

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 30. lipca 1907.

Treść: (№ 169—171.) 169. Obwieszczenie, którem ogłasza się przepisy, dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania automatycznej, na torze kolejowym ustawionej wagi, przeznaczonej do odważania naładowanych wózków kolejowych (wózków, wagonetts itp.). — 170. Obwieszczenie, którem ogłasza się przepisy dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania t. zw. butyrometrów. — 171. Obwieszczenie, dotyczące urzędowego badania przyrządów mierniczych.

169.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 20. lipca 1907,

którem ogłasza się przepisy, dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania automatycznej, na torze kolejowym ustawionej wagi, przeznaczonej do odważania naładowanych wózków kolejowych (wózków, wagonetts itp.).

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 23. września 1904, Dz. u. p. Nr. 111., podaje się poniżej do publicznej wiadomości przez c. k. Komisję główną miar i wag wydane a pod względem opłat przez Ministerstwo handlu zatwierdzone przepisy, dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania automatycznej, na torze kolejowym ustawionej wagi, przeznaczonej do odważania naładowanych wózków kolejowych (wózków, wagonetts itp.).

Przepisy te nabierają mocy obowiązującej z dniem obwieszczenia.

Fort wlr.

Przepisy,

dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania automatycznej, na torze kolejowym ustawionej wagi, przeznaczonej do odważania naładowanych wózków kolejowych (wózków, wagonetts itp.).

I. Opis i sposób działania wagi.

Przedstawiona na figurach 1 do 5, poniżej opisana waga automatyczna, różni się nieznacznie tylko od wagi do tego samego celu służącej, która obwieszczeniem Ministerstwa handlu z dnia 24. stycznia 1899, Dz. u. p. Nr. 18., do urzędowego badania i uwierzytelniania dopuszczoną została.

1. Działanie ciężaru naładowanych wózków kolejowych, wjeżdżających na torowisko *W*, przechodzi za pośrednictwem wieszadeł *V* (fig. 1 i 4) na ostrza udźwigowe *T* wagi setnej (fig. 1 i 3).

Dla uniknięcia wachań na bokach torowiska *W* umieszczone są na ostrzach i panwiach dwie ruchome podpory *R* i *R*₁ (fig. 1).

Łożysko dla osi obrotowej drążka *T* jest zawieszane zapomocą zawieszadła na drążku *X* (drążek zwrotnika).

Drążek zwrotnika *X* jest połączony zapomocą wieszadła *y* z poruszającą się naokoło stałej osi obrotowej *s* dźwignią *H*, na której umieszczony jest ciężarek wyrównawczy *G* (fig. 1).

2. W odpowiednio silnem wiązaniu A spoczywa swem środkowym ostrzem b nierównoramienna belka wagowa B w kształcie ramy (fig. 1, 2 i 5).

Zapomocą ostrza końcowego s_1 drążka udźwignowego T i zapomocą drąga g przechodzi ciśnienie ciężaru na jedno ostrze końcowe b_2 belki wagowej B , równocześnie zaś na drugie ostrze końcowe b_1 tej belki wagowej działa obciążenie talerza ciężarkowego m (fig. 1).

Przestrzeń wahadłową belki wagowej B ograniczają kołki zaporowe d i d_1 na wiązaniu wagi umieszczone (fig. 2).

Odtarowanie wagi wykonane być musi przed każdorazowym jej użyciem i odbywa się przez położenie materiału do odtarowania na talerzu ciężarkowym m (fig. 1). W tym celu jednak można także do belki wagowej B przyśrubować ciężarek, który musi być oznaczony głosem „ T ” lub słowem „Tara”.

3. Automatyczny mechanizm odważania uwi doczniony jest na figurach 1 i 5. Pomiędzy ścianami bocznymi belki wagowej B umieszczony jest posuwacz graniasty C (fig. 5) dla odpowiednio długiego nie dającego się zdejmować ciężarka ruchomego D (fig. 2 i 5).

