

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LII. — Wydana i rozesłana dnia 14. września 1898.

Treść: (№ 152—155.) 152. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Piły do Jaworzna. — 153. Obwieszczenie, którem podają się do wiadomości postanowienia dodatkowe do Porządku sprawdzania miar i wag i do taryfy opłat za sprawdzanie z dnia 19. grudnia 1872. — 154. Obwieszczenie o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej (systemu Richardsona) wyrabianej przez firmę W. i T. Avery, Limited w Birminghamie. — 155. Obwieszczenie o upoważnieniu Komory pomocniczej w Moos do potwierdzania wyprowadzenia towarów przewozowych.

152.

Dokument koncesyjny z dnia 29. sierpnia 1898,

na kolej lokalną od Piły do Jaworzna.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Robertowi Domsowi, posiadaczowi kopalni i przemysłowcowi o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Bołęcinie pod Piłą, która wspólnie z koleją lokalną Trzebinia—Skawce ma być urządzona do Jaworzna, z odnogą do stacyi towarowej w Chrzanowie c. k. uprzyw. kolei północnej cesarza Ferdynanda, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz kaucyę na żądanie administracyi państwa w sumie 5.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu kolei koncesyonowanych, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości jazdy, Ministerstwo kolei żelaznych według oceny swego uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo emitowania pod warunkami, które Rząd ustanowi udziałowych zapisów dłużnych pożyczki pierwszeństwa, którą ma zaciągnąć.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego i zapasu materiałów, dalej do uposażenia kas i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby w ciągu trwania budowy lub po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statuta Spółki jakoteż formularze akcji i obligacji pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolejach koncesyonowanych. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich jako na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo-

wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcjonaryuszom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne oznacza się na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem rzeczonoego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego; o ile inna umowa nie zostanie zawarta, utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyonaryusza. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszem.

§. 10.

Koncesyonaryusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Przeciętny czysty dochód w myśl powyższego postanowienia obliczony, spłacać się będzie koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, bez uwzględnienia dodatku wzmiankowanego w ostatniem zdaniu ustępu 1, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na programowe oprocentowanie i spłacenie pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej a względnie obligacyi pierwszeństwa, gdyby zostały wypuszczone z doliczeniem raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryusza spłacanie z własnych funduszków w umówionych terminach płatności powyższych pożyczek aż do zupełnego ich umorzenia a wzmiankowaną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszowi podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 i 3 płacone, rozumie się po potrąceniu dodatku doliczonoego ewentualnie w myśl przepisów końcowych ustępu 1.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczka bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą odszkodowania pod li. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszego wynagrodzenia w wolną od ciężarów własność a względnie obciążoną tylko zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczki pierwszeństwa i jakiegokolwiek innej pożyczki, tudzież w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, dotycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyj państwa przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem,

żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza. Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji, dotyczącej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd ma prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryusza i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywa się na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakieby do tego celu ze strony koncesyonaryusza potrzebne były.

§. 12.

Gdy koncesya wygaśnie i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustęp 5.

Tak wtedy gdy koncesya wygaśnie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcyonaryusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony ma także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyj, przedstawiającej grono kierujące Spółką, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne, i zawierania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawa, koncesyi lub statutom Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru lub też interesom skarbu państwa; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za wygasłą jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Wittek r. w.

153.**Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 30. sierpnia 1898,**

którem podają się do wiadomości postanowienia dodatkowe do Porządku sprawdzania miar i wag i do taryfy opłat za sprawdzanie z dnia 19. grudnia 1872, Dz. u. p. Nr. 171.

W wykonaniu ustawy z dnia 23. lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872, którą ustanowiony został nowy Porządek miar i wag, podają się do wiadomości publicznej następujące Dodatki do Porządku sprawdzania miar i wag i do taryfy opłat za sprawdzanie z dnia 19. grudnia 1872, Dz. u. p. Nr. 171, wydane przez c. k. Komisję główną miar i wag.

