

HENSCHEL-WERKE GMBH



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

Nydqvist & Holm A.B.

Trollhättan / Schweden

BEVAKAS			REF: L.6090		
AVD.	DAT.	SIGN.			
Kve 17/ Km			- 9. JAN 1959		
BEHANDLAS			DE-SIVES		
AVD.	DAT.	SIGN.	AVD.	DAT.	SIGN.
KK			Krupp		
			IC 24/1		
			FR 1		

Ihre Zeichen
Your ref.
V/réf.

Ihre Nachricht vom
Your letter of
V/lettre du

Unsere Zeichen
Our ref.
N/réf.

Bearbeitet von / Hausruf
Refer to / Tel. extension
S'adresser à / Poste de tél.

KASSEL

VLE-Gd/di

Gd/534

7. Januar 1959

Betrifft: ORE-Ausschreibung auf Klasse "f".

Wir erlauben uns, auf die gemeinsamen Besprechungen der europäischen GM-Lizenznehmer im November des vergangenen Jahres Bezug zu nehmen. Damals berichtete Herr Obering. KELLER über die Eindrücke, die er bei seinen Sitzungen mit dem ORE über die Aussichten der verschiedenen Bewerber für Klasse "f" gewonnen hatte. Diesen Eindrücken zufolge bestanden die besten Aussichten einerseits für die italienische FIAT-OM-Lokomotive und andererseits für die GM-Lokomotive ähnlich unserer Österreich-Type. Dieser Eindruck ist inzwischen auch durch die Informationen bestätigt worden, die Herr HANKO / KRUPP vor der Vereinigung der Deutschen Lokomotiv-Industrie mitgeteilt hat.

Der Rechtsunterzeichnete hat nun kürzlich auf einer Geschäftsreise feststellen müssen, daß sowohl die Spanische als auch die Portugiesische Staatsbahn ziemlich sicher mit einem Erfolg des französischen Projektes für ORE-Klasse "f" rechnen. Beide Verwaltungen beschaffen z.Zt. mit Hilfe der EUROFIMA eine Anzahl Lokomotiven der ORE-Klasse "d", Modell "C", wobei nur noch nicht geklärt ist, in welchem Umfang der MGO-Motor und in welchem Umfang der SULZER-Motor verwendet werden sollen. Man gab dabei der sicheren Erwartung Ausdruck, daß auch für die - beide Verwaltungen interessierende - Klasse "f" die Type der selben französischen Anbietergruppe mit den gleichen beiden Dieselmotoren ausgewählt würde. Auf diese Weise wäre dann sowohl in Spanien als in Portugal eine Vereinheitlichung auch von Klasse zu Klasse sichergestellt.

V. g. vira Gy + vand.

- 2 -

Bei diesen Unterhaltungen wurden wir auch vertraulich auf die bekannte, aber von uns noch nicht in diesem Zusammenhang gesehene Tatsache aufmerksam gemacht, daß der selbe Herr TOURNEUR, der in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Komitees B13 die italienische Type als erfolgversprechend bezeichnet, gleichzeitig in seiner Eigenschaft als Abteilungs-Chef der SNCF 40 (?) Lokomotiven dieser Klasse mit MGO-Motor in Frankreich bestellt habe. Wir können uns tatsächlich des Eindrucks nicht mehr ganz erwehren, daß man aus taktischen Gründen die schwache italienische Konstruktion zur Diskussion stellt, um alle technische Gegenargumentation auf diese abzulenken; es würde dann eines Tages leicht sein, diese Lokomotive als ungeeignet auszuschalten und hinter ihr dann die französische Konstruktion als erfolgreiche zweite Konstruktion auftauchen zu lassen.

Wenn diese Überlegungen richtig sind, müßten wir also sehr gründlich prüfen, wie wir uns diesem Konkurrenten gegenüber technisch wappnen könnten. Wir müßten erstens versuchen, auch unserem Projekt alle die technischen Vorteile mitzugeben, welche diese französische Prototype auszeichnen. Wir müßten zweitens versuchen, diese von M. TOURNEUR geschickt aus der Diskussion herausgehaltene Lokomotiv-Type doch in den Mittelpunkt einer kritischen Diskussion zu stellen und alle eifersüchtigen Konkurrenten schon jetzt auf diese mögliche Gefahr zu hetzen.

Wir wären Ihnen außerordentlich dankbar, wenn Sie zu diesen Ausführungen aufgrund Ihrer eigenen genauen Kenntnisse und Beobachtungen Stellung nehmen würden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

HENSCHEL-WERKE GMBH

M. Bammolt i. d. Gussrod

EA: Dir
EA: FC
EA: FRI

Henschel-Werke G.m.b.H.

