

Ad Høiforsamlingen i Kjøbenhavn
Kjøbenhavn

Betingelser

for Levering af Personvogne, Postvogne og Bagagevogne
til de sjællandske Jernbaner.

§ 1.

Det sjællandske Jernbaneselskab ønsker leveret:

- 18 à 20 Stkr. 1ste og 2den Kl. combinerede Personvogne,
- 12 à 15 — 3die Kl. Personvogne,
- 10 à 12 — 2den og 3die Kl. combinerede Personvogne,
- 3 à 5 — Personvogne i 2 Etager,
- 2 à 3 — Postvogne med ambulant Bureau,
- 3 à 4 — Bagagevogne.

Det nøiagtige Antal vil blive bestemt ved den eller de
Contracter, som afluttes paa Grundlag af de i Henshold til
disse Betingelser indgivne Tilbud.

§ 2.

Vognene skulle bygges i nøiagtig Overensstemmelse med
de approberede Tegninger, der ere fremlagte paa Selskabets
Overmasstiumesters Contoir paa Kjøbenhavns Vanegaard, den
vedsoiede Specification, de efterfølgende Bestemmelser samt
de Detailtegninger og nærmere Angivelser, som ville blive
meddelte Fabrikanten.

Udgifter fra Tegningerne og Specificationerne maa kun
finde Sted med bestemt skriftligt Samtykke af den eller de
Bedsommende, hvem det maatte blive overdraget, paa Jern-
bestyrelsens Vegne, at føre den specielle Control med Arbeidets
Udførelse.

Saafrømt det skulde befindes, at det maatte være foregømt paa Tegningerne eller i Specificationerne at angive nogen Del, som maatte være fornøden til Fremstilling og passende Udstryng af Bogne af den her omhandlede Art, skulde de dog leveres og anbringes af Fabrikanten, som om de vare angivne paa Tegningerne og i Specificationen, uden at han skal være berettiget til derfor at fordre nogen Tillæggsbetaling, saaledes at han skal være pligtig til for de i hans Tilbud angivne Priser at levere Bogne af den i § 1 angivne Art med alle tilhørende Dele, alene med de i det Følgende udtryffeligt angivne Undtagelser og navnlig med Undtagelse af Hjul og Axler, som han dog skal anbringe under Bognene. Disse skulde derefter leveres i fuld tjenstdygtig Stand paa en eller flere af de sjællandske Jernbaners Stationer.

§ 3.

Alle Materialier, som anvendes til Bognenes Bygning, skulde være de fortrinligste og bedste i sin Art, og alt Arbeide skal udføres med den størst mulige Nøiagtighed og Soliditet, saa at der tilveiebringes et varigt og fortrinligt Fabrikat.

Det forudsættes, at Fabrikanten ved at overtage Leverancen efter de fremlagte Tegninger og Specificationer anerkjender, at der efter disse kan leveres et Fabrikat af den ovenfor angivne Bestaaffenhed, og han skal ikke kunne fri sig fra Ansvar for senere mulige Feil og Mangler ved Bognene ved at foregive Mangler ved Tegning eller Beskrivelse.

§ 4.

Alle paa Tegningerne og i Specificationen samt senere Detailtegninger og nærmere Bestemmelser angivne Maal ere engelse Maal, naar ikke Andet udtryffeligt er bestemt.

§ 5.

Der forbeholdes Jernbaneselskabet Ret til at lade Fabricationen kontrollere i Leverandørens Værksteder, hvorfor

Selskabets med en saadan Control betroede Ingeniører skulde have fri Udgang til disse Værksteder, og Tilladelse til at lade anstille alle de Undersøgelser af og Prøver med de leverede Materialier, som de maatte anse for fornødne. De Materialier, som de maatte forkaste, tør ikke anvendes, og det Arbeide, som de kassere, skal omgjøres. Fabrikanten skal levere Controlen den Assistance, som den maatte fordre til Udførelse af de omhandlede Undersøgelser og Prøver, uden at være berettiget til at fordre Erstatning derfor eller for Materiale og Arbeide, som kasseres.

Senest 14 Dage forinden Arbeidet paabegyndes, skal Fabrikanten underrette Selskabet derom og indhente dets Erklæring om, hvorvidt det vil gjøre Brug af sin Ret til at lade Arbeidet kontrollere under Udførelsen. Hvad enten dette sker eller ikke, finder den endelige Antagelse først Sted, efterat Bognene ere leverede her og af Selskabets Overmaskinmester anerkjendte for at være contractmæssige samt prøvede paa den Maade, som han maatte finde nødvendig.

§ 6.

Fabrikanten skal selv staffe den fornødne Plads, Værksteder, Redskaber m. m. til Bognenes Forsærdigelse, men, saafrømt han maatte ønske det og Banernes Driftsforhold maatte tillade det, vil Selskabet paa en eller flere af de sjællandske Jernbaners Banegaarde indrømme ham den fornødne Plads til den endelige Sammenstilling af de færdige Bogne og til lade ham dertil at benytte de Remiser og Skure, som forefindes, og som Selskabet midlertidigt maatte kunne undvære fra anden Anvendelse; dog kan en saadan Afbenyttelse af Selskabets Pladse og Bygninger i ethvert Fald ikke forventes indrømmet for et længere Tidsrum end høist 3 Maaneder forinden den Tid, da Bognene skulde være afleverede i tjenstfærdig Stand (§ 8).

§ 7.

Saafrømt Vognene enten i enkelte Dele eller samlede blive indførte fra Udlandet, er den derpaa hvilende Indførelsetold til Statskassen Leverandøren vedkommende, hvorimod han saavel i dette Tilfælde som ved søværts Tilførsel fra andet Sted i Indlandet har at udrede alle paa Vognene hvilende Havne- og Bropenge og andre communale eller privatretlige Afgifter.

§ 8.

Vognene skulle leveres i complet tjenstfærdig Stand paa en eller flere Stationer paa de sjællandske Baner, som blive nærmere at bestemme, i følgende Terminer:

De i § 1 omhandlede Personvogne i 2 Etager skulle være leverede senest den 15de April 1870.

De øvrige Vogne skulle være leverede senest den 1ste August 1870.

For at disse Terminer kunne overholdes, skal Opstillingen af Personvognene i 2 Etager paa de Stationer, hvor de skulle leveres, paabegyndes senest 14 Dage forinden Afleveringsterminen og Opstilling af de øvrige Vogne paa de Stationer, hvor de skulle leveres, skal paabegyndes senest 6 Uger forinden samme Termin.

For disse Terminer for Opstillingens Paabegyndelse maa der ikkun afviges med Jernbanebestyrelsens udtrykkelige Samtykke, der ikkun kan ventes meddelt, saafrømt Leverandøren maatte være istand til at bevise paa en efter Jernbanebestyrelsens Skøn tilfredsstillende Maade, at han har truffet Dispositioner, der sætte ham istand til at overholde de endelige Leveringsterminer, uagtet Opstillingen begynder senere end ovenfor bestemt.

Saafrømt de ovenfor angivne Tidsterminer overskrides, skal Jernbanebestyrelsen være berettiget til enten ganske at fratage Leverandøren Leverancen og at anstaffe Vognene, hvor som helst

den finder for godt, for hans Regning og til saadanne Priser, for hvilke de kunne erholdes, og mod hvilke der fra Leverandørens Side ikke skal kunne reises nogen gyldig Indsigelse, eller til at paalægge ham efterfølgende Mulfter, nemlig for hver Dag, Opstillingen uden Directionens Samtykke begynder senere end ovenfor bestemt, en Mulft af 20 Rdl. Rigsmønt og for hver Dag, den endelige Aflevering sker senere end foreskrevet, en Mulft af 5 Rdl. for hver ikke i rette Tid afleveret Vogn af conditionsmæssig Bestaffenhed.

Jernbanebestyrelsen forbeholder sig Ret til at indeholde disse Mulfter i den Leverandøren ellers tilkommende Betaling, og han er derhos pligtig til at erstatte Selskabet al den Skade og alt det Tab, som det maatte lide ved Contractens Misligholdelse fra hans Side.

§ 9.

