

Betingelser

og

Techniske Bestemmelser

med Hensyn til Levering og Bygning
af Person-, Bagage- og Godsvogne til
de sjællandske Jernbaner.

Betingelser for Leveringen	S. 1
Techniske Bestemmelser for Bygningen af Person- og Bagagevogne . . .	- 6
do. do. for do. af Godsvogne	- 17

Betingelser

for

Levering af Personvogne, Bagagevogne og Godsvogne til de sjællandske Jernbaner.

§ 1.

Det sjællandske Jernbaneselskab ønsker leveret:

- 4 à 6 Stkr. 1ste og 2den Klasses combinede Personvogne,
- 6 à 8 — 2den og 3die Klasses combinede Personvogne,
- 8 à 10 — 3die Klasses Personvogne,
- 1 à 2 — 6-hjulede Bagagevogne,
- 15 à 20 — lukkede Godsvogne à 210 Centner af Klasse J. a.,
- 15 à 20 — aabne Godsvogne à 120 Centner af Klasse K. c.,
- 15 à 20 — aabne Godsvogne à 120 Centner af Klasse H. b.

§ 2.

Vognene skulle bygges i nøiagtig Overensstemmelse med de approberede Tegninger, der ere fremlagte paa Selskabets Overmaskinmesters Contoir paa Københavns Banegaard, de herefter følgende tekniske Bestemmelser af D. D. samt de Detailtegninger og nærmere Angivelser, som ville blive meddelte Fabrikanten.

Afviselser fra Tegningerne og de tekniske Bestemmelser maa kun finde Sted med bestemt skriftligt Samtykke af den eller de Vedkommende, hvem det maatte blive overdraget paa Jernbanebestyrelsens Vegne at føre den specielle Control med Arbeidets Udførelse.

Saaframt det skulde befindes, at det maatte være forglemt paa Tegningerne eller i de tekniske Bestemmelser at angive nogen Del, som maatte være fornøden til Fremstilling og passende Udstyring af Vogne af de her omhandlede Arter, skulle de dog leveres og anbringes af Fabrikanten, som om de vare angivne paa Tegningerne og i de tekniske Bestemmelser, uden at han skal

være berettiget til derfor at fordrø nogen Tillægsbetaling, saaledes at han skal være pligtig til for den i hans Tilbud angivne Pris at levere Vogne af ovennævnte Arter med alle tilhørende Dele, alene med de i de tekniske Bestemmelser udtrykkeligt angivne Undtagelser, i fuld tjenstfærdig Stand paa en 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 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 de fremlagte tekniske Bestemmelser anerkjender, at der efter disse kan leveres et Fabrikat af den ovenfor angivne Beskaffenhed, og han skal ikke kunne fri sig fra Ansvar for senere mulige Feil og Mangler ved Vognene ved at foregive Mangler ved Tegninger eller tekniske Bestemmelser.

§ 4.

Alle paa Hovedtegningerne, Detailtegningerne og i de tekniske Bestemmelser angivne Maal ere engelske Maal, naar ikke Andet udtrykkeligt er bestemt.

§ 5.

Der forbeholdes Jernbaneselskabet Ret til at lade Fabrikationen kontrollere i Leverandorens Værksteder, hvorfor Selskabets med en saadan Control betroede Ingenieurer skulle have fri Adgang 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 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 skeer eller ikke, finder den endelige Antagelse først Sted, efterat Vognene 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 skaffe den fornødne Plads, Værksteder, Redskaber m. m. til Vognenes Forfærdigelse, men, saafremt han maatte ønske det og Banernes Driftsforhold maatte tillade det, vil Selskabet paa en eller flere af de sjællandske Jernbaners Bane-gaarde indrømme ham den fornødne Plads til den endelige Sammenstilling af de færdige Vogne og tillade 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 1 Maaned forinden den Tid, da Vognene skulle være afleverede i tjenstfærdig Stand (§ 8).

§ 7.

Saafremt Vognene enten i enkelte Dele eller samlede blive indførte fra Udlandet, er den derpaa hvilende Indførselstold til Statskassen Leverandorens uvedkommende, 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 Station paa de sjællandske Baner i April Maaned 1879.

Saafremt denne Tidstermin overskrides, skal Jernbanebestyrelsen være berettiget til enten ganske at fratage Leverandorens Leverancen og anskaffe Vognene, hvorsomhelst den finder for godt, for hans Regning og til saadanne Priser, for hvilke de kunne erholdes, og mod hvilke der fra Leverandorens Side ikke skal kunne reises nogen gyldig Indsigelse, eller til at paalægge ham for hver Dag, den endelige Aflevering sker senere end foreskrevet, en Mulkt af 5 Kr. for hver ikke i rette Tid afleveret Vogn af conditionsmæssig Beskaffenhed.

Jernbanebestyrelsen forbeholder sig Ret til at indeholde disse Mulkter i den Leverandoren 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.

not Book
1879

§ 9.

Bedømmelsen af, hvorvidt de leverede Vogne ere af conditionsmæssig Beskaffenhed, sker ved Selskabets Overmaskinmester. 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 fordre Erstatning for Tab, bevirkede ved Sagens Afgjørelse paa denne Maade.

§ 10.

Betalingen erlægges contant, saasart Vognene ere leverede og antagne som conditionsmæssige (§ 9), Saafremt Leverandøren er bosiddende i Udlandet, kan Liqvidationen, saafremt han maatte ønske det, ske ved Vexler paa kort Sigt. Saafremt Vognene blive tilvirkede i Indlandet, kan Fabrikanten vente, at der under Arbeidets Udførelse efter Directionens Skjøn kan blive givet passende Forskud efter Attest fra Selskabets controllerende Ingenieur om de leverede Materialier og udførte Arbejder; dog ville Forskudene i intet Fald overskride ca. $\frac{3}{4}$ af det fuldførte Arbeides Værdi i Forhold til Contractsummerne og ikke blive udbetalte, uden at Fabrikanten godtgjør, at Vognene ere assurerede mod Ildsvaade, samt deponerer Policerne herpaa hos Selskabet og giver det Transport paa Forsikringssummerne samt derhos ved et thinglæst Overdragelsesdocument, i hvilket de paagjældende Materialier særskilt specificeres, overfører Eiendomsretten over disse til Selskabet.

