

# Marcipanbrød

Korrespondance mellem

VLTJ og Frichs

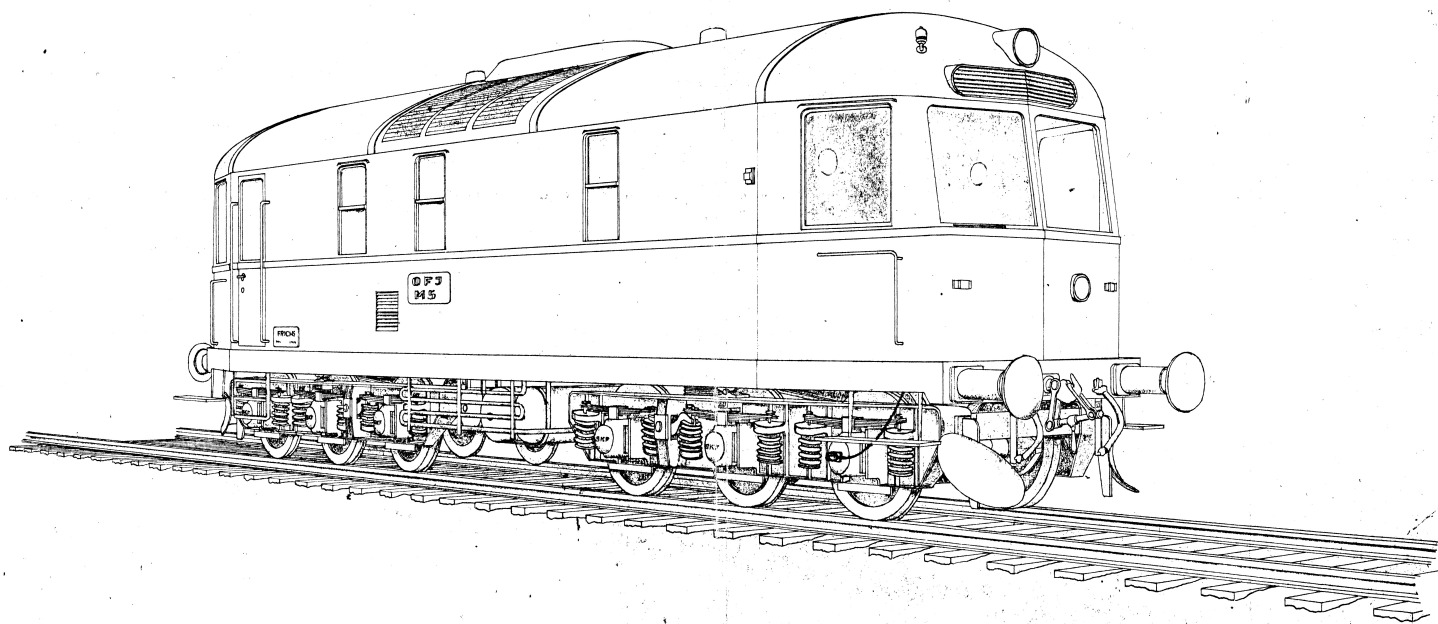
VLTJ ML 12

fra 17-06-1950 til 03-03-1977

Fra Jørgen Christensens dødsbo.

Leveret af Viggo Hejlesen.

Journal nr 319



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

Nr.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE.

V. L.T.J. ML.12.

TYPE 6185CA.

MOTOR NR. 1028-1029.

TEGN. NR. 301L.

BYGGE NR. 472.

LEVERET 24.11.1952.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Lemvig, den 17' Juni 1950.

Journal Nr.: 145/50.

Aug. 750 kt. privatbaner.

Under Henvisning til Deres ærede Skrivelse af 7'ds. og Telefonsamtale af 6'ds. tilbagesendes i underskrevet Stand, det ene Eksemplar af Kontrakten, idet bemærkes, at saa snart Ministeriet for offentlige Arbejders Approbation foreligger, skal dette blive Dem meddelt.

Man tillader sig at gaa ud fra, at Drøftelserne paa Ma-ribomødet den 19'f.M. (jfr. Deres Referat) har aabnet en Del Tvivlsspørgsmaal med H.t. Diesellokomotivets endelige Form og Udrustning, og at visse af disse Spørgsmaal ikke har fundet sin endelige Løsning.

Banen har, i Samraad med Overmasiningeniør A. Sørensen, taget følgende Stilling til de i Referatet omtalte Tvivlsspørgsmaal:

Lokomotivets Hastighed.

Saafernt et Flertal af Baner ønsker en Hastighed af 90-100 km/T. kan man tiltræde dette.

Hjulbandager.

Der ønskes 140 m/m Bandagebredde.

Bogier.

Der ønskes profilbyggede Bogier.

Varmerør i Førerrum.

Foruden den i Referatet omtalte Anbringelse, gaar man ud fra, at der ogsaa tages Hensyn til Frostfaren og at Varmesystemet forsynes med tilstrækkelig let tilgængelige Aftapninger.

Kompressormotor.

7 H.K. Kompressormotor foretrækkes.

Kølevandsbeholder.

Der ønskes Kølevandsbeholder af galv. Jernplade.

Maling.

Lokomotivet ønskes malet og stafferet i Lighed med

D.S.B.'s Mo-Vogne.

Batteri.

Der ønskes undersøgt - jfr. Telefonsamtale - om Banens eget nye Nife-Batteri kan anvendes. (Type K.D.-25 bestaaende af 50 Celler med en Kapacitet af 250 Amperetimer ved 2 Timers Afladning. Middelladespænding 60 Volt. Batteriet er monteret i 10 Stk. 5 Cellers Trækasser, 207 x 668 m/m. Højde 415 m/m. Totalvægt ca. 900 kg.)

Indstigningsdøre.

JMV 8 { 390 høj  
210 bred  
391 lgd 462 med dør } 2 celler

Der ønskes ikke Døre i Førerrum, men man afventer iøvrigt at høre nærmere desangaaende.

Særluftbeholder.

Der ønskes Særluftbeholder til Forsyning af Fløjte, Vinduesviskere og Sandstrøapparater.

Belysning.

Lokomotivet maa forsynes med den ved herværende Bane anvendte Stikdaase for Lyskabel. Stikdaaser anbringes i begge Gavle i Vognmidte ved Toprammen.

Man imødeser gerne Deres Bekræftelse af Kontraktens Modtagelse, og beder Dem meddele os Antallet af de bestilte Lokomotiver i Serien og om vor Placering i denne.

Saafrømt der agtes afholdt Møde med de forskellige Baner hvor evnt. Forslag eller Ændringer kommer til Drøftelse, vil man

sætte Pris paa at maatte deltage, ligesom man gerne hører fra Dem  
vedrørende de af os nævnte Forslag og Ændringer.

Genpartier af evt. Skrivelser vedrørende Lokomotivet  
bedes tilsendt Overmaskiningeniør Sørensen.

Erbedigst.

20.6.50.

Journ.nr. 145/50.

Afd. L.  
Pb-110.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,

driftsbestyreren,

Lemvig.

Idet vi takker for den med Deres skrivelse af 17.ds. fremsendte overenskomst i underskrevet og stemplet stand og den os dernæd overdragne bestilling på bygning og levering af 1 stk. 750 hk bogielokomotiv, kan vi efter ønske meddele, at der indtil nu foreligger underskrevne overenskomster for ialt 7 stk. af denne lokomotivstørrelse, og for de 5 første er 1. rate indbetalt.

Vi har som telefonisk meddelt noteret Dem i leveringsrækkefølgen som nr. 6 forudsat, at bestemmelsen i § 2 overholdes, hvilket er ensbetydende med, at Deres 1. rate bliver indbetalt forud for Gribskovbanens.

Til det fremsatte ønske om at måtte deltage i et eventuelt møde med andre baner, hvor forslag eller ændringer skulle komme til drøftelse, bemærker vi, at vi ikke regner med, at et sådant møde vil blive afholdt, men skulle det ske, skal vi drage omsorg for, at alle interesserede baner underrettes, så de kan få lejlighed til at være med.

Udover de under drøftelserne i Maribo den 19.f.m. givne oplysninger, har vi ikke videre at meddele, men kan til Deres orientering oplyse, at spørgsmålene om lokomotivets hastighed og kølevandsbeholderens udførelse bliver undersøgt, og så snart vi er til ende hermed, skal vi underrette Dem. Batteriet skal vi komme tilbage til.

Vi skal lige til slut tilføje, at vi nok skal drage omsorg for, at lokomotivets belysningsanlæg kan tilsluttes belysningsanlæggene på banens vognmateriel under anvendelse af de af banen benyttede stikdåser for lyskablerne.

Kopi af denne skrivelse er tilstillet overmaskiningsingeniør Sørensen, som også vil modtage kopier af eventuelt fremtidige skrivelser vedrørende lokomotivet.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L Pb-134. 15.12.50.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv - tandhjulsudveksling.

Med skrivelse af 6.9.50 har vi forelagt banen spørgsmålet om tandhjulsudvekslingen svarende til maksimal kørehastighed på henholdsvis 75 og 90 km pr. time.

Der foreligger svar fra samtlige baner, hvoraf fremgår, at de 2 lokomotiver til Lollandsbanen og det ene lokomotiv til Holbæk Privatbaner ønskes udført med tandhjulsudveksling 1:3,6, altså maksimal kørehastighed på 90 km pr. time, medens alle øvrige har bestemt sig for maksimal hastighed 75 km pr. time.

Vi udbeder os gerne omgående Deres stillingtagen.

Med hilsen

A/S F R I C H S



Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L.  
Pb.-262.

24.11.51.

Ang: 750 hk diesellokomotiv.

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

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

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

Med hilsen

A/S F R I C H S

Ha/RM.

Kopi til L, II L, EKN og Ha.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Lemvig, den 14<sup>e</sup> Februar 1952.

Journal Nr.: 43/52.

I Anledning af Deres ærede Forespørgsel af 9'ds.  
- Afd. L Pb-329 - skal jeg tillade mig at meddele, at vi i vor  
Skrivelse af 17/6 1950 har meddelt Dem, at der ved herværende  
Bane anvendes en særlig Stikdaase for Lyskabel, og et Stikdaase  
anbringes i begge Gavle i Vognmidte ved Toprammen.  
De her anvendte Lyskabler er 2-polet.

Erbødigst

A/S. Frichs.  
Aarhus.

Afskr.: L, II L, Ha.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L Pb-365. 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. II L.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L Pb-372. 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 smøreoliefilter 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

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

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,

Lemvig.

Afd. L.  
Pb-385.

2.5.52.

Ang.: nyt diesellokomotiv,  
anbringelse af holdere, koblinger etc.

Hermed fremsender vi til Deres orientering tegning  
nr. 3011-24.090 i 2 eksemplarer visende anbringelse af  
holdere for slutsignal,  
" " særtogssignal,  
kobling for lys,  
sagnallanterne.

I henhold til Deres brev af 14.2.52 har vi som vist med  
rødt angivet placeringen af lyskoblingen midt på gavlen ved top-  
rammen.

Vi beder Dem venligst meddele os Deres endelige stilling-  
tagen hertil snarest med angivelse af kablets type og længde af  
hensyn til blindråsens type og anbringelse. Vi kan anføre, at  
statsbanernes normale koblingskabler har en længde af ca. 1330 mm.

Med hilsen

A/S F R I C H S

P.S. Kopi og tegning sendt til  
oversaskingenieur A. Sørensen,  
Tranegårdsvej 57, Hellerup.

Ha/HH. Kopi til Fl, EKN, II L, Ha, Lange.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Journal Nr. 136/52.

Lemvig, den 11' juni 1952.

Hermed 2 Bilag.

I Anledning af Deres ærede Skrivelser angaaende Lyskoblinger, Mærkning, Projektører og Farve til nyt Diesellokomotiv skal man tillade sig at meddele følgende:

1. Lyskoblinger:

2 Stkr. Kabeldaaser (Stikdaaser) leveres af os og de anbringes som anført i Deres rettede Tegning 301. L-24090. Der anvendes ikke faste Kabler, men løse aftagelig Kabler (Prøve sendes).

2. Mærkning:

Lokomotivet ønskes mærket: V L T J M<sub>L</sub> 12. Skitse af Bogstaver vedlægges. 1 Stk. Metalbogstav og 1 Stk. Metaltal sendes som Prøve. *Se navn heraf 18/6 52*

3. Projektører:

Projektørerne ønskes udført og anbragt som anført i Deres ændrede Tegning Nr. 301 L - 24090. Betaling af Merpris henstilles sat i Bero indtil samtlige Baner har taget Stilling til dette Spørgsmaal.

4. Farve:

Den paa Statsbanernes Mo Vogne anvendte røde Farve ønskes anvendt til Vognsider og Ender samt Brystningsliste. Til Tag ønskes en holdbar lys Farve evt. Aluminium.

Pr. Banepakke har man i Dag tilsendt Dem:

2 Stkr. Kabeldaaser (Stikdaaser)

1 " Lyskabel.

1 Metalbogstav: V

1 Metaltal: 2.

Lyskabel, Metalbogstav og Metaltal bedes efter Afbenyttelsen tilbagesendt.