Baernreither r. w.

Dodatek trzydziesty szósty do Porządku sprawdzania miar i wag

z dnia 19. grudnia 1872.

Do §. 22.

O materyale na zatyczki do wyrównania ciężarków.

Na zatyczki do wyrównania ciężarków używać można tylko drutu miedzianego lub mosiężnego odpowiednio grubego i zmiękzonego przez wygrzewanie.

Do §. 30.

O wagach z talerzami u góry czyli stołowymi.

Wagi z talerzami u góry czyli stołowe, jeżeli oba talerze dają się zdejmować, powinny także po ich zdjęciu okazywać dokładnie równowagę.

Do §. 80.

O pieczęciach do cechowania na kroplach cynowych.

Do cechowania miar metalowych i emalowanych do płynów (Dodatek 6 do Porządku sprawdzania miar i wag), u których krople do wyciskania cechy powinny być bezwarunkowo cynowe, pozwala się używać ostrych pieczęci (§. 80 Porządku sprawdzania miar i wag, punkt 1 i 10).

Dodatek siódmy do taryfy opłat za sprawdzanie z dnia 19. grudnia 1872, Dz. u. p. Nr. 171.

Do VI. Wagi.

Wagi pomostowe z ciężarkiem ruchomym i podziałką.

1. Co do wag pomostowych z ciężarkiem ruchomym i podziałką (bez talerza na ciężarki) wytrzymałość podaje suma największych oznaczeń wszyst-

kich podziałek ciężarka ruchomego i opłatę policzyć należy odpowiednio temu w wymiarze punktu VI g taryfy z dnia 19. grudnia 1872.

2 W takim przypadku, gdy waga pomostowa opatrzona jest ciężarkiem ruchomym i talerzem na ciężarki a największe oznaczenie podziałki ciężarka ruchomego wynosi więcej niż 5⁰/₀ obciążenia, które z zastosowaniem talerza na ciężarki może być ozna-

czony, za wytrzymałość przyjąć należy sumę z dotyczących wielkości ciężarków i takową wybić na drążku wagi a następnie obliczyć opłatę według poprzedzającego punktu 1.

Wiedeń, dnia 28. czerwca 1898.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