KASSEL

GERMANY

VLE-Gd/di

Jan.7,-59

KKC/L.6090
R Keller/Sr

January 17, 1959

Re: class f locomotive

Dear Sirs,

We acknowledge with thanks receipt of your letter of January 7 regarding the above subject.

It is true that the Portuguese as well as several other railways have applied for loan from Eurofima in order to purchase ORE class d locomotives. It is unfortunate that we, the associates, do not have an approved type for this class of locomotive.

If a railroad acquires a class d locomotive, it is natural that the same railroad wants to continue with the same type of equipment for the class f locomotive, if such is available.

To compete with this we must offer a better and more experienced locomotive to a competitive price. This we think can be done if we, the associates, join our efforts of proposing a common type of class f locomotive to the ORE.

We therefore think that our efforts along this line should be speeded up and we are looking forward to your comments as promised by Mr Beister in your letter of December 30.

Har Frugeoise fått kopior? De var fa.
Nej - t.v. nej - saken behandlas vidare av
KKC som tills. med annat, sänder beviskopior 20/1

January 17, 1959
KKC/L.6090

Henschel-Werke G.m.b.H., Kassel.

Unfortunately La Brugeoise et Nivelles, S.A. seem to be interested in making their own type, i.e. a type with 18-20 ton axle load and a total length of only 15,5 meters.

We think this attitude is not working in the right direction with regard to our chances with ORE, wherefore we once again would stress the point of a joint effort.

Regarding the Fiat locomotive, we do not quite understand your point. The associates can, as you know, meet ORE's requirement with the A1A axle arrangement. With a BB axle arrangement it is necessary with a speedier engine than the EMD engine, unless your finding from the promised weight calculation is such that a supercharged 8-cyl. engine can meet the weight requirements.

We have asked Mr Janet, CELT, when we can expect the final specification from ORE. Mr Janet has replied as follows:

"From the latest information I have been able to secure from the ORE B.13 Committee, it seems that the specification is being drafted and, once put in a satisfactory form, it is the intention of ORE to get in touch with the main Railway Administrations to find out whether they are ready to order standard locomotives of this class.

It is only after receiving figures from the Administrations that ORE will launch a general invitation to tender.

I hope the foregoing will answer your question."

With interest hearing from you soon, we remain

Yours faithfully,

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG
Technical Department





TELEXMEDDELANDE/~~TELEGRAM~~

Avgående

KKO/L.6090
Vår ref.:

Arkivkopia
Avdelningskopia
Datumkopia

KOPIA: KKR⁰11

T
2655
NOHAB THTN
5284
4199791+
17⁰40
HENSCHEL KSSL1

HENSCHEL KSSL1
NOHAB THTN

974⁰ 24/2 1959 17⁰40

WE THANK YOU FOR YOUR TELEX MESSAGE OF 24⁰2⁰59
AND FOR YOUR KINDNESS TO MEET WITH CAR AT FRANKFURT AIRPORT
20⁰30 WEDNESDAY NIGHT⁰

SORRY MR KELLER CANNOT ON ACCOUNT PRESSING BUSINESS
ATTEND THE TRIAL RUN⁰ MR MOSWBERG WHO IS FAMILIAR
WITH THE CLASS F LOCOMOTIVE WILL GO IN MR KELLERS PLACE⁰

KINDEST REGARDS⁰

KELLER NOHAB



Telexmeddelande/Telegram
Ankommande

24.2.59 10,50
Ankom den DIR.
Original till:

Kopia till: FK 1/DIR
EC
FC
KKC

Kopia till KKC

QNOHAB THTN
HENSCHEL KSSL3

KKC
DIR

ESVARAS		REF. L 6090	
DATE	SIGN.	4 FEB. 1959	
OLAS		BY COPY	
SIGN.	AV.	DATE	SIGN.

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL3
SK/PE

24/2/1959

10.44 UHR FSNR. 2957 /VGM /JAE/

FUER HERRN DIREKTOR ODELBERG / HERRN OBERING. KELLER

WIR BEZIEHEN UNS AUF UNSERE FERNSCHREIBEN VOM 19/2 UND 23/2
UND MUESSEN HEUTE MITTEILEN, DASS ES WERKSTATT GELUNGEN IST,
SCHWIERIGKEITEN UNERWARTET SCHNELL ZU BEHEBEN UND DASS UEBER-
FUEHRUNGSFAHRT NACH OESTERREICH WIE URSPRUEINGLICH VORGESEHEN
AM DONNERSTAG MORGEN BEGINNT. ERBITTEN FS-BESCHIED WEGEN TEIL-
NAHME.

