning som vi helst vil undgå af hensyn til trykluftbeholdernes afkøling og til pladsforholdene og udseendet i maskinrummene, henstiller vi, at arrangementet på vedlagte tegning 200L-8310 godtages.

Når vi ikke tidligere har fremført denne sag, skyldes det, at vi under de første forhandlinger havde fået det indtryk, at "største hjulstand" blot ikke måtte overstige 10500 mm.

Som forholdene i dag ligger, hvor arbejdet på de første undervognsrammer er påbegyndt, er det af største betydning, at afgørelse om en eventuel ændring, som vi dog håber kan undgås, træffes med ganske kort varsel, så vi ikke standses i sammenbygningsarbejdet.

Af hensyn til bestemmelsen om, at samtlige lokomotiver skal udføres ens, har vi forelagt sagen for direktøren for Tilsynet med Privatbanerne til afgørelse; men på grund af tiden har vi ment det rigtigst samtidig at forelægge den for de baner, der har afgivet bestilling på denne lokomotivstørrelse.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Afskrift. Pb-277.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

EJ/DJ.

Holbæk, den 5' januar 1952.

Journal nr. 1o.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: 75o hk. diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 25' f.m. meddeles, at man her vil foretrække den store hjulafstand, så alle trykluftbeholdere kan anbringes under lokomotivet som først planlagt, og der haves derfor intet at indvende imod det på tegning 2oo L - 831 viste.

Direktøren ved tilsynet er underrettet om foranstående.

Med venlig hilsen

P.S. Ved det planlagte møde d. 24' ds. vil Odsherredsbanen være repræsenteret af overmaskiningeniør Sørensen og undertegnede.

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

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-362. 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.

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-369. 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 smøreoliekvalitet, 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

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L. 2.5.52.
Pb.-382.

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

Hermed fremsender vi til Deres orientering tegning

./. nr. 3el L-24.090 visende anbringelsen af

holdere for slutsignal,

" " særtogssignal,

koblinger for lys,

signallanterne.

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

Med hilsen

A/S F R I C H S

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

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-394. 13.5.52.

Ang.: 750 hk diesel-elektrisk lokomotiv til Odsherreds Jernbane.

Hermed stadfæster vi de ved direktør Johansens besøg her i går trufne aftaler vedrørende ovennævnte:

1) lokomotivet leveres uden de i vor skrivelse af 21.f.m. (Pb-369) omhandlede smøreoliefiltre. Det blev oplyst overfor banen, at motorerne er forsynet med sådanne studse, at banen selv senere om ønsket kan montere disse filtre.
2) et bomærke anbringes på begge ender af lokomotivet således som aftalt og af en størrelse som angivet af direktør Johansen.
3) På begge sider af lokomotivet i en afstand af ca. 30 cm under brystningslisten anbringes bogstaver med banens navn i blokskrift

ODSHERREDS JERNBANE
24

Bogstaverne skal være 100 mm høje og fastgøres på en plade, der skrues på siden af lokomotivet.

4) tegning 301 L-24.090 blev godkendt med undtagelse af signallanternen, idet banen ønsker denne udformet som en reserveprojektør med ca. halv så stærk lysstyrke som hovedprojektøren.

Se vort brev af 20/5 52 ←

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

Det blev foreholdt direktør Johansen, at de viste signallanterner er hjemkøbt til samtlige lokomotiver, og at banen derfor måtte betale sådanne ekstra udgifter, som ville opstå ved anskaffelse af en projektør som ønsket.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L.
Pb-394. 20.5.52.

Ang.: 75o hk diesselelektrisk lokomotiv - ejendomsmærke.

Under henvisning til punkt 3 i vort brev af 13.ds. fremsendes hermed tegning 3oll-24.261, der viser ejendomsmærket til Deres nye lokomotiv.

Bogstaverne er ikke som noteret i brevet 1oo, men kun 85 mm høje, hvilket svarer til en af vore 2 standardstørrelser. Den næste størrelse er 12o mm, men disse mener vi, vil blive for høje. De foreslåede bogstaver udføres støbt i 9 mm tykkelse.

Vi har placeret skiltets overkant 235 mm under brystningslisten, således at den flugter med overkanten af jalousiet i generatorrummet, jævnfør tegningen.

Deres bemærkninger imødeses samtidig med, at vi beder Dem returnere den fremsendte tegning.

Med hilsen

A/S F R I C H S

EJ/LC. - K. Kopi til II L.

2. 23/5 52.

Afskrift.

Pb-400

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 21' maj 1952.

EJ/DJ.

Journal Nr. 644.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: 750 hk. diesellokomotiv. (Nr. 2 i rækken)

I fortsættelse af samtalen mandag d. 12/5 skal jeg herved oplyse, at lokomotivet ønskes malet med Sadoloid nr. 230 og taget ønskes strøget med aluminiumsbronce.

Med venlig hilsen

med anmodning om at bestille maling

Afskr.: L, Ha og II_L. Lystryk sendt til V og Vø

Afskrift. Pb-394

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane

EJ/DJ.

Holbæk, den 23' maj 1952.

Journal Nr. 658.

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: 750 Hk. diesellokomotiv.

Deres forslag til lokomotivets påskrift med Deres standardbogstaver af højde 85 mm kan tiltrædes.

Af hensyn til ventilationsåbninger m.v. vil det formentlig give det bedste udseende, hvis påskriften anbringes midt på den ubrudte flade i lokomotivets ene ende omtrent som antydet med rødt på den medsendte tegning, som hermed returneres. Den rigtige placering lader sig formentlig bedst bestemme ved forsøgsvis anbringelse i værkstedet, når lokomotivet er omtrent færdigt, og jeg overlader til Deres skøn at finde det heldigste anbringelsessted for navneskiltet.

Med venlig hilsen

Afskr.: L, Ha og II L.

30. 24/5-52

Afskrift. Pb

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane

Holbæk, den 23' maj 1952.
Journal nr. 66o.

EJ/DJ.

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: 75o hk. diesellokomotiv.

I besvarelse af Deres skrivelse af 16' ds. oplyses, at vi ikke har noget ønske om nummerering af akslerne på ovennævnte lokomotiv.

Med venlig hilsen

Afskr.: L og Ha. IL

Afskrift.

Pb-495.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 27' september 1952.

EJ/DJ.

Journal nr. 2032.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: Dl. 24, bremseklodser.

Deres prøvemester har over for værkmesteren udtalt, at Frichs ville forlange, at der - i det mindste i garantiperioden - skulle anvendes bremseklodser med strækmetal.

Så vidt man her har bragt i erfaring, er Frichs' pris for sådanne bremseklodser ca. det dobbelte af, hvad vi her betaler for klodser uden strækmetal, og vi er derfor ikke indstillet på at efterkomme Deres krav herom, med mindre dette udtrykkeligt måtte være hjemlet i kontrakten, hvad vi ikke hidtil har kunnet se.

For så vidt de måtte være berettiget til at stille krav om arten af bremseklodser, skal jeg anmode om at få oplyst, hvor strækmetallet kan fås, og hvad prisen er for et sådant indlæg, som vi så kan lade vor sædvanlige forbindelse bruge til fremstilling af bremseklodser.