Ciężarek ruchomy opatrzony jest na dolnej powierzchni zębami; zęby te chwyta osadzone odpowiednio na wale E koło zębate F i obracając się, posuwa ciężarek ruchomy (fig. 2 i 5).

Na wale E osadzone jest drugie koło zębate K , w które wchodzi zębiatka Z (fig. 5).

Zębiatka ta służy za ciężar ruchodawczy, który zapomocą koła zębatego K wprowadza w ruch wał E a z nim także ciężarek ruchomy D .

W tym celu musi być zębiatka już z góry w odpowiedniej ciężkości sporządzona, albo też w takim urządzeniu zaopatrzona, by przez obciążenie ciężarkami otrzymała potrzebny ciężar.

Chyżość ruchu zębiatki Z reguluje uwidoczny na figurze 5 kołoskład z hamulcem wahadłowym P .

4. W chwili w której belka wagowa B osiągnie położenie równowagi, dalszy ruch ciężarku ruchomego D ustaje samodzielnie. W tym celu umieszczony jest na wale E trzecie koło zębate M , które chwyta koło zębate N na drugim wale E_1 umieszczone.

Z kołem zębatem N znajduje się w połączeniu koło wyskokowe N_1 (fig. 5).

Gdy belka wagowa B znajduje się w położeniu równowagi, wyskok S na wiązaniu wagi przynocowany, który do tego czasu zatrzymywany był przez umieszczony na belce wagowej t. zw. chwytacz t zaczepia o koło wyskokowe N_1 (fig. 1).

Równocześnie ramię t_1 umieszczone na belce wagowej B strąca ciężar p , który uderza w kłanek r i uwalnia szynę a .

Wskutek działania szyny a , uwalnia się od ramienia c_1 zapomocą drążka c drugi wyskok S_1 i zaczepia również o koło wyskokowe N_1 (fig. 1).

W ten sposób wstrzymuje się obrót wału E_1 i połączonego z tymże zapomocą koła zębatego M wału E , wskutek czego zastanawia się dalszy ruch ciężarka ruchomego D .

5. Każdorazowe położenie ciężarka ruchomego, względnie przez przesunięcie tegoż odważony nadmiar wagi naładowanego wózka kolejowego ponad przyjętą najmniejszą jego wagę (porów. następny punkt 6) można odczytać na tarczy wskazówkowej z odpowiednio podzielonej i umieszczonej na wale E_1 (fig. 5).

Oprócz tego są jeszcze dwa liczydła na figurach nie uwidocznione.

Jedno z tych liczydeł wprowadza w ruch przez ramię f połączone z dyszem e , w (fig. 1) umożliwia odczytanie liczby uskuteczniętych poszczególnych odważań, względnie liczby wózków kolejowych, kolejno po sobie na wadze odważonych.

Liczydło to musi być opatrzone oznaczeniem „Liczba poszczególnych odważań”.

Drugie liczydło wprowadza w ruch koło zębate M_1 umieszczone na wale E i założone na koło zębate M (fig. 5).

Liczydło to wskazuje — dodając — ciężary przekraczające przyjętą najmniejszą wagę (nadmiary ciężarów) poszczególnych kolejno po sobie odważanych wózków kolejowych. Opatrzony być ono musi tak jak i tarcza wskazująca z słowem „kilogramy” albo też oznaczeniem „ kg ”.

Połączenie obu liczydeł z wiązaniem wagi musi się dawać ubezpieczać przez wyciskanie stempli cechowniczych.

6. Zanim odważanie się rozpocznie, należy dla poszczególnych naładowanych wózków kolejowych, które mają być odważane, przyjąć odpowiednią najmniejszą wagę wspólną.

Na talerz ciężarkowy m odtarowanej przedtem wagi nakłada się cechowanymi ciężarkami setną część przyjętej wagi najmniejszej (porównaj punkt 2).