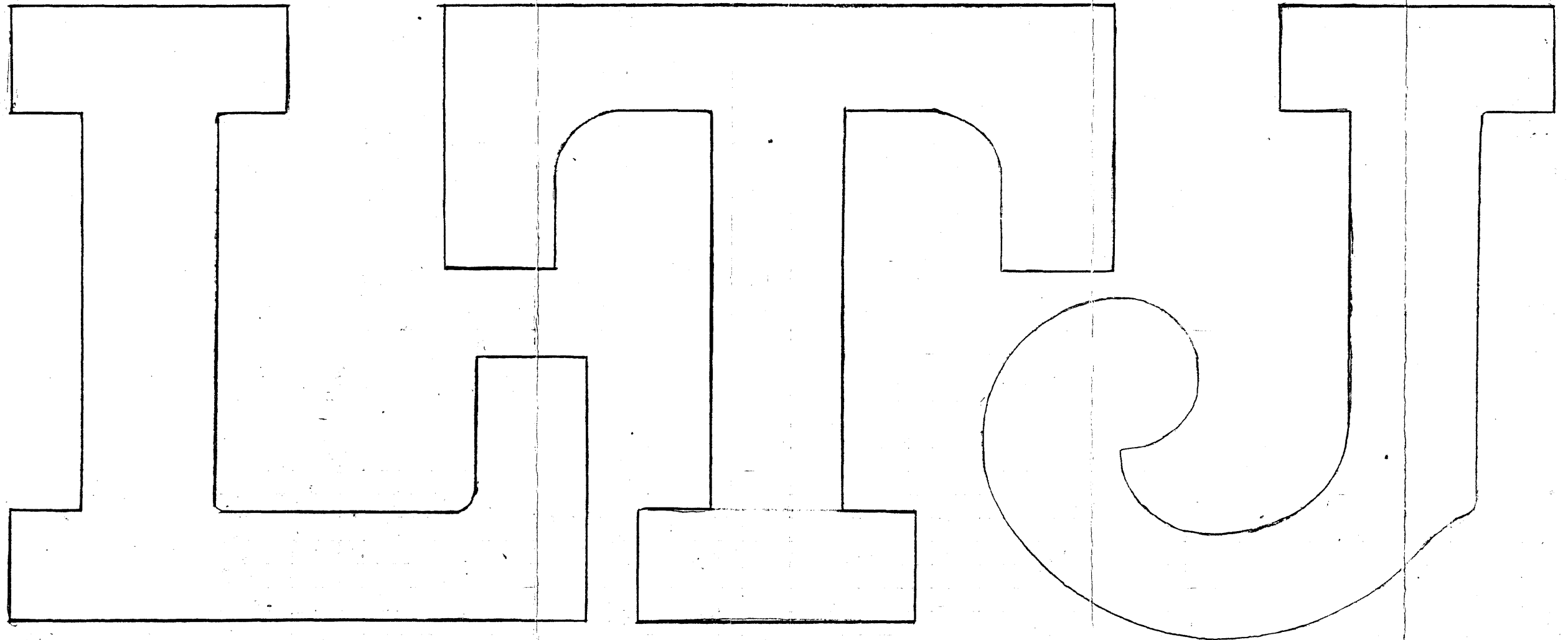
A/S Frichs, Aarhus.

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

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

**Lemvig**

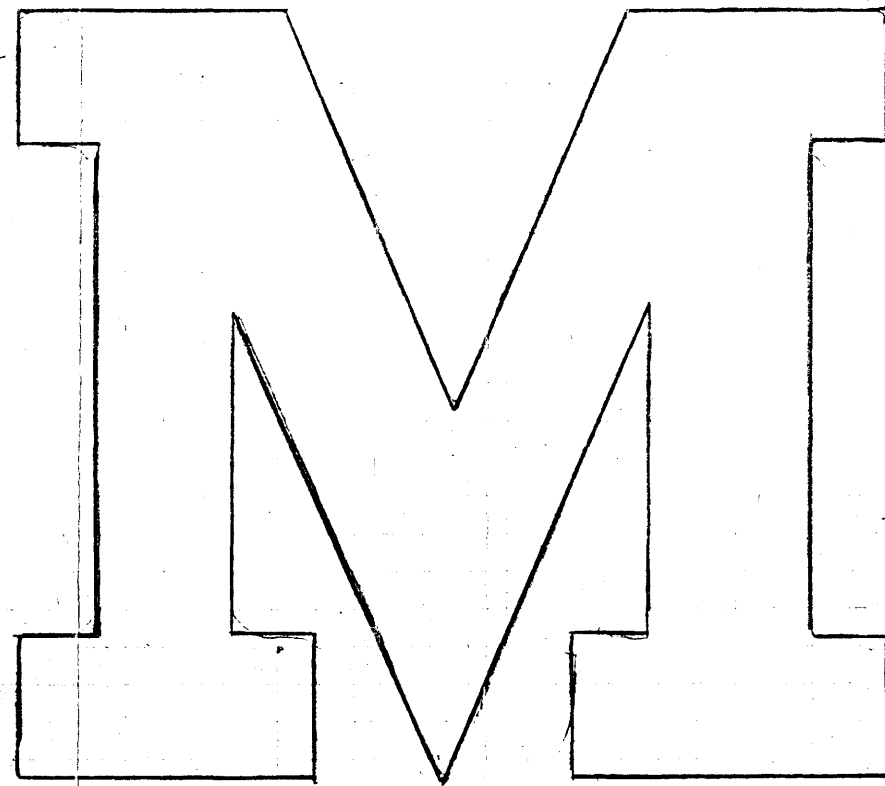
*Sb-424  
mod. m. brev.  
af 11.6.52.*



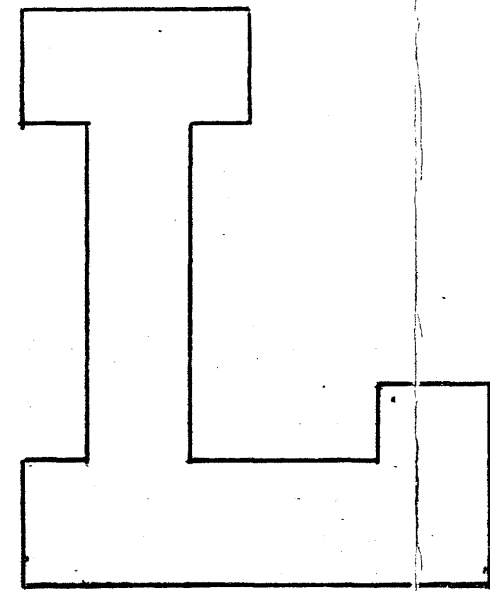
VEND

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

**Lemvig**



30-4-54.  
Høst min  
lev af 1/6-52





Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
direktøren,  
Lemvig.

Jour.nr. 136/52.

Afd. L Pb-424.

18.6.52.

Ang.: 750 hk loko - ejendomsmærke.

Under henvisning til punkt 2 i Deres skrivelse af 11.ds., ifølge hvilken De som prøve har fremsendt 1 stk. metalbogstav "V" og 1 stk. metaltal "2", tillader vi os herved at fremsende tegning 301 L-24.266, der viser et skilt udført med vore standardbogstaver og -tal.

Da det i den tekniske specifikation II 17 omtalte skilt med banens ejendomsmærke, litra og nummer i forkromede bogstaver er baseret på vore egne typer bogstaver, som vi har modeller af, beder vi Dem meddele os, om De vil acceptere skiltet i denne udførelse, eller om De vil foretrække selv at lave en plade med Deres egne bogstaver på, idet vi i så tilfælde naturligvis krediterer Dem det beløb, hvormed pladen med bogstaver indgår i vor kalkulation.

Den fremsendte tegning bedes returneret.

Med hilsen

A/S F R I C H S

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Journal nr. 146/52

Lemvig, den 20' Juni 1952

I Anledning af Fabrikkens Skrivelse af 18' ds. og den medsendte Tegning af Skilt til Ejendomsmærke skal man bemærke, at **man kan godkende Tegningen, men efter vor Formening er "V"** forklodset med den brede Fod, som man mener den ikke skal have efter tilsvarende Alfabetter. Man hører gerne nærmere herom og man har beholdt Tegningen indtil andet foreligger.

Ærbødigst

*Wew. 24/6 52*

A/S F r i c h s,  
A a r h u s.

Afskr.: L, Ha og II L.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
direktøren,  
Lemvig.

Afd. L Pb-441. 23.6.52.

Ang.: 750 hk loko - ejendomsmærke.

Idet vi herved stadfæster modtagelsen af Deres skrivelse af 20.ds., hvori De giver udtryk for den opfattelse, at det af os i vort brev af 18.ds. på den fremsendte tegning 301 L-24.266 viste "V" er for klodset med den brede fod forneden, fremsendes hermed aftryk af et **ændret "V"**.

Vi har noteret os, at De har beholdt den også i nærværende brev omtalte tegning, indtil andet foreligger.

Deres bemærkninger til det ændrede "V" imødeses.

Med hilsen

A/S F R I C H S

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Journal Nr. 148/52

Lemvig, den 24' Juni 1952

Under Henvisning til Fabrikkens Skrivelse af 23' ds. Afd. L Pb-441 angaaende Ejendomsmærke paa 750 HK Dieselloko skal man meddele, at man **godkender** det med Skrivelsen fremsendte Forslag til **nyt "V"**. Tegningen og det ændrede "V" følger hermed tilbage.

Samtidig tillader man sig - i Anledning af Skrivelse af 16' f. Md. - at meddele, at man **ikke finder det paakrævet, at Hjulsettene forsynes med Numre.**

Ærbødigst

E. B.

A/S Frichs,  
A a r h u s.Afskr.: L, Ha og II L.

A/S Frichs  
 Århus

Aabyhøj, den 29/11 1952.

Beretning nr. 1201

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Loko M 12 V.L.T. Jernbane.

Torsdag den 20/11 kørtes lokomotivet ud i gaarden for indstilling af hjælpedynamoerne. Kl. 14,30 kørtes en tur paa Hammelbanen til Harlev og retur til fabriken. Fredag den 21/11 færdiggjordes lokomotivet og Lørdag den 22/11 overførtes lokomotivet til DSB remisse for at staa klar til mandag at blive overført til Lemvig. Afg. Aarhus H kl. 14,55 med ank. til Lemvig 19,30.

Tirsdag den 25/11 foretoges en prøvekørsel over strækningen Lemvig til Vemb og retur afg. Lemvig kl. 9,00 og retur i Lemvig kl. 12,00. Største belastning 33 paahængte vogne med 362 ts, derefter afholdtes instruktion af personalet hele eftermiddagen.

Onsdag den 26/11 foretoges en prøvekørsel til Thyborøn med ca. 250 ts i kroge afg. Lemvig kl. 9,00 og retur i Lemvig kl. 12,00, kl. 16,00 indgik lokomotivet i driften.

Direktør Ronøe anmoder om tilbud paa følgende:

- 1) 1 Sæt kul for hver motor og generatortype
- 2) 3 Stk. Bosch dyseholdere for forstøvere
- 3) 1 Sæt kompressorventiler for bremseluftkompressor
- 4) 1 Stk. udstødstermometer 0-600°.

Endvidere ønsker man ogsaa tilbud paa følgende dele til banens gamle dieselvogne:

- 1) 4 Stk. Akselkassedæksler for SKF lejer med flange for gearkasse til hastighedsmaaler.
- 2) 4 Stk. gearkasser af vor konstruktion passende til ovenstaaende dæksler.
- 3) Pris pr. meter af bevægelig aksel for samme.

Værkmester Olson udtalte ønsket om at faa endnu 4 instruktionsbøger for personalet samt endvidere en tegning af konsol for løftning af vognkassen passende til banens løftebukke, der svarer til vore paa fabriken.

O.A.C. Nielsen.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Driftsbestyreren

Journal Nr.: 278/52.

Lemvig, den 17<sup>e</sup> Decbr. 1952.

Efter medfølgende Prøve bedes snarest leveret 1 Stk. Bremsehaandtag til M<sub>L</sub> 12, idet bemærkes, at Haandtaget ikke er stærkt, naar det som her er lavet af Letmetal.

Erbødigst  
E. B.

A/S F r i c h s.

A a r h u s.

*1 Haandtag skal bli  
leveret den 18/12 52*

Afskr.: Harald V. Lassen, L, II L, IV, ~~III~~ og ~~V.N.~~

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

J.nr. 278/52.

Afd. L.  
Pb-577.

18.12.52.

Ang.: 250 hk diesellokomotiver - bremsehåndtag.

Det knækkede bremsehåndtag fra M<sub>L</sub> 12 har vi straks videre-  
sendt til Knorr-Bremse G.m.b.H., og såsnart vi hører derfra,  
skal vi komme tilbage til sagen.

Med hilsen  
A/S F R I C H S

Fl/HH. Kopi til L, II<sub>L</sub> og IV.

Vedr. ML 12.

Bogie I beskadiget.

Ved Afkobling slaar Skrueskoblingen haardt mod Tværdragerne paa Bogierne.

Stærke Rystelser ved Aggregat II. Kast i Svinghjulet. For stort Kulslid i Hovedgeneratorer og Hjalpedynamoer. Der er fra Frichs oplyst at Kultrykket paa disse Maskiner skal være 2 - 2,5 kg pr. Børste. Man har i Lemvig maalt Kultrykket paa alle Kulbørster paa begge Hovedgeneratorer og konstateret, at Kultrykket laa fra 4 - 5 kg pr. Børste. Man har ved Udveksling af 12 Stk. Kul paa hver Hovedgenerator nedsat alle disses Børster til Kultryk 2 - 2,5 kg.

I Generator I er de 12 nye Kul mrkt. 12

I Generator II er de 12 nye Kul mrkt. 14

I Generator I er ingen Kul fornyet i inderste Række.

I Generator II er der skiftet Kul i alle Rækker.

Paa Hjalpedynamoernes Kommutatorer er der Mærker paa Lamellerne.

Der er tilsyneladende afslidt Jernstøv fra Bremsesaalerne i Hoved- og Hjalpegeneratorer.

Ved Snefygning flyger der meget Sne ind i Generatorrummet.

Ventilatormotorerne for Banemotorerne i Aggregat II gnister ved Kullene, og Kommutatorerne er sorte.

Ventilatormotoren i Maskinrum I er tilsyneladende skævt ophængt.

Motorerne ryger ved Belastning.

Motor II er under Kørsel altid mere varm end Motor I.

Lejerne og Løseanordningerne for Kontrollerne er vanskelige at give Smøring.

Vandstandsglas for Kølevand renses.

Lemvig, den 11/1 1953

Oskar Olsson

14.14/1-53

Afskrift.

Pb-601.

Danske Privatbaners Gensidige  
Forsikringsforening

Journal nr. 3222.

København V., den 13. januar 1953.

A/S Frichs,  
A a r h u s.

Skade 3222 - Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane - Varebil påkørt på  
ubetjent overkørsel - den 23/12-1952.

Under henvisning til behagelig telefonsamtale d.d. med Deres  
herr ingeniør Floor skal vi meddele, at herr maskiningeniør  
C.V. Kier vil komme til fabrikken førstkommande torsdag den  
15. om formiddagen for at besigtige skaderne på Vemb-Lemvig-  
Thyborøn Jernbanes diesellokomotiv efter ovennævnte påkørsel.

Med hilsen

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



A/S FRICHS  
Århus

Aabyhøj, den 25/1 1953.