Bedømmelsen af, hvorvidt de leverede Vogne ere af conditionsmæssig Bestaffenhed, sker ved Selskabets Overmaks-næster. Finder Leverandøren sig ikke tilfreds med denne Afgjørelse, kan han forlange Sagen forelagt for Jernbanebestyrelsen, ved hvis Bestemmelse om Vognenes Antagelighed eller Forkastelse efter disse Conditioner det skal have sit Forblivende uden Rettergang, og uden at Leverandøren skal kunne fordrø Erstatning for Tab, bevirkede ved Sagens Afgjørelse paa denne Maade.

§ 10.

Betalingen erlægges contant, saasnart Vognene ere leverede og antagne som conditionsmæssige (§ 9). Saafrømt Leverandøren er bosiddende i Udlandet, kan Liquidationen, saafrømt han maatte ønske det, ske ved Buxler paa kort Sigt.

Saafrømt Vognene blive tilvirkede i Indlandet, kan Fabrikanten vente, at der under Arbejdets Udførelse efter Directionens Skøn kan blive givet passende Forstud efter Attest fra Selskabets controllerende Ingenieur om de leverede Materialier og

udførte Arbejder; dog ville Forstudene i intet Fald overstride ca. $\frac{2}{3}$ af det fuldførte Arbejdes Værdi i Forhold til Contractsummerne og ikke blive udbetalte, uden at Fabrikanten godtgjør, at Vognene ere assurede imod Fjeldsvaade, og deponerer Policerne herpaa hos Selskabet samt giver det Transport paa Forsikringssummerne.

Tilvirkes Vognene i Udlandet, ville Forstud først kunne ventes udbetalte, efterat de ere ankomne hertil og Opstillingen (§ 8) er paabegyndt.

§ 11.

Priserne kunne i Tilbudene opgives i dansk Rigsmønt eller i anden bekjendt courant europæisk Møntsort. De opgives særskilt pr. Stykke for enhver af de i § 1 omhandlede Arter af Vogne i complet tjenstfærdig Tilstand uden Bremse, dog saaledes, at Selskabet frit leverer Hjul og Axlere paa den eller de af de sjællandske Jernbaners Banegaarde, hvor Opstillingen skal ske.

Lillige opgives særskilt Prisen for en Bremse anbragt paa de dertil af Selskabet bestemte Vogne.

For Vogne med 2den Klasse's Coupeer opgives Priserne særskilt for disse Coupeers Udstyring med polstrede Sæder med og uden Fjedre og særskilt for Udstyring med Rørsæder (sefr. § 5 af Specificationen).

Lillige maa det i Tilbudene angives, hvorvidt de alene ere gyldige, saafremt den hele Leverance overdrages samlet, eller for enkelte Vogne, og da hvor mange.

§ 12.

For den tro og nøiagtige Opfyldelse af de overtagne Forpligtelser skal Leverandøren, naar det forlanges, stille en saadan Sikkerhed, som af undertegnede Direction maatte anses for betryggende for Selskabet.

§ 13.

I Tilfælde af Søgemaal i Anledning af denne Leverance skal Leverandøren være forpligtet til at møde for Kjøbenhavns Forligelsescommission samt til at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret sammesteds, ligesom til at være underkastet den ved Forordningen af 25de Januar 1828 hjemlede hurtige Rettsforfølgning.

§ 14.

Skriftlige Tilbud med Udskrift „Angaaende Levering af Vogne“ skulle indgives paa Selskabets Hovedcontoir paa Kjøbenhavns Banegaard forinden den 10de Mai dette Aar. De Bydende ere pligtige til at staae ved deres Tilbud i 3 Uger fra ovennævnte Tid.

Directionen forbeholder sig at forkaste alle de gjorte Bud, eller at antage hvilket eller hvilke af disse den vil.

Directionen for de Sjællandske Jernbaner, Kjøbenhavn,
den 30te Marts 1869.

Kothe.

Wenck.

Gotschalk.

Specification

angaaende Personbogne, Postbogne og Bagagebogne til
de sjællandske Jernbaner.

§ 1.


Vognkasserne.

Alt Træ, som anvendes, skal være sundt og fast, ligevoget uden stadelige Revner eller Knaster og fuldkomment tørt. Træ, som er tørret ved Dampning, tør under ingen Omstændigheder benyttes.

Til Undervognene (foraauidt de bestaae af Træ), de Længde- og Tvær-Rammestykker, hvorpaa Kasserne bygges, samt til Dørstolper og Døre skal der anvendes Egetræ. Til de øvrige Dele af Kasserne kan der anvendes Ege- eller Afbetræ. Til Gulvene og Løfterne anvendes meget tørre, knastfrie Fyrrebræder i Dimensioner efter Tegningerne.

Til Undervognenes Længderammer anvendes ——— formet valsfede Dragere af bedste Dvalitet efter leveret Tegning i naturlig Størrelse. Disse Dragere skulle, foraauidt de skulle benyttes til Vognene i 2 Etager, gives de paa Tegningerne angivne Boininger; for de andre Vognes Vedkommende skulle de, forinden de anvendes, nøiagtigt afrettes paa alle Sider.

Alt Smedejern, som anvendes, skal være af bedste Dvalitet og vise et homogent fintfornet eller langttrevlet Brud.

Alle deraf forfærdigede Dele skulle være smedede fuldkomment rene, glatte og tætte, og de maa forinden Anbringelsen paa Vognene være affilede eller slebne; alle Vinkler skulle smedes med stærkt afrundede Hjørner = ; at anvende stumppe Svejsninger er ikke tilladt.

Alle Huller i Smedejernsdelene skulle frembringes under Boremaskiner og paa ingen Maade ved Smedning, under Stødmaskiner eller deslige.

Alle Støbejernsdele skulle fabrikeres af Jern, som viser en fin, graa Brudflade, og de skulle være støbte aldeles tætte og rene paa Overfladerne.

Hullerne for Bolte o. s. v. i Støbejernsdelene skulle bores og maa ikke tilveiebringes ved selve Støbningen.

Alle Træforbindelser indbyrdes, saavel som i Berøring med Jerndele, skulle stryges een Gang med varm Linoliefernis og derefter umiddelbart forinden den endelige Samling foregaaer, endnu engang med ren Blyhvidtsfarve.

Til alle Skruer skal der anvendes Whitworths Gevind. Enderne af Skrueerne maa ikke springe frem udenfor Møtrikkerne med mere end 1 à 1½ Gevind, og Skrueernes Længde, skal justeres herefter, forinden de anbringes paa Vognene. Møtrikkerne og Skruehovederne for hver Sort og Dimension af Skruer skulle være saa nøiagtigt ensartet bearbejdede, at een Skrueogle passer rigtig til dem alle.

Vognkasserne skulle have en ydre Beklædning af ¼" tykke Jernplader, der skulle være omhyggeligt afflebne og spændte samt i een Længde naae fra Underkanten af Kassen til op under Vogntagene. De skulle forsynes med Dækfliser, der paa Personvognene skulle være afrundede paa Øverkanten



Disse Belfædninger skulle udføres og befestes paa Kasserne paa det Omhyggeligste. Fernpladerne skulle stryges indvendigt tvende Gange med ren Mønniefarve.

Den udvendige Malning og Lakering af Vognene skal udføres paa det Solideste og Fuldkomneste paa følgende Maade: Efterat Fernpladerne o. s. v. ere afsløbne og aldeles rensede, grundes de med ren Blyhvidtfarve; herefter spartles og afflibes Kasserne saa ofte, at hele Grunden fuldkomment er dækket med Spartelfarve, i hvilket Tilfælde det er nødvendigt at foretage Spartlingen fire à fem Gange; derpaa males Vognene tvende Gange med graa Blyhvidtfarve og derefter tre Gange med den Farve, som de endeligen skulle have. Derefter stryges de med Elibelak og afflibes, og endeligen lakeres de endnu en Gang med fin Vognlak. Personvognene af 1ste og 2den Klasse samt Bagagevognene skulle have en lysbrun, Personvognene af 3die Klasse en mørkegrøn Farve; ved de combinerede Personvogne af 2den og 3die Klasse males Afdelingen for 2den Klasse brun, den for 3die Klasse grøn. Overdelen af Kasserne ved alle Personvogne fra Binduerne af opad males og lakeres sort.