Wagę netto obciążenia wszystkich odważonych wózków kolejowych oblicza się po myśli postanowień punktu 13. na podstawie wskazań liczydeł wspomnianych w poprzedzającym punkcie 5.

7. Wolno jest zaopatrzyć opisaną powyżej wagę w urządzenia (hamulce, zamknięcia toru) uniemożliwiające stoczenie się wózków kolejowych, które mają być ważone przed zarejestrowaniem

wyniku odważenia. Z zamknięciami temi, w stosownej chwili samodzielnie w ruch wprawianemi, mogą być także połączone ramiona semaforu. Jeden ze sposobów urządzania tego rodzaju zaniknąć podają figury 1 i 4.

Jeżeli urządzenie takie się znajdują, nie powinny one wywierać wpływu na dokładność wyników ważenia.

8. Waga ta musi w ogóle odpowiadać przepisom o cechowaniu i stemplowaniu wózków kolejowych na węgiel kamienny itp., wydanym obwieszczeniem Ministerstwa handlu z dnia 26. czerwca 1898, Dz. u. p. Nr. 112.

Stosownie do tego ma być na łatwo spostrzegalnem miejscu wagi przynitowana tablica metalowa.

Nity mają być tak urządzone, by dozwalały na wybijanie stempli cechowniczych.

Na tablicy umieścić należy następujący napis:

„Waga do wózków obciążonych
aż do kilogramów.

Dokładność zważenia: Pół procentu.

Uważać na odnośne świadectwo sprawdzenia“.

Na tej tablicy napisowej podane ma być także nazwisko i miejsce zamieszkania wytwórcy, tudzież numer bieżący fabryczny. Głoski i cyfry tego napisu powinny mieć więcej niż 7 mm wysokości.

9. Podany na tablicy numer fabryczny ma być także umieszczony na drążku udźwigowym T , na belce wagowej B i na ciężarku ruchomym D .

10. Przy użyciu wagi, gdy wózek kolejowy najedzie na torowisko W , zniża się ono a ciężar wyrównawczy G podnosi się. Równocześnie zniżają się dyszle O połączone z drążkiem X zwrotnika a z tymi i ramię A_1 .

Umieszczony na ramieniu A_1 gwóźdź n otwiera kłankę r_1 , wskutek czego zębiatka Z staje się wolną i wprawia w sposób w punkcie 3. podany ciężar ruchomy D tak długi w ruch, aż belka B znajdzie się w położeniu równowagi a tem samem odważenie wózka kolejowego zostanie uskutecznione (fig. 1).

W tej chwili ustaje dalszy ruch ciężarka ruchomego, względnie zębiatki. (Porów. przedstawienie w poprzedzających punktach 3. i 4.).

11. Po stoczeniu się zważonego wózka kolejowego z torowiska W zniża się ciężarek wyrównawczy G i podciąga w górę drążek zwrotnika X wraz z dyszlami O .

Wskutek tego podniesie się także i zajmie swe pierwotne położenie tak ramię A_1 jak i zębiatka Z . Tak samo przez zaczepienie zębiatki Z o kolo zębate K wraca w położenie zera ciężar ruchomy D i tarcza cyfrowa z (fig. 5).

Równocześnie z ramieniem A_1 podniesione zostaną dyszle v, w , w następstwie czego z jednej strony kłanka r chwytą szynę a a wyskok S_1 występuje z kola wysokowego N_1 ; z drugiej zaś strony staje się wolnym drążek L , który następnie przez odpowiednie działanie sprowadza napowrót w pierwotne położenie do ramienia t_1 ciężar p (fig. 1).

12. Dla złagodzenia uderzeń powstających przy obciążeniu, względnie zdejmowaniu ciężaru z torowiska W , umieszczone jest przy tych wagach odpowiednie urządzenie hamulcowe Y (fig. 1).