Beretning nr. 1237

fra O.A.C. Nielsen

over anlæget V.L.T.J. M 12

---

Mandag den 12/1 ankom loko M 12 til fabriken fra Lemvig kl. 15.00 for eftersyn af flexible svinghjul paa begge motorer samt paasætning af afluftningsrør paa begge smøreolietanke. Endvidere er den ene boggie beskadiget ved en paakørsel, denne har været udtaget for opretning og krydsmaaling.

Torsdag 22/1 foretaget kørsel paa modstande i gaarden og samtidig taget diagrammer af begge motorer med torsioGRAF.

Kl. 13.00 s.d. overført lokomotivet til Aarhus H og derfra til Lemvig med afg. fra Aarhus H kl. 14.40 ank. Lemvig kl. 18.50. Lokomotivet indgik straks i driften.

Freitag 23/1 foretoges en opstillingsprøve med løftning af vognkassen ved hjælp af den medsendte løftekonsol, anbragt paa banens løftebukke. Da banens løftebukke har 95 mm spindler, maa de bestilte løftekonsoller ændres saaledes, at der bliver 2" længere fra afstandspladsen til hage for møtrikken paa spindlen (se tegningen af konsollen).

Endvidere kritiserede direktør Ronø, at man ikke havde medleveret 2 lemme for de to jalousier i begge adgangsdørene til lokomotivet.

Flere prøver med at slippe dødmandspedalen under kørslen viser at bremserelæet kun kan aflaste saa meget, at bremsetrykket paa bremsecylindren kun bliver 1,1 kg/cm<sup>2</sup> og dette er man ikke tilfredse med.

Værkmester Olsson er instrueret om, at undersøge det flexible svinghjul ca. hver uge med indpumpning af S.K.F. fedt nr. 28 saafremt der i løbet af et par uger ikke viser sig utætheder eller svind i fedtbeholdningen kan eftersynet udstrækkes til hver 14. dag.

O.A.C. Nielsen.

6. 18/2.53

Afskrift.

Pb.-630.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Driftsbestyreren. J.Nr. 44/53.

Lemvig, den 17' Februar 1953.

Idet man takker for Skrivelse af 12'ds. med Meddelelse om Levering af forskelligt Depotværktøj til dieselelektrisk Motorlokomotiv tillader man sig at forespørge om Pos: 67 - 71 (købes) leveres af Dem efter Regning - eller det er Meningen, at Banen selv skal købe det omhandlede Værktøj, - idet man ikke vil risikere at staa med 2 Hold af det samme Værktøj.

Erbødigst

E. B.

A/S Frichs,  
A a r h u s .  
=====

Afskr.: L - II L.

Venb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,

Lemvig.

J.nr. 44/53.

Afd. L.  
Pb-630.

18.2.53.

Ans.: 750 hk diesellokomotiver - depotværktøje.

I besvarelse af Deres skrivelse af gårs dato stadfæster vi, at pos. 67-71 på den herfra fremsendte fortegnelse over depotværktøj leveres af os uden udgift for Dem.

Med hilsen  
A/S F R I C H S

F1/LC.

Kopi til II L.

Afskrift.

A/S Frichs  
Århus

Aabyhøj, den 26/3 1953.

Beretning nr. 1428

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Lønvig-Thyborøn Jernbane Loko 12.

25/3 tog jeg til ovennævnte bane sammen med svejser Andersen i anledning af læk brændstoftank for motor I. Tanken toges ud og svejsningen ved et slag havde sprængt pladen, revnen blev hugget op og svejset paany, tanken trykprøvet med vandtryk og indmonteredes igen.

Thermometer paa førerpladsen motor II i førerrum II justeret.

Undersøgt begge flexible svinghjul for slør i centrumtappen, motorerne kørt op i omdrejningerne, intet unormalt at konstatere, smøringen i tip top orden.

Ventilatormotor nr. 3, der havde en fejl sidst da vognen var her til reparation, har stadig svartet paa kommutatoren og brugt kul. Banens elektr. havde igaar motoren nede, konstaterede at vendepolerne havde forkert polaritet, disse er blevet vendt og motoren gaar nu upaaklageligt. Det var Titans motor nr. 209503 Type ML 4. Generatorkullene for alle generatorer er nu blanke og fine og uden unormalt slid.

Værkmester Olsson minder stadig om de bestilte løftekonsoller og gør samtidig opmærksom paa, at bremserelæventilen stadig mangler at blive udskiftet.

Til banen bedes leveret:

1 komplet sæt specialsikringer

½ sæt kul for generatorer og motorer.

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

O.A.C. Nielsen

Afskrift.

A/S Frichs  
Århus

Aabyhøj, den 1/4 1953.

Beretning nr. 1431

fra O.A.C. Nielsen over anlægget V.L.T.J. M 12.

31/3 ringede værkm. Olsson, at ventilatormotor for banemotor nr. 4 er brændt af i ankret. En ny ventilator bedes sendt inden påsken.

O.A.C. Nielsen

Afskrift.

A/S FRICHS  
Århus

Aabyhøj, den 24/4 1953.

Beretning nr. 1450.

fra O.A.C. Nielsen over anlaget V.L.T. Jb. M12.

---

23/4 besøgt ovennævnte bane, jeg havde montør Christensen med for eftersyn af elektr. maskiner. Den omtalte ventilatormotor 4 var bragt i orden af banens elektr. og gik udmærket, men kommutatoren er noget slidt, da ventilatoren er meget vanskelig at tage ud, beklædningen i førerrummet skal nedtages, for at dette kan gøres blev man enig i at lade motoren køre til hovedeftersynet.

Ved eftersynet af hovedgenerator II bemærkedes der nogle striber over kommutatoren, der kunde tyde paa, at børsteholderne havde været løse, de undersøgte alle og lamellerne blev skrabet ud for kobberstøv. Der er ikke bemærket noget usædvanligt kulslid efter at kommutator og kul er afslebet.

Undersøgelse af de flexible svinghjul viser intet unormalt.

O.A.C. Nielsen

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

A/S Frichs  
Aarhus

301 L-16.540 9 Aabyhøj, den 30/8 1953.

## Beretning nr. 1603

fra O.A.C. Nielsen over anlægget Lemvig-Thyborøn Jernbane.

27/8 aflagdes et besøg hos ovennævnte for at se paa M12.

Direktør Rong oplyste, at lokomotivet har kørt 50900 km siden leveringen og derfor skulde tages ind for eftersyn, da man havde haft nogen vanskeligheder med at undvære lokomotivet, paa grund af havari paa andet materiel havde det trukket lidt ud med eftersynet af motorerne i M12, man beklagede at garantitiden var lidt overskredet, men da der intet havde været at bemærke og lokomotivet har gaaet til banens fulde tilfredshed lod man det køre saa længe til det havarerede materiel igen var tjenestdygtig.

Det er hensigten at udtage lokomotivet af driften i næstfølgende uge, for eftersyn ønsker man gerne en besigtigelse af de adskilte dele. Tidspunktet for besigtigelsen vil blive nærmere meddelt. Det oplystes, at man havde holdt nøje tilsyn med generatorer og banemotorer for kulslid siden vi foretog afpuddning af generatorankrene, kulsliddet har været ganske ringe, og der findes ikke støv af nogen betydning i de elektr. maskiner, ligeledes gaar de 4 ventilatormotorer for banemotorer upaaklageligt siden disse blev bragt i orden.

Med hensyn til motorerne er der intet særligt at bemærke, udover at disse ryger noget ved svær belastning, ladetrykket har ikke forandret sig, saa det er sikkert kun en rengøring af indsugeventilerne og slibning af disse der tiltrænges.

Det i sin tid leverede bremsehaandtag af letmetal er ogsaa gaaet itu, man beder om at faa et andet i stedet, det defekte haandtag har jeg taget med hjem, idet banen hjælper sig med et andet fra en benzinvogn, der godt kan passe.

I anledning af eftersynet paa begge motorerne har jeg spurgt direktøren og værkmeesteren om at faa lov til at undersøge de specielle foringer i det flexible svinghjul paa een eller begge motorer, der i sin tid blev indbygget og isat paa fabriken efter havari paa de gamle foringer. Det oplystes, at man har smurt hver maaned i disse foringer, og der er intet unormalt at bemærke paa motorerne. Til at foretage dette eftersyn maa det nødvendige værktøj sendes til banen og en montør til assistance for dette specielle eftersyn.

Banen beder om at faa leveret efter regning følgende dele inden eftersynet den 8/9:

✓ 12 stk.	toppakninger,	✓ 12 stk.	udstødspakninger	185 46,95 × 6.3.
✓ 12 "	indsugepakninger,	✓ 24 stk.	skraberinge for stemplerne.	
✓ 2 stk.	olieglas for br.oliebeholderne	20/26"	× 1000	
✓ 4 "	olie- og vandtermometre			
✓ 12 "	ventilklapper for kompressorerne		for afgang	" 22 3587
✓ 12 "	ventilklapper	"	"	tilgang " 22 3587
✓ 12 "	ventilfjedre	"	"	" " " 22 3588
	"	"	"	" afgang " 22 3595

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

40101. 40103

40 stempel	11223576	6 stempel	11222271
5 skraberings oliering	11223577	2 oliering	11222272

- ✓ 1 komplet sæt stempel- og skraberings for stemplerne i een kompressor
- ✓ 1 stk. ventilfraser for ventilen i cylinderhovederne

Direktør Rønø forespurgte om vi kunde reparere to stk. krumtapaksler til 2 stk. MAN motorer, begge aksler er knækkede i laarene.

Begge akslerne sendes til fabriken til nærmere undersøgelse og saafremt vi kan paastage os reparation ønskes der gerne fremsendt tilbud herpaa. Det er oplyst, at der ikke kan fremskaffes reservedele til den type motorer, akslerne tilhører, men da alt øvrige i motorerne er fuld intakt, vil man gerne ofre noget paa at faa krumtappen repareret.

O.A.C. Nielsen



16 4/9 - 53

Afskrift.

Pb-78o.

VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Journal nr. 205/53.

Lemvig, den 3' Septbr. 1953.

Under henvisning til Deres brev af 31' f.Md. og Aftale med Deres Prøvemester Hr. O.A.C. Nielsen skal man meddele, at Diesellokomotiv M<sub>L</sub> 12 kommer paa Værksted for Eftersyn Mandag den 7' ds. og at man efter Aftalen forventer Mandskab fra Dem til Undersøgelse m.m.

Det bemærkes, at man har modtaget Deres Værktøj til Flytning af Generator.

Erbødigst

E.B.

A/S F r i c h s,  
A a r h u s.

Afskrift til L, II L, D og V.

A/S Frichs  
Århus

p.t. Lemvig, den 8/9 1953.

Beretning nr. 1618

fra O.A.C. Nielsen over anlæget V.L.T. Jernbane M 12.

8/9 afrejst fra Aarhus til ovennævnte bane for besigtigelse af begge de delvis demonterede motorer i M 12.

Alle cylinderhoveder demonteret af begge motorer, 2 stempler taget op, stempel 1 paa motor 1 og stempel 5 paa motor 2.

Generator 2 trukket fra motoren for eftersyn af centrumtap og bøsning i det flexible svinghjul, der i disse to motorer er forsynet med Simmerring for fedttætning.

1) Alle Cylinderhovedernes **indsugekanaler og indsugeventilstokke tilsat med koks, saa gennemstrømningsarealet kun var ca. 40 %.**

2) De optagne stempler var meget fine, og ingen ringe sad fast, ligesom skraberingsene ikke var tilstoppede i afskrabekanten, slidtagen var efter kontrol med maaleskrue ubetydelig ca. + 0,01 mm.

3) Cylinderforinger var fuldstændig blanke og uden ridser og ingen kant foroven, sliddet minimalt 0,02 mm.

4) Begge udstødsrør undersøgt i flangen baade for skævhed og tæringer, der var intet at bemærke paa disse.

5) Tap og bøsning i det flexible svinghjul var velsmurte og ved eftermaaling af tap og bøsning var spillerummet 114,58 + 114,44 = 0,14 mm.

Den indbyggede simmerring sad fint og var som ny, blød og uden ridser.

Der var kun ganske lidt fedt at se paa gummiklodserne i svinghjulet.

Endvidere bemærkedes, at alle smørekanalerne i svinghjul og konsol i enden af tappen var fyldte med ren fedt, intet indtørret fedt at spore som ved tidligere eftersyn af svinghjulene.

Ved samtale med værkfører Olson enedes man om at undlade at demontere den anden generator, idet man gaar ud fra at ogsaa den er i fin stand.

Med hensyn til eftersyn af resterende stempler enedes man om at vente hermed til ca. 100.000 km, idet olieforbruget er minimalt, og da stemplerne der var optaget saa fine ud, skønner man at øvrige ser lige saa godt ud.

6) Begge ladeblæsere undersøgt for tilspøning, der var intet at bemærke.

O.A.C. Nielsen

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L Pb-811. 7.10.53.

Ang.: 750 hk diesellokomotiv,  
udskiftning af trykluftventil i bremserele.

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

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

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

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

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

Kopi af nærværende skrivelse tillige med tegningen er tilstillet overmaskiningeniør Alexander Sørensen.

Med hilsen

A/S F R I C H S .

Fl/GK. kopi til II L og III.

18. 07/10 53.  
VEMB-LEMVIG-THYBORØN JERNBANE

Journal Nr.: 235/53

Lemvig, den 17<sup>e</sup> Oktober 1953

Under Henvisning til Deres Skrivelse af 7<sup>ds</sup>. Afd. L Pb-811 - skal man meddele, at man efter Udskiftning af den tilsendte Trykluftventil i Dag som Banepakke har tilbagesendt Dem den demonterede Ventil.

Ærbødigst

E. B.

A/S Frichs,  
A a r h u s.

L. II

Afskrift.

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 12/11 1953.

Beretning nr. 2231

fra O.A.C. Nielsen

over anlaget

V.L.T.J. M 12.

---

Mandag den 9/11 aflagt besøg paa banens værksted i Lemvig hvor jeg talte med Direktør Røng og Værkmester Ohlson. Det oplystes, at lokomotivet har kørt 70.000 km siden afleveringen til banen. Man udtalte sin fulde tilfredshed med lokomotivet og der var intet at bemærke ved motoren eller elektriske installation.