Endvidere bedes Deres nøjagtige pris for bremseklodser med strækmetal opgivet.

Med venlig hilsen

Ic

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

J.nr. 2032. Afd. L Pb-495. 29.9.52.

Ang.: Dl. 24, bremseklodser.

Foranlediget af Deres brev af 27.ds. vedrørende bremseklodser eller rettere bremsesåler med jernindlæg fremsender vi vedlagt tegning 301 L-22.124 og kan samtidig oplyse, at prisen pr. bremsesål fremstillet her hos os med jernindlæg er kr. 25,00 pr. stk., og at vi kan levere jernindlæggene til en pris af kr. 2,00 pr. stk.

Med hensyn til kravet om, at bremsesålerne skal være forsynet med jernindlæg, kan vi til orientering oplyse, at vi overhovedet ikke kender til at levere bremsesåler uden jernindlæg, og at vi var af den opfattelse, at det indenfor jernbanerne var et almindeligt sikkerhedsmæssigt krav gående ud på at forøge sikkerheden for, at den nederste halvdel af en knækket bremsesål ikke falder af og udvirker sporafløb.

Vi har ment det rigtigst at gøre Dem fuldt bekendt med dette forhold og har måske - omend det ikke var tilsigtet - ved at forlange bremsesåler med jernindlæg i garantiperioden sat sagen lidt mere på spidsen end strengt nødvendigt.

Med hilsen
A/S F R I C H S

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

Hr. direktør E. Johansen,
Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-494. 29.9.52.

Ekspres.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv.

I henhold til telefonsamtale i dag fremsender vi vedlagt 2 fotografier af O.H.J. nr. 24. Det ene er taget i fabriksgården, nemlig nr. 5460, inden prøvekørslerne herovre, det andet, som endnu ikke er nummereret, af diesellokomotivet, da det kørte ud af fabrikken den 22.ds. om morgenen, kendetegnet ved den hvidmalede brystningsliste.

Med hilsen
A/S F R I C H S

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

Afskrift.

A/S FRICHS
Aarhus

Aabyhøj, den 1/1o 1952.

Beretning nr. 43

fra O.A.C. Nielsen over anlæget O.H.J. M 24.

Ovennævnte kørte første prøvetur paa Hammelbanen. Tirsdag den 16/9 afg. Aarhus kl. 16.15 retur paa fabriken kl. 17.3o.

1. Prøvekørsel paa D.S.B. 18/9 afg. Aarhus H tog 6943 kl. 15.1o 2oo ts taravægt, retur fra Langaa i tog 6952 kl. 16.35 ank. Aarhus H kl. 17.18.

2. Prøvekørsel paa D.S.B. 19/9 af Aarhus H tog 6947 kl. 15.1o 3oo ts taravægt, retur fra Langaa i tog 6954 kl. 16.4o ank. Aarhus H 17.29.

Lørdag og Søndag den 2o/9-21/9. Lokomotivet løftet for ændring af smøreoliebeholderne for begge motorer.

Mandag d. 22/9. Overført lokomotivet fra Aarhus til Holbæk med afg. fra Aarhus H kl. 11.oo afg. fra fabriken kl. 9.co ank. til Holbæk kl. 19.15.

Tirsdag den 23/9 afholdtes prøvekørsel paa hjembanen.

Fra Onsdag den 24/9 indsattes lokomotivet i driften.

O.A.C. Nielsen.

AL

Afskrift.

A/S Frichs
Aarhus

Aabyhøj, den 6/1o 52.

Beretning nr. lo

fra C. Haugaard Nielsen over anlæget O.H.J. 24. i Holbæk.

Paa ing. V. Nielsens forespørgsel om der fandtes vand i banemotorerne efter kørsel i regnvejr, kan jeg oplyse:

Loko. 24 kørte fredag formiddag turen Holbæk-Nykøbing-Holbæk i stærkt regnvejr, ved ank. til Holbæk undersøgte jeg banemotorerne, men fandt ikke spor af fugtighed da jeg aabnede bunddækslet.

Luftspjældet i luftkanalen var aaben i kørselsretningen.

C. Haug.Nielsen

Afskrift.

A/S Frichs
Aarhus

Aabyhøj, den 6/1o 52.

Beretning nr. 6

fra C. Haugaard Nielsen over anlæget O.H.J. 24 i Holbæk.

Ang. utæthed i samlekanal til smøreoliebeholder under dieselmask. I i ovennævnte loko.

Det blev ret hurtigt konstateret, at det var svejsningen mellem flangen for afløbsrøret og samlekassens bund, som var utæt.

Et par forsøg, dels ved svejsning og dels ved stemning, af den gamle svejsesøm, gav intet resultat med hensyn til tæthed, hvorfor det blev besluttet at tage loko. 24 ud af driften om torsdagen d. 2/1o 52.

Loko. 24 blev løftet ca. 2oo m/m, (men kun i den ende hvor lækagen var), netop saa meget at smøreoliebeholderen kunde tages ned. Tilløbsrørene til samlekanalen blev afmonteret, og gennem hullet i samlekanalens flange kunde man nu ved hjælp af trykluft blæst ind udefra se hvor utætheden var.

Ved gentagne forsøg paa at lukke utætheden ved svejsning igennem hullet i samlekanalens flange blev det konstateret, at utætheden blev ved at følge den nye svejsesøm, der var nu ikke andet at gøre end at skære samlekanalens flange ud for at give plads for elektroden og svejse flangen for afløbsrøret langs hele dens kontur og dermed haabe paa at faa lukket utætheden inde.

Efter denne svejsning blev en ny flange til samlekanalen fremstillet og isvejst, blindflanger, 3 stk., blev fremstillet og paamonteret samlekanalen, hvorefter denne blev trykprøvet med vandtryk ca. 3 kg/cm^2.

Der viste sig endnu, at der var en lille utæthed, men dette blev ret hurtigt lokaliseret og lukket ved svejsning, tæthed var

Afskr.: L, II L og V.

nu tilvejebragt.

Udskylning af samlekanal og oliebeholder blev omhyggeligt foretaget ved hjælp af vand og derefter blæst tør med trykluft.

Vi fortsatte med montering af oliebeholderen, saaledes at der kun var tilbage at sænke og samle loko. fredag morgen.

Loko. 24 indgik i driften fredag form. kl. 10^{15} - kl. 13^{21} var vi i Holbæk igen og havde her lejlighed til at konstatere, at svejsningen holdt tæt, loko. kørte endnu en tur Holbæk-Nykøbing og kom først i remise fredag aften kl. 22^{00}.

Lørdag morgen tilsaa jeg lokomotivet og fandt ikke spor af olie fra svejsningen.

Paa turen Holbæk-Nykøbing fredag formiddag faldt olietrykket paa dieselmask. I til o kort efter afg. fra Holbæk, maskinen blev stoppet og sugefilteret for smøreoliepumpen blev udskiftet, da dette var fuldstændigt tilstoppet.

Udrejse tirsdag d. 30/9 52.

Hjemrejse Lørdag d. 4/10 52.

C. Haug. Nielsen

Afskrift. Pb-5ol.