Lagene paa Vognene skulle dækkes med udmærket stærkt Seildug, vævet i een Brede; dette Seildug skal spændes paa et consistent Lag af en Masse, som er fremstillet af $\frac{1}{3}$ Blyhvidt, $\frac{2}{3}$ vandreven Kridt og det fornødne Quantum Linoliefernis; Tykkelsen af dette Lag skal være $\frac{1}{2}$ à $\frac{3}{4}$ " og Seilduget skal spændes derover umiddelbart, efterat det er strøget paa Vogntaget. Naar Massen under Seildugen er bleven tør, stryges ovenpaa Dugen een Gang med ren Linoliefernis, derefter tre Gange med god Spartelfarve og endeligen endnu een Gang med god, graa Oliefarve.

§ 2.

Hjul, Axler, Fjedre m. v.

- a. Hjul og Axler: Jernbaneselskabet leverer frit til Fabrikanten paa de Stationer paa de sjællandske Baner,

hvor Vognenes Opsætning skal foregaae, Axlerne med Hjulene, men Fabrikanten skulle besørge dem anbragte under Vognene, saaledes at disse kunne afleveres af ham i complet tjenstfærdig Stand. Der vil paa Forlangende blive leveret Fabrikanten Tegninger, som angive Axlernes og Hjulenes Dimensioner, forsaavidt disse have Indflydelse paa Vognenes Construction. Hjulenes Diameter paa Egekrandsen er = $3' 3\frac{1}{4}"$ og paa Løbesladden = $3' 7\frac{1}{4}"$ à $3' 7\frac{3}{4}"$. De Tværskiver, hvorpaa Kasserne bygges, skulle, saavidt fornødent, udvejes paa Steder, hvor Hjulene anbringes.

- b. Axelhønsninger. Fabrikanten faaer leveret en complet Axelhønsning som Mønster, hvorefter alle Axelhønsninger til Vognene paa det Nøiagtigste skulle udføres. Compositionen til Lagerpanderne, som støbes directe ind i Axelhønsnings-Overdelen, skal bestaae af 10 Dele Kobber, 10 Dele Antimon og 80 Dele Bancatin. Denne Composition skal blandes paa den Maade, at der først smeltes 10 Dele Kobber og 10 Dele Antimon sammen, og denne Blanding støbes ud i tynde Plader; derpaa smeltes atter 1 Del af denne første Blanding sammen med 4 Dele Bancatin, hvorefter Compositionen atter støbes ud i tynde Plader. Af den saaledes fremstillede Composition støbes Lagerpanderne ind i Axelhønsningerne.
- c. Axelgaffler. Hertil vil der blive leveret Detailtegning, som viser deres Hoveddimensioner og Samlingsmaade.
- d. Bærefjedre. Fjedrene skulle fabrikeres af Fjeder-Støbestaal (dog ikke Bessemer-Staal); Bladenes Brede skal være $3\frac{1}{2}"$ engl., de enkelte Blades Kanter skulle være afrundede:  . De paa Hovedtegningerne

angivne Maal for Fjedrenes Længde fra Midte til Midte af Ophængningspuncterne gjælde for tom Vogn og = $3' 5"$ Bufferhøide. Ved Vognenes fulde Belastning,

som for Bagagevognes Vedkommende er = 200 Ctr., og for Postvognene 150 Ctr., skulle Fjedrene endnu have en Pilhøide af mindst = 1".

I de Bærefjedre under Postvognene, som ere anbragte under den Ende, hvor det ambulante Postbureau findes, skal der være et Fjederblad mindre end i Fjedrene under den Del af Vognen, hvor Rummet findes.

Til Fjederhængejernene med Tilbehør leveres Detailtegnning.

- e. Buffer og Trække-Apparater. Tykkelsen af Staalpladerne til disse Apparaters Fjedre skal ikke overstige $\frac{1}{4}$ ". Til Trækkestængerne med tilhørende Hager, Hjælpefjeder og Patent-Trækfjeder, af hvilke sidste anbringes et Stykke i hver Ende af hver Vogn, leveres Detailtegninger. Bufferpladerne skulle nittes paa Hovederne af Bufferstængerne; de skulle dreies og bearbejdes efter Detailtegning.

§ 3.

Bremser.

Bremserne skulle udføres efter Hovedtegningerne i et saadant Antal, som senere nærmere vil blive fastsat, og anbringes paa de Vogne, som ville blive angivne for Fabrikanten. Hængejernene for Bremsklodsene skulle være af Smedejern; af samme Materiale forberedes de Knægte, hvori Bremsklodsene ophænges, og som boltes fast til Længderammerne. Trykkestængerne skulle bestaae af 2" trukne Gasrør med i Enderne indsatte Gasler af Smedejern. Iværkommene, som forbinde to og to Bremskængejern retvinklet med Banens Axe, og i hvis Midte Trækket saavel som Trykket udøves, skulle forberedes af aldeles feilsnit Ege- eller Aftetræ og belægges paa øverste og nederste Flade med $\frac{3}{16}$ " tykke Fernplader, som holdes sammen med Træet ved $\frac{1}{2}$ " gennemgaaende Nitter.

I de Tilbud paa Levering af Vogne, som indgives i

Genhold til disse Betingelser, skulle Priserne opgives særskilt for Vogne uden Bremse og for Anbringelse af saadanne.

Paa de med Bremsler forsynede Vogne anbringes der Conducteur-Kalescher paa den Ende, hvor Bremseskruen befinder sig, og her anbringes tillige Trin til at komme op paa Bogntagene. De underste Opstigningstrin støbes efter Hovedtegningerne i eet Stykke med Bufferhjulstjerne; paa Post- og Bagagevognene skulle samtlige Bufferhjulstre være forsynede med saadanne paastøbte Trin. Kalescherne forberedes af galvaniseret Fern og indrettes saaledes, at de kunne slaaes ned og lægges langs Bogntagene.

§ 4.

Diverse.

- a. Løbestænger samt Haand- og Dørgreb. Alle Løbestænger skulle være af sort lakeret Smedejern. Haandgrebene ved Dørene til 1ste og 2den Klasse's Coupeer skulle være af poleret Messing, ved Dørene til 3die Klasse's Coupeer af sort lakeret Smedejern. Samtlige Dør- og Laasegrebe skulle være af poleret Messing. Alle Løbestænger og Haandgreb skulle befestes til Vognkasserne ved Skruebolte og Møttriker, og Skrueboltene skulle gaae helt gennem de paagjældende Kassestolper.
- b. Laasene paa Dørene skulle være forarbejdede paa det Solideste og Hensigtsmæssigste. Paa hver Dør ved Personvognene anbringes foroven en Faldlaas med Fjeder og fornedet et simpelt Dverfald.
- c. Ydre Signallanterneholdere. Paa hvert Hjørne af hver Vognkasse anbringes der faste Holdere til Lanterner og Signalfiver efter leveret Detailtegning eller Prøve.
- d. Lanterner til Coupeernes Belysning. Efter Hovedtegningerne anbringes i Personvognene Lanterner, nemlig ved de combinerede 1ste og 2den Klasse's Vogne 3 Stkr., ved de combinerede 2den og 3die Klasse's Vogne

samt ved 3die Klases Bogne 2 Stfr. i hver Bogn. Disse Lanterner har Fabrikanten at levere i nøie Overensstemmelse med de Prøvelanterner, der vilde blive leverede ham. Lanternekasjerne ovenpaa Bogntagene forfærdiges af Støbejern og tættes paa det Solideste paa Dækkene. Dækkene over disse Lanternekasjer skulle være af Jernplade og befæstede til Kasjerne ved tvende Charnierbaand.

Abningerne i Coupeernes Stillevægge til Lanterneerne skulle udføres med hvidt lakkeret Jernblik, hvori Lanterneerne nøie passe, og de beklædes udenom i selve Coupeerne med Rammer, der i 1ste og 2den Klases Coupeer skulle bestaae af smagsfuldt forarbejdet Nødde træ og i 3die Klases Coupeer af poleret Aftetræ. For det Tilfælde, at Lanterneerne ikke ere anbragte i Bognene, skal der tillige, for at udfylde Abningerne for samme i Tagene og Stillevæggene, leveres Træklodse, som ere dannede efter Lanternens Form og have en Krabe af Jernblik til at gribe over Abningernes øverste Rande indeni Lanternekasjen. Disse Træklodse skulle ved smaa Jernhjedder befæstes saaledes til Lanternekasjerne, at de altid følge med Bognene.