VGM- JAE/SK

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL3



Telexmeddelande/Telegram
Ankommande

Ankom den
Original till:

29/2-59 1700
kl. KKC

Kopia till: FK 1/DIR
EC
FC
KKC

NOHAB		REF. L6090	
INT.	SIGN.	25 FEB. 1959	
CLASS		D. LGIV	
INT.	SIGN.	AVD.	DAT.

KKC KKR1
VUR11

Tochrah per telex
den 24/2-59

Keller

V
NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL2 24.2.59 16.58 H FSNR 3062 VGM/MANH

FUER HERRN OBERING, KELLER

WIR HABEN VERANLASST, DASS SIE MIT UNSEREM WAGEN MORGEN,
MITTWOCH, ABEND 20,30 UHR VOM FLUGPLATZ FRANKFURT/MAIN
ABGEHOLT UND NACH KASSEL INS HOTEL REISS, WO WIR ZIMMER
RESERVIERT HABEN, GEBRACHT WERDEN. BITTE GEBEN SIE UNS NOCH
IHRE FLUGNUMMER BEKANNT.

VGM-JAE/SK.

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL2



TELEXMEDDELANDE/TELEGRAM

Avgående

KKC/L.6090

Vår ref.:

Arkivkopia
Avdelningskopia
Datunkopia

HENSCHEL KSSL1
NOHAB THTN

979. 25/2 1959 16.10

REGARDING: MR MOSSBERG'S X VISIT

DUE FLYING TROUBLE MR MOSSBERG EXPECTED ARRIVE KASSEL NIGHT
TRAIN ~~5.20~~ 5.22 FROM HAMBURG THURSDAY MORNING.

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL1++



Telexmeddelande/Telegram
Ankommande

Ankom den
Original till:

25/2-59 1150
kl. KKC

Kopia till: FK 1/DIR
EC
FC
KKC

L-6090

HANDLAS		DELGIVES	
DAT.	SIGN.	AVD.	SIGN.

25 FEB. 1959

KKC *Vu*

beov. 25/2 11.00
KKC

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL2
VGM -SK /PE

25/2/1959 9.37 UHR FSNR. 3077 /VM EEE

WIR DANKEN FUER IHR FS NR. 974 VOM 24/2.
BITTE TEILEN SIE UNS DOCH NOCH DIE FLUGNUMMER MIT,
MIT DER MR. MOSWBERG HEUTE IN FRANKFURT/MAIN ANKOMMT.

VGM-SK

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL2

SK 637 - Frankfurt



TELEXMEDDELANDE/TELEGRAM

Avgående

Vår ref.: KKG/L.6090

Arkivkopia
Afdelingskopia
Datumkopia

T
GPZWUD
1718
NOHAB THTN
5284
4199791+
11g26
OCC

M
2225
NOHAB THTN
5284
4199791+
11g27
HENSCHEL KSSL4
HENSCHEL KSSL4
NOHAB THTN

976m 25/2 1959 11.30

IHR FS 3077

HERR MOSSBERG KOMMT MIT FLUG NR SK637 IN FRANKFURT HEUTE AN.

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL4++

NOHAB

RESERAPPORT

L. 6090

Ref. N:o

~~PK 1~~ /
~~PK 30~~ /
~~FC~~ / ~~FR 1~~
~~KKC~~ / ~~KKR 1~~
~~KKR 11~~ /

Resa till Henschel, Kassel

Ärende: Provtur med ett 1425 hk dieselel. lok för Österrike samt disk. rörande ORE klass f

Resan beordrad av KKC

Resan anträdde den 25.2.59 kl. 12.45

Under besöket hos Henschel sammanträffade jag vid olika tillfällen med

Ing. Gutbrod,	Henschel	
Dr. Beister,	"	
Dr. Evald,	"	, projektavd.
Ing. Romaus,	"	"
" Gähler,	"	, konstruktionsavd., dieselel. lok
" Bouwens,	Nivelle	

Efter ankomsten till Kassel 05.22 hämtades jag av Gutbrod kl. 07.45, varefter vi tillsammans med Bouwens åkte ut till Henschel och hälsade på dr Beister. Omedelbart därefter medföljde jag det sista i den serie av 1425 hk dieselelektriska lokomotiv litt. J12 som Henschel byggt för Österrike.

Provtur med J12

Förutom lokföraren samt en montör, vilka fortsatte med loket till Österrike, medföljde Gutbrod, Beister, Bouwens och Mossberg till Bebra ca 6 mil söder Kassel.