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane

Holbæk, den 9' oktober 1952.
Journal nr. 1292.

Direktøren
EJ/DJ.

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: bremseklodser.

Vi har modtaget Deres skrivelse af 29' f.m. samt tegning 3ol L-22.124, og skal herefter anmode om at få leveret loo stk. jernindlæg à 2,oo kr. pr. stk., idet bremsesålerne vil blive støbt hos banernes hidtidige leverandør.

Med venlig hilsen

Afskr.: L, II L, III og IX.

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

J.nr.1292. Afd. L Pb-5ol. 11.1o.52.

Ang.: C.H.J. nr. 24 - bremseklodser.

Foranlediget af Deres skrivelse af 9.ds. afsender vi en af de nærmeste dage loo stk. jernindlæg til brug ved fremstilling af bremsesåler fra Deres hidtidige leverandør.

Med hilsen
A/S F R I C H S

J. nr. 37/25

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

Afskrift.

Pb-502.

A/S Frichs
Århus

A/S Frichs,
Å r h u s.

Afd. K. Den 14.10.1952.

Ang.: Odsherredbanen - 750 hk dieselloko.

Den 17. og 18.ds. har vi aflagt besøg på ovennævnte bane, hvor vi udskiftede brændstofpumpen på motor nr. II med en af Dem fremsendt ny pumpe. Den udskiftede pumpe bliver returneret til Dem, og utætheden hidrører fra pumpens endedæksler, som begge er løse.

Der var endvidere klaget over, at dødmandsknapperne i førerrum II ikke fungerede, og det viste sig, at en ledning, som elektriker Christensen har lagt under opholdet i Holbæk, var knækket, idet dødmandspedalen har gnavet den over. Der blev lagt en ny ledning, og dødmandsknapperne er nu i orden.

Endvidere var der klaget over en del utætheder i rørsystemerne for motorerne, og vi pakkede haner og forskruninger om, hvor det var nødvendigt. I denne forbindelse vil vi ikke undlade at gøre opmærksom på, at flere haner og termometre var skruet sammen med pakgarn, hvilket i flere tilfælde tillod olien at sive ud (både brændolie og smøreolie).

De under motoren anbragte metalflangestudse på henholdsvis motorens bundkar og olietanken er fastspændt med jernskruer, og det har vist sig, at disse skruer vedblivende skal spændes efter for at holde tæt, og det er vor formening, at det skyldes det bløde materiale, hvoraf skruerne er fremstillet. Vi vil derfor foreslå,

Afskr.: L, D, II A og II L.

at De levere banen skruer udført af stål til udskiftning af de isiddende jernskruer.

Den i cylinderblokken på motor I nr. 1022 konstaterede revne har vi besigtiget og kunne konstatere, at der ikke længere siver vand igennem, og det er vor opfattelse, at revnen er rustet sammen. Vi vedlægger en skitse, som viser revnens forløb. Revnen sidder lige bag trykkontakten for kølevand. Direktør Johansen meddelte, at banen ønskede enten at få erstatning for den revnede blok, eller at vi forlængede garantien for blokken således, at dersom der sker noget forårsaget af revnen, erstatter vi blokken inden for den forlængede garantitid.

Vi observerede en del knirken og knagen under kørsel med lokomotivet og var efter samtale med ingeniør Floor bange for, at det drejede sig om rivninger i det ene centrumstykke, men fandt frem til, at det var vippetøjet imellem bladfjedrene der gnavede på rammen, og knirkelyden ophørte efter at dette sted var blevet smurt.

Det viste sig, at motor II røg en del i udstødningen, og da røgen er blå, kan det tyde på, at der bør skiftes skraberinge i denne motor.

Sluttelig kontrollerede vi pumpens indstilling, og denne var, når O-mærket på brændstofpumpens koblingshalvdel stod overens med pilen, og cylinder 3 og 4 var i top, og cylinder 4 stod for tænding følgende: motor nr. I 4° før top og motor II 3° efter top.

Med hilsen

A/S F R I C H S

E. Schacht

Afskrift.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 30' oktober 1952

Direktøren
EJ/DJ.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: reservedele til 750 hk. diesellokomotiv.

Vi har modtaget Deres tilbud af 25' ds. på forskellige reservedele til ovennævnte diesellokomotiv, og skal i henhold hertil anmode om at få leveret de i tilbudet specificerede dele snarest belejligt.

I Deres skrivelse har De nævnt, at der ikke for tiden kan afgives tilbud på reservedele til kompressorer og elektriske maskiner; tilbudet udbedes snarest, men før det modtages - og så snart som muligt - skal vi dog anmode om levering af:

8 stk. elektrokul for banemotorventilator.

Med venlig hilsen

Afskrift til L, II L - EKN.

20.

Afskrift.

Pb-531.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 18' november 1952

Direktøren

Journal nr. 1468.

EJ/DJ.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: projektører på 750 hk. diesellokomotiv.

De i henhold til Deres skrivelse af 14' ds. afsendte dele til projektørerne er nu modtaget her, og de vil blive anbragt i lokomotivet i morgen. De afmonterede dele vil snarest herefter blive returneret til Dem.

Med venlig hilsen

Afskr.: L - EKN - II L.

Afskrift. Pb-548.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 2o' november 1952.
Journal nr. 1473.

EJ/DJ.

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: Bremsesåler til 75o hk. diesellokomotiv.

De med lokomotivet modtagne bremsesåler var af meget dårlig (blæret) støbning, hvilket nedenstående opgørelse af sliddet på Deres såler og her fremstillede (billigere) såler viser. Vore egne bremsesåler har ikke haft indstøbt armeringsjern, men det hold, som nu er sat på (3' hold) har jernindlæg fra Frichs, medens sålerne iøvrigt er fremstillet her. De vil blive holdt underrettet om holdbarheden af de sidste såler.

De oprindelige såler blev udskiftet efter 3.468 km's kørsel, heri medregnet 2 dobbeltture Aarhus-Langaa og turen Aarhus-Holbæk. Med den af Dem opgivne pris af 25 kr. pr. bremsesål (altså 4oo kr. pr. sæt), svarer dette til en udgift til bremsesåler af 11 1/2 øre pr. km.

2' hold bremsesåler uden jernindlæg og fremstillet her i Holbæk har kørt 7.277 km. Sålerne vejer 9,6 kg. pr. stk, og prisen er o,95 kr. pr. kg. Et sæt på 16 såler koster altså 146 kr., og udgiften til bremsesåler bliver herefter 2 øre pr. km.

Jeg går ud fra, at den dyre leveringspris er indregnet i betalingen for lokomotivet, og vi synes derfor her, at holdbarheden har været alt for ringe. Jeg skal derfor tillade mig at henstille, at der leveres os et hold bremsesåler uden beregning og helst af en noget bedre kvalitet end de med lokomotivet leverede.

Med venlig hilsen

Afskr. L - II L.

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

J.nr. 1473. Afd. L Pb-548. 22.11.52.

Ang.: 75o hk diesel-lokomotiv - bremseskåler.

Foranlediget af Deres skrivelse af 2o.ds. vil vi foretage en indgående undersøgelse af det materiale, der af os igennem mange år er blevet anvendt til fremstilling af bremseskåler.