13. Po uskutecznieniu pewnych ilości ważeń, ciężar netto materiału, który był naładowany na wszystkich na wadze odważonych wózkach kolejowych, oblicza się w ten sposób, że do iloczynu z przyjętego minimalnego obciążenia (porów. punkt 6.) i ilości uskuteczniionych odważen dodaje się sumę odważonych nadmiarów wagi a od tej sumy końcowej odejmuje się znany własny ciężar dotyczących odważonych wózków kolejowych.

Dane potrzebne do tego obliczenia, t. j. sumę odważonych nadmiarów wagi i liczbę uskuteczniionych poszczególnych odważen odczytuje się na dotyczących liczydłach (porów. punkt 5.).

Ciężar własny wchodzących w rachubę wózków kolejowych musi być osobno na należycie oocelowanej wadze stwierdzony.

14. Przy wadze na figurach 1 do 5 przedstawionej i powyżej opisanej umieszczone jest automatyczne urządzenie do ważenia pod wiszącymi szynami torowemii kolei wiszącej.

Wolno jednak automatyczne urządzenie wagi umieszczać także ponad szynami kolejowemii.

Takież umieszczanie automatycznego urządzenia wagowego dopuszczalne jest także w tym razie, gdy wagi używa się do kolei z mocno osadzonymi torami.

W tym przypadku wolno także jeszcze mechanizm znajdujący się pod pomostem wagowym urządzić tak, jak przy wagach nachyłowych, obwieszczeniem Ministerstwa handlu z dnia 13. lipca 1906, Dz. u. p. Nr. 147., do urzędowego badania i uwierzytelniania dodatkowo dopuszczonych. Tak samo poddawać się będzie urzędowemu postępowaniu także takie wagi, przy których drążek udźwigowy T (fig. 1) zastąpiony został innym dopuszczalnym systemem drążkowym.

II. Urząd cechowniczy, badanie i cechowanie.

15. Urzędowe badanie i cechowanie wyżej opisanej wagi zastrzega się aż do dalszego zarządzenia urzędowi cechowniczemu w miejscu siedziby inspektoratów cechowniczych. Czynność urzędowa,

na prośbę strony wniesioną w każdym razie do właściwego inspektoratu cechowniczego, może być przedsiębrana albo w lokalu fabrycznym (względnie w warsztacie naprawy) lub też w miejscu, gdzie się wagi używa.

16. Przy urzędowym badaniu tych wag należy przestrzegać podanego w instrukcji postępowania i wagę cechować tylko wtedy, jeżeli:

- a) średnia wartość z 20 wskazań wagi różni się od wartości rzeczywistej nie więcej jak o pół procent tej wartości i
- b) jeżeli przy poszczególnym odważeniu wskazanie wagi różni się od wartości rzeczywistej co najwyżej o jeden procent wartości rzeczywistej.

17. Ocechowanie skutecznia się na główkach nitów, łączących wspomnianą w poprzedzającym punkcie 8. tablicę napisową z wiązaniem wagi.

Przy jednym z tych stempli cechownicznych umieścić należy liczbę bieżącą roku.

Nadto znaczki stempłowe umieszcza się na drążku udźwigowym *T*, na belce *B*, na ciężarku ruchomym *D* a w końcu zabezpieczyć należy przez wybicie stempli cechownicznych połączenie obu liczydeł z wiązaniem wagi (porów. punkt 5.).

18. Do każdej wagi urzędowo uwierzytelnionej wygotowuje się świadectwo sprawdzenia.

Świadectwo to zawiera na pierwszej stronie nazwisko i miejsce zamieszkania wytwórcy, fabryczną liczbę wagi, podanie najmniejszego ciężaru odważanych na wadze naładowanych wózków kolejowych, jakoteż największego nadmiaru ciężaru, który na wadze może być odważony. Oprócz tego zawierać ma pierwsza strona świadectwa sprawdzenia okres czasu jego ważności, który się na czas 13 miesięcy wymierza i liczy począwszy od dnia wygotowania, jak niemniej i potwierdzenie uiszczonej należności za ocechowanie.