Tilvirkes Vognene i Udlandet, ville Forskud først kunne ventes udbetalte, efter at de ere ankomne paa Selskabets Grund og Opstillingen er paabegyndt, og skal Eiendomsretten til Vognene eller de hertil bestemte Materialier, saasart de ere blevne anbragte paa Selskabets Terrain, betragtes som overført til Selskabet, selvfølgelig med Forbehold af Selskabets Ret efter disse Betingelser (navnligt § 9) til at refusere den endelige Antagelse.

§ 11.

Priserne kunne i Tilbudene opgives i dansk Rigmønt eller i anden bekjendt europæisk Møntsort. De opgives særskilt pr. Vogn for enhver af de i § 1 omhandlede Arter af Vogne i complet tjenstfærdig Tilstand uden Bremse. Det nøiagtige Antal vil blive bestemt ved den eller de Contracter, som afsluttes paa Grundlag af de i Henhold til disse Betingelser indgivne Tilbud.

Tillige opgives særskilt Prisen for en Bremse anbragt paa 2den og 3die Klasses combinerede Personvogne, 3die Klasses Personvogne, 6-hjulede Bagagevogne, lukkede Godsvogne à 210 Ctr., og aabne Godsvogne à 120 Ctr.

§ 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 Københavns Forligelsescommission samt til at lide Tiltale og Dom ved Landsover- samt Hof- og Stadsretten i København, ligesom til at være underkastet den ved Forordningen af 25de Januar 1828 hjemlede hurtige Retsfølging.

§ 14.

Skriftlige Tilbud med Udskrift »Angaaende Levering af Vogne« skulle indgives paa Selskabets Hovedcontoir paa Københavns Banegaard forinden den 15de September d. A.

De Bydende ere pligtige til at staae ved deres Tilbud i 2 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 August 1878.

30. April
1878

Techniske Bestemmelser

for

Bygning af Personvogne og Bagagevogne.


Almindelige Bestemmelser.

Alle i de følgende Bestemmelser angivne Maal ere engelske.

Materialier.

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

Alt Smedejern, som anvendes, skal være af bedste Qvalitet og vise et homogent, fintkornet eller langtrevlet Brud. Alle deraf forfærdigede Dele skulle være smedede fuldkomment rene, glatte og tætte, og maa forinden Anbringelsen paa Vognene være affilede eller sløbne; alle Vinkler skulle smedes med stærkt afrundede

Hjørner ; at anvende stumpe Sveisninger er ikke tilladt.


Alle Huller i Smedejernsdelene skulle frembringes under Boremaskine og paa ingen Maade ved Smedning, under Stødemaskine 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.


Til alle Skruer skal anvendes Whitworth's Gevind. Enderne af Skruerne maa ikke springe frem udenfor Møttrikkerne med mere end 1 à 1½ Gevind, og Skruernes Længde skal justeres herefter, forinden de anbringes paa Vognene.

Møttrikkerne og Skruelhovederne for hver Sort og Dimension af Skruer skulle være saa nøiagtigt ensartet bearbejdede, at een Skruenøgle passer rigtigt til dem alle.

Under-
vognen.

Til Undervognenes Længderammer anvendes ved Bagagevognene  formet valsede Jerndragere af bedste Qvalitet efter

leveret Profiltegning i naturlig Størrelse, ved Personvognene derimod Egetræ, som paa Ydersiden over det Hele beklædes med ¼" tyk Jernplade i eet Stykke.

Til Hovedstykker anvendes ved Bagagevognene  formet valsede Jerndragere efter Profiltegning i naturlig Størrelse, der som Hovedtegningen viser udføres med Egetræ og fortil over det Hele beklædes med ¼" tyk Jernplade, ved Personvognene derimod Egetræ, der paa Ydersiden ligesom Dragerne beklædes med ¼" tyk Jernplade.

Til de øvrige Dele af Undervognene, de Længde- og Tverrammestykker, hvorpaa Kasserne bygges, Dækrammer, Dørstolper, Hjørne- og Mellemstolper, Tverforbindelsesstykker og Dørene skal anvendes Egetræ.

Loftssprøilerne skulle forfærdiges af stærkt Asketræ.

Til de øvrige Dele af Kasserne kan anvendes Ege- eller Asketræ. Til Gulvene, Lofterne, Skillerrummene og Beklædningerne indvendigt anvendes meget tørre, knastfri Fyrrebrædder og Planker i Dimensioner efter Tegningerne.

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

Jernbaneselskabet leverer frit til Fabrikanten paa de Stationer paa de sjællandske Jernbaner, hvor Vognenes Opsætning skal foregaae, Axlerne med Hjulene, men Fabrikanten skal 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.

Hjulenes Diameter paa Egekrandsen er 3' 3¼".

Tykkelsen af Hjulringene er 2¼".

Skulde Fabrikanten ønske Hjul og Axler leverede andetsteds end paa Sjælland, da er man villig til, saavidt muligt, at træffe Overenskomst derom, imod at Fabrikanten bærer eventuelt forøgede Transportudgifter.


Fabrikanten faaer leveret en complet Axelbøsning af O. Busses Patent som Mønster, hvorefter alle Axelbøsningerne til Vognene paa det Nøiagtigste skulle udføres. Compositionen til Lagerpanderne, som støbes directe ind i Axelbøsnings-Overdelene, 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 een Del af denne første Blanding sammen med fire Dele Bancatin, hvorefter Compositionen atter støbes ud i tynde Plader.

Af den saaledes fremstillede Composition støbes Lagerpanderne ind i Axelbøsningerne.

Axelgaffler. Hertil vil blive leveret Detailtegninger, der vise Hoveddimensionerne.