Til Belysning af hver af de 2 Etages Personvogne skal der leveres 6 Stfr. Lanterner, hvoraf 4 Stfr. til underste og 2 Stfr. til øverste Etage. Angaaende disse Lanterners Bestaffenhed og Anbringelsesmaade forbeholdes nærmere Bestemmelse.

- e. Vinduerne skulle forfærdiges meget solide og stærke. Vinduesrammerne skulle i 1ste og 2den Klases Coupeer være af amerikansk Nødde træ, i 3die Klases Coupeer og i Bagagevognene af slankt Aftetræ. Glasjet skal være godt Dobbeltglas. De bevægelige Vinduer i Bogndørene skulle fastholdes i deres Løb med lange Hjeder, saaledes at de under Farten ikke ræle og ikke let kunne komme i

Uorden. Samtlige Vinduer maa være saa nøiagtigt forarbejdede, at hvert enkelt Vindue kan benyttes i hvilken som helst Vinduesaabning af samme Bognt Klasse. I Vinduesløbene anbringes forneden i Dørene meget solidt befæstede og med Filt belagte Traverser, hvorpaa Vinduerne hvile, naar de ere i deres dybeste Stilling. De smaa Klapper i Underdelen af Dørene, igjennem hvilke man kan efterse og rense Vinduesløbene, forfærdiges af lakkerede Jernplader og lukkes med Dornnøgle, saa at Uvedkommende ikke kunne aabne dem. I Coupeerne af 1ste Klasse skulle disse Klapper beklædes med samme Overtræk som Dørene. Sidevinduerne i 1ste og 2den Klases Coupeerne indsættes faste og meget tætte, og Karmene omkring disse Vinduer beklædes med poleret amerikansk Nødde træ.

I Postvognene skulle de tvende største Vinduer i Enden af Bognenes Længdesider være faste, de tvende mindre Vinduer skulle indrettes til at styde ned. Disse Vinduer forfærdiges ligesom Vinduerne til 2den Klases Coupeer og forsynes, ligesom disse, med Skydegardiner.

- f. Paastrifter, som skulle anbringes paa Bogntasjerne, saasom Numerering, Betegnelse af Klasjerne o. s. v., vilde senere blive bestemte.

§ 5.

Coupeernes Udstyring.

Paa Forlangende vil der blive paavist Fabrikanten Coupeer i de paa de sjællandske Baner for Tiden tilstedeværende Bogne, efter hvilke Udstyringen af Coupeerne i de nye Bogne i det Væsentlige skal udføres, dog under Sagttagelse af de i det Efterfølgende givne Forstrifter.

De paagjældende Bognes Nummere skulle paa en tydelig og let ivinefaldende Maade anbringes i alle Vognafdelinger.

Dette Nummer skal i 1ste og 2den Klasse's Coupeer være malet paa smaa Porcellainsplader, i 3die Klasse's Coupeer paa hvidlakerede Jernplader.

Coupeer af 1ste Klasse. Til Polstring skal der anvendes bedste Krølhaar og saakaldet Skovhaar. Sæderne polstres glatte, Ryg- og Sidemadrasserne samt Dvertrækket over Dørens Underdel afhæftes. Sæderne og Rygmadrasserne forsynes med det tilstrækkelige Antal forklobbrede Springsjedre for at opnaae en ensformet, passende Elasticitet. Over Fjedrene i Sæderne skal der spændes et Traadnet, hvorved alle Fjedrene paa een Gang kunne komme til Virkning. Dvertrækket over Sæderne, Ryg- og Sidemadrasserne og over Dørens Underdel skal bestaae af blaat Klæde efter leveret Prøve. Under dette Klædesovertræk skal der anbringes et Dvertræk af godt, stærkt Lærred over Polstringsmaterialet. Paa Hoved- og Armlænerne skal der anbringes løse tynde Puder til at optage Fedt og Smuds. Sudevæggene og Løfterne skulle betræktes med fint Børdug efter leveret Prøve. Ligeledes vil der blive leveret Prøve af Bordterne til Vinduesbaandene og Armslyngerne, som skulle anbringes langs Døraabningerne over Sæderne. Dørene skulle belædes foruden i en Høide af ca. 6" med Brykseler Tæppetoi. Over alle Sæderne skal der anbringes Net til Henlægning af let Reise-gods, dog skulle disse Net ikke, saaledes som Tegningen viser det, gaae uden Afbrydelse igjennem hele Vognens Brede, men lade i Midten under Lanterneerne et frit Rum af 21" Bredde, saa at Lyset fra Lanterneerne uhindret kan falde ind i Coupeerne. Netholderne skulle være af lys bronceret Messing-Støbegods. I Rummet over Nettet, der hvor Reise-godset opbevares, paastrues paa Væggens Børdugsbeklædning en 4 à 6" bred poleret List af amerikansk Nøddetræ for dermed at beskytte Børdugsbeklædningen imod Befadigelse. I Aabningen imellem de tvende Net paa den Side af Coupeen, hvor der kun findes, de tvende Stole, anbringes under Lanterneen et

lille ovalt Speil med Ramme af poleret Nøddetræ; ydre Brede af Speilrammen skal være 14", ydre Høide af samme 12". Gulvet belægges over det Hele med stærkt og tykt Børdug-Tæppetoi, under hvilket der skal anbringes et Lag Filt. Til hver Coupee skal der tillige medfølge et tykt Gøstæppe til Winterbrug og et tyndere Tæppe af Manilla-hamp til Sommerbrug, begge efter Prøve. Gardinerne til Vinduerne skulle forfærdiges af blaat Atlas-Tibet efter Prøve; disse Gardiner skulle i Midten over Vinduerne i Dørene gribe ca. 6" over hinanden, til hvilket Diemed Gardinerne's Løbestænger paa hver Side af Coupeen skulle anbringes i tvende Dele, som ere noget forsatte imod hinanden.

Paa hver Dør anbringes paa inderste Vindueskarm, omtrent i Midten imellem Vinduesbaandet og Laasensiden, et Cigar-Afstebejer efter leveret Prøve. Alle synlige Smedearbejder, saasom Vindueskarne, Gesimslister, Kammerne til Luftventilerne o. s. v., forfærdiges af poleret amerikansk Nøddetræ, Styderne i Luftventilerne af poleret Uhorntre.

Coupeer af 2den Klasse. Polstringsmateriale og Polstring i 2den Klasse's Coupeer skal være ligesom i 1ste Klasse. Paa Planerne ere Sæderne i 2den Klasse's Coupeer tegnede uden Fjedre, men i Tilbudene skulle angives særskilt Priserne pr. Coupee for Sæderne's Polstring uden Fjedre, saaledes som angivet paa Tegningerne, og for deres Polstring med Fjedre ligesom i 1ste Klasse's Coupeer, samt for deres Forsyning med Kørsæder. Ved Afslutning af den endelige Contract vil det nærmere blive bestemt, hvilken af disse Udstyringsmaader der vil blive valgt. Dvertrækket af Stolene og Ryg- og Sidemadrasserne skal bestaae af drapsfarvet Klæde efter Prøve. Paa Hoved- og Armlænerne anbringes smaa løse Puder ligesom i 1ste Klasse. Endevæggene og Siderne arbeides i Fyldinger, selve Fyldingerne udføres med egetræsmalet Børdug, som rundt om forsynes med smaa Lister af poleret Nøddetræ; Kammerne omkring Fyldingerne males og lakeres

egetræesfarvet. Lofterne betræktes med Vordug malet lig Ahorntræ; Vordugget besæstes med 4 Stkr. polerede Lister af Røddetræ (een i hver Ende og tvende i lige Afstand derfra). Binduesbaandene skulle være af sort Iakeret Læder. Dørene beklædes under Bindueskarmene med Jernplader malede lig Ahorntræ. Net over Sæderne anbringes ligesom i 1ste Klasse. Metholdeerne skulle være af mørkt bronceret Messing-Støbegods. I begge Endevæggene af Vognene løbe Rættene uden Afbrydelse gennem hele Vognens Brede. I hver Coupee anbringes et lille Speil ligesom i 1ste Klasse's Coupeer. Gulvet beklædes nøiagtigt som i 1ste Klasse med faste Tæpper, og leveres ligeledes til hver Coupee tvende løse Tæpper af samme Art som de for 1ste Klasse forefrevne. Med Hensyn til Gardinerne og sammes Ophængning gjælder det Samme, som ved 1ste Klasse er forefrevet. Det Samme er Tilfældet med Cigar-Afkebægerne, hvilke dog kun anbringes i begge Endecoupeer af hver Vogn, saavel som med Hensyn til alle Snekkerarbejders Udførelse.