Na odwrotnej stronie podane jest krótkie pouczenie używanie wagi.

19. W razie gdyby strona świadectwo sprawdzenia do wagi należące zgubiła lub gdyby się ono zniszczyło, wolno wnieść prośbę o wystawienie duplikatu tegoż i to w tym inspektoracie cechowniczym, w którego okręgu odbyło się urzędowe badanie i uwierzytelnienie wagi.

Do podania na stemplu dołączyć należy wymagany dla każdego duplikatu znaczek stempłowy wartości 2 K a w podaniu podać liczbę fabryczną wagi, jakoteż nazwisko i miejsce zamieszkania wytwórcy.

Za wystawienie duplikatu uiszcza się, jeżeli oryginał świadectwa sprawdzenia nie przedłożono, kwotę 60 h, jeżeli go zaś przedłożono, kwotę 20 h.

III. Opłaty za sprawdzenie.

20. Za urzędowe badanie i uwierzytelnienie opisanej powyżej wagi uiszczyć należy:

a) takse zasadniczą 6 K

b) dalej za każde 100 kg dopuszczalnego największego obciążenia 5 „ ;

ewentualną resztę liczy się za pełną (za 100 kg).

21. Za urzędowe badanie bez stemplowania płaci się pełną należność w poprzedzającym punkcie pod a) podaną, tudzież połowę należności podanej w poprzedzającym punkcie pod b).

22. Nadto winna strona postarać się o urządzenia techniczne i inne środki pomocnicze, potrzebne do przeprowadzenia czynności urzędowych, dostarczyć potrzebnych pomocników i ponosić koszt wysłania organu cechowniczego.

IV. Ponowne sprawdzenie.

23. Wagi te podlegają ponownemu sprawdzeniu przed upływem okresu czasu ważności należącego do nich świadectwa sprawdzenia (porów. punkt 18.); tak samo w razie utraty zdolności do użycia.

Przy ponownym sprawdzaniu obowiązują co do granic błędów wartości przepisane dla pierwszego sprawdzania (porów. punkt 16.).

Za sprawdzania ponowne opłacać należy pełne w rozdziale III. ustalone należności.

Wiedeń, dnia 28. czerwca 1907.

C. k. główna Komisya miar i wag:

Lang wlr.

Fig. 1.