Bærefjedre. Fjedrene skulle fabrikeres af Fjeder-Støbstaal (ikke Bessemer-Staal); Bladenes Brede skal være $3\frac{1}{2}$ " , Tykkelse $\frac{1}{2}$ " og de enkelte

Blades Kanter skulle være afrundede  . De paa Hovedtegningerne angivne Maal for Fjedrenes Længde fra Midte til Midte af Ophængningspunkterne gjælde for tom Vogn og 3' 5" Bufferhøide. Ved Vognenes fulde Belastning, som for Bagagevognene er 250 Centner, skulle Fjedrene endnu have en Pilhøide af mindst 1" . Det overlades Fabrikanten at bestemme Antallet af Fjederblade efter ovennævnte Betingelser, dog maa Antallet ikke være mindre end vist paa Hovedtegningen. Fjederringene skulle overalt høvles, og Tappene, hvormed de styres af Axelbøsningerne, skulle afdreies og nøiagtigt befinde sig under Midten af Fjedrene. Fjederringene fastgjøres meget solidt paa Fjedrene ved Skrumpning. Hullerne i Midten af Fjederbladene, som ere nødvendige til Fremstilling af Fjedrene, skulle være saa smaa som muligt og Diametren paa ingen Maade større end $\frac{3}{8}$ " .

Fjederhængejern. Til Fjederhængejern med Tilbehør leveres Detailtegn.

Buffer og Trækkeapparater. Til Buffer og Trækkeapparater, skal anvendes vulkaniserede Gummiringe, hvilke leveres Fabrikanten til Anbringelse paa Vognene. Til Bufferne, Trækkeapparater med tilhørende Hager, Hjelpekjæder og Patent-Trækkekjæder, af hvilke sidste anbringes et Stykke i hver Ende af hver Vogn, leveres Detailtegninger i naturlig Størrelse. Bufferhylstrene skulle være af Smedejern, og Bufferpladerne skulle nittes paa Hovederne af Bufferstængerne; de skulle afdreies og bearbejdes paa det nøiagtigste. Jernskiverne, der anbringes imellem de enkelte Gummiringe i Buffer- og Trækkeapparater, skulle være af $\frac{1}{8}$ " tyk Jernplade og stærkt galvaniserede; tillige skal der imellem Støbejernsskiverne og Gummiringene lægges tynde Skiver af Zinkplade.

Løbestænger, Haand- og Dørgreb. Alle Løbestænger skulle være af sort lakeret Smedejern. Haandgrebene ved Dørene til 1ste og 2den Klasses Coupeer skulle være af poleret Messing, ved Dørene til 3die Klasses Coupeer og ved Dørene til Bagagevognene af sort lakeret Smedejern. Samtlige Dørgreb skulle være af poleret Messing.

Alle Løbestænger og Haandgreb skulle befæstes til Vognkasserne ved Skruebolte og Møttrikker, og Skrueboltene skulle gaa helt igennem de paagjældende Kassestolper.

Laasene paa Dørene skulle være forarbejdede paa det Solideste og Hensigtsmæssigste. Ved Personvognene anbringes paa hver Dør foroven en Faldelaas med Fjeder, foruden et simpelt udvendigt liggende Overfald af Messing, og imellen disse en Laas, der kun kan lukkes med Dornnøgle efter Prøve.

Ved Bagagevognene anbringes paa Dørene til Pakrummene foroven en Laas, der kan aabnes og lukkes ved Dørgreb af Messing anbragte paa begge Sider af Dørene og derunder en Laas, der kan lukkes udvendigt fra med Nøgle efter leveret Prøve; paa Dørene til Retiradecoupeerne anbringes derimod samme Slags Laase som paa Personvogns Dørene.

Paa hvert Hjørne af hver Vognkasse anbringes faste Holdere til Signallygter efter leveret Detailtegn.

Efter Hovedtegningerne anbringes i Personvognene Lygter, nemlig ved de combinerede 1ste og 2den Klasses Vogne 3 Stkr., ved de combinerede 2den og 3die Klasses Vogne samt ved 3die Klasses Vogne 2 Stkr. i hver Vogn. Disse Lygter har Fabrikanten at levere i nøie Overensstemmelse med den Prøvelygte, der vil blive leveret ham.

Lygtekasserne ovenpaa Vognetage forfærdiges af Støbejern og tættes paa det Solideste paa Dækkene.

Dækslerne over disse Lygtekasser skulle være af Jernplade og befæstede til Kasserne ved tvende Hængsler.

Aabningerne i Coupeernes Skillevægge til Lygterne skulle udføres med hvidt lakeret Jernblik, hvori Lygterne nøie passe, og de beklædes udenom i selve Coupeerne med Støbejerns Rammer, der forsynes med fast indsatte Ruder af $\frac{1}{4}$ " tykt Speilglas, forat ingen Træk, Røg m. m. kan trænge fra den ene Coupee i den anden.

For det Tilfælde at Lygterne ikke ere anbragte i Vognene, skal der tillige, for at udfylde Aabningerne for samme i Tagene og Skillevæggene, leveres Træklodse, som ere dannede efter Lygternes Form og have en Krave af Jernblik til at hvile over Aabningernes øverste Rande indeni Lygtekassen. Disse Træklodse skulle ved smaa Jernkjæder befæstes saaledes til Lygtekassen, at de altid følge med Vognen,

Vinduerne skulle forfærdiges meget solide og stærke, lingen i Hjørnerne skal udføres efter leveret Prøve. Vinduesrammerne skulle i 1ste og 2den Klasses Coupeer være af amerikansk Nøddetræ, i 3die Klasses Coupeer og Bagagevogne af slankt Egetræ.

Glasset skal være godt Dobbeltglas. For at forhindre de bevægelige Vinduer i at rasle under Farten, er paa hver Side fastskruet en med Plyds overtrukken Asketræs List. Samtlige Vinduer maa være saa nøiagtigt forarbejdede, at hvert enkelt Vindue kan benyttes i hvilkensomhelst Vinduesaabning af samme Vognklasse.

Vinduernes ydre Maal ere:

i 1ste Klasse Brede 1' 9" Høide 2' 5"

i 2den Klasse.... — 1' 9" — 2' 5"

i 3die Klasse — 1' 7 $\frac{1}{2}$ " — 2' 5"

I alle Coupeer af 1ste og 2den Klasse skal istedetfor de paa Hovedtegningerne viste enkelte Sidevinduer anbringes dobbelte Sidevinduer, hvoraf det inderste let skal kunne borttages og igjen indsættes.