Data

Effekt 1425 hk
Typ Bo'Bo'
Tjänstevikt m. 2/3 förråd ca 73 t (inkl. ånggen.)
Dieselmotor 12-567C
Generator D12F
Bannmotorer D29
Max. hast. 100 km/h

Loket hade trots sina plana sido- och fronttytor ett rätt tilltalande utseende. Frontens utseende lär påminna om de österrikiska elektroloken.

Hytten invändigt verkade enkel jämfört med våra dieselel. lok. Frontrutorna voro varmluftspolade och liksom de rundade hörnfönstren fastsatta med gummilister i stålkonstruktionen. Fönsterramarna var ej klädda med trä eller gummi som på våra lok utan stålkonstruktionen endast målad.

Resan avslutades den

Avd. den

kl.

Forts. å **RESERAPPORT**

över resa till Henschel, Kassel

Sidodörrarna, 70 mm tjocka, var försedda med fällfönster och fönsterlyftare. Fällfönsten bestod av 5 mm enkelt Securitglas utan båge, fönsterramen var av trä.

Dörrarna till maskinrummet var 25 mm tjocka och materialet verkade vara plywood med tunn plåt på maskinrumssidan och med ett fast fönster av enkelt glas fastsatt i gummilist.

Tak och ytterväggar isolerade med oplastad stenull, tjocklek ca 70 mm och täckt med perf. aluminiumplåt med 3,5 mm hål. Plåtarna var ej sprutade med ljuddämpande massa. Inbyggnaden av el. apparat-skåpet var oisolerad.

Ljudnivå och gångegenskaper föreföll ungefär samma som på våra T4-lok. Enligt Gählerth hade ljudnivån ej uppmätts. Tyvärr kördes loket ej med högre hastighet än 90 km/h, varför det var svårt att bilda sig en uppfattning om gångegenskaperna.

Inredningen bestod av ett manöverbord som sträckte sig tvärs över hela hytten i vilket monterats rattmanövrerad kontroll, manöverhandtag för broms (Oerlikon), hastighetsmätare (Deuta), två tryckluftmanometrar, brytare för sandning och signalhorn, 9 st strömbrytare, 6 st signallampor samt signalklocka. Hyttuppvärmning medelst två radiatorer i varje hytt och placerade ett vid vardera maskinrumsdörren.

Maskinrummet var sprutat med Schallschluck i väggar och tak samt inbyggnad av kylfläkt. Ing. Gählerth meddelade senare på förfrågan att massan var fullt åldringsbeständig samt bestod av kork och plast. Längs ytterväggarna fanns handräck. Värmepannan var ej monterad emedan Österrikiska järnvägarna först önskade prova en panna under vintern. Väggens konstruktion av ca 2 mm plåt förstytvad med vertikala U-bockade profiler av 1,5-2 mm plåt, bredd 50 mm, höjd 70 mm och på ca 1,4 m avstånd. Mellan dessa hade U-formade förstyvningen av ca 1,5 mm plåt 15x15 mm fastsvetsats. Pressade förstyvningar i plåtväggen som på våra lok förekom ej. Underredet svetsat av plåt och ej av normalprofiler som planerats på våra MX-lok.

Resan avslutades den

Avd. den

kl.

Forts. ö **RESERAPPORT**

över resa till Henschel, Kassel

Diskussion rörande ORE klass f

Närvarande: Gählert, Romaus, Bouwens, Mossberg.

1. AXELTRYCK

Jag begärde omedelbart ett klarläggande av frågan beträffande axeltrycken. För ORE:s lättviktslok typ Bo'Bo', klass f, gäller 16,5 ton/axel för lok utan tågvärmeanläggning och 18,0 t/a med sådan utrustning. La Brugeoise et Nivelles hade i brev till Nohab föreslagit ett tyngre alternativ med 18 t/a respektive 20 t/a. Nohab föreslog att vi skulle räkna med det lättare alternativet då ORE:s ställningstagande till det tyngre alternativet föreföll osäker. Det lättare alternativet var också det som ur konstruktiv synpunkt var det svåraste att lösa.

Samtliga enades om att vi f.n. endast skulle diskutera ett förslag med 16,5 alt. 18,0 t/a.

2. LOKTYP

Emedan La Brugeoise et Nivelles i motsats till Nohab och Henschel föreslagit ett lok med el. drivna fläktar som ORE-standard påpekade jag följande.

De tre associerade måste enas om ett enda lokförslag klass f. Det är likgiltigt om loket är långt eller kort samt försett med el. eller mek. drivna fläktar, med eller utan nosparti etc. Vilket vi än väljer hindrar detta ej vilken som helst av de associerade att i framtiden bygga "optionals" med varierande utseende och tyngd eller med delvis annan utrustning. Det vore dock en styrka om vi inför ORE kunde referera till redan tillverkade eller under tillverkning varande lok.