I anledning af den kritik, som De har fremført, må vi specielt have lov til at gøre opmærksom på, at de første bremseskåler altid må udskiftes betydelig hurtigere, fordi hjulringene som nye er skrubdrejede og derfor ikke nær så glatte i overfladen, som de bliver efter nogen tids kørsel. Men derudover fremføres der med hensyn til bremseevnen forskellige krav, og jo hårdere man udfører bremseskålen, desto længere varer den, men samtidig reduceres bremseevnen på selve lokomotivet gevaldig betydeligt.

Det er af megen interesse for os at modtage Deres oplysninger om holdbarheden, idet vi aldrig nogensinde ved tidligere lejlighed er blevet gjort bekendt med tilsvarende indvendinger.

Problemet, som De har rejst om skålernes holdbarhed og deraf følgende udgift for banen, kan vi gerne slutte os til, men da vi som forannævnt ikke tidligere har modtaget reklamationer

Fl/KS. -K. Kopi til L - II L - V.

over holdbarheden, udover hvad vi på forhånd selv var klar over, nemlig at en blødere bremsesål ikke holder så længe som en hård bremsesål, har der ikke været noget problem for os.

Vi kan til Deres orientering oplyse, at vi på et meget tidligt tidspunkt allerede i 1926 foretog indgående undersøgelser på dette område, blandt andet af bremsesåler udført af stålstøbegods og udført på særlig måde af hensyn til bandagesliddet, men efterhånden som interessen for spørgsmålet aftog, har vi ladet problemet falde, men da De nu rejser det igen, vil vi gerne have lejlighed til at tage det op igen.

Idet vi henviser til foranstående redegørelse, går vi ud fra, at Deres sidste henstilling dermed er overflødiggjort.

Med hilsen

A/S F R I C E S

over holdbarheden, udover hvad vi på forhånd selv var klar over, nemlig at en blødere bremsesål ikke holder så længe som en hård bremsesål, har der ikke været noget problem for os.

Vi kan til Deres orientering oplyse, at vi på et meget tidligt tidspunkt allerede i 1926 foretog indgående undersøgelser på dette område, blandt andet af bremsesåler udført af stålstøbegods og udført på særlig måde af hensyn til bandagesliddet, men efterhånden som interessen for spørgsmålet aftog, har vi ladet problemet falde, men da De nu rejser det igen, vil vi gerne have lejlighed til at tage det op igen.

Idet vi henviser til foranstående redegørelse, går vi ud fra, at Deres sidste henstilling dermed er overflødiggjort.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-559. 3.12.52.

Ang.: diesellokomotiv nr. 24 - kompressorkobling.

I henhold til telefonsamtale med værkmester Nielsen forleden blev der herfra fremsendt en kompressorkobling til det nye diesellokomotiv, idet koblingen på det ene af kompressoraggregaterne var ødelagt.

Da det drejer sig om en udførelse, som på Frederiksværkbanen nu har kørt i 3 måneder, uden at der har været noget at bemærke, og som desuden kører i 6 lokomotiver, er vi meget interesseret i omgående at blive underrettet om, hvorledes tilfældet er indtruffet respektive bemærket, idet vi til Deres orientering kan oplyse, at hvert enkelt kompressoraggregat med tilhørende elektromotor bliver opstillet på den fælles fundamentsramme og oprettet med kontrolur, så det forekommer os ganske ubegribeligt, hvorledes koblingen i et enkelt tilfælde bliver ødelagt, da det som regel kun kan skyldes skævhed, medens det i andre tilfælde synes at gå upåklageligt.

Ligesom det var tilfældet med ventilarmene må vi bede om, at den pågældende del, så snart den er udskiftet, omgående sendes hertil, således at vi kan få lejlighed til at undersøge den beskadigede del og derved eventuelt forebygge gentagelser.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/GK.-K. II L.

52 [illegible]

Afskrift.

Pb-565.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE
Direktøren

Holbæk, den 9' december 1952.

EJ/DJ.

Journal nr. 1579.

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: Diesellokomotiv nr. 24.

Da Deres montør d. 3' ds. var her hos os for at se på brændselspumpen til ovennævnte lokomotiv, blev der af Deres kontor i København rekvireret 1 stk. brændselspumpe for det tilfælde, at den på lokomotivet værende brændselspumpe ikke kunne repareres. Deres montør fik imidlertid repareret den gamle pumpe, og vi har efter aftale d. 5.ds. sendt den nye brændselspumpe tilbage til Dem.

Vi har ligeledes d. 5' ds. sendt Dem den havarerede kobling fra kompressoren på samme diesellokomotiv, og skal, som De har anmodet om i Deres skrivelse af 3' ds., oplyse følgende om havariet:

Lokomotivet havde tabt en møttrik til en af boltene i koblingen. Dette kan formentlig kun ske, hvis splitten ikke har været isat rigtigt hos Dem, da lokomotivet blev leveret. Bolten blev isat igen, men gummiindlægene havde taget skade, og efter kun een dags kørsel med lokomotivet måtte vi påsætte Hardyskiver. Vi har nu påsat den nye kobling, og kompressoren har siden gået upåklageligt.

I Deres skrivelse af 1' ds. anmodede De om at få tilsendt en af de fra diesellokomotiv nr. 24 udskiftede slanger for oliekøler, og vi har derfor sammen med foran nævnte dele sendt Dem en defekt gummislange, men undlader ikke at gøre Dem opmærksom på, at det ikke er det øverste spændebånd, der har været utæt.

Afskr.: L - D - II L - V.

Den 9' ds. har vi afsendt den defekte ventilatormotor nr. 2o949o. Den modtagne nye motor nr. 2o95o1 (følgeseddel af 5/12 1952) er nu påmonteret lokomotivet.

I samme kasse som ventilatormotoren er afsendt 2 stk. generatorkul. Som det fremgår af prøverne, slides kullene meget uensartet. Vi synes iøvrigt her, at kullenes levetid er alt for kort.

Med venlig hilsen

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

Afd. L.
Pb-575. 17.12.52.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv - afluftning af smøreoliebeholder.

Da det i driften under langvarig belastning, og når smøreolien efterhånden bliver varm, har vist sig, at der udskilles luft i smøreoliebeholderen under gulvet, hvad der igen har til følge, at oliestanden i krumtaphuset stiger i samme omfang som olien på grund af luftens tilstedeværelse fortrænges fra beholderen, har vi udført vedlagte forslag 3oLL-16.8o4: "afluftning af smøreoliebeholder under gulv".

./.

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

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

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

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/LC. - K. Kopi til L - II L - D - V.

Afskrift. Pb-588.

Odsherreds Jernbane
Høng-Tølløse Jernbane
Hørve-Værslev Jernbane

EJ/DJ.

Holbæk, den 29' december 1952.

Journal nr. 1642.

A/S Frichs,

Aarhus.

Indbygningen af de i Deres skrivelse af 17' ds. nævnte dele til afluftning m.v. foreslås foretaget her på værkstedet mandag d. 5' januar og følgende dage.

Vi går ud fra, at udskiftning af de for svage vippearme etc. kan foretages samtidig.