Sidevinduerne, som forfærdiges af amerikansk Nøddetræ skulle indsættes faste og meget tætte, og Karmene omkring disse Vinduer beklædes med poleret amerikansk Nøddetræ.

Døre. For at Dørene ikke, naar de lukkes for høit op, skulle beskadiges af Løbestængerne paa Vognen, er foroven paa hver Dør samt paa det tilsvarende Sted af Vognen anbragt en lille Gummibuffer, hvortil leveres Prøve.

Imellem Vinduesløbene anbringes forneden i Dørene stærke med tykke Cautschukstrimler belagte Traverser over hele Dørens Brede, hvorpaa Vinduerne kunne hvile, naar de ere i deres dybeste Stilling. De smaa Klapper i Underdelen af Dørene, igjennem hvilke man kan efterse og rense Vinduesløbene forfærdiges i 1ste Klassen Coupeer af amerikansk Nøddetræ, i 2den og 3die Klassen Coupeer af Jernplade og lukkes med Δ Dornnøgle efter Prøve, saaat Uvedkommende ikke kunne aabne dem.

Løbebrædderne skulle forfærdiges af stærke Fyrreplanker uden Samling i de Dimensioner, som Hovedtegningerne vise, Afstanden imellem Yderkanterne af Løbebrædderne maa ikke overskride det paa Hovedtegningerne viste Maal af 9' 6".

Vognkasser. Vognkasserne skulle have en ydre Beklædning af $\frac{1}{16}$ " tykke Jernplader, der skulle være omhyggeligt afslebne og spændte samt i een Længde naae fra Underkant af Kassen til op under Vogntagene. De skulle over Fugerne forsynes med Dæklister, der ved Personvognene skulle være afrundede paa Yderkanterne ved Bagagevognene derimod rectangulaire.

Disse Beklædninger skulle udføres og befæstes paa Kasserne paa det Omhyggeligste. Jernpladerne skulle stryges indvendigt tvende Gange med ren Jernmønne.

Den udvendige Maling og Lakering af Vognene skal udføres Udvendig paa det Solideste og Fuldkomneste paa følgende Maade: Efterat Maling og Lakering. Jernplader, Lister o. s. v. ere afslebne og aldeles rensede, grundes de med en ren Blyhvidtsfarve; herefter spartles og afslibes Kasserne saa ofte, at hele Grunden fuldkomment er dækket med Spartelfarve, i hvilket Øiemed det er nødvendigt at foretage Spartlingen fire à fem Gange; derpaa males Vognene en Gang med graa Blyhvidtsfarve og derefter to Gange med den Farve, som de endeligen skulle have. Derefter stryges de med Slibelak og afslibes, og tilsidst lakeres de endnu en Gang med fin Vognlak.

Personvognene af 1ste og 2den Klasse samt Bagagevognene skulle males med lysebrun, Personvognene af 3die Klasse med grøn Farve; ved de combinerede Personvogne af 2den og 3die Klasse males Afdelingen for 2den Klasse brun, den for 3die Klasse grøn.

Endevæggene paa alle Vognene skulle males og lakeres sorte. Stafferingen paa Siderne af Vognene udføres med hvid Farve.

Tagene paa Vognene skulle dækkes med udmærket stærkt Vognbage. 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 Kvantum Linoliefernis. Tykkelsen af dette Lag skal være $\frac{1}{2}$ " og Seilduget skal spændes derover umiddelbart, efterat det er strøget paa Vogntaget. Naar Massen under Seilduget er bleven tør, stryges ovenpaa Dugen en Gang med tynd Blyhvidtsfarve, derefter spartles Dækket og tilsidst stryges det 2de Gange med god sort Oliefarve.

Paaskrifter, som skulle anbringes paa Vognkasserne, saasom Paaskrifter. Numerering, Betegnelse af Klasser o. s. v. ville senere blive bestemte.

Bremserne, som ere Skruebremser og virke med 8 Klodser Bremser. af blødt Træ mod Hjulene, 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 Bremseklodserne skulle være af Smedejern, af samme Materiale forfærdiges de Knægte, hvori Hængejernene ophænges, og som bolttes fast til Længderammerne. Trykstængerne skulle bestaa af 2" trukne Gasrør med i Enderne indsatte og fastnittede Gafler af Smedejern. Tverbommene, som forbinde to og to Bremsehængejern, og i hvis Midte Trækket saavel som Trykket udøves, skulle forfærdiges af feilfrit Asketræ og belægges paa øverste og nederste Flade med $\frac{3}{16}$ " tykke Jernplader, som holdes sammen med Træet ved $\frac{1}{2}$ " tykke gennemgaaende Nitter.

Paa Bremssevoagnene anbringes Stole med Kalecher paa den Ende, hvor Bremseskruen befinder sig, og her anbringes tillige Løbestænger og Trin for at komme op paa Vogntagene.

Stole og Kalecher forfærdiges af galvaniseret Jernplade, og Kalecherne indrettes saaledes, at de kunne slaaes ned, i hvilken Stilling de hvile med deres hele Brede paa et paatvers af Dækket fastskruet Brædt.

Særlige Bestemmelser.

a) for Bygning af 1ste og 2den Klasses Personvogne.

Vognenes
Inddeling. Vognkassen er ved Skillevægge delt i 4 Coupeer, hvoraf de tvende midterste ere 1ste Klasses Coupeer med en Længde af 6' 4", de tvende Endecoupeer ere 2den Klasses Coupeer med en Længde af 6'.

Coupeernes
Udstyring. Paa Forlangende vil der blive paavist Fabrikanten Coupeer i de paa de sjællandske Jernbaner for Tiden tilstedeværende Vogne, efter hvilke Udstyringen af Coupeerne i de nye Vogne i det Væsentlige skal udføres, dog under Iagttagelse af de i det Efterfølgende givne Forskrifter.

Numme-
rering. Vognenes Nummere skulle i enhver Coupee være malede med Bloktal paa ovale Porcellainsplader, hvortil leveres Prøve og hvoraf anbringes een paa hver Dør.