Nohab har byggt 5 st 1425 hk lok till SJ samt har i beställning 45 st lok till DSB med i stort sett samma utrustning som i Henschels J12-lok.

Jag föreslog därför att vi som lättvikts standardlok skulle föreslå ett lok enligt Nohabs ritning 8L.68540. Detta lokförslag grundar sig på Henschels lok litt. J12 men med boggicentrumavståndet minskat till 10,5 m för att medge användandet både av (A1A)(A1A) och Bo'Bo' boggier. (Förslaget är dessutom mycket likt ett tänkt standardförslag som vi utarbetade för ca två år sedan.)

Detta förslag accepterades att gälla för lok med alt. utan ånggenerator. Om ORE skulle vidhålla kravet på utbyggt nos-

Resan avslutades den
kl.

Avd. den

över resa till Henschel, Kassel

parti som skydd för föraren skulle detta behandlas särskilt med tanke på viktfrågan.

I samband härmed påpekades från Nohabs sida att vi erhållit en EMD dragkraftskurva OR 294 1425 hk lok med D-15 Mod. generator och 4 alternativt 6 D-29 banmotorer. Om en sådan generator kunde användas istället för D-12 skulle en viktbesparing av ca 2 ton erhållas, vilket skulle komma konstruktionen i övrigt till godo. Från Henschels sida hävdades absolut att detta vore otänkbart emedan de erhållit ett brev från GMOO 19.2.59 (Bilaga 1) med uppgift om att en sådan generator för tillfället ej finns tillgänglig. Henschel sade sig icke känna till nämnda kurva.

3. DETALJFRÅGOR

På min fråga om Henschel hade detaljvikter på det österrikiska loket sade Gährlert att de ej detaljvägt eller detaljberäknat loket utan endast hade vägt hela loket samt gjort en preliminär viktuppställning. För att förebygga eventuella missförstånd då Gährlert visade sig obenägen att meddela viktuppgifter meddelade jag att vi nu kommit så långt med konstruktionen av de nya DSB-loken att konstruktionen i stort sett var fastställd. Jag lämnade därvid några av de resultat vi kommit fram till beträffande möjligheterna att spara vikt, t.ex. 2 mm plåt i korgsidorna, lätta takluckor, pressade profiler etc.

Mr. Gährlert meddelade sedan efter påpekanden av de iakttagelser som gjorts under provturen att bl.a. följande gjorts för att hålla vikten nere:

- a) Underredet tillverkas av svetsad plåt istället för av normalprofilen.
- b) Ljuddämparen tillverkades av Henschel av 3 å 4 mm plåt.
- c) Behållaren för Michiana-filtret tillverkades av aluminium.
- d) Stativet för Eq. Rack tillverkades av aluminium.
- e) För ett eventuellt ORE-lok med nosparti räknade Gährlert med att kunna använda 3 å 4 mm aluminiumplåt i nosen och nitade på stålprofiler. Härvid skulle en viktbesparing av ca 600 kg bli möjlig. Nohab påpekade att vi tänkt oss ett nosparti utfört av stålprofiler med påsvetsad 2 mm plåt och att man härvid ej kunde spara 600 kg genom övergång till aluminiumplåt. Mr. Gährlert förklarade då att han jämfört vikterna med EMD:s tunga nosparti.

Härefter avslutades sammanträdet för lunch.

Resan avslutades den
kl.

Avd. den

över resa till Henschel, Kassel

Fortsatt diskussion mellan Gählert, Bouwens och Mossberg.

Mr. Gählert var nu betydligt mer medelsam samt visade en vikt-specifikation. En jämförelse med Nohabs vikter visade i stort sett samma siffror. Så t.ex. hade Henschel angivit vikten per boggi till 12500 kg och Nohab till 12850 kg. Underredet var dock på grund av sin plåtkonstruktion lättare än vårt för DSB, som utförts på det billigare sättet av normalprofiler. Gählert hade räknat med $\frac{2}{3}$ förråd även av kylvatten, smörjolja, lagerfett. Han meddelade på Nohabs fråga hur ORE skulle ställa sig till detta, att denna beräkningsmetod var den enda möjliga för att erhålla det stipulerade låga axeltrycket.

Mr. Gählert meddelade även att vi borde ha gott hopp om att kunna få använda D-15 Mod. generator samt att den tidigare av Nohab visade ORE-kurvan fanns i deras handlingar. (Denna hade tydligen ej observerats av hr Gählert och Romaus.) tidigare/

Härefter företog vi en kort rundtur i verkstäderna.