Jeg har prøvet begge motorer ved forskellige omdr. for at høre om der var noget at bemærke ved det flexible svinghjul, det var der ikke, der var heller ikke tale om væsentlig fedt paa gummiklodserne i svinghjulet.

Smøreolieforbruget paa motorerne ligger omkring 25-30 kg pr. motor pr. maaned.

O.A.C. Nielsen

Afskrift.

A/S Frichs  
Århus

Aabyhøj, den 21/1 1954.

Beretning nr. 2382

fra O.A.C. Nielsen over anslaget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

20/1 aflagdes et besøg hos ovennævnte, hvor jeg talte med værkfører Ohlson, der oplyste, at lokomotiv VLTJ M 12, der nu har gaaet ialt 85.000 km siden afleveringen stadig gear godt, og der har intet været at bemærke. Jeg kørte paa begge motorer og fandt intet unormalt at bemærke. Værkføderen oplyste, at smørelieferbruget var steget en lille smule, men han var stadig inde paa, at stemplerne skulde vente med eftersyn til lokomotivet skulde til revision ved ca. 120.000 km.

O.A.C. Nielsen

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

A/S FRICHS  
Århus

Åbyhøj, den 19/3 1954.

Beretning nr. 2272

fra O.A.C. Nielsen

over anlægget Vemb-Lemvig-Thyborøn  
Jernbane

---

750 hk lokomotiv VLTJ M12.

16/3 aflagt besøg på banen i anledning af, at værkmasteren har meddelt, at løftestænger og stilleskruer på vippearmen var opslidte.

Jeg har taget 3 stk. løftestænger med hjem til undersøgelse, der er blevet svejset, grundet på gennemslidt kugleskåle.

Endvidere er der tilsendt banen 4 stk. stilleskruer til udskiftning, de defekte vil blive sendt hertil snarest.

Det oplystes, at lokomotivet nu er på ca. 100.000 km og derfor i nær fremtid skal ind til revision, den ene motor bruger noget mere smøreolie end den anden, så begge motorer trænger sikkert til nye skraberinge på stemplerne, der har kun været et par stempler ude for inspektion ved garanti eftersynet efter 50.000 km.

O.A.C. Nielsen

A/S FRICHS  
Århus

Åbyhøj, den 19/3 1954.

Beretning nr. 2272

fra O.A.C. Nielsen

over anlægget Vemb-Lemvig-Thyborøn  
Jernbane

---

750 hk lokomotiv VLTJ M12.

16/3 aflagt besøg på banen i anledning af, at værkmasteren har meddelt, at løftestænger og stilleskruer på vippearmen var opslidte.

Jeg har taget 3 stk. løftestænger med hjem til undersøgelse, der er blevet svejset, grundet på gennemslidt kugleskåle.

Endvidere er der tilsendt banen 4 stk. stilleskruer til udskiftning, de defekte vil blive sendt hertil snarest.

Det oplystes, at lokomotivet nu er på ca. 100.000 km og derfor i nær fremtid skal ind til revision, den ene motor bruger noget mere smørelie end den anden, så begge motorer trænger sikkert til nye skraberinge på stemplerne, der har kun været et par stempler ude for inspektion ved garantiiftersynet efter 50.000 km.

O.A.C. Nielsen



Vorb-Louvig-Thyborøn Jernbane,

Louvig.

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 pågtes, 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.

A/S FRICHS  
Århus

Åbyhøj, den 2/7 1954.

Beretning nr. 1990

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

Lokomotiv 750 hk nr. 12.

I anledning af, at banen har meddelt, at lokomotivet nu har kørt ialt 129.000 km skal der foretages hovedrevision fra 5/7. En montør ønskes til assistance fra torsdag morgen den 7/7.

Værkmester Ohlsen meddelte, at motor II ryster noget mere end motor I, i denne anledning tog jeg til banen 30/6 for at se nærmere på dette. Ved kørsel på strækningen med lokomotivet er det rigtigt, at motor II ryster mere end motor I, der er ikke tegn til slidtage på foringen i det flexible svinghjul, der er heller intet at bemærke ved gummiklodserne i svinghjulet, derimod synes det som om, at gummiskiverne under generatorenden kan spændes noget mere. Men af hensyn til den specielle udførelse af centrumtappens foring i svinghjulet med simerring foreslås det, at generator II tages fra for efterkontrol af slør i tap og bøsning, dette eftersyn kan foretages samtidig med, at motoren efterses.

Endvidere foretages opmåling af slør imellem akselporten og akselkasserne på begge bogier. Opmålingen afleveres på kontoret.

Banen ønsker gerne leveret 12 stk. toppakninger for cylinderhoveder (6185 CA).

O.A.C. Nielsen

2

Ø

A/S FRICHS

Århus

Aabyhøj, den 23/7 1954.

Beretning nr. 1995

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb Lemvig Thyborøn Jernbane.

---

Efter anmodning tog jeg til banen 22/7 for besigtigelse af Lokomotiv nr. 12, der har gået 125.000 km. siden afleveringen til banen. Lokomotivet var løftet, begge bogier adskilte og alle 4 banemotorer demonteret for eftersyn af ankre og magneter.

Begge motorer adskilte, stemplerne udtaget og generatoren på motor 2 taget fra for eftersyn af centertap og bøsning i flexibelt svinghjul. Endvidere var foring i cylinder 3 og 4 motor 2 udtaget, idet man ved demonteringen af stemplerne havde bemærket begyndende revnedannelse foroven i foringen på de to cylinderforinger.

Ved gennemgang af de forskellige dele var følgende at bemærke:

Vognkasse og bogier:

- 1) Alle fire sideruder på begge førerpladser slået itu, skyldes dels dårlige fjedre i styrelisterne og hægteanordningen, når vinduerne er lukkede, det oplyses af personalet, at vinduerne kan hoppe op under kørslen, derved falder vinduet ned, og følgen heraf bliver det, at vinduet revner. Banen ønsker tilsendt nødvendige nye fjedre og stoppevinkler samt 3 stk. sideruder for førerplads og 1 stk. frontrude.
- 2) Af alle fjederboltene var et par enkelte noget slidte, særligt på det sted hvor huset for gummiskiven har siddet. Det isvejste styr var gået løs og er faldet ned, herved er fjederbolten kommet til at gnave på huset. De udførte svejsninger var dårlige, banen rejser godset og svejser påny samt reparerer de få defekte fjederbolte.
- 3) Alle bolte for fjederbalancerne var noget slidte. Banen fremstiller nye med vingefastgørelse.
- 4) Centrumstykkerne var noget slidte, men ikke revet, smørekanalerne friskes op. Banen ønsker gerne tilsendt tegning af nyt arrangement for smøring af centrumstykkerne, for at få dette påmonteret nu.
- 5) De løse metalsko på alle akselkasserne var gået løse, de under-sænkede skruer, der holder disse, var knækket. Der sættes nye bolte i vingerne på akselkasserne.
- 6) Ved eftersynet af alle 4 banemotorer var der intet særligt at bemærke ud over, at kommutatorbaglejet på nr. 3 var en rulle i rullelejet noget defekt, dette leje udskiftes. Børstekullene var kun halvslidte og udskiftes ikke.

Afskr.: L, D, V, ~~IV~~ A, II L, ~~BN~~ og OC.

Dieselmotorerne:

- 1) Alle stemplerne med forbindelsesstængerne og krumtappander var meget fine, ingen af ringene sad fast på stemplerne, men skraber-ringene var slidte en hel del. Alle ringene bliver fornyet.
- 2) På alle cylinderhovederne var indsugekanalerne meget tilstoppede af koks, ligesom et par af ventilstyrerne var slidt for meget, disse udskiftes. Endvidere udskiftes 2 løftestænger, der er knækket i kugleskålen.
- 3) På motor 2 udtoges cylinderforing nr. 3 og 4, der havde antydning af revner foroven på foringen. Ved nærmere undersøgelse viste det sig, at der er revner, hvorfor jeg foreslog, at der sættes nye foringer i, de to gamle tages med hjem for nærmere undersøgelse. På de to foringer er der også de sædvanlige tæringer ved øverste gummiring i bæltstedet. Jeg har henstillet til værkmeesteren, at der påfyldes vandglas på kølevandssystemet efter endt eftersyn for at modvirke yderligere tæring i cylinderforingerne. Dette lovede værkmeesteren at gøre.
- 4) Det flexible svinghjul på motor 2 undersøgte og eftermåltes på tappen og i bøsningen, der konstateredes et slør på 0,645 mm. Ved et eftersyn d. 8/9 1953. var sløret kun 0,16 mm. Årsagen til det forøgede slid skyldes, at simmerringen var blevet beskadiget antagelig ved sammenbygningen den 8/9 1953, så det tilførte fedt er slynget ud fra tap og bøsning. Gummiklodserne i svinghjulet var meget medtaget af fedtet. Banen ønsker, at vi foretager afdrejningen af centertappen og tilpasser den den nye bøsning med simmerring.

Angående elektriske anlæg har man intet at bemærke; relser, ventilatormotorer for banemotorer og kølere samt vandpumper var i fin stand. Direktør Ronse og værkmeester Ohlson udtalte deres fulde tilfredshed med lokomotivet, der ikke på noget tidspunkt har svigtet i driften. Yderligere nævntes det, at det kun var småting, der var at gøre bemærkninger over ved eftersynet.

O.A.C. Nielsen.

Hr. civilingeniør A. Sørensen,  
Tranegårdsvej 57,  
Hellerup.

ACC. L.

23.7.54.

no. 750 hk. lok. vinduesviskere.

V. L. T. J.

Efter anmodning gennem prøvemester C.A.C. Nielsen sender vi Dem vedlagt et eksemplar af Titans forskrifter for vedligeholdelse af de elektriske maskiner i såvel 375 hk som 750 hk privatbane-lokomotiver.

Samtidig kan vi til Deres orientering angående vinduesviskerne meddele, at en indgående undersøgelse af spørgsmålet her har vist, at den foretagne ændring af møtrikkerne på begge ender af vinduesviskerstemplet er udført her hos os, fordi man under en demonstration her på fabrikken - et provisorisk bygget sprerhus blev forevist for direktør Harboe, værkstedschef Rasmussen, direktør Kuhlman m.fl. - havde fundet det ønskeligt at **forlange viskerarmen** således, at synsfeltet blev større og bedre placeret i forhold til spreren, og dette medførte, at vinduesviskerens vandring måtte ændres. Deraf følger ændringen på møtrikken og ændringen af luftkanalerne.

Efter aftale med herværende centralværksted bliver der nu udført lukkede møtrikker, men med samme højde eventuelt med en plade, der er noget mindre end gummienslagets diameter.

Når forsøgene er afsluttet, skal udførelse beked med ændret tegning blive tilstillet Dem.

Med hilsen

M/S P R I C E S

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,

Lemvig.

AFC. L.  
Pb-966.

27.7.54.

Ans.: 75e hk diesellokomotiv.

Som det blev aftalt på mødet i København den 29. september f.å. skulle de enkelte baner, efterhånden som lokomotiverne kom ind til revision, foretage ændring af truckcentrets smøring efter et af os i samråd med Frederiksværkbanen udarbejdet forslag.

I forbindelse med, at De har Deres diesellokomotiv inde til eftersyn efter 125.000 km kørsel sender vi Dem vedlagt forslag til ændring af truckcentrets smøring, tegningerne 3011-13.440 a og 3011-13.150 a, som i korthed går ud på, at der oppe i maskinrummet således som vist på tegningen anbringes en standard-smørekop (vege-smøring), der med et rør sættes i forbindelse med den øverste part af centerlejet. Fra hulrummet i centerlejets øverste part bores der hul ud til de i kuglefladen forekommende smøreriller, og for at centerlejet hele tiden kan forblive velsmurt, forbindes de cirkulære vandrette riller med nogle tværgående riller, således som vist på tegningen.

Til Deres orientering kan vi oplyse, at man på Frederiksværkbanen har foretaget ændringen på den måde, at man har anbragt smørekoppen sådan, at der oppe i maskinrummet føres et rør ned til den underste part af centerstykket, hvor det sluttes til netop der, hvor fedtsmøringen i øjeblikket er tilsluttet; men dette nødvendiggør - af hensyn til bogies drejning - at der indskydes en slangeforbindelse (plastikslange), som kan optage bevægeligheden mellem bogie og lokomotivkasse, og vi har derfor foretrukket den anden løsning.

Med hilsen

/S P R I C H S

Fl/IC.

Kopi til L og II L.

A/S FRICHS

Åbyhøj, den 10.8.54.

## Beretning nr. 262

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.750 hk lokomotiv Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane M 12.

Efter aftale tog jeg 9.8. til banen for **prøvekørsel** efter endt revision af hele lokomotivet. Der foretoges en prøvetur fra Lemvig-Vemb-Lemvig med **ca. 300 tons påhængt**. Begge motorer kørte med indtil 10% overbelastning, der var intet unormalt at bemærke. Angående tæthed for smøreolie bemærkedes der ingen, derimod synes det, at rødgodshanerne på brændolieledningen ved fortrykspumperne er af for dårlig kvalitet, idet det er meget vanskeligt at få disse tætte, opnås det, går der kun kort tid, før de igen løber med olie.

Efter anvisning af mig havde banen forsøgt at pudse reflektorerne i frontlanterne, de to øverste, det var ikke lykkedes at få disse i orden, jeg bad om at få dem med hjem, så vi kan prøve, begge reflektorer lagt på magasinet.

Banen ønsker leveret snarest:

*O.M.C.*  
43355 { 2 stk. 24 mm glasrør for brændselsolietank 20/26 \* 1600. ✓  
 2 " vandstandsglas for kølevandsbeholder 16 \* 580.  
 1 " frontrude med gummi til førerplads.

O.A.C. Nielsen

Afskrift.

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 29/10 1954.

Beretning nr. 141

fra O.A.C. Nielsen

over anlægget V.L.T.J. Lemvig.

---

28/10 aflagt et kort besøg hos banen hvor jeg talte med værk-  
mester Ohlson, værkmeesteren bad mig minde om, at han i foråret  
havde returneret 1 stk. ventilfræser, der var for blød i skæret,  
en ny bedes sendt omgående.