Kommutatorerne på vandpumpemotorerne bliver, som det allerede er meddelt Deres Københavns-afdeling, sorte og brændte, lige som tilfældet er med de øvrige elektriske maskiner i motorrummene, og denne sag ønskes gerne bragt i orden ved samme lejlighed.

Der er konstateret tiltagende rystelser (vibrationer) i lokomotivet, især når motorerne går på 3' hastighed. (Også uden belastning).

Civilingeniør Willendrup, Titan, aflagde, som det formentlig vil være Dem bekendt, besøg her i sidste uge, og der konstaterede ved denne lejlighed betydelige ansamlinger af bremsestøv i de elektriske maskiner i generatorrummet. Støvet kommer efter al sandsynlighed ind gennem sidejalousierne ved kompressorerne. Det pågældende forhold er en så uheldig egenskab ved det nye diesellokomotiv, at vi må anse det for påkrævet, at der snarest træffes foranstaltninger til afhjælpning af forholdet, og det ville være ønskeligt om dette kunne ske samtidig med de øvrige ændringer.

Ved samme lejlighed ønskes kulholderfjedrene til banemotorerne ombyttet, jvf. Deres skrivelse af 7' f.m. De stadige diskussioner om, hvem der skal afhjælpe manglerne, må være Odsherredsbanen uvedkommende, idet fejlen i hvert fald ikke er opstået her. Vi har af

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

Frichs købt et lokomotiv til omkring 800.000 kr. og har både i henhold til kontraktens bestemmelser og almindelig forretningsmoral for leverancer af den her omhandlede standard krav på levering af 1' klasses materialer, og jeg ser ikke nogen som helst grund til at pådrage Odsherredsbanen udgifter for afhjælpning af manglerne. Om disse skyldes Frichs selv eller underleverandøren kan være ganske ligegyldigt for Deres kunde, der kun kan henholde sig til Dem, og Frichs forhold til underleverandørerne er os uvedkommende. Vi skal derfor anmode Dem om at bringe forholdet i orden eller at foranledige, at Titan bringer sagen i orden uden unødigt ophold. For så vidt De måtte ønske det, er vi imidlertid villige til på Deres ansvar og mod refusion af vore udgifter med sædvanligt værkstedstillæg selv at udskifte fjedrene. Der ses ikke at være nogen grund til at ulejlige tilsynet med sagens afgørelse for Odsherredsbanens vedkommende, idet der ikke herfra er stillet noget i udsigt om, at man her ville påtage sig noget arbejde i sagens anledning.

I anledning af det nu rejste spørgsmål om bremsestøvet i generatorrummet har jeg sendt Titan en genpart af nærværende skrivelse.

Med venlig hilsen

P.S. Eftersynet må muligvis udsættes på grund af et havari med dl. 22, hvorom De vil blive underrettet pr. telefon i morgen.

E.J.

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-8o1. 2.1o.53.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv - hjælpebremsehåndtag for lokomotivets direkte bremse.

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

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

Så snart håndtagene er modtaget her, vil vi fremsende 1 stk. til Dem til diesellokomotiv nr. 24 og beder Dem foranledige håndtaget udskiftet og det afmonterede håndtag tilbagesendt hertil.

Med hilsen

A/S F R I C H S

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

Holbæk Privatbaner,
Holbæk.

Afd. L Pb-8o8. 7.1o.53.

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

Som omtalt ved mødet i København den 29.f.m. blev det under prøvekørsel på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane bemærket, at tidsbremserelæet 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 bremserelæets 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 3o1 L-22.o35, 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.

Odsherreds jernbane. 1o/1o 1953.

Direktøren.

Referat af eftermiddagsmødet vedrørende prisregulering for 75o hk. diesellokomotiver i privatbanernes fælleskontor tirsdag d. 29' september 1953.

I mødet deltog:

For A/S Frichs: civilingeniør R.Z. Floor,
kontorchef Tyge Møller.

A/S Titan: direktør, civilingeniør Hannover,
civilingeniør W. Willendrup,
ingeniør Andersen.

Tilsynet med privatbanerne:
direktør, civilingeniør Harboe og
værkstedschef, civilingeniør Mamsen.

Privatbanernes fællesrepræsentation:
direktør, civilingeniør P. Hjortkjær

Aalborg Privatbaner: Direktør O.C. Sørensen og
maskiningeniør, cand. polyt. Bay.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane: Direktør Rønge og
civilingeniør A. Sørensen.

Hads-Ning-Herreders Jernbane: Direktør S. Nielsen.

Lollandske Jernbane: Kontorchef Olsen.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane:
Direktør, civilingeniør C. Kuhlman.

Odsherreds Jernbane: Direktør, civilingeniør Erik Johansen
(og civilingeniør A. Sørensen),

samt:
Regnskabsfører Volter Larsen og
civilingeniør Lange.

Efter at direktør Kuhlman på fællesrepræsentationens vegne havde budt velkommen, indledte direktør Johansen mødet med at gøre rede for de med A/S Titan førte forhandlinger, hvor det til gennemgang af prisreguleringsregningerne nedsatte udvalg havde konstateret, at der i sammenligning med kontrakter, der var afsluttet mellem statsbanerne og Frichs omtrent samtidig med de mellem privatbanernes og Frichs afsluttede kontrakter om bygning af de 75o hk lokomotiver, var en forskel i prisreguleringen i privatbanernes disfavør på sammenlagt ca. 21o.ooo kr. ialt for de 9 lokomotiver fordelt med ca. 86.ooo kr. på 1o % og 17 % tillæg til prisstigning på materialer, ca. 47.ooo kr. i difference på tillæg til lønstigning og ca. 77.ooo kr. som betaling for prisstigning på materialer, der ikke udtrykkeligt var nævnt i Titan's tilbud.

Direktør Johansen gjorde derefter rede for de om formiddagen førte forhandlinger imellem banerne indbyrdes og imellem banerne og statens tilsyn med privatbanerne, og tilbød på banernes vegne betaling af de 77.ooo kr. for "øvrige materialer", men oplyste samtidig at banerne under henvisning til bestemmelserne i den for lokomotivets levering gældende kontrakt måtte fastholde, at der ikke kunne betales tillæg til materialerne, idet der ikke betales noget tillæg hos Frichs, og reguleringen for de større underleverandører i henhold til kontrakten måtte ske "inden for rammerne af kontrakten".

Direktør Hannover erklærede, at Titan var villig til som allerede tilbudt at regulere for arbejdsløn efter de for statsbanerne gældende regler, samt at Titan var villig til at slette hele tillægget på de 17 % til materialeprisstigningerne, men da Titans regler for beregning af materialerne ikke havde andet tillæg for spild end de lo %, medens Frichs måde at beregne på på anden måde gav noget tillæg for spild på råvarer, (hvilket bekræftedes af Frichs repræsentanter), kunne Titan ikke frafalde de lo %.

Efter nogen diskussion frem og tilbage om spørgsmålet, hvor der fra banernes side blev tilbudt at dele de lo % lige over, hvilket tilsynet med privatbanerne men ikke Titan kunne tiltræde, enedes man sluttelig om et tillæg på 7½ % i stedet for lo %.