Fre dagen den 27.2

1. Närvarande: Ewald, Romaus, Mossberg.
Dr Ewald, som varit bortrest föregående dag, erhöll en kort redogörelse beträffande gårdagens sammanträde.

Ewald var mycket intresserad av vårt T4-lok och frågade om han kunde erhålla några upplysningar beträffande detta. Han betonas att han endast önskade det i den mån sådana publicerats samt visade sig särskilt intresserad av tågvärmeanläggningen. Jag skissade i stora drag lokets uppbyggnad samt lovade framföra hans begäran.

2. Närvarande: Gählert, Mossberg.
Gählert överlämnade den tidigare visade viktspecifikationen (bil. 2) samt visade en sammanställningsritning på det österrikiska loket. Jag visade samtidigt ritningen på vårt MX-lok. Gählert erbjöd sig självmant att fråga dr Beister om han kunde få lämna mig en kopia, men på grund av att Beister var upptagen av ett sammanträde kunde detta ej göras före min avresa på förmiddagen.

Olika möjligheter att inköpa utrustning i Europa i stället för genom GMOO diskuterades. Gählert lämnade därvid en lista (bil. 3) varav framgår var Henschel skaffar en del av sin utrustning.

Resan avslutades den
kl.

Avd. den

Forts. å **RESERAPPORT**

över resa till **Henschel, Kassel**

3. Närvarande: Gutbrod, Mossberg.

Med anledning av att Henschel undersöker möjligheten att anskaffa banmotorer från Siemens önskade Gutbrod upplysningar om och i så fall i vilken omfattning vi haft trouble i samband med Thriges lev. till oss. Denna begäran bad jag få framföra så att Henschel om möjligt kunde erhålla ett skriftligt besked.

Avresan från Kassel skedde kl. 11.54.

Resan avslutades den 28.2.59
kl. 9.45

Avd. KKR 11 den 13.3.59

VIA AIR MAIL

GENERAL MOTORS OVERSEAS OPERATIONS

DIVISION OF GENERAL MOTORS CORPORATION

1775 BROADWAY

NEW YORK 19, N. Y.

CABLE ADDRESS
"AUTOSPORT" N. Y.
ALL CODES USED

File: 200041

TWL 242
TWLD
TWLP
VGM

February 19, 1959

Henschel Werke GmbH
GM Diesel Traction
Henschelstrasse 2
Kassel, Germany

Subject: Generator for G-12

Gentlemen:

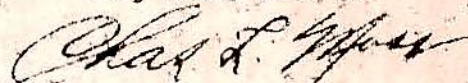
This is in reference to your letter of January 22nd, file VLS-G/sk, requesting information on the application of the generator.

When the generators are applied in accordance with the locomotive wiring diagrams that include them, the speed range should be the same regardless of which generator is used. The transmission with the D-15 generator, however, requires an extra transition step and thus additional parts are involved.

We wonder if the reason for your inquiry is the G-12 locomotive, which is equipped with a D-12 generator. You will recall that it was once thought that the modified D-15 generator would be available. With that particular generator the transmission was to have been as simple as that with the D-12 generator. However, since the modified D-15 generator did not develop, the choice of either the D-12 or a regular D-15 was offered and you chose the D-12.

As you have noted in your letter, the D-12 machine is necessary for the four D-29 motor applications.

Very truly yours,



Chas. L. Moss

CLM:kc

2	vollständige Drehgestelle einschl. Bremse, Wiege, Motoren, Sandstreuer		25 000 kg
	hierin enthalten:		
4	Radsätze 1040 ϕ mit großem Zahnrad	7 300 kg	
8	Rollenachslager	1 160 "	
4	Fahrmotoren D 29 mit Ritzel, Lager- schalen und Schmierpolster	8 292 "	
1	Brückenträger		7 560 "
2	Handbremse		140 "
1	Aufbauten		5 600 "
1	Maschinenanlage		23 100 "
	hierin enthalten		
1	Diesel 12-567 C	11 200 "	
1	Hauptgenerator D 12 F	6 960 "	
1	Hilfsgenerator 18 kV	620 "	
1	Lastregler	100 "	
1	Brennstoffbehälter 2000 l	780 "	
2	Auspuffköpfe m. Schalldämpfer	192 "	
1	Speed increaser m. Ventilator u. Lüfter	465 "	
1	" " Antriebswelle	53 "	
1	Lüfter f. Generator u. Fahrmotor	108 "	
1	Kühler 2 x 3 Zellen vollständig	615 "	
1	Gerüste und Bräger		150 "
1	elektr. Ausrüstung		2 200 "
1	Druckluft- " einschl. Jenbach-Kompressor		2 100 "
1	Heizkessel		2 200 "
1	Wasser- u. Batteriekasten 1800 l		1 050 "
1	Anstrich, Werkzeuge, Schilder		700 "
	 Laergewicht		 <u>69 800 kg</u>