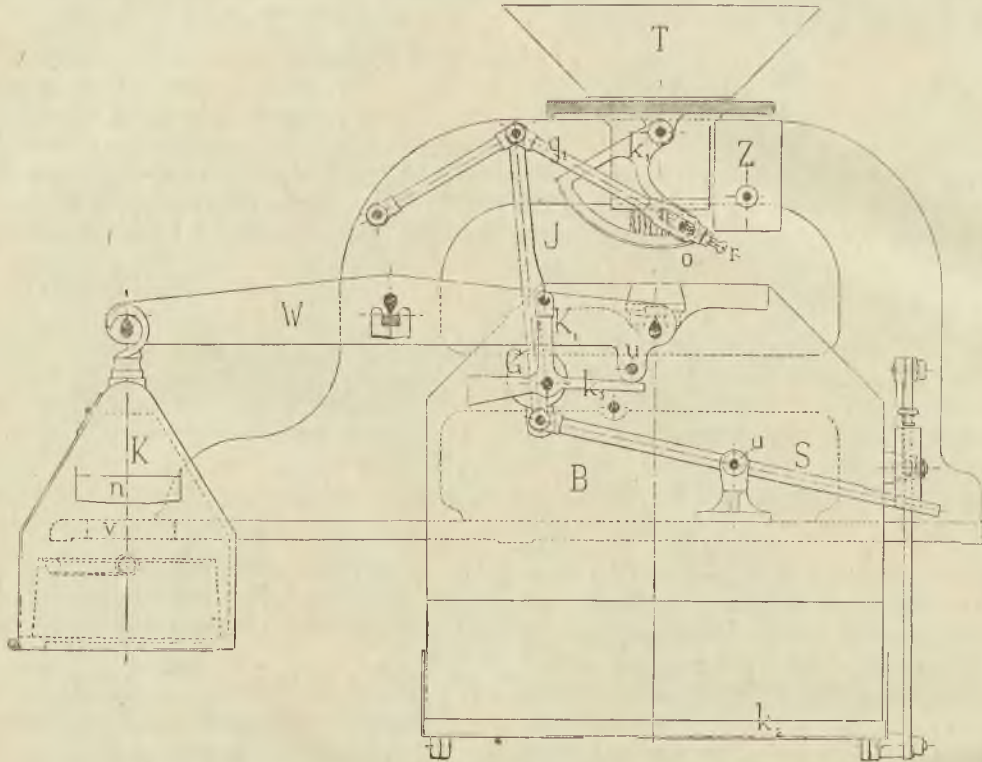


Fig. 1.

154.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 30. sierpnia 1898,

o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej (systemu Richardsona), wyrabianej przez firmę W. i T. Avery, Limited w Birminghamie.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, podają się do wiadomości publicznej przepisy zamieszczone poniżej, przez c. k. Komisję główną miar i wag wydane a pod względem opłat przez c. k. Ministerstwo handlu zatwierdzone, co do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej (systemu Richardsona), wyrabianej przez firmę W. i T. Avery.

Baernreither r. w.

Przepisy

tyczące się sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej (systemu Richardsona), wyrabianej przez firmę W. i T. Avery, Limited w Birminghamie.

A. Opis wagi.

a) Główne części składowe.

Na ostrzu końcowem drążka wagi równoramiennej *W* (fig. 1) wisi puszką blaszana *K*, przeznaczona do wkładania w nią ciężarków handlowych sprawdzonych odpowiednich ciężarowi jednego napełnienia.

Na ostrzu drugiego końca drążka wagi zawieszono jest naczynie na zboże *B*.

Zboże, które ma być zważone, sypie się do tego naczynia lejkiem *T* przez otwartą klapę wpustową *k₁*.

Po należytem napełnieniu klapa wpustowa zamyka się samoczynnie a również samoczynnie otwiera się klapa spustowa *k₂* (fig. 1 i 3), która dotychczas była zamknięta.

Gdy się naczynie B wypróżni, ta ostatnia klapa zamyka się a jednocześnie otwiera się pierwsza.

Poruszenia klapy wpustowej przenosi przegub g (fig. 2) na liczydło Z (fig. 1) w taki sposób, że za każdym otwarciem się i następnym zamknięciem się tej klapy liczydło wskazuje o jedną jednostkę więcej, a przeto podaje ilość dokonanych napełnień.

W miarę, jak syjące się zboże zwiększa ciężar naczynia, naczynie to opada a drążek wagi zaczyna wchodzić w położenie poziome; sprężyna f , której udziela się ciśnienie klapy, przyległa już do drążka wagi, w skutek czego zniża się także oparcie t podpory s , przez co zamyka się zwolna klapa wpustowa k_1 .

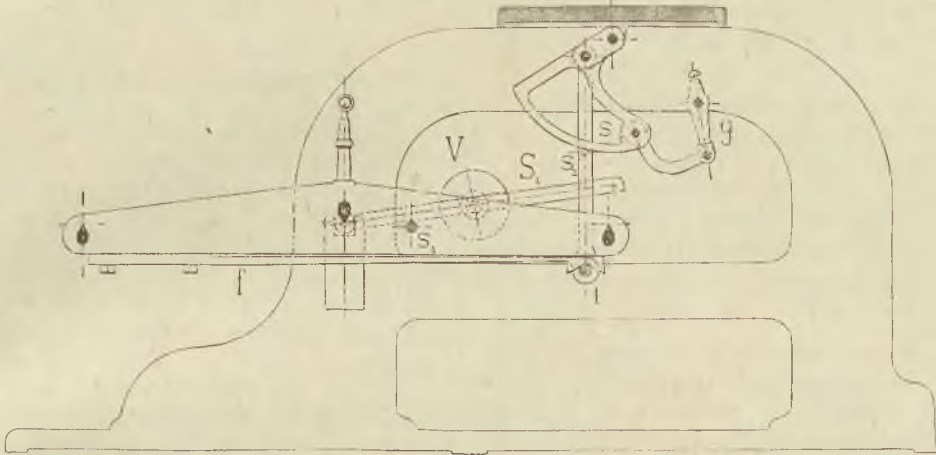


Fig. 2.