Den samlede reduktion skulle herefter blive:

De 86.ooo kr.	for materialer reduceres til	ca.	64.ooo kr.
" 47.ooo "	bliver som tilbudt,	"	47.ooo "
" 77.ooo "	for øvrige materialer betales fuldtud.		
21o.ooo kr.		ca.	111.ooo kr.
Hertil kommer for de konstaterede fejl		"	2.ooo "
		Ialt ca.	113.ooo kr.

eller pr. lokomotiv en reduktion af Titans regning med ca. ..... 12.5oo kr.

(Dette beløb har ved den endelige opgørelse måttet reduceres med godt 3oo kr. pr. lokomotiv, idet ikke alle de på regningerne opførte materialeprisstigninger var tillagt 17 %, og nogle enkelte ej heller lo %, hvorfor reduktion med 17 % og 2½ % af hele prisstigningen på materialerne ikke har kunnet opretholdes).

Der drøftedes derefter spørgsmålet om følgende tekniske mangler ved lokomotivet, og der blev truffet de anførte aftaler om disses afhjælpning:

1) Projektørernes spejlbelægning:
Frichs arbejdede stadig med spørgsmålet, og ingeniør Floor erklærede, at Frichs ville klare sagen på en for banerne tilfredsstillende måde.

2) Smøring af truckcentret. Frichs udarbejder tegning til etablering af ændret smøring. Banerne udfører arbejdet.

3) Forbindelse mellem motor- og generatoraksel:
Under forudsætning af, at ordningen på V.L.T.J. er den rigtige (stadig viser sig tilfredsstillende), er Frichs villig til at foretage de ved svinghjulet nødvendige ændringer og levere de nødvendige materialer uden udgift for banerne, når banerne ved hovedeftersyn demonterer svinghjulene og sender dem til Frichs.

4) Vippearme i dieselmotoren:
Frichs bekræftede, at fejlen var rettet overalt.

5) Lukning af jalousierne i generatorrummet:
Frichs nærer ingen betænkelighed ved at lukke jalousierne helt, hvilket derfor bør gøres.

6) Dødmandsbremsningen:
Frichs har selv fremstillet en ny ventil med tilhørende ny rørforbindelse, som bliver sendt til banerne med tegning og instruks. Frichs' udgift ved fremstillingen er ca. 300 kr., og man enedes om, at banerne derefter foretager indbygningen for egen regning.

7) Refusion af banernes udgifter ved afhjælpning af fejl ved leverancen. Frichs er villig til at betale for udførelse af de arbejder, som ellers påhviler leverandøren.

8) Termometre for kølevand kan ikke holde:
Frichs er klar over forholdet og arbejder med sagen. Banerne hører nærmere.

9) Smøreolietermometre kan ikke holde: som foran under 8).

10) Vinduesviskerne dårlige, kan ikke holde: som foran under 8).

11) Vinduerne ikke tilstrækkeligt tætte: De baner, der har vanskeligheder hermed må rejse sagen over for Frichs.

Man enedes herefter om, at Frichs sender kreditnotaer for den opnåede reduktion i regningen fra Titan til Odsherredsbanen, der herefter videresender disse til de øvrige baner, og at prisreguleringsregningerne derefter skulle betales til Frichs inden 3 uger. Den omstændighed, at regningerne betales, får ingen indflydelse på Frichs villighed til at afhjælpe de foran omtalte fejl og de for den enkelte bane eventuelt konstaterede særlige fejl ved lokomotivet.

Afskrift. Pb-815

Odsherreds Jernbane

Holbæk, den 1o. oktober 1953.

EJ/DJ

Journal Nr. 9/22

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: 75o hk. lokomotiverne. Prisregulering m.v.

Jeg har modtaget Deres kreditnotaer til banerne, og konstateret at de er i overensstemmelse med de ved mødet d. 29' f.m. trufne aftaler.

Der vedlægges et over mødet udarbejdet referat, som jeg har tænkt mig at sende til banerne sammen med de modtagne kreditnotaer, når jeg har fået Frichs' anerkendelse af referatet, navnlig vedrørende afhjælpningen af de konstaterede mangler, idet jeg derefter kan træde helt ud af sagen. Bekræftelsen kan eventuelt ske foreløbigt pr. telefon på mandag.

For vort eget vedkommende kunne jeg ønske en bekræftelse af aftalen i Aarhus om, at Frichs' er villig til at afhjælpe på en for banen tilfredsstillende måde den ved vor leverance specielt konstaterede fejl i form af revnedannelse i det ene motorstativ.

Jeg vedlægger en regning på 3.5o9,98 kr. over vore udgifter til afhjælpning af fejl eller mangler ved lokomotivet, og regningens beløb bedes snarest tilsendt os.

I noteret check følger hermed 46.o56,81 kr. til afgørelse af vort mellemværende vedrørende betalingen for lokomotivet. Beløbet fremkommer således:

Frichs regning af 17/6 1953		121.988,46 kr.
Anvist à conto d. 3o/7 1953	6o.ooo kr.	
Kreditnota af 28/8 1953	3.78o "	
" " 6/1o 1953	12.151,65"	75.931,65 "
		46.o56,81 kr.

Den medfølgende regning bedes tilbagesendt i kvitteret stand.

Med venlig hilsen

Afskr.: L, III, IX, II L, EKN og D.

F. 24, c-53-

Afskrift. Pb-808

Odsherreds Jernbane
EJ/DJ

Holbæk, den 23. oktober 1953.
9/22

A/S Frichs,
Aarhus.

De demonterede trykluftventiler fra diesellokomotiv nr. 24 er i dag tilsendt Dem i Deres egen kasse. Bremsningen virker nu tilfredsstillende.

Med venlig hilsen

Afskr.: L og II L.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 17. april 1954.

EJ/DJ

A/S Frichs,
Aarhus.

Vedr.: diesellokomotiv nr. 24. 750 hk. loko.

I henhold til de ved møderne i København d. 29' september f. å. trufne aftale skulle der fra Deres side fremkomme tegning til etablering af en ændret smøring for truckcentrerne.

Diesellokomotivet går - som tidligere mundtligt meddelt - på værksted for eftersyn efter ca. 110.000 km's kørsel efter påske, antagelig d. 26' ds., og det vil derfor være utilfredsstillende, hvis arbejdet med truckcenterne ikke kan udføres nu, mens lokomotivet alligevel er på værksted.

Det vil ligeledes være utilfredsstillende, hvis projektørerne ikke kan bringes i orden ved samme lejlighed.

Som tidligere oplyst har den dårligt udførte tætning ved vinduerne medført at et par af de store frontruder og et par sidevinduer på et tidligt tidspunkt er revnede, og flere af de øvrige er meget utætte. Denne mangel bør ligeledes bringes i orden nu, og man imødeser gerne snarest en udtalelse om, hvorledes De regner med at ordne denne sag.

Det vil derimod efter vort skøn ikke være påkrævet nu at udføre følgende arbejder:

1) Ombytning af motorstativ.
2) Ændring af forbindelse mellem motor og generator.
3) Ændring af termometre for kølevand.
4) Ændring af termometre for smøreolie.
5) Ændring af vinduesviskere.