Endvidere har banen afsendt 1 stk. cylinderhoved til tryk-  
prøvning omkring 10/8-11/8 1954, resultatet af trykprøvningen er  
ikke meddelt til banen.

O.A.C. Nielsen



A/S FRICHS

Aabyhøj, den 28/2 1955.

Beretning nr. 424

fra O.A.C. Nielsen over anlaget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

---

V.L.T.J. M 12, 750 hk, motor II.

22/2 tog jeg til banen efter anmodning fra denne, i anledning af, at man havde konstateret smøreolie i kølevandet. Efter værk-  
mesterens oplysninger var han først blevet bekendt med dette nogle  
dage før, så han mente der pludselig måtte være noget særligt, der  
forårsagede overløb af smøreolie til kølevandet.

Lokomotivet var lige kommet hjem fra Vemb, da jeg ankom til  
Lemvig maskindepot, sammen med værkmeesteren, undersøgtes motoren  
udvendig for eventuelle fejl i rørledninger m.m., men intet unor-  
malt kunne findes.

Ved demontering af cylinderhoveder, cylinderforinger og top-  
pakninger konstateredes kun det sædvanlige koksaflejringer på  
stempeltop og i forbrændingskammer. Toppakningerne var fin-fine,  
havde ligget til på hele pakfladen og ingen forbrænding af pak-  
materialet.

Cylinderforingerne og cylinderhovederne for cyl. 1, 3 og 4  
havde et mørkere udseende end de 3 andre, hvorfor man blev enig om,  
at trykprøve disse dele, idet man kunne tænke sig, at der var en  
revne et eller andet sted, hvor forbrændingsluften kunne sive  
igennem. Jeg tog derfor de 6 dele med hjem her til fabriken for  
trykprøvning, denne trykprøve gav negativt resultat, hvorfor jeg  
anmodede værkmeester Ohlson om at sende de resterende dele herved  
for nærmere undersøgelse. Ved trykprøvning af de tilsendte dele  
fandtes intet unormalt at bemærke.

Da man kunne formode, at der fandtes utætheder ved stagboltene  
i stativ og cylinderblok, trykprøvedes smøreoliekanalen i stativet,  
herved konstateredes fuldstændig tæthed.

Ved koldtrykprøvningen af de enkelte dele har man ikke kunnet  
finde nogen fejl, det er derfor nødvendigt at samle motoren igen og  
køre den varm, hvorefter man må prøve uden vandcirculation at få  
konstateret, hvor der eventuelt findes en utæthed for smøreolien.

O.A.C. Nielsen.

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 8/3 1955.

Beretning nr. 431

fra O.A.C. Nielsen

over anlaget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

---

750 hk lokomotiv V.L.T.J. M 12.

Værkmester Ohlson fra banen meddelte fredag den 4/3, at man var klar til prøve mandag den 7/3, efter aftale tog jeg til banen straks mandag morgen.

Ved ankomsten var motorerne kørt varme, og man havde fået alle småutætheder bragt i orden, under kørslen på modstande indstilledes br.pumperne efter indicator.

Angående smøreolien i kølevandet på motor II undersøgte alle 6 cylindre på denne måde, at kølevandsafgangen aftoges, og kølevandspumpen sættes istå, med ca.  $3/4$  belastning på motoren bemærkedes der ingen olieperler eller luftblærer, så man må gå ud fra, der er tæthed alle steder i motoren for overløb fra smøreolie til vand.

Da der på motoren ikke er fundet nogen utætheder, og man på banen er sikker på, der ikke er sat olie på kølevandssystemet, er der intet andet at gøre end køre videre og så holde øje med kølevandet.

O.A.C. Nielsen.

A/S FRICHS

Onsdag, den 25.1.56.

Beretning nr. 920

over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

---

På ovennævnte bane talte jeg med dir. Ronøe og værkm. Olsson.

De klagede over, at ruderne ikke kan holde i ML 12, hvor en forrude og 3 sideruder er revnet igen; men er ellers særdeles tilfreds med lokomotivet og ønsker, at der kan blive mulighed for at få et til af samme slags.

Der har været brændt en køremodstand over, fordi den var gået løs; men ellers har der aldrig været noget.

A.E. Andersen.

A/S FRICHS

Århus

Åbyhøj, den 25.4.1956.

Beretning nr. 601

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

750 hk lokomotiv V.L.T.J. M 12.

Efter aftale tog jeg til banen i anledning af hovedeftersyn på lokomotivet, der til dato har kørt ialt 265.000 km og siden sidste revision kørt 140.000 km (22.7.1954).

Direktør Ronø og værkfører Ohlsen udtalte deres **fulde tilfredshed med lokomotivet**, der kun havde givet anledning til ganske få driftsforstyrrelser.

Det oplystes, at man af og til har haft fastbrændte kontakter på relærerne, særlig er startrelæ og kompessorrelærerne ømfindtlige, der skal ret jævnlige afpudsninger af kontakterne til for at undgå, at disse hænger.

Endvidere viser der sig også nogle ulemper ved tidsrelæet, der klæber af og til; ved undersøgelse af dette under mit besøg i går var dette gået fast igen.

En undersøgelse af motorernes tilstand under gang viste intet unormalt udover, at alle gummiklodserne i begge de flexible svinghjul er blevet for bløde, motorerne rumler under start og stop. Med hensyn til bøsning og tap i svinghjulene er disse helt i orden.

Angående vognkasse og bogier bemærkedes, at alle bakkerne på akselkasserne var slidte ca. 3 mm og skal fornyes, hvorimod akselportenes slidflader ikke synes at være nævneværdigt slidte.

Værkfører Ohlsen bemærkede, at bremsetøjet har tilbøjelighed til at **rufle under bremsning** ved lave hastigheder (**under rangering**).

Der spørges, om man ikke har en tegning af en fangbøjle for bærefjedre på bogierne, så det kan undgås, ved eventuelle fjederbrud, at fjederen slår op i smøreolietank eller kabelkanalkassen.

I anledning af hovedeftersynet, der skal påbegyndes den 7. maj, ønsker man gerne montør Preben Jensen til assistance ved eftersyn af motorerne.

Følgende reservedele bedes leveret, inden eftersynet påbegyndes:

- 1) 2 sæt gummiklodser for flex. svinghjul.
- 2) 24 stk. slidsko for akselkasser.
- 3) 12 " toppakninger for cyl.hoveder.
- 4) 12 " pakninger for udstødsrør.
- 5) 12 " " " indsuigningsrør.

Der gøres opmærksom på, at vi mangler at levere ventilløftestanger, der er sendt til reparation her på fabrikken.

O.A.C. Nielsen

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L.  
Pb-1067.

7.5.56.

Ang.: 750 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 "ruffling" 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 hangerne måtte forstærkes, og denne ændring blev straks gennemført på samtlige de 750 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 "rufflingen", har vi ment det rigtigst at gøre Dem bekendt med den foretagne ændring.

Vi fremsender vedlagt tegning 301L-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

A/S FRICHS  
Århus

Åbyhøj, den 6.6.56.

Beretning nr. 616

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

750 hk lokomotiv nr. 12.

Efter aftale tog jeg i dag til banen i anledning af hovedrevision på begge motorer, bogier med banemotorer m.m. Lokomotivet har kørt ialt siden afleveringen til banen 272.000 km, siden sidste eftersyn 106.000 km. Alle dele var demonteret, bogier udtaget og banemotorer adskilt; begge motorer adskilt i stempler, cylinderhoved, ladeblæsere og udstødsrør nedtaget og tildels renset, så eftermåling kunne foretages.

Motorerne.

Ved et nøje eftersyn fandtes alt i bedste stand, og der er intet særligt at bemærke, udover hvad normalt slid forårsager, dog skal følgende bemærkes:

- 1) 2 stk. forbindelsesstænger har løse pander,
- 2) 1 " cylinderhoved revnet mellem ventilerne, men ikke utæt,
- 3) 1 " trykrør for cyl. 6 revnet,
- 4) flere løftestænger noget slidte i kugleskålen.

Vognkassen og bogierne.

1) Bogie nr. 1 revnet i forreste bjælke i underste flange, lige i hjørnet. Den øvrige del af bogien er undersøgt, men der fandtes kun de omtalte revner. Bogie nr. 2 fejlfri.

2) Banemotorerne demonteret for ankrene nr. 1, 2 og 3 var fine, hvorimod nr. 4 var noget mørk i kommutatoren og synes at være urund.

Stator i alle 4 banemotorer var tildels rene, kun meget fint støv i bunden.

3) Centrifugalkontakten defekt i akslen, remskiven har siddet løs og ødelagt akseltap og nav i skiven. Ny aksel og remskive bøses.

Efter ønske fra banen tog jeg alle tolv forbindelsesstænger med hjem for normalisering af stanghoved og undersøgelse for revner i godset mellem boltene (2 sæt pander udskiftes).

Endvidere er alle 24 løftestænger med hjem for reparation af kugleskålene.

12 stk. stempler taget med hjem for uddrejning i riller og forsyning af nye ringe overalt.

4 stk. reflektorer fra frontlanterne taget med hjem for forsølvning.

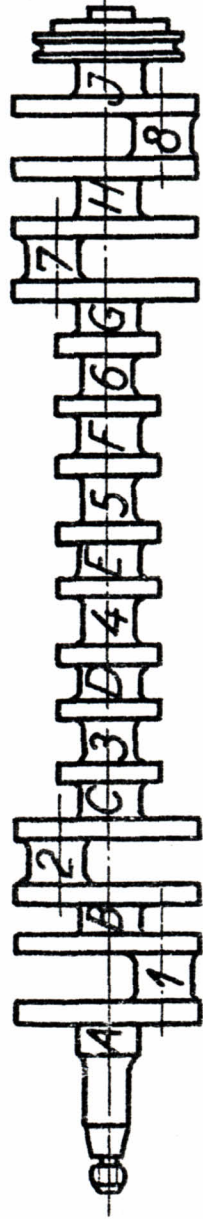
Følgende reservedele leveres:

- 1) 2 stk. metalbøsninger for vandpumpeakslerne,
- 2) 1 " cylinderhoved med styr uden tappe,
- 3) 1 " trykrør for brændselspumpe cyl. VI,
- 4) 1 " forsølvet kontakt for kompressorrelæ,
- 5) 1 " opslag for værktøj i maskinrum,
- 6) 12 sæt gummiringe for cylinderforingerne  $\emptyset$ ,
- 7) 10 stk. stilleskruer for vippearmene,
- 8) 4 sæt stempelringe for pakdåserne på udstødsrør,
- 9) 24 stk. pakninger for sidelemmene på motor,
- 10) komplet sæt stempelringe til begge kompressorer,
- 11) " " gummislanger for olie og vand til begge motorer,
- 12) 1 stk. 14 mm studs med omløbet, 1 stk. 5 mm studs med omløber,
- 13) 10 " kølevandstermometre ( Sika )  
2 " reserveglasrør for do.
- 14) 4 " gummiringe for indsugerør.

O.A.C. Nielsen

1. Skift

Swingblad



	A	B	C	D	E	F	G	H	J
Hovedleje pande.									
Hovedlejesøle.									
Ovalitet.									
Største Slid.									
Spillerum.									

	1	2	3	4	5	6	7	8
Krumtappande.								
Slagsøle.	124,98	124,99	124,98	124,99	125,00	124,99	124,98	
Ovalitet.	124,98	124,99	124,98	124,99	124,98	124,99	124,98	
Største Slid.					504	501		
Spillerum.								

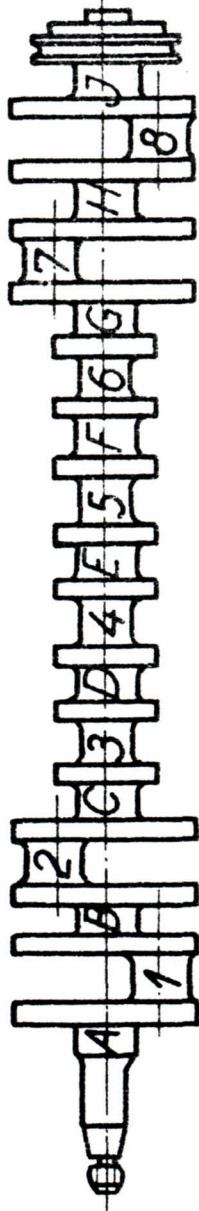
Bemærkning:

Motor Type		Motor nr.		Aksel. nr.		Filholder		Kørte km:	
6185 CD		1028				V. 6. 7. J.			
Opmålt af	Dato	År/label		<b>FRICHS</b>				Skisens nummer	
P. Jensen	29.-5. 1986	-						<b>5431.</b>	



alt. 10.

svingsyl



	A	B	C	D	E	F	G	H	J
Hovedlejeplade.									
Hovedlejesøle.									
Ovalitet.									
Største Slid									
Spillerum.									

	1	2	3	4	5	6	7	8
Krumtappande.								
Slagsøle.								
Ovalitet.								
Største Slid.								
Spillerum.								

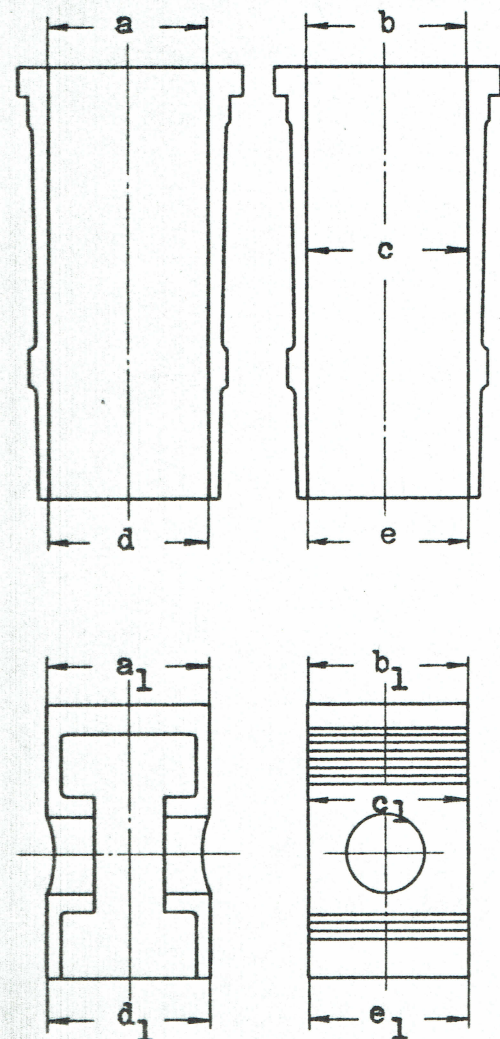
Bemærkning:

Motor Type		Motor nr.		Aksel. nr.		Tilhører		Køpte km:	
E185 CD		1029				V. G. T. J.			
Oppgitt	Dato	H/stelebel				Skiltens nummer			
P. Jensen	29.-8. 1956					5431.			