Betrieblasten:

Speisewasser	1 800 kg
Kühlwasser	850 "
Brennstoff 2000 l	1 700 "
Schmieröl 825 l	580 "
Sand	500 "
Öl in Tatlagern	30 "
Getriebschmiere	40 "
	<u>5 500 "</u>
Hiervon 2/3	3 700 "
Personal	150 "

Betrieblasten

errechnetes Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten

3 850 "

73 650 kg

gewogenes Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten

73 010 kg

NOHAB

L. 6090

Ref. No.

Forts. ä **RESERAPPORT**

Blad No.

över resa till

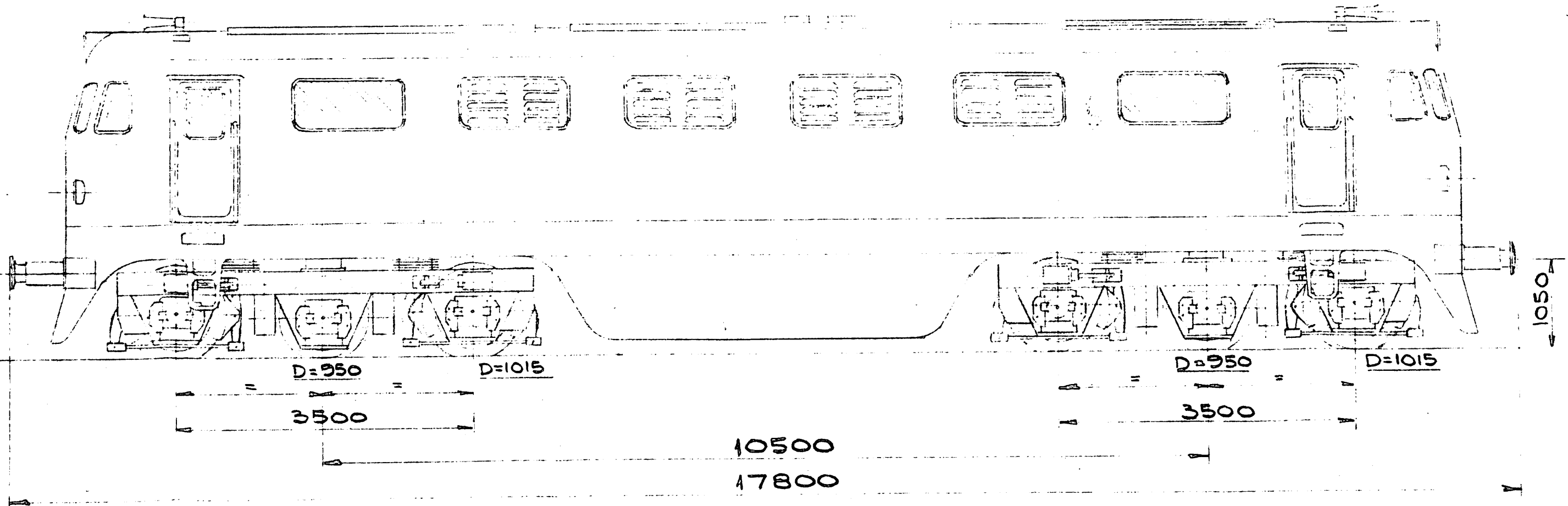
Leverantörer av diverse utrustning

Ampérmätare	Hartmann und Braun
Shuntar	" " "
Isolation Switch	SSW (Siemens)
Druckluftschalter	"
Termostater	"
Säkringar	Sicherungsbau Lünen (Westfalen)
Brytare för förarebordet	Schaltbau München
" , hjälpgenerator	Ernst Hühn, Schwelm (Westfalen)
" , batteri	" " , "
Kontroller	Henschel
Alarmlösa	AEG
Signallampor	Rafi (Raimond Finsterhölze)
Lampor	Faberg
Tryckvakt	Rafi
Motstånd	Rosenthal
Filter, paneltyp	Delbag, Berlin
" , för Ghana	Plastic CEAG, Dortmund
Flamskydd	Henschel

Resan avslutades den
kl.