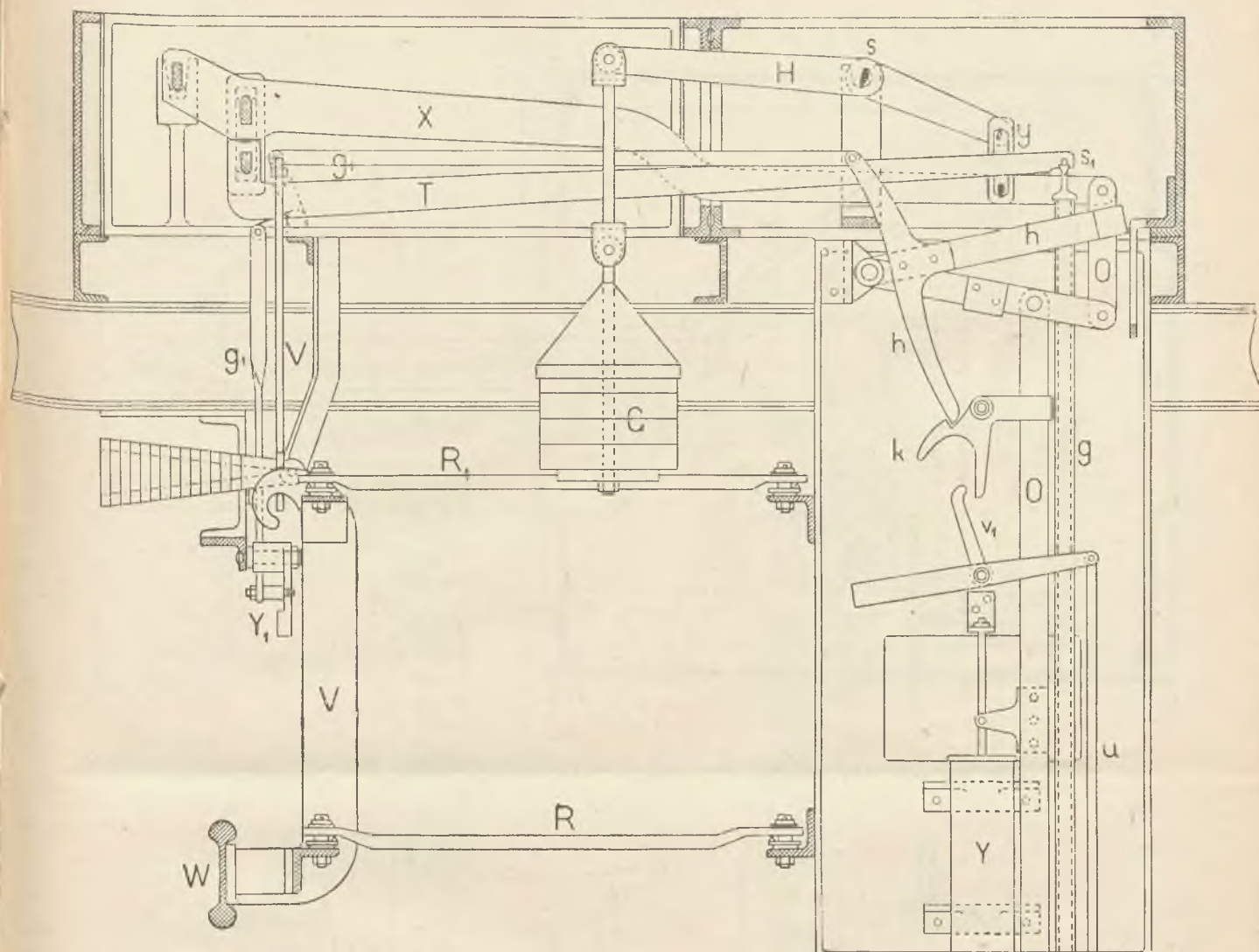


Fig. 2.

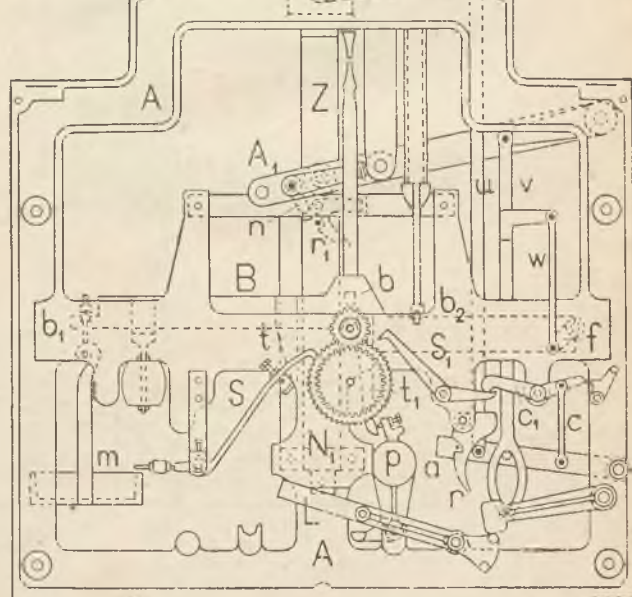
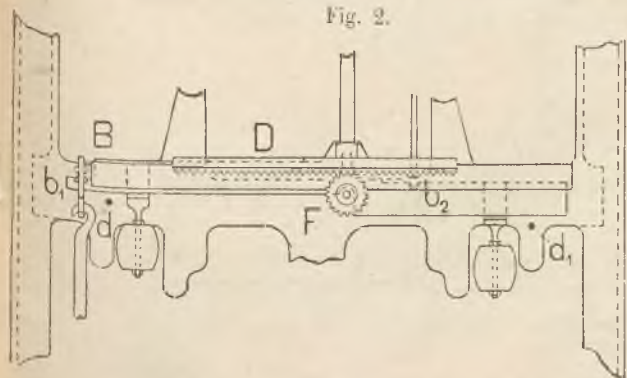


Fig. 3.