Coupeer af 3die Klasse. Sidevæggene, Sæderne og Ryglænerne males lig Egetræ, Lofterne lysegrønne og overtræktes Alt tvende Gange med Copallak. Istedetfor Net anbringes paa alle Skillevæggene, som gaae indtil Loftet, Gylder af tynde Bræder, som hvile paa Holdere af Støbejern. I de combinerede Personvogne af 2den og 3die Klasse er i 2den Klasse's Coupeerne tegnet et Sæde polstret uden Fjedre og et forsynet med Nørstetning (Rammen af beittet Bøgetræ). I Henhold til hvad der ovenfor er bestemt, skal der i Tilbudene for alle Vogne med 2den Klasse's Coupeer særskilt angives Priserne for

- a. Vognen uden Sæder i 2den Klasse's Coupeer,
- b. Vognen med polstrede Sæder uden Springfjedre, pr. Coupee,
- c. Vognen med polstrede Sæder med Springfjedre, pr. Coupee,
- d. Vognen med Nørsæder, pr. Coupee.

I Tegningen af Vognene i 2 Etager ere alle Coupeer

angivne som 3die Klasse's Coupeer. I Tilbudene skal det særskilt angives, hvilken Tillægsbetaling der fordres pr. Coupee, saafremt Selskabet maatte forlange, at nogle Coupeer i nederste Etage skulle udstyres som 2den Klasse's Coupeer med Nørsæder.

§ 6.

I Bureauet i Postvognene skal Gulvet forsynes med et fast Vordugstæppe ligesom i 2den Klasse's Coupeer, og til hvert Bureau skal der desuden leveres et tykt Kofustæppe.

Til dette Bureau leveres endvidere en Døn efter Angivelsen paa Tegningen, og et Ventilationsapparat anbringes i den paa Tegningen angivne Høtte i Vogndekke.

Den indre Udstyring af Postbureauet og dets Forsyning med Reoler, Stole, Servante m. v. er Leverandøren udekommande.

Directionen for de Sjællandske Jernbaner, Kjøbenhavn,
den 30te Marts 1869.

Rothe.

Wenck.

Gotschalk.

Alle den Contrahentz, givne af den Direction
den færdlandfiske fiskeri, som er indkommet
fra den Hambourgske Voldbaums 5. C. betreffende
den Liefsering af den Marguer gæfverand
den Direction den færdlandfiske fiskeri. Als Liefserant
København d. 21 Juni 1869. E. B. d. 25 Juni 1869.

Robert Heise, Hambourgske Voldbaums
Betingelser

for Levering af Hestevogne, aabne og lukkede Godsvogne
samt Sommertransportvogne til de sjællandske
Jernbaner.

§ 1.

Det sjællandske Jernbaneselskab ønsker leveret:

- 30 à 35 Stk. lukkede Vogne,
- 30 à 40 — aabne Godsvogne à 200 Cent.,
- 50 à 60 — do. do. à 120 —
- 10 à 20 — Sommertransportvogne,
- 6 à 10 — Hestevogne.

Det nøiagtige Antal vil blive bestemt ved den eller de
Contracter, som affattes paa Grundlag af de i Henhold til
disse Betingelser indgivne Tilbud.

§ 2.

Vognene skulle bygges i nøiagtig Overensstemmelse med
de approberede Tegninger, der ere fremlagte paa Selskabets
Overassistentens Contoir paa Kjøbenhavns Banegaard, den
vedsøiede Specification, de efterfølgende Bestemmelser samt
de Detailtegninger og nærmere Angivelser, som ville blive
meddelte Fabrikanten.

Afviselser fra Tegningerne og Specificationerne maa kun
finde Sted med bestemt skriftligt Samtykke af den eller de
Bedkommende, hvem det maatte blive overdraget, paa Jern-
banebestyrelsens Vegne, at føre den specielle Control med
Arbeidets Udførelse.

1786
1869

Saafrømt det skulde befinde, at det maatte være foregømt paa Tegningerne eller i Specificationerne at angive nogen Del, som maatte være fornøden til Fremstilling og passende Udtyring af Vogne af den her omhandlede Art, skulle de dog leveres og anbringes af Fabrikanten, som om de vare angivne paa Tegningerne og i Specificationen, uden at han skal være berettiget til derfor at fordrø nogen Tillægsbetaling, saaledes at han skal være pligtig til for de i hans Tilbud angivne Priser at levere Vogne af den i § 1 angivne Art med alle tilhørende Dele, alene med de i det Følgende udtryffeligt angivne Undtagelser og navnlig med Undtagelse af Hjul og Axlø, som han dog skal anbringe under Vognene. Disse skulle derefter leveres i fuld tjenstdygtig Stand paa en eller flere af de sjællandske Jernbaners Stationer.

§ 3.

Alle Materialier, som anvendes til Vognenes Bygning, skulle være de fortrinligste og bedste i sin Art, og alt Arbeide skal udføres med den stærst mulige Nøiagtighed og Soliditet, saa at der tilveiebringes et varigt og fortrinligt Fabrikat.

Det forudsættes, at Fabrikanten ved at overtage Leverancen efter de fremlagte Tegninger og Specificationer anerkjender, at der efter disse kan leveres et Fabrikat af den ovenfor angivne Bestaffenhed, og han skal ikke kunne fri sig fra Ansvar for senere mulige Feil og Mangler ved Vognene ved at foregive Mangler ved Tegning eller Beskrivelse.

§ 4.

Alle paa Tegningerne og i Specificationen samt senere Detailtegninger og nærmere Bestemmelser angivne Maal ere engelske Maal, naar ikke Andet udtryffeligt er bestemt.

§ 5.

Der forbeholdes Jernbaneselskabet Ret til at lade Fabricationen kontrollere i Leverandørens Værksteder, hvorfor

Selskabets med en saadan Control betroede Ingeniører skulle have fri Udgang til disse Værksteder, og Tilværelse til at lade anstille alle de Undersøgelser af og Prøver med de leverede Materialier, som de maatte anse for fornødne. De Materialier, som de maatte forkaste, tør ikke anvendes, og det Arbeide, som de kassere, skal omgjøres. Fabrikanten skal levere Controllen den Assistance, som den maatte fordrø til Udførelse af de omhandlede Undersøgelser og Prøver, uden at være berettiget til at fordrø Erstatning derfor eller for Materiale og Arbeide, som kasseres.

Senest 14 Dage forinden Arbeidet paabegyndes, skal Fabrikanten underrette Selskabet derom og indhente dets Erklæring om, hvorvidt det vil gjøre Brug af sin Ret til at lade Arbeidet kontrollere under Udførelsen. Hvad enten dette sker eller ikke, finder den endelige Antagelse først Sted, efterat Vognene ere leverede her og af Selskabets Overmaffinmester anerkjendte for at være contractmæssige samt prøvede paa den Maade, som han maatte finde nødvendig.

§ 6.

Fabrikanten skal selv skaffe den fornødne Plads, Værksteder, Redskaber m. v. til Vognenes Forfærdigelse, men, saafrømt han maatte ønske det og Banernes Driftsforhold maatte tillade det, vil Selskabet paa en eller flere af de sjællandske Jernbaners Banegaarde indrømme ham den fornødne Plads til den endelige Sammenstilling af de færdige Vogne og til lade ham dertil at benytte de Remiser og Skure, som forefindes, og som Selskabet midlertidigt maatte kunne undvære fra anden Anvendelse; dog kan en saadan Afbenyttelse af Selskabets Plads og Bygninger i ethvert Fald ikke forventes indrømmet for et længere Tidsrum end høist 3 Maaneder forinden den Tid, da Vognene skulle være afleverede i tjenstfærdig Stand (§ 8).

§ 7.

Saafrømt Bognene enten i enkelte Dele eller samlede blive indførte fra Udlandet, er den derpaa hvilende Indførsels- told til Statskassen Leverandøren uvekkommende, hvorimod han saavel i dette Tilfælde som ved søværts Tilførsel fra andet Sted i Indlandet har at udrede alle paa Bognene hvilende Havne- og Bropenge og andre communale eller privatrettlige Afgifter.