Avd. KKKK den 13.3.59

Asllorsberg



D=950

D=1015

3500

10500

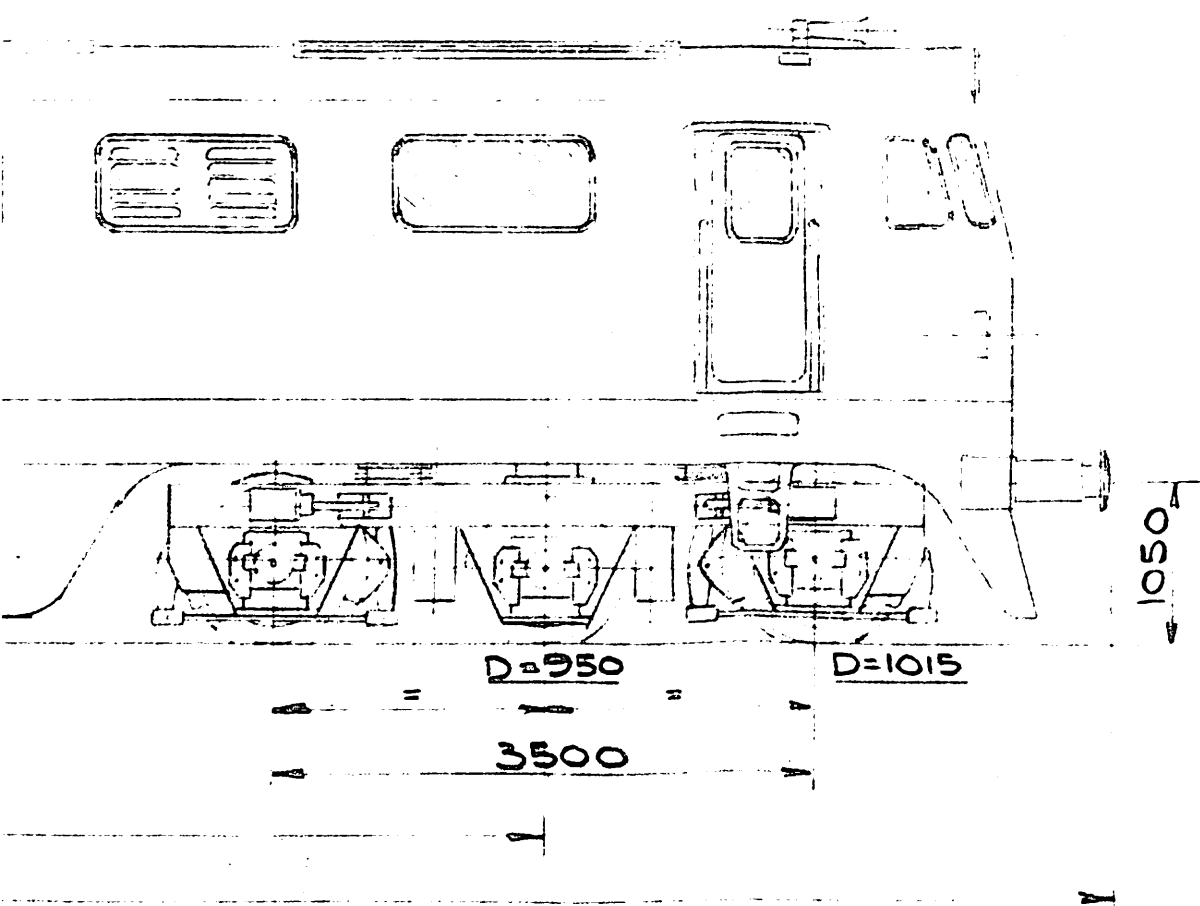
17800

D=950

D=1015

3500

1050



1425 HP DIESELEL. LOCOMOTIVE 1/12-58 Bnw

AIA - AIA

1:50

8 L 68540



Telexmeddelande/Telegram
Ankommande

Ankom den 26.3.59 kl. 10.45
Original till: KKC

Kopia till: FK ~~1/DIR~~
EC
FC
KKC

BESVARAS		REF. L 6111	
AVG.	SIGN.	29 MRS. 1959	
Kkc 26 Kc			
OLAS		DELGIVES	
AVG.	SIGN.	AVG.	DAT. SIGN.
Kkc Kc			

T
NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL1 26.3.59 10.45 H FSNR 3409 VGM/MANH

FUER HERRN OBERING. KELLER ODER VERTRETER

WEGEN AUSFALL OESTERREICH- LOK ERBITTEN DRINGEND FS,
OB SELF CENTERING REVERSER FOR FOURMOTOR-LOCO, GM-NR. 8200041,
BEI NOHAB ODER DSB VORHANDEN UND UEBERLASSUNG IM S AUSTAUSCH
MOEGLICH. BESTEN DANK IM VORAUS.

VGM/GUTBROD.

NOHAB THTN
HENSCHEL KSSL1