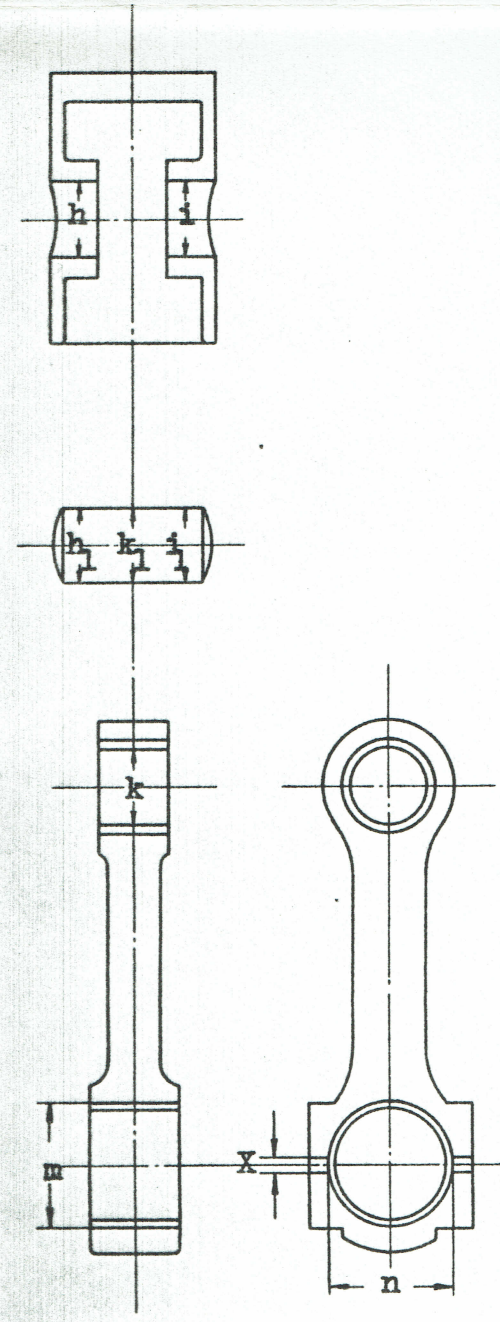
**FRICHS**

*afskrift*

opmåling af: cyl. foring, stempel, stempelpind og plejlstang.



cyl.nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	bemærkn.
a	185,03	185,02	185,02	185,02	185,04	185,04			
a <sub>1</sub>	183,73	183,57	183,57	183,74	183,72	183,72			
diff	1,30	1,45	1,45	1,28	1,32	1,32			
b	185,04	185,02	185,02	185,03	185,03	185,04			
b <sub>1</sub>	183,74	183,53	183,57	183,57	183,76	183,54			
diff	1,30	1,49	1,45	1,46	1,27	1,50			
c	185,03	185,02	185,04	185,03 <sup>s</sup>	185,02	185,02			
c <sub>1</sub>	184,61	184,59	184,60	184,58	184,60	184,61			
diff	0,42	0,43	0,44	0,45 <sup>s</sup>	0,42	0,41			
d	185,02	185,02 <sup>s</sup>	185,02	185,02 <sup>s</sup>	185,01	185,01			
d <sub>1</sub>	184,53	184,58	184,63	184,61	184,62	184,64			
diff	0,49	0,44 <sup>s</sup>	0,40	0,41 <sup>s</sup>	0,39	0,37			
e	185,04	185,03 <sup>s</sup>	185,01	185,03	185,03	185,01			
e <sub>1</sub>	184,63	184,59	184,59	184,61	184,59	184,58			
diff	0,41	0,44 <sup>s</sup>	0,42	0,42	0,44	0,43			

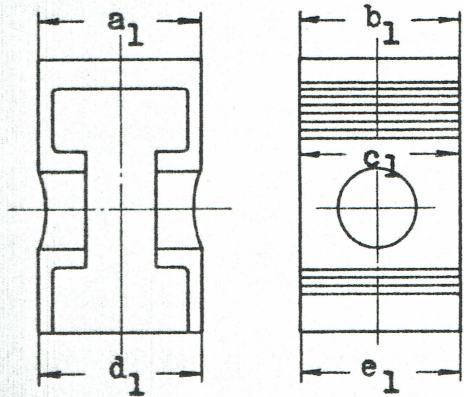
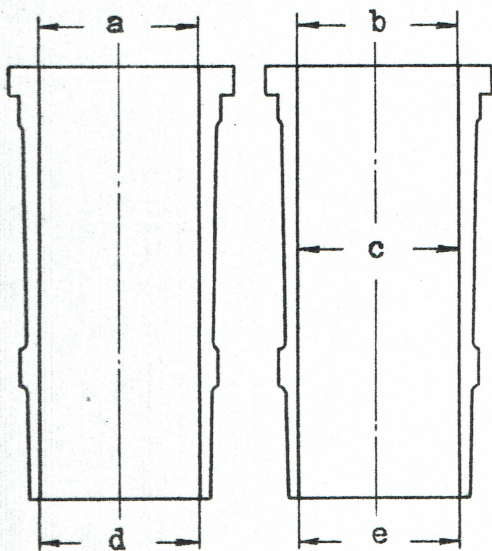


cyl.nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	bemærkn.
h	74,93								
h <sub>1</sub>	74,93	74,94	74,94	74,96	74,95	74,97			
diff									
i									
i <sub>1</sub>	74,93	74,94	74,94	74,96	74,95	74,97			
diff									
k									
k <sub>1</sub>	74,93	74,94	74,94 <sup>s</sup>	74,96	74,95	74,97			
diff	0	0	0,00 <sup>s</sup>	0	0	0			
m	125,15	125,14	125,11	125,11	125,07	125,10			Nr. 1. Undersøgende
n	125,15	125,23	125,16	125,13	125,09	125,15			Nr. 5176 Løn
diff	0	0,09	0,05	0,02	0,02	0,05			Påbeslag af plejst.
x									

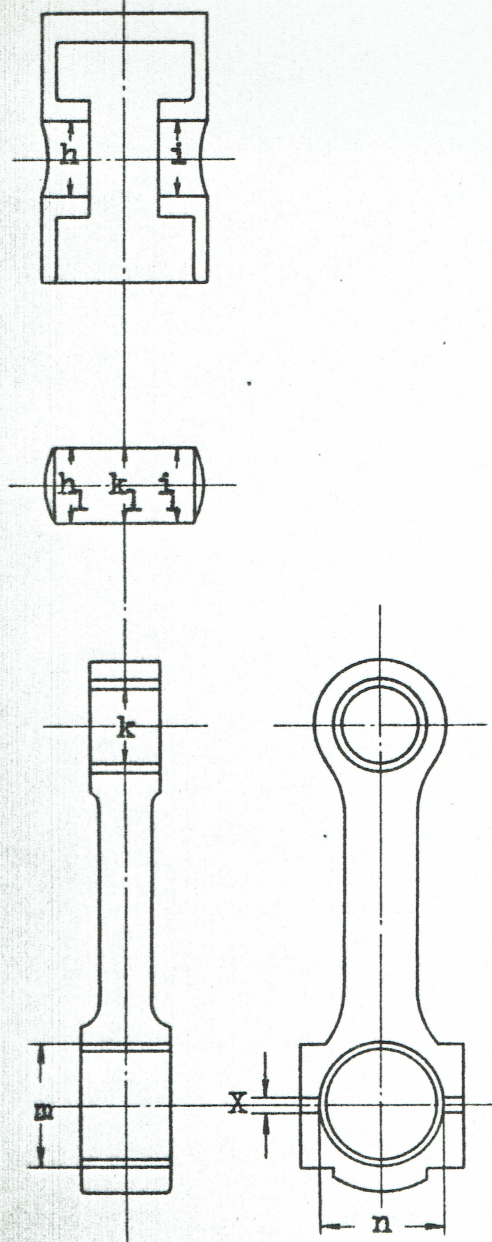
ordre nr.	motor type	motor nr.	korte km.	tilhører
	6185 CD	1029	270.000	V. L. T. J.
opmålt	dato	FRICHS		skitsens nr.
<i>V. Johansen</i>	22. 5. 1956.			6089

*Lp. 1/16*

opmåling af: cyl. foring, stempel, stempelpind og plejlstang.



cyl.nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	bemærkn.
a	185,05	185,05	185,02	185,04 <sup>s</sup>	185,02 <sup>s</sup>	185,04			
a <sub>1</sub>	183,73	183,67	183,70	183,53	183,60	183,67			
diff	1,32	1,38	1,32	1,51 <sup>s</sup>	1,42 <sup>s</sup>	1,37			
b	185,04 <sup>s</sup>	185,04	185,02	185,04	185,02	185,03			
b <sub>1</sub>	183,35	183,67	183,80	183,53	183,56	183,67			
diff	1,69 <sup>s</sup>	1,37	1,22	1,51	1,46	1,36			
c	185,07	185,03	185,02 <sup>s</sup>	185,05	185,02 <sup>s</sup>	185,03			
c <sub>1</sub>	184,54	184,57	184,62	184,57	184,57	184,56			
diff	0,53	0,46	0,40 <sup>s</sup>	0,48	0,45 <sup>s</sup>	0,47			
d	185,04	185,02	185,01 <sup>s</sup>	185,05	185,03	185,04			
d <sub>1</sub>	184,61	184,56	184,61	184,57	184,57	184,59			
diff	0,43	0,46	0,40 <sup>s</sup>	0,48	0,46	0,45			
e	185,02	185,03	185,02 <sup>s</sup>	185,05	185,02	185,03 <sup>s</sup>			
e <sub>1</sub>	184,57	184,59	184,60	184,57	184,54	184,61			
diff	0,45 <sup>s</sup>	0,44	0,42 <sup>s</sup>	0,48	0,48	0,42 <sup>s</sup>			



cyl.nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	bemærkn.
h									
h <sub>1</sub>	74,95	74,94	74,94	74,92	74,97	74,92			
diff									
i									
i <sub>1</sub>	74,94	74,94	74,94	74,92	74,96	74,92			
diff									
k									
k <sub>1</sub>	74,94	74,94	74,94	74,92	74,95	74,92			
diff	0,01	0	0	0	0,02	0			
m	125,09	125,15	125,14	125,10	125,09	125,12			<i>Nr. 1 defekt</i>
n	125,11	125,21	125,14	125,12	125,13	125,13			<i>Parabel af bore</i>
diff	0,02	0,06	0	0,02	0,04	0,01			
x									

ordre nr.	motor type	motor nr.	korte km.	tilhører
	6185 C.D	1028	270.000	V. L. T. J.
opmålt	dato	FRICHS		skitsens nr.
<i>P. Jensen</i>	29.5. 1956			6089

Referat af telefonsamtale med værkfører Olson fra Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane den 18.6.56 kl. 16,30.

---

- Fl: Jeg var temmelig ked af det i lørdags, hvor De ringede ned og med berettigelse gjorde opmærksom på, at det havde taget temmelig lang tid, og det har det faktisk også; anledningen er sådan en hel masse bagateller, som altså har fået det til at gå i stå, - så har man manglet noget vædske til at magnoflux-undersøge dem o.s.v., og leverandøren har svigtet. - Det er jeg meget ked af, det er derfor, jeg ringer med det samme.
- O: Ja, jeg blev ærligt talt noget ærgerlig over det. Når vi nu har Deres mand heroppe, og vi ingen vegne kan komme.
- Fl: Ja, men vi gør det nu sådan i dag, at vi lader O.A.C. køre i dag. Det bliver nok ved 7-8 tiden i aften. Han kører afsted i hvert fald med 6 stænger, og så tager han også 2 nye stempler med. Når han gør det, er det fordi vi har ikke og er ikke indstillet på overhovedet at gå højere op med overstørrelse af stempelringe end til 1 mm over, altså  $6\frac{1}{2}$ , og De skal jo helt op på 7 eller  $7\frac{1}{2}$ . De stempelringe har vi nu bestilt; men vi kan ikke regne med at have dem herhjemme før måske på onsdag. Nu tager han de andre med derop, og så må De selv overveje, om De vil sætte de nye stempler ind for at komme til at køre, og så eventuelt købe dem, eller om De vil vente på, at disse stempelringe kommer hjem, sådan at vi kan få dem lavet.
- O: Hvis vi ikke kan vente så længe, så kan vi jo bare sætte de nye stempler i.
- Fl: Ja, så kan De bare sætte de nye i.
- O: Foringerne er jo af normal størrelse.
- Fl: Ja.
- O: Jeg er ikke hjemme i aften, hvis O.A.C. kommer. Men i morgen tidlig er De vel ked af at undvære ham. Han kan jo godt vente med at køre hjemmefra til i morgen tidlig, hvis han er heroppe ved lo-tiden; - så strenge er vi heller ikke.
- Fl: Nå, - det mener De er ligeså godt.
- O: Ja, for nu er jeg ikke hjemme i aften. Så synes jeg, det er kedeligt, at han skal komme herop, og han ikke træffer nogen.
- Fl: Ja, men det var bare for at komme op og aflevere det og så køre hjem igen.
- O: Ja, det er udmærket. Men nu har vi arrangeret det sådan, at vi godt kan klare os, til han kan være heroppe i morgen. Det er da bedre, han kører imorgen i stedet for at ligge og køre om natten.
- Fl: Ja, men så vil jeg foreslå ham at vente med at køre til i morgen.

O: Ja, det synes jeg, vi skal. Så tager han alt det med, I har færdigt - ikkesandt?

Fl: Ja, og resten må vi så se at få afsted i morgen, - de næste 6. Hvis det nu ikke kan laves om, fordi han altså skal tilbage og køre det næste hold op igen, eller hvordan vi nu skal ordne det -.

O: Hvornår kan resten være færdigt.