§ 8.

Bognene skulle leveres i complet tjenstfærdig Stand paa en eller flere Stationer paa de sjællandske Baner, som blive nærmere at bestemme, senest den 1ste September 1870.

Før at denne Termin kan overholdes, skal Opstillingen af Bognene paa de Stationer, hvor de skulle leveres, paa- begyndes senest 6 Uger forinden bemeldte Termin.

Fra Terminen for Opstillingens Paabegyndelse maa der ikkun afviges med Jernbanebestyrelsens udtrykkelige Samtykke, der ikkun kan ventes meddelt, saafrømt Leverandøren maatte være istand til at bevise paa en efter Jernbanebestyrelsens Skøn tilfredsstillende Maade, at han har truffet Dispositioner, der sætte ham istand til at overholde den endelige Leverings- termin, uagtet Opstillingen begynder senere end ovenfor bestemt.

Saafrømt den ovenfor angivne Tidstermin overstrides, skal Jernbanebestyrelsen være berettiget til enten ganstke at fratage Leverandøren Leverancen og at anskaffe Bognene, hvorsomhelst den finder for godt, for hans Regning, og til saadanne Priser, for hvilke de kunne erholdes, og mod hvilke der fra Leverandørens Side ikke skal kunne reises nogen gyldig Indsigelse, eller til at paalægge ham efterfølgende Mulfter, nemlig for hver Dag, Opstillingen uden Directionens Sam- tykke begynder senere end ovenfor bestemt, en Mulkt af 20 Rdl. Rigmønt, og for hver Dag, den endelige Aflevering sker

senere end foreskrevet, en Mulkt af 3 Rdl. for hver ikke i rette Tid afleveret Vogn af conditionsmæssig Bestaffenhed.

Jernbanebestyrelsen forbeholder sig Ret til at indeholde disse Mulfter i den Leverandøren ellers tilkommende Betaling, og han er derhos pligtig til at erstatte Selskabet al den Skade og alt det Tab, som det maatte lide ved Contractens Misligholdelse fra hans Side.

§ 9.

Bedømmelsen af, hvorvidt de leverede Bogne ere af conditionsmæssig Bestaffenhed, sker ved Selskabets Overmaksin- mester. Finder Leverandøren sig ikke tilfreds med denne Afgjørelse, kan han forlange Sagen forelagt for Jernbane- bestyrelsen, ved hvis Bestemmelse om Bognens Antagelighed eller Forkastelse efter disse Conditioner det skal have sit Forblivende uden Rettergang, og uden at Leverandøren skal kunne fordrø Erstatning for Tab, bevirkede ved Sagens Afgjørelse paa denne Maade.

§ 10.

Betalingen erlægges contant, saasnart Bognene ere leverede og antagne som conditionsmæssige (§ 9). Saafrømt Leverandøren er bosiddende i Udlandet, kan Liquidationen, saafrømt han maatte ønske det, ske ved Bexler paa kort Siget.

Saafrømt Bognene blive tilvirkede i Indlandet, kan Fabrikanten vente, at der under Arbejds Udførelse efter Directionens Skøn kan blive givet passende Forbud, efter Attest fra Selskabets controllerende Ingenieur om de leverede Materialier og udførte Arbejder; dog ville Forbudene i intet Fald overstride ca. $\frac{1}{3}$ af det udførte Arbejds Værdi i Forhold til Contractsummerne og ikke blive udbetalte, uden at Fabrikanten godtgjør, at Bognene ere asfurerede imod Ild- vaade, og deponerer Policerne herpaa hos Selskabet samt giver det Transport paa Forsikringssummerne.

Tilvirkes Vognene i Udlandet, vilse Forstud først kunne ventes udbetalte, efterat de ere ankomne hertil og Opstillingen (§ 8) er paabegyndt.

§ 11.

Priserne kunne i Tilbudene opgives i dansk Rigsmønt eller i anden bekjendt courant europæisk Møntsort. De opgives særskilt pr. Stykke for enhver af de i § 1 omhandlede Arter af Vogne i complet tjenstfærdig Tilstand uden Bremse, dog saaledes, at Selskabet frit leverer Hjul og Aksler paa den eller de af de sjællandske Jernbaners Banegaarde, hvor Opstillingen skal ske.

Tillige opgives særskilt Prisen for en Bremse anbragt paa de dertil af Selskabet bestemte Vogne.

Det maa derhos i Tilbudene angives, hvorvidt de alene ere gyldige, saafremt den hele Leverance overdrages samlet, eller for enkelte Vogne, og da hvor mange, hvorved dog bemærkes, at Leverancen af eensartede Slags Vogne ikke vil blive delt mellem flere Leverandører, med mindre ganske særlige Forhold skulde give Anledning dertil.

§ 12.

For den tro og nøiagtige Opfyldelse af de overtagne Forpligtelser skal Leverandøren, naar det forlanges, stille en saadan Sikkerhed, som af undertegnede Direction maatte anses for betryggende for Selskabet.

§ 13.

I Tilfælde af Søgmaal i Anledning af denne Leverance skal Leverandøren være forpligtet til at møde for Københavns Forligelsescommission samt til at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret sammesteds, ligesom til at være underkastet den ved Forordningen af 25de Januar 1828 hjemlede hurtige Retssølgning.

§ 14.

Skriftlige Tilbud med Udskrift „Angaaende Levering af Vogne“ skulle indgives paa Selskabets Hovedcontoir paa Københavns Banegaard forinden den 31te Mai d. A. De Bydende ere pligtige til at staae ved deres Tilbud i 3 Uger fra ovennævnte Tid.

Directionen forbeholder sig at forkaste alle de gjorte Bud, eller at antage hvilket eller hvilke af disse den vil.

Directionen for de sjællandske Jernbaner, København,
den 15de April 1869.

Kothe.

Wenck.

Gotschalk.

Specification


angaaende Hæstevogne, Luffede og aabne Godsvogne
samt Sommertransportvogne til de sjællandske
Jernbaner.

§ 1.

Almindelige Bestemmelser.

Alt Træ, som anvendes, skal være sundt og fast, ligevoget, uden skadelige Revner eller Knaster og fuldkomment tørt. Træ, som er tørret ved Dampning, tør under ingen Omstændigheder benyttes.

Til Undervognene (foraa vidt de bestaae af Træ), de Længde- og Dvær-Ramstykke, hvorpaa Raskerne og Fædningerne bygges, og til samtlige Stolper og Dværforbindelser m. v. skal der anvendes Egetræ. Dækspryglerne i de luffede Vogne skulle forærdiges af stærkt Afstræ. Til Gulvene, Rassebæklædningerne, Fædningerne og Lofterne i de luffede Vogne anvendes meget tørre, knastfrie Fyrre-Planter og Bræder i Dimensioner efter Tegningerne.

Til Undervognenes Længderammer anvendes  formet valsfede Dragere af bedste Qvalitet efter leveret Tegning i naturlig Størrelse. Ved Sommervognene forstærkes disse Dragere ved Fladjern, der nittes paa Under- og Oversiderne. Dragere til aabne Godsvogne à 120 Centners Bæreevne gjøres af noget svagere Dimensioner end Dragerne til de øvrige Vogne. Alle Dragere skulle, forinden de anvendes, nøiagtigt afrettes paa alle Sider.

Alt Smedejern, som anvendes, skal være af bedste Qvalitet og vise et homogent fintkornet eller langttredvlet Brud.

Alle deraf forærdigede Dele skulle være smedede fuldkomment rene, glatte og tætte, og de maa forinden Anbringelsen paa Vognene være affilede eller slebne; alle Vinkler skulle smedes med stærkt afrundede Hjørner ; at anvende stumpe Svejsninger er ikke tilladt.

Alle Huller i Smedejernsdelene skulle frembringes under Boremaskiner og paa ingen Maade ved Smedning, under Stødmaskiner eller deslige.

Alle Støbejernsdele skulle fabrikeres af Jern, som viser en fin, graa Brudflade, og de skulle være støbte aldeles tætte og rene paa Overfladerne.

Hullerne for Bolte o. s. v. i Støbejernsdelene skulle børes og maa ikke tilveiebringes ved selve Støbningen.

Alle Træforbindelser indbyrdes, saavelsom i Berøring med Jerndele, skulle stryges een Gang med varm Linoliefernis og derefter, umiddelbart forinden den endelige Samling foregaaer, endnu engang med ren Blyhvidtsfarve.