Med venlig hilsen

Herman of Floan
23/4 54

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

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

J.nr. 9/22. Afd. L. Pb-900. 22.4.54.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv nr. 24 - eftersyn.

I besvarelse af Deres skrivelse af 17.ds. fremsender vi vedlagt tegningerne nr. 3011-13.440 a og 3011-13.150 a, som omhandler vort forslag til ændring af kugleskålenes smøring i korthed gående ud på, at der oppe i maskinrummet, således som vist på tegningen, anbringes en standard smørekop, der med et rør forbindes til den øverste part af centerlejet, hvorfra der igen bores huller ud til smørerillerne, således at centerlejet hele tiden er velsmurt.

Under mødet i København den 29. september f.å. blev der truffet aftale om, at denne ændring af smørearrangementet skulle tegnes af os efter de på Frederiksværkbanen indvundne erfaringer.

Da Frederiksværkbanen imidlertid har foretaget ændringen på den måde, at man har anbragt smørekoppen ligesom vi oppe i maskinrummet, men røret er ført ned til den underste part af centerlejet og sluttet til samme stod, hvor fedtsmøringen i øjeblikket er tilsluttet, hvilket nødvendiggør, at der indføres en slangeforbindelse (plastikslange), som kan optage bevægeligheden mellem bogie og lokomotivkasse, har vi foretrukket den ovenfor skitserede løsning.

Med hensyn til projektørerne er det første forsøg med en ændret konstruktion sat i drift ca. 1. februar. Vi prøver, om det er muligt at få et skøn over, hvorvidt den foretagne ændring har ført til den tilsigtede forbedring.

Vi vil sætte pris på at få meddelelse om lokomotivet som omtalt tages ind til eftersyn den 26.ds., således at vi kan få lejlighed til at udbedre utæthederne ved frontvinduerne, et forhold som vi også har haft på Hads-Herredsbanens lokomotiv, men derimod ikke på nogen af de øvrige.

Da ingeniør Floor muligvis skal til København i anden anledning en af de nærmeste dage, kunne vi tænke os, at det ville være hensigtsmæssigt at foretage en besigtigelse sammen med Dem og drøfte

Fl/LC. - K. Kopi til L, D, II L og V.

mulige problemer; så også i den anledning vil vi gerne så hurtigt som muligt underrettes om tidspunktet for eftersynet.

Med hilsen

A/S F R I C H S

6

Afskrift.

A/S Frichs
Århus.

Åbyhøj, den 7.5.54.

Beretning nr. 29

fra C. Hougaard Nielsen over anlæget O.H.J. 24 i Holbæk.

Under mit besøg ved O.H.J. i Holbæk d.4. og 5.5.54 traf jeg sammen med ingeniør Willendrup fra Titan og overmaskiningeniør A. Sørensen, København tirsdag den 4.5.54.

Ingeniør Willendrups udtalelse om generatorer og banemotorer må betragtes som yderst tilfredsstillende. På en banemotor var ankeret demonteret og såvel dette som spolerne i stativ var faktisk kun meget lidt støvede, begge dele bliver blæst rene med luft og derefter lakerede. Kommutator og tandhjul var helt iorden, tandhjulskasserne var så godt som tætte og næsten helt rene for oliespild.

1 stk. frontvindue blev udskiftet med nyt glas, de 3 andre frontvinduer blev lagt om i nyt gummi. Det gamle gummi er sendt hjem. Skydevinduerne på førerpladserne var defekte alle 4. 3 stk. var revnet og bliver udskiftet. Alle fire vinduesrammer skal have ny aluminiumsvinkel, (sikring for vinduet i lukket stilling), da denne manglede fuldstændigt på de tre af vinduerne og på det fjerde sad halvdelen tilbage fastholdt af en enkelt skrue.

Aluminiumsvinklerne og flere af de påskruede hjørner forneden på vinduesrammerne lå nede i vindueslommerne.

Filtpakningen i vinduesføringen var opslidt i 3 af vinduerne.

Begge fodvarmere på førerpladserne var frostsprængte og har været blændet af i længere tid. Man bør kunne tømme fodvarmerne for vand, når lokomotivet om vinteren henstilles i en kold remise.

Begge centrumstykker var revnede i kørselsretningerne, men bar ellers jævnt over det hele, smøringen af disse bliver nu ændret efter vor tegning til oliesmøring.

Sideunderstøtningerne var helt iorden.

Fjederspændeskruerne ved balancerne bliver ændret efter vor anvisning, overgangen fra en diameter til en anden, formes som en svag konus.

Balanceboltene ændres til fastsiddende bolt og dennes lejring bliver af en bredde på 25 mm i hver ende.

Flere af de øvrige fjederspændeskruer havde mærker på skaftet hidrørende fra berøring med hullets kant i konsolen for gummiklodserne.

En af fjederspændeskruerne havde ret dybe mærker af jernindlæggene i gummiklodsen. Disse mærker på fjederspændeskruerne hidrører fra evolutfjedrene, da en undersøgelse af disse viste, at de kunne have en ekscentricitet på op til 5 mm mellem henholdsvis største og mindste diameter.

Afskr.: L, D, II L, V, OC.

Bremsetøjet udviste så at sige ingen slid på bolte og bøsninger, største slid lå i boltene til hængestropperne for bremsehængere nr. 2 og 4.

Værkmester Nielsen og værkstedsformand Tange havde kun lovord at sige om begge dieselmaskiner. Stempelringene sad alle løse i deres riller og kun den øverste blev udskiftet. Skraberingene blev skærpet og sat på plads igen.

C. Hougaard Nielsen

Afskrift.

Aabyhøj, den 19.5.54.

Beretning nr. 1967

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Holbæk Privatbaner

17.5 taget til banen i henhold til aftale for at se på cylinderforinger på begge motorer i 750 hk lokomotiv O.H.J.24.

Cylinderforing 1 blev taget op på begge motorer; efter rengøring af bæltestedet kunne det tydelig ses, at begge cylinderforinger kun havde ganske små tæringer over øverste gummiring samt enkelte tærehuller i rille for gummiring. På den ene foring var øverste gummiring itu ved optagningen, og det kan ses på denne foring, at der også er tegn til tærehuller i 2. rille.

Da lokomotivet har gået ialt 113.000 km, er tæringerne minimale i forhold til de foringer, vi har set fra Aalborg Privatbaner og Lollandske Baner, der har kørt færre km.

Begge de to foringer er taget med hjem for besigtigelse og to nye foringer leveret i stedet med tilhørende gummiringe.

Det bemærkes, at på dette lokomotiv var der ingen stelforbindelse mellem motorstativ og vognkasse.

O.A.C. Nielsen

Afskr.: L, ~~LI~~ L, D. OC, V, II A.

Afskrift.

A/S FRICHS
Århus

Åbyhøj, den 28/1o 54.

Beretning nr. 41

fra C. Haugaard Nielsen over anlæget Diesel-el. loko O.H.J. 24 i Holbæk.

Ang. udskiftning af reflektorer og montering af nye metalrammer med glas på de øverste frontlanterner, loko. O.H.J.24.

Ved mit besøg i Holbæk tirsdag aften og onsdag formiddag blev de to øverste frontlanterner forsynet med nye lufttætte metalrammer.