1. Kl.
Coupeer.
Stole. I enhver af 1ste Klasses Coupeerne skal paa hver Side anbringes 3 Lænestole med faste Armlæner, saaledes indrettede, at der, som vist paa Hovedtegningen, ved Udtrækning af Sæderne og Forskydning af de ligeledes bevægelige Rygpølstringer kan dannes tre bekvemme Sovepladser.

Sæderne, Sidemadratterne samt Dørene under Vindueskarmene polstres glatte, Ryggene derimod afhæftes og alt betrækkes med grønt Fleil efter Prøve.

Sæderne og Rygmadratterne forsynes med det tilstrækkelige Antal (24 Stkr. i Sæderne og resp. 36 og 18 Stkr. i Rygmadratterne) forkobbrede Springfjedre, for at opnaae en ensformig passende Elasticitet.

Til Polstring skal anvendes bedste Krølhaar og saakaldet Skovhaar og over Polstringsmaterialet skal anbringes et Overtræk af godt stærkt Lærred.

Loft og
Vægge. Side- og Endevæggene samt Lofterne skulle betrækkes med fint Voxdug efter Prøve og over Samlingerne i Loftet og i alle Hjørner anbringes polerede Lister af Nøddetræ.

Over alle Sæder skal, som Hovedtegningen viser, anbringes Næt. Næt til Henlægning af let Reisegods; Nætholderne skulle være af guldblændt Messingstøbegods, Nættene skulle være flettede af stærke grønne Silkesnore. For at beskytte Væggens Voxdugsbetræk imod Beskadigelse af Reisegods, skrues ovenover Nættene en 6" bred poleret List af amerikansk Nøddetræ.

Under Lygten anbringes paa den ene Side af Coupeerne et Speil. Speil. godt Speil med oval Ramme af poleret Nøddetræ; ydre Brede af Speilrammen skal være 14", ydre Høide af samme 12".

Ved Dørvinduerne anbringes Rullegardiner ved Sidevinduerne Gardiner. og Lygterne Trækgardiner af graat Atlas-Thibet efter Prøve. Til Gardinstangholdere og Gardinstrammere leveres Prøve.

Gulvet belægges over det Hele med stærkt og tykt Voxdug-Tæpper. Tæppetøi efter Prøve, under hvilket der skal anbringes et Lag Filt. Til enhver Coupee skal medfølge et tykt Cocustæppe til Vinterbrug og et tyndere Tæppe af Manillahamp til Sommerbrug, begge efter Prøve.

Paa hver Dør anbringes under Vindueskarmen omtrent Cigar-Askebæger. imellem Vinduesbaandet og forreste Side af Døren et guldbronceret Støbejerns Cigar-Askebæger efter Prøve.

Der vil blive leveret Prøve af Borterne til Vinduesbaandene Vinduesbaand. og de polstrede Armslynger, som skulle anbringes langsmed Døraabningerne over Sæderne.

Ved Dørene anbringes Sikkerhedslisters fra Gulvet op til Overkant af Vinduerne, hertil leveres Prøve. Sikkerheds-
lister.

Paa Dørene anbringes, som vist paa Hovedtegningen, runde Opstignings-remme. flættede Læder Remme til Hjælp ved Opstigningen i Coupeerne.

Ovenover Dørene anbringes Luftventiler, hvis Rammer ligesom de andre synlige Snedkerarbejder, saasom Vindueskarme, Gesimslister, Loftslister o. s. v. forfærdiges af poleret amerikansk Nøddetræ, Skyderne i Luftventilerne af poleret Ahorntræ. Luft-ventiler.

2. Kl.
Coupeer.
Stole. I enhver af 2den Klasses Coupeerne anbringes paa hver Side 2 Stole med bevægelige Armlæn. Til Armlænerne leveres Detailtegning. Sæderne, Ryggene, Armlænerne og Siderne af Coupeerne fra Stolene op til Underkant af Sidevinduerne polstres glatte og betrækkes med graat Velour efter Prøve. Sæderne forsynes med 36 Stkr. forkobbrede Springfjedre. Til Polstring anvendes samme Materiale som i 1ste Klasses Coupeer.

Loft og Vægge. Væggene og Lofterne beklædes med Voxdug efter leveret Prøve og forsynes med Lister af poleret Nøddetræ.

Næt. Næt anbringes over Stolene ligesom i 1ste Klasses Coupeer. Nætholderne skulle være af lyst bronceret Jern-Støbegods, Nættene af stærke Hampesnøre. Til Nættene leveres Prøve. I begge Endevæggene af Vognen løbe Nættene uden Afbrydelse igjennem hele Vognens Brede.

Vinduesbaand. Vinduesbaand og Stropper skulle være af brunt Læder efter Prøve.

Dør-beklædning. Dørene beklædes under Vindueskarmene med Jernplader malede lig Ahorntræ.

Sikkerheds-lister. Sikkerheds-lister anbringes ligesom i 1ste Klasses Coupeer, men efter leveret Prøve.

Speil, Gardiner, Tæpper, Cigar-Askebægere, Luft-ventiler. De Forskrifter, der ere givne for Speile, Gardiner, Tæpper, Cigar-Askebægere, Luftventiler og Snedkerarbejder i 1ste Klasses Coupeer, ere ogsaa gjældende for 2den Klasses Coupeer.

b) for Bygning af 2den og 3die Klasses Personvogne.

Vognenes Inddeling. Vognkassen er ved Skillevægge, hvoraf kun de tvende yderste naae fra Gulvet til Loftet, delt i fem Coupeer, af hvilke de to Endecoupeer ere 2den Klasses Coupeer med en Længde af 5' 10", og de tre Midtercoupeer ere 3die Klasses Coupeer.

2. Kl. Coupeer. Udstyring. Coupeer af 2den Klasse skulle nøiagtigt udstyres som de under a) beskrevne 2den Klasses Coupeer.

3. Kl. Coupeer. Maling. Sidevæggene, Sæderne, Ryglænerne og Dørene males lig Egetræ, Lofterne lysegrønne og overtrækkes Alt tvende Gange med Copallak.

Hylder. Istedetfor Næt anbringes paa alle Skillevægge, der gaae op til Loftet, Hylder af tynde Brædder, som hvile paa Holdere af Støbejern.