Til alle Skruer skal der anvendes Whitworths Gevind. Cunderne af Skrueerne maa ikke springe frem udenfor Møttrikerne med mere end 1 à 1½ Gevind, og Skrueernes Længde skal justeres herefter, forinden de anbringes paa Vognene. Møttrikerne og Skruerhovederne for hver Sort og Dimension af Skrueer skulle være saa nøiagtigt ensartet bearbejdede, at een Skruenogle passer rigtigt til dem alle.

§ 2.


Hjul, Axler, Fjedre m. v.

- a. Hjul og Axler: Jernbaneselskabet leverer frit til Fabrikanten paa de Stationer paa de sjællandske Baner, hvor Vognenes Opsætning skal foregaae, Axlerne med Hjulene, men Fabrikanten skulle besørge dem anbragte under Vognene, saaledes at disse kunne afleveres af ham

i complet tjenstfærdig Stand. Der vil paa Forlangende blive leveret Fabrikanten Tegninger, som angive Hjulernes og Hjulenes Dimensioner, forsaavidt disse have Indflydelse paa Vognenes Construction. Hjulenes Diameter paa Egefrandsen er = 2' 9 $\frac{1}{8}$ " og paa Løbescaden = 3' 2" à 3' 2 $\frac{1}{4}$ ".

b. *Uxelhøsninger.* Fabrikanten faaer leveret en complet Uxelhøsnings som Mønster, hvorefter alle Uxelhøsninger til Vognene paa det Nøiagtigste skulle udføres, hvorved bemærkes, at Uxelhøsningerne til Vogne à 120 Centners Bæreevne ere noget mindre end til de øvrige Vogne. Compositionen til Lagerpanderne, som støbes directe ind i Uxelhøsnings-Overdelen, skal bestaae af 10 Dele Kobber, 10 Dele Antimon og 80 Dele Bancatin. Denne Composition skal blandes paa den Maade, at der først smeltes 10 Dele Kobber og 10 Dele Antimon sammen, og denne Blanding støbes ud i tynde Plader; derpaa smeltes atter 1 Del af denne første Blanding sammen med 4 Dele Bancatin, hvorefter Compositionen atter støbes ud i tynde Plader. Af den saaledes fremstillede Composition støbes Lagerpanderne ind i Uxelhøsningerne.

c. *Uxelgæsler.* Hertil vil der blive leveret Detailtegning, som viser deres Hoveddimensioner og Samlingsmaade.

d. *Bærefjedre.* Fjedrene skulle fabrikeres af Cement-Fjederstaal (dog ikke Bessemer-Staal); Bladenes Brede skal ved Vognene à 120 Centners Bæreevne være 3", ved de øvrige Vogne skal den være 3 $\frac{1}{2}$ " engl., de enkelte Blades Kanter skulle være afrundede: 

De paa Hovedtegningerne angivne Maal for Fjedrenes Længde fra Midte til Midte af Ophængningspuncterne gjælde for tom Vogn og = 3' 5" Bufferhøide. Ved Vognens fulde Belastning, som for Hestevognene er

regnet til 120 Centner og for de øvrige Vogne er angiven paa Hovedtegningerne, skulle Fjedrene endnu have en Pilhøide af mindst = 1". Antallet af de enkelte Blade i hver Fjeder overlades Fabrikanten at bestemme efter de her fastsatte Betingelser, dog skal dette Antal under ingen Omstændigheder være mindre end paa Hovedtegningerne angivet. Fjederringene til de enkelte Blades Samling i Midten skulle være hølvede allevegne, og Tapperne, hvorved de hvile i Uxelhøsningerne, maa være dreiede og befinde sig nøiagtigt i Fjedrenes Midte; disse Fjederringe besættes ved Hjælp af Strumpning meget solidt paa deres Sted paa Fjedrene. Hullerne i Fjederbladernes Midte, som ere fornødne ved Fjedrenes Fremstilling, skulle have den mindst mulige Størrelse og paa ingen Maade overstige en Diameter af $\frac{1}{4}$ ".

Til Fjederhængejernene med Tilbehør leveres Detailtegning. De elastiske Buffer- og Trækkeapparater skulle efter Hovedtegningerne forsynes med vulcaniserede Gummiringe af fortrinligste Qvalitet, og forbeholder Jernbaneselskabet sig senere at bestemme, om det vil levere Fabrikanten disse Gummiringe til Paasætning paa Vognene, eller om det vil overlade Fabrikanten paa egen Bekostning at tilvejebringe Gummiringene. Priserne paa Vognene maa derfor opgives saavel forsynede med Gummiringene som uden disse, dog med Forpligtelse til at anbringe dem paa Vognene. Til Bufferne vil Fabrikanten faaer leveret en Detailtegning i naturlig Størrelse; Bufferpladerne skulle nittes paa Hovederne af Bufferstængerne; de skulle dreies og forarbejdes paa det Nøiagtigste.

Til Trækstængerne med tilhørende Hager, Hjælpfjeder og Patent-Trækfjeder, af hvilke sidste anbringes et Stykke i hver Ende af hver Vogn, leveres Detail-

tegninger. Gummiringene til Trækapparaterne skulle have de samme Dimensioner, som de til Bufferne.

Fernstiverne imellem de enkelte Gummiringe saavel i Buffer som i Trækapparaterne, skulle have en Tykkelse af $\frac{1}{3}$ "; de skulle være stærkt forzinkede, og paa Støbejernsfladerne, imod hvilke Gummiringene støtte sig, skal der lægges tynde Skiver af Zinkblik imellem Fernet og Gummiringene.

§ 3.

Bremser m. v.

Bremserne paa de forskellige Arter af Vogne — Hestevogne og Lømmervogne undtagne — skulle udføres efter Hovedtegningerne i et saadant Antal, som senere nærmere vil blive fastsat, og anbringes paa de Vogne, som ville blive angivne for Fabrikanten.

Hængejernene for Træk-Bremseklodsene skulle være af Smedejern; af samme Materiale forfærdiges de Knægte, hvori disse Hængejern ophænges, og som boltes fast til Længderammerne.

Trykkestængerne skulle bestaa af 2" trufne Gasrør med i Enderne indsatte Gasler af Smedejern. Tværbommene, som forbinde to og to Bremsenhængejern retvinklet mod Banens Axe, og i hvis Midte Trykkestængen udøves, skulle forfærdiges af aldeles feilfrit Ege- eller Afbetræ, og belægges paa øverste og nederste Flade med $\frac{3}{8}$ " tykke Fernplader, som holdes sammen med Træet ved $\frac{1}{2}$ " gjennemgaaende Nitter.

Paa de med Bremser forsynede lukkede Godsvogne anbringes der Conducteur-Kalescher af galvaniseret Fern paa den Ende, hvor Bremseskruen befinder sig, og her anbringes tillige Trin til at komme op paa Vogntaget. Kaleschen indrettes til at kunne slaaes op og ned. Ved de aabne med Bremse forsynede Godsvogne forbindes Endevæggen, hvor

Bremseskruen befinder sig, uroffeligt fast med Undervognen og Sidevæggen, og der anbringes efter Hovedtegningerne paa denne Endevæg et aabent Conducteursæde med Opstigningsstrin. Det andet Opstigningsstrin nedenfor støbes efter Hovedtegningerne og efter Detailtegningerne til Bufferapparaterne ved alle Bremsévogne i et Stykke med Bufferhjulstrene.

I de Tilbud paa Levering af Vogne, som indgives i Genhold til disse Betingelser, skulle Priserne opgives særskilt for Vogne uden Bremse og for Anbringelse af saadanne.

Faste Signallanterne=Holdere efter leveret Detailtegnning eller Prøve anbringes paa hvert Hjørne af hver Vognkasse ved de lukkede Godsvogne og ved Hestevognene.

De Paaskrifter, som skulle anbringes paa Vognene, saasom Numerering, Angivelse af Bærekraften o. s. v., ville senere blive bestemte.

§ 4.

Særlige Bestemmelser for de forskellige Arter af Vogne.