b) Sposób działania głównych części składowych.

Gdy się napełnianie zaczyna, puszka na ciężarki K opiera się zębem n (fig. 1) na odpowiednim wysokości v zestawu wagi. Klapa wpustowa jest wtedy całkiem otwarta i w tem położeniu utrzymuje ją podpora s (fig. 2), której dolny widełkowaty koniec opiera się na sztyfcie cylindrowym t .

Gdy w końcu podpora klapy s stanie się całkiem wolną, klapa wpustowa zamknie się o tyle, że zboże sypać się już może tylko dwoma małemi w niej znajdującymi się wycięciami.

W tem położeniu utrzymuje klapę wpustową ząb o (fig. 1), który porusza się w rozporze pręta przegubowego g_1 dźwigni dwuramiennej J (fig. 1) i gdy klapa wpustowa zajmuje to położenie, opiera się o śrubę wyrównawczą r . Dźwignię dwuramienną J podtrzymuje w tym okresie ważenia kłamka K_1 (fig. 1). Gdy się ważenie skończy, sztyft u umieszczony na drążku wagi uderza o ramię k_3 kłamki K_1 i otwiera ją; w skutek tego spada silnie dźwignia dwuramienna J obciążona ciężarkiem G i klapa wpustowa zamyka się całkiem; jednocześnie podnosi się w górę szyna S (fig. 1) obracająca się około osi stałej a i dźwiga w górę ramię A (fig. 3) zamykadła klapy spustowej, przez co kłamka K_2 (fig. 3) staje się wolną a klapa spustowa naczynia zbożowego otwiera się całkiem w skutek ciśnienia zboża, które się z niego wysypuje.

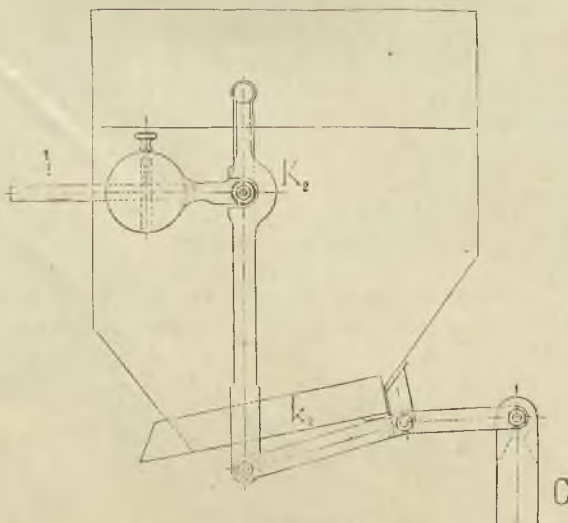


Fig. 3.

Sztyft ten połączony jest z silną sprężyną f przyśrubowaną do dolnej powierzchni drążka wagi.

Gdy zboże wysypie się z naczynia, klapa spustowa zamyka się przy pomocy przeciw ciężarka G_1 (fig. 3); ramię A spycha szynę S w pierwotne położenie (fig. 1) a przez to podnosi się także dźwignia dwuramienna J , przyczem kłamka K_1 zapada.

Zniżająca się puszcza na ciężarki K zapomocą podpory s otwiera całkiem klapę wpustową, tak, że zboże znowu sypać się może i opisane powyżej działanie poszczególnych części składowych wagi zaczyna się na nowo.

c) Przynrządy wyrównawcze i poprawcze.