Vinduesbaand. Vinduesbaand og Stropper skulle være af samme Art som i 2den Klasses Coupeer.

Sikkerheds-lister. Ved Dørene anbringes Sikkerheds-lister af Asketræ efter Prøve.

Luft-ventiler. Ovenover hver Dør anbringes et Luftventil af samme Indretning som ved 2den Klasses Coupeer, men forfærdiget af Egetræ og overtrukket med Copallak.

Paa Skillevæggene under Lygterne samt paa Midten af Dørene paamales Vognens Nummer med 3³/₄" høie Bloktal. Vognnummere.

c) for Bygning af 3die Klasses Personvogne.

Vognkassen er ved Skillevægge, hvoraf kun de tvende yderste naae fra Gulvet til Loftet, delt i 5 Coupeer. Vognens Inddeling.

De Forskrifter, der under b) ere givne for Maling, Hylder, Vinduesbaand, Sikkerheds-lister, Luftventiler og Vognnummere i 3die Klasses Coupeer ere ogsaa gjældende for 3die Klasses Vogne, dog skulle Hylderne paa begge Endevæggene af Vognene løbe uden Afbrydelse igjennem hele Vognens Brede. Maling og Udstyring.

d) for Bygning af Bagagevogne.

Undervogn med Bremsetøi skal bygges afvigende fra Hovedtegningen efter den dertil leverede særskilte Tegning. Under-vognen.

Vognkassen er ved 3 Skillevægge, der naae helt op til Loftet, delt i 4 Afdelinger, hvoraf den nærmest ved Bremseenden har en Længde af 8' og er bestemt til Toldgods, i hvilken Anledning Dørene udvendigt maa være indrettede til at kunne aflaaes med Hængelaase; de to midterste Afdelinger, der ved en Dør staae i Forbindelse med hinanden og have en Længde af resp. 12' og 6', ere Pakrum, og den 4de Afdeling er en Closetcoupee, der, som Hovedtegningen viser, bestaaer af 2 Closetter, hvis Døre vende ud til en fælles Gang, hvorfra er Udgang til begge Sider af Vognen. Vognkassens Inddeling.

Loftet i Closetcoupeen skal forsynes med en indvendig For-skalling. Loftet.

I Loftet anbringes 5 Luftventiler med Hætter, hvortil leveres Detailtegning, nemlig 2 i Closetlofterne og en i hvert af de tre Pakrumslofter. Luft-ventiler.

I Midten af Tverskillerummet i Closetcoupeen anbringes en Lygte. Lygte. Lygte, der tjener til at oplyse begge Closetter og Gangen. Lygten skal være af samme Art og anbringes paa samme Maade som Personvognslygterne og ligesom disse paa Dækket være beskyttet af en Lygtekasse og indvendigt af Lygterammer.

Alle Vinduerne skulle være faste. Vinduerne i Clóset-coupeen skulle forsynes med matslebne Glasruder. Vinduer.

Døre. Dørene i Pakrummene skulle, som Hovedtegningen viser, forsynes med Jalousier; Dørene til Closetcoupeen skulle være indrettede som Personvogns Døre.

Indre Udstyrelse. Pakrummene samt Closetcoupeen skulle males indvendigt med en graa Stenfarve. Closetdækket og Laaget paa samme skulle være af poleret Mahognitræ, og Laaget skal være saaledes forbundet med Klappen forneden, at denne lukkes, naar Laaget aabnes.

I det ene Hjørne af hvert Closet anbringes en Porcellains Kumme med et Afløbsrør af Zink.

Directionen for de sjællandske Jernbaner,
Kjøbenhavn, den 15de August 1878.

Techniske Bestemmelser

for

Bygning af lukkede og aabne Godsvogne.

Almindelige Bestemmelser.

Alle i de følgende Bestemmelser angivne Maal ere engelske. De Forskrifter, der ere givne for Materialier til Bygning af Materialier. Personvogne og Bagagevogne, ere ogsaa gjældende for lukkede og aabne Godsvogne.

Til Undervognene, de Længde- og Tværrammestykker, hvorpaa Kasserne og Fadningerne bygges, og til samtlige Stolper og Tverforbindelser m. v. skal anvendes Egetræ i Dimensioner efter Tegningerne. Dæksprøilerne i de lukkede Vogne skulle forfærdiges af stærkt Asketræ. Til Gulvene, Kassebeklædningerne, Fadningerne og Lofterne i de lukkede Vogne anvendes meget tørre, knastfri Fyrreplanker og Brædder i Dimensioner efter Tegningerne.

Under-
vogne og
Vogn-
kasser.

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

Jernbaneselskabet leverer frit til Fabrikanten paa de Stationer paa de sjællandske Jernbaner, hvor Vognenes Opsætning skal foregaae, Axlerne med Hjulene, men Fabrikanten skal 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.

Axler
med Hjul.

Hjulenes Diameter paa Egekrandsen er $2' 9\frac{7}{8}''$.


Tykkelsen af Hjulringene er $2\frac{1}{4}''$.

Skulde Fabrikanten ønske Hjul og Axler leverede andetsteds end paa Sjælland, da er man villig til, saavidt muligt, at træffe Overenskomst derom, imod at Fabrikanten bærer eventuelt forøgede Transportudgifter.

Axel-
bøsninger. Til de lukkede Vogne skulle Axelbøsningerne være nøiagtigt af samme Størrelse og Art som ved Personvogne og Bagagevogne; til de aabne Godsvogne derimod vil der blive leveret Fabrikanten en complet Axelbøsning som Mønster, hvorefter alle Axelbøsninger til de aabne Vogne paa det Nøiagtigste skulle udføres.

Compositionen til Lagerpanderne skal være den samme som ved Person- og Bagagevognene og ligesom ved disse støbes directe ind i Axelbøsnings-Overdelene.

Axelgaffler. Hertil vil blive leveret Detailtegninger.