Fl: Det bliver først færdigt i løbet af dagen i morgen.

O: Ja, men skulle han så ikke vente, så han fik det hele med herop. Når I nu viser jer så flinke, at han kører herop med det, skal vi så ikke vente, hvis I kan få det færdigt engang i løbet af i morgen formiddag.

Fl: Jeg tvivler på, at det bliver færdigt i morgen formiddag.

O: Men det er lige meget. Når vi får delene op til een maskine, så har vi da også rigeligt. Så har I jo tid til at sende det andet som fragtgods.

Fl: Ja, det er også det, jeg mener.

O: Skal vi så ikke sige, at han kører i morgen tidlig.

Fl: Vi lader ham køre i morgen tidlig.

O: Jeg vil lige gøre opmærksom på, at jeg har ikke blandet driftsbestyreren i det. Så De skal ikke undskylde det overfor ham.

Fl: Det er all right Olson. Og når jeg ringer til Dem, er det fordi, jeg ikke har andet end undskyldning. Det sker ikke mere.

O: Det var det, jeg sagde til O.A.C. Nu har de haft et par mennesker heroppe et par gange og sagt, at De har ikke så travlt, og De ville være taknemmelige, hvis banen vil tænke på os, når der er noget, - og så bliver vi så dårligt behandlet, når det endelig er. Så jeg har været rigtig gal i hovedet.

Fl: Det er fuldkommen all right, og det har åbenbart virket.

O: Ja, men det er ude af verden. Vi snakker ikke mere om det.

Fl: Udmærket. Altså, han kommer op med det i morgen formiddag ved lo-tiden eller sådan noget lignende.

O: Ja, tak for det.

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 18/7 1956.

Beretning nr. 635

fra O.A.C. Nielsen over anslaget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane.

---

Lokomotiv 750 HK nr. M 12.

Efter aftale tog jeg igår 17/7 til banen for afprøvning af begge motorer i lokomotivet.

Lokomotivet har siden 22/5 haft hovedrevision. Paa en prøvetur fra Lemvig til Thyborøn & retur rettedes flere småfejl, men ellers var motorer samt alle elektriske maskiner i fin fin orden, og ingen varmløbninger af lejer bemærkedes.

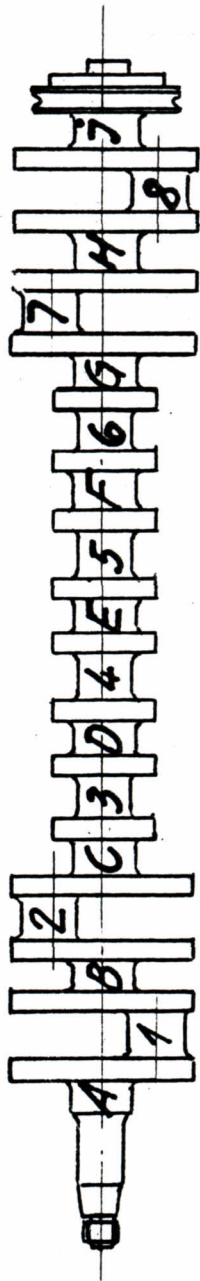
Til revision ønsker banen gerne leveret snarest

2 stk. porcelænsholdere for banemotorsikringer.

O.A.C. Nielsen.

al

Rep. of motor, after extracting bearings of a test  
 alle, brømtoppløst



	A	B	C	D	E	F	G	H	J
Hovedlejeopande									
Hovedlejesøle	130.00	129.99	129.99	130.00	129.99	129.99	129.99		
Ovalitet	- 00	- 99	- 99	- 17	- 99	- 99	- 99		
Største Slid.									
Spillerum									

	1	2	3	4	5	6	7	8
Kramtappande								
Slagsøle	124.99	- 97	- 98	- 97	- 98	- 98	- 97	
Ovalitet	- 98	- 94	- 95	- 92	- 96	- 97		
Største Slid.	0.01	0.03	0.03	0.05	0.02	0.01		
Spillerum								

Motor Type	Motor. Nr:	Aksel Nr:	Tilhører	Korte Km:
6185C7	1029		VLTJ. M12	272.000
Om gang	Dato	Afsløbet	Skitsens Nummer.	
S.P. OJ.	25/7 1956	1/4	5431	

**FRICHS**

Bemærkning: *Kramtappande osv. 4 meddelte resultatet ut.*

Referat af møde den 11.9.56 vedrørende reparation af generatorer på Vemb-Lemvig banens diesellokomotiv - hovedgenerator II.

-----

Tilstede: O.A.C. Nielsen, P. Christensen, Harsløf og E.K. Nielsen.

Herefter følger en række ordrette udtalelser fra deltagerne med navnet foran i forkortet form. For O.A.C. Nielsen skrives OACN, for P. Christensen skrives Chr., for Harsløf skrives Ha. og for E.K. Nielsen skrives EKN.

Chr.: Det er nødvendigt at foretage en afdrejning af begge kommutatorer - hovedgenerator og hjælpegenerator, idet opspændingen efter min mening ikke har været korrekt.

Ha.: De er altså ekscentriske begge to, og hvad med de fremstående lameller?

Chr.: Det er mærkværdige ting, der er fremkommet, det kan kun skyldes, at kommutatoren på hovedgeneratoren ikke er fast - 2 eller 3 lameller stak frem.

EKN: Hvordan kontrollerede De det?

OACN: Ved at turne maskinen. Der var ikke noget at tage fejl af.

Ha: Hvor meget kaster den?

OACN: 3-4 hundrededele af en mm; men vi havde ikke ur på. Det kunne man se.

Ha: Så må det være mere end 3/100.

OACN: Nej.

EKN: 3/100 er jo ikke så meget, når Titan i sin instruktion tillader 3/100 inden afdrejning; og selvom kommutatoren kaster 4/100 kan den vel ikke være kassabel af den grund.

OACN: Hvis lamellerne ikke var kommet frem, havde der ikke været spor i vejen for at kunne køre.

Chr.: Nej, når lamellerne er fremme et par steder eller tre, så lægger man mærke til det, så kan det høres, og så ser man samtidig, at kullene vipper.

EKN: Det tyder på, at det hele må henføres til løse lameller og kan altså ikke tillægges opspændingen.

OACN: Ja. Men når det andet så løber godt nok.

Chr.: Nej, det kan det heller ikke. Årsagen til det skete er absolut, at lamellerne er gået løse og kravler frem. Det giver dårlig lyd i gangen, og det har man bemærket, og så ser man nøjere efter og bemærker, at der sidder lameller, der stikker frem og slår på kullene. Endvidere bemærkes, at der er en del ovalitet tilstede, og det kan høres, og så underretter man Frichs.



- OACN: For at klare det spørgsmål, skal kommutatoren efterspændes, og så skal den drejes af. Det er der ingen tvivl om. Det kan ikke lade sig gøre at skille den ad. Vi har en 7 hk motor deroppe, som vi kan sætte foran på motoren. Der kan man sætte en akselende på med en remskive på, så tager vi forstøverne op, lukker ventilløfterne op, og så kan man trække motoren rundt direkte.
- Ha: Det er jo så en afslibning alligevel, De tænker på.
- OACN: Nej, det er en afdrejning. Så kan vi få en fortsætter sat op, og denne skal have så stort et stål, at det kan nå ind, og så må man ligefrem dreje kommutatoren af på stedet. Det skal være en ordentlig bred forsætter, så den ikke vipper.
- Chr.: Har man nogensinde forsøgt at lade hjælpegeneratoren trække.
- OACN: Nej, det har man ikke prøvet. Det tror jeg ikke, man skal. Det andet er ikke noget ubehageligt, man spænder bare møtrikken af på enden af motoren og sætter en anden møtrik på med en stump akselende på.
- EKN: Hvad skal der så foretages med de elektriske maskiner.
- OACN: Man tager bare kostene ud på det sted, man skal dreje af. Når man er færdig med at dreje af, så skal man tage spindelen ud af slæden, og så stikker man ud ved selve stålet bagefter.
- EKN: Der er ikke så forfærdelig megen plads.
- OACN: Jo, der er så megen plads, at det kan godt lade sig gøre.
- EKN: Når man gør det på den måde, at man tager hjælpegeneratorstellet væk.
- OACN: Nej, det kan man ikke tage væk. Vi kan ikke rykke hjælpegeneratoren fra. Det er jo lavet på så fjollet en måde, og det er vi først blevet klar over senere. Den bjælke, der ligger forned, skulle have været boltet på, således at den kunne have været fjernet. Ellers skal vi gøre noget helt andet. Det er at tage lokomotivet herved, tage generatoren ud; men vi kan jo lave meget for de 1600 kr., det koster at køre lokomotivet frem og tilbage.
- EKN: Jeg synes stadig, der er for lidt plads. Når man tager inspektionslemmen af og ser ned, så har man kulbørsterne, der måske kan drejes væk, men hvad så med skinnerne?
- OACN: De kommer slet ikke i vejen.
- Chr.: Det er rigtigt som Nielsen siger. Man kan komme til, men det kræver et langt stål, og forsætteren skal være uden for generatoren.
- OACN: Slibeapparatet kan ikke bruges. Vi kan slet ikke komme til at manøvrere med det. Vi spænder forsætteren på lige klods op af det udvendige, og så kan vi få stålet ind.

- EKN: Selvom man går skråt ind med stålet eller lige ind, så kan dets vandring ikke dække hele banen. Stålet skal kunne tage hele banen i een opspænding
- Ha.: Man kan nok bryde af i to gange. Det vanskelige bliver udstikningen.
- OACN: Jeg synes, at Christensen skal finde en bred forsætter, så skal vi have lavet en opstilling. Den kan laves efter tegningen. Så kan vi tage ud til Odderbanen og se, om det er sådan, som vi har regnet med. Vi skal ikke tage derop, før vi er sikre på, at vi har grejerne i orden.
- Ha: Ja, hvis så afdrejningen er færdig, hvorledes med udstikningen.
- OACN: Der behøver vi ikke så bredt et stål.
- EKN: Vi skal også have spændt kommutatoren efter.
- Chr.: Det kan gøres med en kardannøgle, men den skal udføres med forkrøbning.
- Ha.: Når vi kan flytte hjælpegeneratoren 100 mm, så kan vi komme til.
- EKN: Efterhånden synes det hele noget omstændeligt, og jeg er nærmest tilhænger af at tage generatoren op.
- OACN: Så skal vi have lokomotivet herved.
- EKN: Har vi nogensinde lavet sådan en afdrejning?
- OACN: Ja.
- EKN: Ja, på de store maskiner, hvor der er rigelig adgang, og så har vi endda haft en af vore bedste drejere til at foretage arbejdet. Jeg synes, det er risikabelt at lave det på denne måde her.
- OACN: Ja, men så bestemmer De, hvad der skal laves. For skal lokomotivet tages herved for at tage generatoren ud, må der ofres 16-1800 kr. for at befordre lokomotivet frem og tilbage, og så kommer endvidere arbejdet her med at tage ankeret ud. Det koster alligevel ca. 3000 kr., og det andet kan laves betydeligt billigere. Banen er jo klar til selv at dreje kommutatoren af.
- Chr.: Nu har vi været deroppe, og nu vil de insistere på, at vi foretager arbejdet.

Herefter drøftedes arbejdets enkeltheder, udførelsen af værktøjet, samt pladsforholdene i lokomotivet, og man enedes om at udføre en model, som kan prøves på Odderbanens lokomotiv.

EKN: Hvem skal udføre arbejdet, og hvornår?

OACN: Det skal vi selv. Banen vil ikke have med det at gøre; men vi kan gå igang, når det passer os bedst, og når vi har værktøjet i orden. Banen har dog givet tilsagn om at stille en mand eller to til vor rådighed.

Ha.: Må jeg høre en gang, hvorledes De tænker at dreje dieselmotoren rundt?

O.A.C. Nielsen giver herefter en mere detaljeret oplysning om, hvorledes han har tænkt, at tilslutningen af elektromotoren skal være. I denne forbindelse oplyses, at elektromotoren er på  $7\frac{1}{2}$  hk ved 1200 omdrejninger pr. minut, og der regnes med at benytte rømskiver med omsætningsforhold 1:6 eller 1:7.

Ha: Jeg synes, at man efter den forklaring her godt kan foretage afdrejningen, og at denne lader sig udføre.

OACN: Ja, og så har vi jo mulighed for at prøve værktøjet på Odderbanen.

EKN: Jeg har talt med direktør Nielsen i Odder, der oplyste, at lokomotivet ankommer til Århus kl. 19,50 og afgår fra Århus kl. 5,20 om morgenen.

OACN: Vi aftalte deroppe, at banen skulle køre videre indtil vi gav nærmere meddelelse. Vi har frit slag nu, og vi kan komme, når det passer os.

Ha.: Foretog De en midlertidig reparation?

Chr.: Ja, det gjorde jeg, og det hjalp, men det var ikke tilstrækkeligt. Der køres på vort ansvar.

EKN: Hvordan så kullene ud? Var der slidt noget på dem?

Chr.: Der var ikke spor i vejen.

11.9.56.

E.K. Nielsen.

Alkohol

Verd. kemisk Flytstof

23/10 efter aftale tog jeg mig overvarende bace for opstilling af vortøj til afprøvning af kumulatører paa generatorm II i laboratoriet 25.10 nr. 12.

Fruiden og alle de deltagende i Eksperimentet og Monitoren blev med.

Fruiden afprøvede forskellige, afprøvede. udelukkende paa trykregulatorerne og statoren blev skiftet per sin meget lille, som efterhånden paa fundamentet. rummet tillod (ca. 100 cm). Dette var nødvendigt for at paa specielle måltidspunkter paa kumulatøren ved efterprøvet paa hovedgeneratorm, disse måltidspunkter kunne oprettes i stedet for skiftet, som det var ikke saa uendeligt, at læsningen var uregelmæssig.

Det mest tydelige resultat, konstateres for første gang med skulderens fremtrædende. Skulderforlængelsen paa frende af motor og elektromotor samt rummet blev ligeledes fremtrædende og bacees installationen foretoges ledningen og igennemgik og man eftervarede arrangementet, der fungerer tilfredsstillende.