Za przynrząd poprawczy służy ciężarek regulacyjny V (fig. 2), dający przesuwac się na szynie S_1 . Szyna ta obraca się na osi przytwierdzonej do wiązania wagi i opiera się na sztyfcie s_1 osadzonym w ramieniu ciężarowym drążka wagi W .

W skutek tego ciężarek regulacyjny działa bezpośrednio na wagę i sprawia, że siłą ostatnich dosypów zboża kłapa wpustowa zamyka się w czasie właściwym.

Do regulowania ostatnich dosypów zboża służy także śruba regulacyjna r (fig. 1), zapomoćą której położenie kłapy wpustowej w rozporze pręta przegubowego g_1 może być tak uregulowane, żeby otwory w kłapie wpustowej, któremi przechodzą ostatnie dosypy, były większe lub mniejsze i żeby w skutek tego ostatni dosyp przechodził szybciej lub powolniej.

Ten przynrząd regulacyjny powinien być przed sprawdzaniem należycie ustawiony, nadto w każdej wadze, do sprawdzenia przyniesionej, rzeczona śruba regulacyjna r powinna już być utwierdzona w taki sposób, żeby zmiana jej położenia była niemożliwa.

Odtarowanie i wyrównywanie wagi odbywa się w następujący sposób:

Szynę S_1 (fig. 2) z ciężarkiem regulacyjnym V trzeba podnieść i karbem w niej wyciętym zawiesić na sztyfcie s_2 umieszczonym w podporze s ; przytem podporę s odepchnąć należy w bok, przez co uwalnia się wagę nie tylko od jej działania, lecz także od działania ciężarka regulacyjnego V .

Waga obciążona po jednej stronie próżną puszką na ciężarki a po drugiej naczyniem na zboże, powinno być w równowadze.

Jeżeli tak nie jest, trzeba wagę przywieść do równowagi przez wprowadzenie do puszki na ciężarki odpowiedniego materiału do odtarowania lub przez wydobycie odpowiedniej ilości ołowiu, którym wylane jest zagłębione nieco dno puszki na ciężarki.

Następnie wkłada się do puszki ciężarki handlowe sprawdzone, odpowiednie ciężarowi jednego napełnienia i przystępuje się do kontrolowania, czy napełnianie odbywa się należycie, przyczem zapobiedz należy, żeby po napełnieniu nie nastąpiło samoczynne wypróżnienie.

W tym celu trzeba ramię A (fig. 3) u zamkadła kłapy spustowej o tyle odsunąć, żeby szyna S (fig. 1), która po zamknięciu się kłapy wpustowej podnosi się w górę, nie pociągała go ze sobą.

W ten sposób napełnia się naczynie a jego wypróżnienie się jest jeszcze wstrzymane.

Jeżeli więc, jak to wyżej jest opisane, ciężarek regulacyjny V i podpora s pozbawione będą działaności, pokaże się, czy waga jest w równowadze czy nie.

Jeżeli waga nie jest w równowadze, trzeba ciężarek regulacyjny V odpowiednio posunąć i dopóty próbę powtarzać, dopóki się nie otrzyma samoczynnie właściwego ciężaru zboża.

B. Przepisy szczególne co do jakości wagi.

1. Na zestawie wagi w miejscu widocznem powinna być przynitowana tarcza, na której ma być wybite lub wyrte nazwisko fabrykanta wagi ludziej numer fabryczny i oznaczenie: „Waga zbożowa automatyczna do ważenia , w której napełnienia wynoszą kilogramów. Ciężarek regulacyjny służy do sprostowania napełnień przed ważeniem każdego z powyższych rodzajów zboża“.