Bærefjedro. Fjedrene skulle fabrikeres af Fjeder-Støbestaal (ikke Bessemer-Staal); Bladenes Brede skal for de lukkede Godsvogne være $3\frac{1}{2}$ " , for de aabne Godsvogne 3" , Tykkelse $\frac{1}{2}$ " , og de enkelte Blades Kanter skulle være afrundede  . De paa Hoved-

tegningerne angivne Maal for Fjedrenes Længde fra Midte til Midte af Ophængningspunkterne gjælde for tom Vogn og $3' 5''$ Bufferhøide. Ved Vognenes fulde Belastning, som for de lukkede Godsvogne er 210 Centner, for de aabne Godsvogne 120 Centner, skulle Fjedrene endnu have en Pilhøide af mindst 1" . Det overlades Fabrikanten at bestemme Antallet af Fjederblade efter ovennævnte Betingelser, dog maa Antallet ikke være mindre end vist paa Hovedtegningerne. Fjederringene skulle overalt høvles, og Tapperne, hvormed de styres af Axelbøsningerne, skulle afdreies og nøiagtigt befinde sig under Midten af Fjedrene.

Fjederringene fastgjøres meget solidt paa Fjedrene ved Skrumpning. Hullerne i Midten af Fjederbladene, som ere nødvendige til Fremstilling af Fjedrene, skulle være saa smaa som muligt, og Diameteren paa ingen Maade større end $\frac{3}{8}$ " .

Fjeder-
hængejern. Til Fjederhængejern med Tilbehør leveres Detailtegninger.

Buffer- og
Trække-
apparater. Til Buffer- og Trækkeapparater skal anvendes vulkaniserede Gummiringe, hvilke leveres Fabrikanten til Anbringelse paa Vognene. Til Buffere, Trækkeapparater med tilhørende Hager, Hjælpkjæder og Patent-Trækkekjæder, af hvilke sidste anbringes et Stykke i hver Ende af hver Vogn, leveres Detailtegnning i naturlig Størrelse. Bufferhylstrene skulle være af Smedejern, og Bufferpladerne skulle nittes paa Hovederne af Bufferstængerne; de skulle afdreies og bearbejdes paa det nøiagtigste. Jernskiverne, der anbringes imellem de enkelte Gummiringe i Buffer- og Trækkeapparater, skulle være af $\frac{1}{8}$ " tyk Jernplade og stærkt galvaniserede; tillige skal der imellem Støbejernskiverne og Gummiringene lægges tynde Skiver af Zinkplade.

Paa hvert Hjørne af hver Vognkasse paa de lukkede Gods-
vogne anbringes faste Holdere til Signallygter efter den til
Personvognene leverede Detailtegnning. Ydre
Signallygte
holdere.

Paaskrifter, som skulle anbringes paa Vognene, saasom Paaskrifter.
Nummerering, Betegnelse af Klasser o. s. v., ville senere blive bestemte.

Bremserne, som ere Skruebremser og virke med 4 Klodser Bremser.
af blødt Træ mod Hjulene, 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 Bremseklodserne skulle være af Smedejern; af samme Materiale forfærdiges de Knægte, hvori Hængejernene ophænges, og som boltes fast til Længderammerne.

Trykstængerne skulle ved de lukkede Godsvogne bestaae af 2" trukne Gasrør med i Enderne indsatte og fastnittede Gaffler af Smedejern. Tverbommene, som forbinde to og to Bremsenhængejern, og i hvis Midte Trykket udøves, skulle forfærdiges af feilfrit Aske-træ, og paa øverste og nederste Flade belægges med $\frac{3}{16}$ " tykke Jernplader, som holdes sammen med Træet ved $\frac{1}{2}$ " tykke gennemgaaende Nitter.

Paa de med Bremser forsynede lukkede Godsvogne anbringes Stole med Kalecher paa den Ende, hvor Bremseskruen befinder sig, og her anbringes tillige Løbestænger og Trin for at komme op paa Vogntagene.

Stole og Kalecher forfærdiges af galvaniseret Jernplade, og Kalecherne indrettes saaledes, at de kunne slaes ned, i hvilken Stilling de hvile med deres hele Brede paa et paa tvers af Dækket fastskruet Brædt. Ved de aabne med Bremse forsynede Godsvogne forbindes Endevæggen, hvor Bremseskruen befinder sig, urokkeligt fast med Undervæggen og Sidevæggene, og der anbringes efter Hovedtegningen paa denne Endevæg et aabent Conducteursæde med Opstigningstrin.

Særlige Bestemmelser.

a) for Bygning af lukkede Godsvogne af Klasse J a.

Vognkasserne skulle beklædes udvendigt paa Kassestolperne Vogn-
over det Hele med $\frac{3}{4}$ " tykke, meget tørre og knastfri, sammen- kassen.
pløiede Fyrrebrædder og indvendigt med 1" tykke Fyrretræs-
tremmer, der skulle være 4" brede og have et frit Melletrum af 5".

Endedøre. Paa de Vogne, der ikke blive forsynede med Bremsler, skal i begge Endevægge af Vognkassen anbringes dobbelte Døre, saaledes som Hovedtegningen viser det, paa den Bremseapparatet modsatte Side. Til Lukningsindretninger og Hængsler leveres Detailtegning. Dørrammerne skulle være af Egetræ og beklædes paa samme Maade som Vognkasserne. Indenfor disse Døre anbringes tvende Jernstænger, en paa hver Dørstolpe, som efter Hovedtegningen kunne forbindes i Midten og efter Behov lægges tilside. Endedørene skulle indvendigt forsynes med Overfald og Krampe for at kunne aflaaes med Hængelaase.

Sidedøre. Paa hver Længdeside af Kassen anbringes en Skydedør i alle Henseender i nøjagtig Overensstemmelse med Hovedtegningen.

Disse Døre forfærdiges af Vinkeljern med en Krydsafstivning af Fladjern; de beklædes udvendigt med $\frac{1}{16}$ " tykke Jernplader og indvendigt med $\frac{3}{4}$ " tykke Fyrrebrædder.

Dørene ophænges foroven; de dertil anbragte Ruller skulle være af Smedejern ligesom de underste Ledningsruller paa Dørene. Lukningsindretningen paa disse Skydedøre er fremstillet paa Hovedtegningen, og bemærkes derhos endnu, at Tapperne paa Overfaldet skulle have en Diameter af mindst 1".

Luftventil. I Loftets Midte anbringes et Luftventil som foreskrevet ved Bagagevognene.