Fra et punkt heri med motorer siden for meget nødvendigt at tage forstyrrelse og sætte lysterne

819

10/1

V.L.F. 1112

Arbejdet aaben. Brændselspumpen afsprodesen,  
 saa dermed ikke get brændselolie.

Effersættelse med bestemte Olie i grad. 2 1/10.  
 oplydes, at aftrykningen af kommissionen er gaaet  
 færdig og medlemmerne er igang med modtagelse, mellem  
 landene. Vedkommende medde at medlemmerne  
 kunde være færdig idag, saaledes, at medlemmerne kunde  
 afprøve inden efter.

10/1

39. 3/12.62

Afskrift.

A/S FRICHS

Aabyhøj, den 1.12.1962.

Beretning nr. 2424

fra O.A.C. Nielsen over anlæget Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, M12.

---

Efter anmodning tog jeg i går den 30/11 til banen for at se på motorerne i D.loko nr. 12.

Lokomotivet har kørt ialt 710.000 siden lokomotivet blev leveret.

Siden sidste hovedeftersyn er der kørt 170.000 km.

Siden sidste stempeleeftersyn 98.000 km.

I marts 1960 er begge motorer forsynet med nye stempler, grundet på udslidte ringriller.

Cylinderforingerne er alle fra starten, på en enkelt nær.

./.

På vedlagte opmålingsskemaer ses resultatet af kontrol med krumtapindikator i alle slag. Motor 1029 har størst udslag på + 11/100 mm. Motor 1028 har kun max. 6,5/100 mm, begge i slag VI.

Målingen med krumtapindikatoren giver ikke noget nøjagtigt billede af sølernes ovalitet eller lejernes tilstand; da der ikke er set metal i smøreoliefiltrene, kan det ikke være helt galt med hovedlejer eller krumtaplejer.

Da begge motorer har kørt i ca. 9 år uden at man har set til hovedlejerne, må det være på tide at få begge krumtappe ud.

Ved at høre på motorerne i tomgang tyder det på, at der er for megen slør i hovedlejerne.

Ved samtale med direktør Ronø og værkfører Olsson vil man gerne have lokomotivet herved for hovedeftersyn overalt, med hjulafdrejning o.s.v., bremsetap rep. m.m.

Banen sender en oversigt over det ønskede eftersyn og vil gerne have dette udført, så snart det kan lade sig gøre.

./.

2 opmålingsskemaer. *his D.*

O.A.C. Nielsen

OC

Lemvig, den 13. December 1962

Under Henviſning til Samtale med Deres Hr. O.A.C. Nielsen ved Beſøg her i Lemvig beder man Dem give os et Prisoverslag af følgende Reparation på Diesellokomotiv ML 12:

Hjulafdrejning

Eftersyn af Rullelejerne, Akslerne undersøges for evt. Revner. Bronzelejerne paa alle Akselkasser fornyes. Akselkasseføringen oprettes.

Bremsetøjet istandsættes.

Motorerne hovedrepareres.

Krumtappe afrettes, Tilpasning af Hoved- og Plejlstangslejer.

Cylinderforinger delvis fornyes.

Alle Ventilstyr og et Faatal Ventiler fornyes.

Styrehjul og Lejer for Styrehjul efterses.

Smøreoliepumper efterses.

Hele Reguleringen efterses.

Brændstofpumper og Dyser repareres.

Ladeblæserne repareres.

Samlingen for Cylinderblok II er utæt for Smøreolie og skal ompakkes.

Hovedgenerator, Hjælpedynamo og Banemotorer renses, efterses og lakeres.

Tappen for Bæring af Ankeret i Hovedgeneratorerne omlægges. Hærdet

Slidring, som tilpasses Bronzebøsningen i Svinghjulet.

Bærellejerne i Banemotorerne efterses.

Tagkølerne renses.

Man beder Dem oplyse hvornaar Arbejdet kan paabegyndes og hvilken Tid De paaregner til det.

Erbødigst

A/S Frichs,  
A a r h u s.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane,  
Lemvig.

Afd. L.  
Vp.

4.1.63.

Ang.: reparation af 750 hk diesel-elektrisk lokomotiv.

Vi kommer tilbage til Deres skrivelse af 13. december f.å., hvori De beder os fremkomme med et prisoverslag for reparation af Deres diesellokomotiv ML nr. 12, og kan oplyse, at vi på basis af det reparationsomfang, som De har skitseret i forespørgslen, skønner, at reparationen vil kunne udføres for et beløb af

ca. 100.000,- kr.

Bedømmelsen er sket på følgende måde:

Demontering og montering kan fastlægges med nogenlunde sikkerhed, hvorimod reparation respektive fornyelse er afhængig af den stand, hvori de enkelte dele befinder sig, og er derfor et rent skøn, som kan være både for højt og for lavt.

Som tidligere meddelt Dem dækker vore løbende forsikringer ikke for et fremmed lokomotiv her på fabrikken; men vi skal gerne, dersom det ønskes, indhente tilbud herpå og meddele Dem forsikringspremiens størrelse.

Af prøvemester O.A.C. Nielsens rapport fremgår det, at opmålingen af krumtapakslerne ved hjælp af krumtapindikator viser, at den ene motor nr. 1029 har overskredet det for denne motortype tilladelige krumtapudslag, og det må derfor tilrådes, at krumtapakslen lægges om snarest belejligt.

Med hensyn til arbejdet her hos os vil vi være i stand til at påbegynde dette i begyndelsen af februar d.å. og må regne med, at der medgår ca. 8 uger hertil, for så vidt der ikke forekommer arbejder, som vi ikke har kunnet tage i betragtning.

Vi hører gerne fra Dem herom.

Med venlig hilsen  
A/S F R I C H S

F1/LC.

Kopi til L, O.C.



Beretning nr. 1861

fra O.A.C. Nielsen

over anlæget Vemb, Lemvig Jernbane.

---

Efter rekvisition fra banen tog jeg til Lemvig 15/5-1964 for at se på den ene motor 6185 CA nr. 1028 i 750 hk. lokomotiv, leveret i 1952.

Værkmester Ohlson beklager sig over, at motoren ryster så, opholdet i det nærmeste førerrum er umulig under kørslen.

Det oplyses, at der havde været eftersyn af stempler m.m. ca. 3 uger før, på begge motorer og på motor 1028 havde man fået ny bøsning og nye gummiklodser i det flexible svinghjul.

Samtidig med udskiftningen af bøsning og gummiklodser har man foretaget en afbalancering af ventilatoren alene.

Ved start af motoren kunne man tydelig konstatere, at bøsningen i svinghjulet atter er udslidt, idet bagenden af motoren ryster meget i tomgang, men der er ingen slag ved stop af motoren, som er tegn på udslidte gummiklodser.

Efter samtale med direktør Ronø og værkmeister Ohlson vil man lade centralværkstedet i Århus foretage eftersynet, idet Cvk. har foretaget opretning m.v. under eftersynet.

O.A.C. Nielsen

O.C.

ORDRESEDEL	Lev. dato	Leveres til	Ordre nr.
	Inden 18.5.77	Venb -Lemvig-Thyborøn JB. 762o Lemvig	55o5o
Hertil hører 1stk.Rep.Oversigt IIIr-IX-Ve-Vv-V-Vf-Vmk-Vmm-Vz-Vø-A-IIL			
Ordre af Jnr. 38.o2/38 2.3.77	Betaling tilbud af 25/2-77	Forsendelse afhentes efter nærmere ordre	
Ang: <u>Diesellokomotiv ML 12 75o HK.</u>			
Reparation af oventstående lokomotiv i henhold til medfølgende reparationsoversigt.			
Afdeling	A	Dato	3.3.77
		Underskrift	Bent Friis

ORDRESEDEL.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane  
7620 Lemvig.

Ordrenummer  
55050

Ordre af:            Dato:            Betaling:  
J.nr. 38.02/38    02.03.1977    vort tilbud af 25.2.77/regning

Kopi til: IIIr-IX-Ve-Vv-V-Vp-Vj-Vf-Vmk-Vmm-Vz-VøA-L.

Ang: Reparation og eftersyn af lokomotiv nr. ML12.

Reparationsoversigt.

1) Overbygning:

- 1.1. Demontering af tag, udstødning, kølere samt 2 stk. skot mellem dieselmotorerne og generatorerne.
- 1.2. Indbygning af 1 stk. frontlanterne i hver ende af lokomotivet
- 1.3. Forsølvning af paraboler i eksisterende lanterner.
- 1.4. Maling udvendig af overbygning og tag.

2) Førerum.

- 2.1. Pålægning af nyt linolæum i begge førerum.
- 2.2. Delvis fornyelse af karmtræ ved sidevinduerne.
- 2.3. Udskiftning af 1 stk. frontrude.

3) Dieselmotorer.

2 stk. Dieselmotorer type 6185CAT demonteres, renses, opmåles og hovedrepareres efter følgende specifikation: pr. motor.

- GR.1. 1. Krumtapaksel opmåles og magnetofluxprøves. Afslibes efter behov på hovedlejesøler og krumtapsølere.  
7 sæt (14/2) Hovedlejepander (blybronze) monteres i maskinstativet, flugtboret efter opmåling af krumtapaksel, panderne sendes til forblyening.  
32 stk. Gummiklodser i flexibelt svinghjul udskiftes med nye.
- GR.2. 2. Cylinderblokken trykprøves, cylinderforinger demonteres, opmåles, evt. fornyes. Foringerne monteres igen med nye silicone gummiringe og cylinderblokken trykprøves.
- GR.3. Forbindelsesstængerne (6stk.) magnetofluxprøves.  
6 sæt (12/2) krumtappander monteres i stængerne, finbores efter opmålingen af krumtapakselen, panderne sendes til forblyening, alle stempel og skraberinge fornyes.  
6 Trumkbøsninger opmåles.
- GR.4. 6 Cylinderhoveder renses, trykprøves, ventilerne slibes.  
6 Brændselsventiler efterses og justeres.  
6 sæt Vippearme efterses - reparerer.  
1 Letteapparat for udstødsventiler efterses.
- GR.5. 1 Tandhjulsbro efterses, alle rulle- og kuglelejer fornyes.
- GR.6. 1 Brændstofblokpumpe efterses og justeres, rullelejer fornyes.  
1 Forlagsaksel og hus med fortrykspumpe efterses, eksentrik for fortrykspumpe kontrolleres  
forts.....

- GR.7. 1 Regulator og sikkerhedsregulator demonteres, renses og efterses.  
Ekcentrik for fortrykspumpe kontrolleres.
- GR.8. 12 Ventilløftestænger, ventilløftere med ruller efterses.  
1 Knastaksel med lejer, efterses og opmåles.
- GR.13. Smøreoliepumpe, filter og rør efterses.
- GR.14. Brændolie- og kølevandsledninger efterses og repareres.  
Alle gummislanger og pakninger fornyes.

Motoren males.

4.

Generator:

Demontering af hoved- og hjælpegeneratorer, rensning af generatorer, afdrejning og udstikning af kommutatorer.

Udskiftning af kul i motorer (leveres af F R I C H S.)

5.

Maskinrum og generatorrum.

Rengøring og afvaskning.

6.

Bogier.

6.1. Demontering af banemotorer, gearkasse og hjulsæt for hjulafdrejning.

6.2. Udskiftning af kul i motorer. (kul leveres af kunden).

6.3. Hjulafdrejning af alle drivaksler.

6.4. Kontrol og eventuel hjulafdrejning af løbeaksler.

7.

Montering.

Montering af dieselmotorer, generatorer, købere, udstødning og tag.

8.

Afprøvning.

Afprøvning og justering af dieselmotorer og generatorer på faste modstande.

Problemer vedrørende reparationen rettes til afd. A - IID.

Afd. A.

3.3.77

Bent Friis

Lystryk som følger med ordreseddel til Vmm. Brøgger.

6185CA-1.08h	Bundkar
6185CA-1.10g	Krumtapaksel
6185CA-1.34b	Hovedlejer
6185CA-1.20f 1-III	Saml.tegn. kontravægte
6185CA-2.02b	Cylinderforing
6185CA-2.04c	Endeskærm v. kobling
6185CA-2.20 o	Cylinderblok
6185CA-2.67	Pakning for endeskærm
6185CA-2.68a	Pakning for stativdæksler
6185CA-3.05c	Forbindelsesstang
6185CA-3.12k	Krumtappander
1CA-135a	Cylinderhoved
8185CD-4.04	Ventilkegler f. inds- og udstødsventiler
6185CA-4.13d	Vippearme
6185CA-4.23t	Letteapparatet
6185CA-5.02f	Gearkasse saml.tegn.
6185CA-5.04c	Endeskærm v/gearkasse
6175CA-5.07b	Knaskakseldrev
6185CA-5.08b	Mellemhjul
6175CA-5.15a	Tandkrans for do.
6175CA-5.10d	Knastakselhjul
6185CA-5.31a	Bro for mellemhjul
6185CA-5.36 (e)	Bro f. tandhjul til brændoliepumper
6185CA-5.40b	Aksel f. mellemhjul
6185CA-5.44b	Pakning for gearkassedæksel
6185CA-6.56d	Forlagsaksel for brændoliepumper
6185CA-6.65c	Skraberling til forlagsaksel
6185CA-6.75	Details for hus til forlagsaksel
6185CA-6.81n	Saml.tegn. af brændoliepumpe forlagsaksel
6185CA-6.89b	Ekscentrik for tilbringerpumpe
6185CA-6.94f	CAV Brændselspumpe BPE 6Z 130N 2005 6227
6185CA-7.85	Underdel for sikkerhedsregulator
6185CA-7.90c	Svingvægte og medbringere for do.
6185CA-7.91	Udløserpal med træk til sikkerhedregulator
6185CA-7.93	Overdel til sikkerhedregulator.
6X-423b	Fjedre for sikkerhedregulator
6175CA-7.17e	Fjederkobling for regulator
5C-4.15h	Saml.tegn. af hastighedsregulator
6185CA-8.04g	Knastaksel
6185CA-8.06b	Sammenstilling af knaster (Diagram)
6185CA-8.79a	Ventilløfter med rulle
6185CA-13.08f	Saml.tegn. af smøreoliepumpe
6185CA-14.16a	Brændolieledning
P-487 Kølevandspumper	Kølevandspumper
6185CA-14.98	Pakning for udstødsrør
6185CA-20.58	Monterings kontrolmål.