Reflektorerne blev udskiftet med to stk. oppudsede hidrørende fra H.H.J. M 3's nederste signallanterner.

Alle fire reflektorer fra O.H.J. 24 er blevet demonteret og befinder sig her på fabrikken - er iøvrigt klar til at sende til fornikling og forkromning.

Dir. Johansen O.H.J. ønsker også de to nederste signallanterner bragt i samme stand som de to øverste frontlanterner.

Arbejdet med udskiftning af reflektorerne samt demontering af de gamle og montering af de nye rammer, tog ialt 7½ time for en af banens håndværkere og undertegnede. Værkmester Nielsen bestilte to stk. Layrub koblinger til el.motor og luftkompressor.

C. Haugaard Nielsen.

6c

Afskrift.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 1o. december 1954.

Journal nr. 9/22

Direktøren

EJ/DJ

A/S Frichs

Aarhus.

Til Deres adresse er d. 8'ds. afsendt 1 stk. brændstofpumpe nr. F.T. 133 fra diesellokomotiv nr. 24, motor nr. II.

Bronceendedækslet sidder løs og pumpen er derved utæt; som det ses, er de fire kærvskruer gået løse i gevindet. Pumpen har fornylig været til reparation jvf. Deres faktura af 13' f.m.

Som det måske vil erindres, var det på tale, at Frichs skulle sende prøvemester Nielsen til Holbæk for at montere pumpen. Hvis dette bliver tilfældet, bedes det meddelt et par dage før af hensyn til juletrafik m.v.

Prøvemesteren kunne så ved samme besøg undersøge de to øverste projektører, der af ingeniør Haugård-Nielsen blev påsat den 26/1o d.å. De er allerede nu sort anløbne. Lokomotivet har siden monteringen af de nye paraboler ikke været i remise sammen med opfyrede damplokomotiver. Vi kunne så måske samtidig fremvise de projektører, som indtil nu uden ulempe har kørt på skinnebusserne i over 1½ år.

Med venlig hilsen

II L

Afskrift. Pb-1o14.

ODSHERREDS JERNBANE
HØNG-TØLLØSE JERNBANE
HØRVE-VÆRSLEV JERNBANE

Holbæk, den 9. februar 1955.

9/22

EJ/DJ

A/S Frichs,

Aarhus.

Vedr.: O.H.J. diesellokomotiv nr. 24.

Den fra Dem udlånte brændstofpumpe til diesellokomotiv nr.24 er nu ombyttet med den til lokomotivet hørende pumpe, og Deres pumpe returneres i dag i Deres kasse nr. 136.

Som det vil være Dem bekendt, blev pumpen for godt et halvt år siden sidst sendt til reparation hos Dem, og Deres regning for reparationen blandt andet omfattende fremstilling og påsætning af nye endedæksler er under 6/12 f.å. modtaget her. Forinden denne regning og en eventuel ny regning for den sidste reparation betales, skal man udbede sig en udtalelse om, hvad årsagen til de stadig opståede utætheder kan være, eventuelt om der kan være tale om en uheldig konstruktion eller forkert materialeanvendelse ved den oprindeligt leverede pumpe.

Man skal sluttelig endnu engang henlede Deres opmærksomhed på, at de først leverede nye paraboler (til toplanternerne) som allerede meddelt d. 1o/12 f.å. herfra er stærkt anløbne, medens de sidst leverede paraboler til de nederste lygter endnu viser tilfredsstillende spejlbelægning.

Med venlig hilsen

Afskr.: L, D, II L.

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

Afd. L. 21.2.55.
Pb-iol4.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv, frontprojekter.

I slutningsbemærkningen i Deres brev af 9.ds. omtaler De, at de først leverede nye paraboler til frontprojektørerne som omtalt i Deres brev af lo. december f.å. er stærkt anløbne, medens de sidst leverede paraboler til signallanternerne endnu viser tilfredsstillende spejlbelægning.

Efter at have modtaget Deres første meddelelse i december måned foretog vi undersøgelser på andre baner, hvor den samme ændring af tætningsringene var blevet gennemført, og modtog meddelelse om, at nu syntes projektørerne at fungere tilfredsstillende.

Vi er derfor efter at have modtaget oplysning fra Dem om, at de nederste lygter synes at være i orden, tilbøjelige til at tro, at det er spejlbelægningen på de første paraboler, der ikke er tilfredsstillende, og vi har derfor foranlediget 2 nye paraboler afsendt herfra i dag og beder Dem returnere de 2 andre, således at de kan tilbagesendes til leverandøren til fornyelse af spejlbelægningen.

Vi imødeser til sin tid Deres meddelelse om, hvorvidt de nye paraboler holder bedre.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/LC. - K. Kopi til L og II L.

9 7/3 55

Afskrift. Pb_lol4.

Odsherreds Jernbane,
Høng-Tølløse Jernbane,
Hørve-Værslev Jernbane.

Direktøren

Holbæk, den 2.marts 1955.
Journal Nr.9/22
/DJ.

A/S Frichs
Aarhus.

Vedr.: frontprojektører, 750 hk. diesellokomotiv.

Under henvisning til Deres skrivelse af 21.f.m. har vi i dag i Deres kasse nr. 638 tilsendt Dem de ønskede 2 paraboler. Som det vil ses, er spejlbelægningen en del anløben og blæret op i små pletter; vi har aldrig bemærket noget tilsvarende på de andre paraboler.

Med højagtelse

Erik Johansen

Afskr: L, EKN, L.

Holbæk Privatbaner,

Holbæk.

Afd. L.
Pb-1068. 7.5.56.

Ang.: 75o hk diesellokomotiv - forstærkning af bogie.

Som det blev omtalt i sin tid ved det fællesmøde, der blev holdt i København mellem banerne og os, havde der enkelte steder vist sig en vis tendens til "rufling" under opbremsning. Vi var dengang allerede i gang med at foretage nogle undersøgelser på Hads-Ning Herreders Jernbane, og disse undersøgelser er nu afsluttet og går ud på følgende:

I første linie fandt man frem til, at selve hængerne måtte forstærkes, og denne ændring blev straks gennemført på samtlige de 75o hk lokomotiver.

Senere har man fra Hads-Ning Herreders Jernbane gjort opmærksom på, at forholdet endnu ikke var helt tilfredsstillende, og en fornyet undersøgelse har efter vor opfattelse godtgjort, at bogierne er lidt for elastiske (som vi allerede tidligere havde gjort opmærksom på).

I samråd med os har Hads-Ning Herreders Jernbane udført en forstærkning af forreste hjørneforbindelse på begge bogier, og da resultatet heraf har medført en forbedring af "ruflingen", har vi ment det rigtigst at gøre Dem bekendt med den foretagne ændring.

/. Vi fremsender vedlagt tegning 3o1L-8.521, der viser forstærkningerne i forreste hjørner på begge bogier, således som de er udført, og såfremt De ved Deres bane stadig støder på det omtalte problem, vil vi anbefale Dem at foretage forstærkningen i overensstemmelse med det her fremsendte forslag.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Fl/LC. Kopi til L, V.N. og II L.