2. Waga samoczynna powinna być opatrzona wskazówką wahadłową.

3. Przesuwanie ciężarka regulacyjnego V na szynie S_1 powinno być tak ograniczone stałymi (nie dającymi się usunąć) sztyftami, żeby przez najdalsze przesunięcie ciężarka regulacyjnego w jedną lub drugą stronę ciężar jednego napełnienia naczynia zwiększał się lub zmniejszał najwięcej o 1%.

4. Liczydło wagi powinno wykazywać albo poszczególne napełnienia albo ciężar w kilogramach. Powyżej lub poniżej liczydła umieszczony być ma odpowiedni napis: „Ilość wypróżnień“ lub „kilogramów“. Liczydło powinno być przytwierdzone do zestawu w taki sposób, żeby bez naruszenia cechy sprawdzenia nie mogło być ani odjęte ani odłączone od związku z działającymi częściami składowymi. Szkło ochronne powinno być wstawione z wewnątrz.

C. Granica błędów.

Podawany ciężar jednego napełnienia może być większy lub mniejszy od właściwego ciężaru najwięcej o 0.1%.

D. Cechowanie.

Cechuje się na jednym ramieniu wagi drążkowej równoramiennej a oprócz tego na połączeniu liczydła i tarczy z zestawą wagi.

Na cesze umieszczonej w tem ostatniem miejscu wybicie należy liczbę roku bieżącego.

E. Opłaty za sprawdzenie.

Za sprawdzenie i cechowanie opłacić należy:

- a) takse zasadniczą w kwocie . . . 3 zł. — c.
 b) za sprawdzenie działania ciężarka regulacyjnego 1 „ — „
 c) od każdych 100 *kg* największego dozwołonego napełnienia 2 „ 50 „
 przyczem ilości mniejsze od 100 *kg* liczą się za 100 *kg*;
 d) jeżeli próba odbywa się z rozmaitemi rodzajami zboża, odpada co do pierwszego rodzaju zboża opłata c), co do każdego następnego rodzaju zboża połowa opłaty według c) obliczonej.

Za sprawdzenie bez cechowania policzyć należy całkowitą opłatę a) i pół opłaty b) a względnie c) i d), tę ostatnią jednak tylko w tym przypadku, jeżeli waga dopiero przy użyciu drugiego lub dalszego rodzaju zboża okazała się niezdatną do ocechowania.

Wagę sprawdza się i uwierzytelnia tylko w miejscu ustawienia. Do tej czynności urzędowej strona dostarczyć ma potrzebnych rodzajów zboża w wymaganej ilości, jakoteż potrzebnych robotników i wszelkich przyborów i nadto ona ponosi kosztą przysłania urzędnika miar i wag.

F. Świadcstwo sprawdzenia.

Do każdej wagi sprawdzonej i ocechowanej wydaje się świadectwo sprawdzenia, zawierające nazwisko i miejsce zamieszkania fabrykanta, liczbę fabryczną bieżącą wagi, datę wykonania sprawdzenia, cechę urzędu miar i wag i podpis urzędnika miar i wag.

G. Ponowne sprawdzanie.

Waga zbożowa automatyczna podlega ponownemu sprawdzeniu peryodycznemu przed upływem każdego dwulecia w myśl rozporządzeń ministerjalnych z dnia 28. marca 1881, Dz. u. p. Nr. 30 i z dnia 21. października 1891, Dz. u. p. Nr. 162, do takowego zaś, odpowiednio zasadzie wyrzeczonej w Dodatku trzynastym do Porządku sprawdzania miar i wag z dnia 19. grudnia 1872 (obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 10. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 62) pozwala się przyjąć za granicę błędu podwójną wielkość w ustępie C przepisów niniejszych do pierwszego sprawdzenia ustanowioną.

Wiedeń, dnia 28. czerwca 1898.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

155.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 1. września 1898,

o upoważnieniu Komory pomocniczej w Moos do potwierdzania wyprowadzenia towarów przewozowych.

Upoważnia się c. k. Komorę pomocniczą II. klasy w Moos do potwierdzania wyprowadzenia towarów przewozowych.

Kaizl r. w.