1) Hestevogne. Vognkassens ydre Beklædning skal bestaa af 1" tykke, meget tørre og knasfri Fyrrebræder, sammensatte efter Hovedtegningen. Efter denne udpolstres det Indvendige af Vognkassen paa de bevægelige Stillevægge, paa Søilerne og under Dækket paa det Sted, hvor Hestehovederne ville befinde sig. Alle fire Døre forfærdiges af Egetræ og beklædes med Fyrrebræder. I Dørene paa Længdesiderne anbringes et Bindue og indenfor samme en solidt forarbejdet Lem af Fyrretræ i Ramme af Afbetræ, som begge efter Behov kunne hæves og sænkes i Løb, som ere anbragte i Dørrammen; naar de ere hævede iveiret, ophænges de paa Kroge, som ere anbragte paa det øverste Tværrammestykke af Døren. Til Luknings-Apparatet for de store Døre i Enderne af Vognen vil blive leveret Detailtegnning, hvis saadant forlanges.

Lufttrækket gennem Salousterne langs Bogntaskens Længdeside skal indrettes saaledes, at det kan reguleres indvendigfra, som Tegningen viser det. Salousterne holdes i den hvergang ønskede Stilling paa Kroge, som anbringes muligt høit i Bogntaskerne.

I Loftets Midte anbringes et almindeligt Ventilationsapparat efter Hovedtegningen; det maa kunne aabnes og lukkes indvendigfra; dette Ventilationsapparat, med tilhørende Regnhætte paa Bogntaget, forfærdiges meget solidt af galvaniseret Jernplade.

Lågene paa Bognene skulle dækkes med udmærket stærkt Seildug, vævet i een Brede; dette Seildug skal spændes paa et consistent Lag af en Masse, som er fremstillet af $\frac{1}{3}$ Blyhvidt og $\frac{2}{3}$ vandreven Kridt og det fornødne Quantum Linoliefernis; Tykkelsen af dette Lag skal være $\frac{1}{2}$ " à $\frac{3}{4}$ ", og Seilduget skal spændes derover umiddelbart efterat det er strøget paa Bogntaget. Naar Massen under Seildugen er bleven tør, stryges ovenpaa Dugen een Gang med ren Linoliefernis, derefter tvende Gange med Spartelfarve og endelig endnu een Gang med god, graa Oliefarve.

Den indvendige Maling og Lakering af Bognene skal udføres paa det Solideste og Fuldkomneste paa følgende Maade: Hele Bogntasken stryges først een Gang med varm, ren Linoliefernis og derefter een Gang med ren Blyhvidts-Grundfarve. Herefter følger en to Gange gjentagen Anstrykning med den Oliefarve, som Bognene skal have, og endelig lakeres hele Bognen een Gang med god Copallak.

Indeni Bogntasken stryges een Gang med reen Blyhvidts-Grundfarve og derpaa to Gange med den Oliefarve, som det Indvendige af Kassen skal have.

Hestevognene skulle udvendigt have en mørkebrun Farve; dog skulle alle Ferndeale paa Kassen samt Undervognene være sorte; indvendigt males Kasserne med alt Tilbehør med en mørkegraa Farve, undtagen alle Jernbeslag, hvilke blive sorte.

2) Luffede Godsvogne. Bogntaskerne skulle beklædes udvendigt paa Kassestolperne over det Hele med $\frac{3}{4}$ " tykke, meget tørre og knastfri Fyrrebræder og forsynes indvendigt paa disse Stolper endnu engang med en Beklædning af 4" brede Fyrretræbræder af 1" Tykkelse, saaledes at der fremkommer et frit Mellemrum af 5" Bide.

I den ene Ende af Bogntasken anbringes en Dør paa meget kraftige Hængsler med Lukningsindretning, som ved Hestevognene angivet. Dørrammerne skulle være af Egetræ. Indenfor denne Dør anbringes tvende Jernstænger, en paa hver Dørstolpe, som efter Hovedtegningen kunne forbindes i Midten og efter Behov lægges tilside.

Paa hver Længdeside af Kassen anbringes en Skydedør i alle Henseender i nøiagtig Overensstemmelse med Hovedtegningen. Disse Døre forfærdiges af Vinkeljern med en Krydsaffibning af Fladjern; de beklædes udvendigt med $\frac{1}{8}$ " tykke Jernplader og indvendigt med $\frac{3}{4}$ " tykke Fyrrebræder. Dørene ophænges foroven; de dertil anbragte Muller skulle være af Smedejern; de underste Ledningskruller paa Dørene skulle ligeledes fremstilles af Smedejern. Lukningsindretningen paa disse Skydedøre er fremstillet paa Hovedtegningen, og bemærkes derhos endnu, at Tapperne paa Oversalbet skulle have en Diameter af mindst 1".

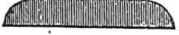
I Loftets Midte anbringes et Ventilations-Apparat, som ved Hestevognene forestrevet. Bogntaget forsynes med Seildugsdæk af samme Art og Bestaffenhed som ved Hestevognene, ligesom ogsaa baade den ud- og indvendige Maling og Lakering ved de luffede Godsvogne udføres i Overensstemmelse med de for Hestevognene givne Forfærdigelsesregler.

3 & 4) Nagne Godsvogne til 200 Centners og til 120 Centners Bærekraft. Bogntaskerne beklædes med $1\frac{1}{4}$ " tykke, meget tørre og knastfri Fyrrebræder.

Paa de Vogne, som ikke blive forsynede med Bremse, skulle begge Endestæle indrettes til at kunne tages bort, saa-

ledes som Hovedtegningerne vise det paa den Bremseapparatet modsatte Side.


Dørene i Længdesiderne, hvortil der leveres en Detailtegnning, dreie sig paa tvende kraftige Charnierbaand nedad, og anbringes efter Hovedtegningen for hver af disse Døre tvende Bladsjedere paa Hovedlængderammerne, imod hvilke Dørene slaae an, naar de klappes ned.

Rasferammen beklædes ovenpaa rundt omkring med  formet, valtsæt Fern efter Hovedtegnning. Malingen og Lakeringen af de aabne Godsvoerne skal foretages paa følgende Maade:

Hele Vognkassen stryges først een Gang med varm, ren Linoliefernis og derpaa een Gang med ren Blyhvidts-Grundfarve. Herefter males Vognen een Gang med den Oliefarve, den skal have, og endelig stryges den endnu engang med denne Farve, udreven i god Copal-Lakfarve. Indvendig i Kassen males Vognene, efter Strygning med Linoliefernis, med Blyhvidtsfarve, og derpaa endnu tvende Gange med mørkebrun Oliefarve.

Vognene til 200 Centners Bærekraft skulle have en obergul, de til 120 Centners Bærekraft en lysgrøn Farve, dog males ved begge Sorter Vogne alt Jernbeslag og hele Undervognen forte.

5) Lømmervogne. Disse Vogne skulle saavel tjene til Transport af langt Lømmet o. s. v., — til hvilket Diemed da hvergang to Vogne forbindes med hinanden ved Hjælp af stive Trækstænger, — som ogsaa til Transport af almindeligt svært Gods, i hvilket sidste Tilfælde tvende almindelige Trækstænger med elastisk Træk i hver Ende af Vognen komme til Anvendelse. Indretningerne, som sigte til disse tvende Diemed, ere at se paa Hovedtegningen og bemærkes derhos endnu, at Patent-Trækstæddrene paa disse Vogne maa have den paa nævnte Tegning angivne

Construction, og at til hver enkelt Vogn skal leveres et kort og et langt, stibt Trækstædder (til sidstnævnte findes Tegningen til  Fernet, som skal benyttes dertil, i naturlig Størrelse paa Hovedplanen) efter Maalene og Constructionen paa Hovedtegningen, til hvis Opbevaring ved Vognene, naar de ikke ere i Brug, anbringes de tegnede Ofsener o. s. v. Bredstamlernes Construction sees af Hovedtegningen; de skulle bestaae af Egetræ og være beklædte med Jernplader; Bøsningen for sammes Dreiebolt i Undervognen og Glidestykkerne, som befæstes i Enderne af Stamlerne, skulle være af Støbejern.

Vognene forsynes med løse Fjæle efter Hovedtegningens Dimensioner og Construction. Malingen og Lakeringen af disse Vogne udføres paa samme Maade som foreskrevet for de aabne Godsvoerne til 200 Centners Bærekraft.

Directionen for de sjællandske Jernbaner, den 15de

April 1869.

Rothe.

Wenck.

Gotschalk.