Vogntage. Vogntaget bestaaer af $\frac{3}{4}$ " tykke, meget tørre og knastfri sammenpløiede Fyrrebrædder, som forsynes med Seildugsdæk af samme Art og Beskaffenhed som foreskrevet ved Personvogne og Bagagevogne.


Maling. Den udvendige Maling og Lakering af Vognene skal udføres paa følgende Maade: Hele Vognkassen stryges først een Gang med varm, ren Linoliefernis og derefter en Gang med ren Blyhvidts-Grundfarve. Herefter stryges Vognkassen to Gange med den Farve, som Vognene skulle have, og tilsidst lakeres hele Vognen een Gang med god Copallak. Indvendigt stryges Vognkasserne een Gang med ren Blyhvidts-Grundfarve og derpaa to Gange med en mørkegraa Oliefarve.

Vognene skulle udvendigt have en mørkebrun Farve; dog skulle alle Jerndeale paa Kassen, Undervognene samt Endevæggene være sorte.

Kreatur-ringe. Indvendigt paa den ene Længdeside af Vognene anbringes, som Hovedtegningen viser, Ringe til Fastbinding af Kreaturer; i Døraabningen anbringes en Bom med Ringe til samme Brug. Denne Bom, der kan borttages og ophænges et andet Sted i Vognen, naar der ikke haves Brug for den, fastholdes paa den ene

Dørstolpe af en Krampe paa den anden af et Øsken og en flad Split.

b) for Bygning af aabne Godsvogne af Klasse K. c.

Vognkassen beklædes med $1\frac{1}{4}$ " tykke meget tørre og knastfri, sammenpløiede Fyrrebrædder. Kasserammen beklædes ovenpaa over det Hele med  formet valset Jern af $2\frac{1}{2}$ " Brede, som vist paa Hovedtegningen.

Paa de Vogne, der ikke blive forsynede med Bremsler, skulle begge Endefjælle indrettes til at kunne tages bort, saaledes som Hovedtegningen viser det, paa den Bremseapparatet modsatte Side. Til Hængslerne og Lukkerne paa Endedørene vil blive leveret Detailtegning.

Dørene i Længdesiderne, hvortil leveres Detailtegning, dreie sig om tvende kraftige Hængsler nedad, og efter Hovedtegningen anbringes for hver af disse Døre to Bladfjædre paa Hovedlængderammerne, imod hvilke Dørene kunne slaae an, naar de klappes ned.

Ovenover hver Sidedør anbringes en Vinkeljernsbom i Høide med Kasserammen, dreielig om et paa den ene Hjørnestolpe anbragt Hængsel (see Detailtegningen af Sidedøren).

Maling. Malingen af de aabne Godsvogne 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 udvendig een Gang med den Oliefarve, den skal have, og derpaa endnu engang med samme Farve, udreven i god Copallak. Indvendig i Kassen males Vognen, efter Strygningen med Linoliefernis, med Blyhvidtsfarve og derpaa endnu tvende Gange med mørkebrun Oliefarve.


Vognene skulle have en lysegrøn Farve, dog males alt Jernbeslag og hele Undervognen sorte.

Indvendigt paa den ene Længdeside af Vognene anbringes som Hovedtegningen viser Ringe til Fastbinding af Kreaturer; til disse Ringe leveres Detailtegning.

Paa hver Længdeside af de Vogne, der ikke forsynes med Bremse, skal udvendigt, som Hovedtegningen viser, over det ene Hjul anbringes et Haandtag.

c) for Bygning af aabne Godsvogne af Klasse H. b.

Vognkassen, der paa Længdesiderne har en Høide af 5' beklædes forneden i en Høide af 3' 4" med $1\frac{1}{4}$ " tykke, meget tørre og knastfri Fyrrebrædder og derover med $1\frac{1}{4}$ " tykke og $2\frac{1}{2}$ " brede Fyrretremmer.

Presen- Til Understøttelse for Pressenningen anbringes imellem
ningbom. de 2 Endevægge af Vognen en Egetræs Bom 2" bred og 3" høj,
der holdes oppe af 2 til Sidedørsstolperne fastboltede Smedejerns
Buer. Begge Sider af Bommen belægges med 
formet valset Jern af samme Slags, som benyttes til Beklædning
af Kasserammerne ved Godsvognene af Klasse K, c., og disse Jern-
skinner fastholdes ved gjennemgaaende Nitter.

Endedøre. I hver Ende af Vognen anbringes, som Hovedtegningen viser,
tre Døre, hvoraf den nederste, ligesom Endedørene paa Vognene
af Klasse K. c. kan klappes ned og borttages.

Alle Dørramstykker skulle forfærdiges af Egetræ, og Dørene
beklædes med Brædder af 1 $\frac{1}{4}$ " Tykkelse. Til Hængsler og
Lukningsindretninger paa de øverste Døre leveres Detailtegning.
Hængsler og Lukker paa den nederste Dør skulle være af samme
Konstruktion som paa de aabne Vogne af Klasse K. c.

Sidedøre. Paa hver Side af Vognen findes 3 Sidedøre, hvoraf den nederste
skal være nøjagtig som Sidedørene paa Vognene af Klasse K. c.,
de øverste 2de Døre skulle have Ramstykker af Egetræ og istedet-
for Beklædning Fyrretræs Tremmer ligesom foroven i Vognkassen.
Til Hængslerne paa de øverste Døre leveres Detailtegning; Luknings-
indretningerne skulle være som paa de øverste Endedøre.

Maling. Malingen foretages paa samme Maade som foreskrevet ved
de aabne Godsvogne af Klasse K. c. Vognene skulle have en
okkergul Farve, men Jernbeslaget og Undervognen males sorte.

Kreatur- Kreaturringe anbringes ligesom i de aabne Vogne af Klasse
ringe. K. c.

Trin og Paa begge Ender af Vognene anbringes som vist paa
Haandtag. Hovedtegningen Opstigningstrin og Haandtag.

Samtlige leverede Tegninger og Prøvestykker skulle medfølge
ved Afleveringen af Vognene.

Directionen for de sjællandske Jernbaner,
Kjøbenhavn, den 15de August 1878.