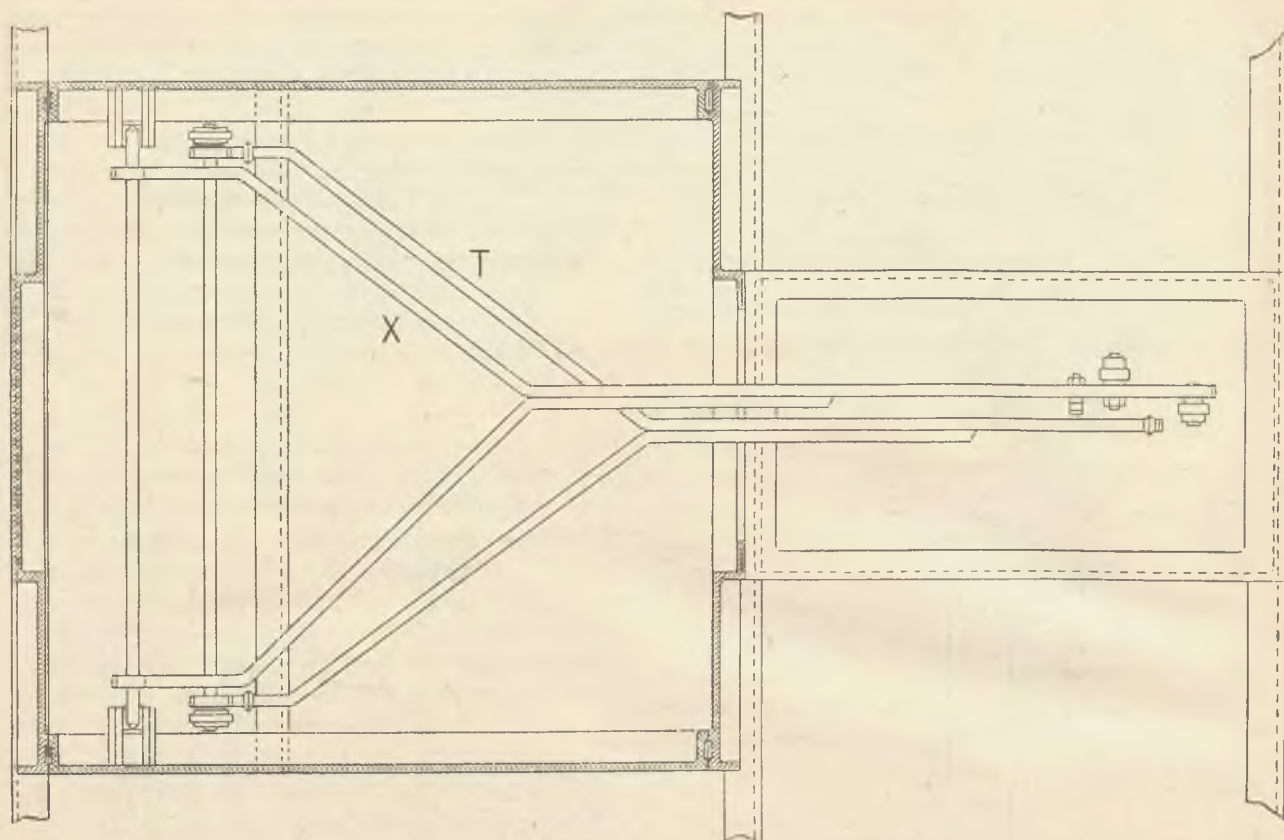


Fig. 4.

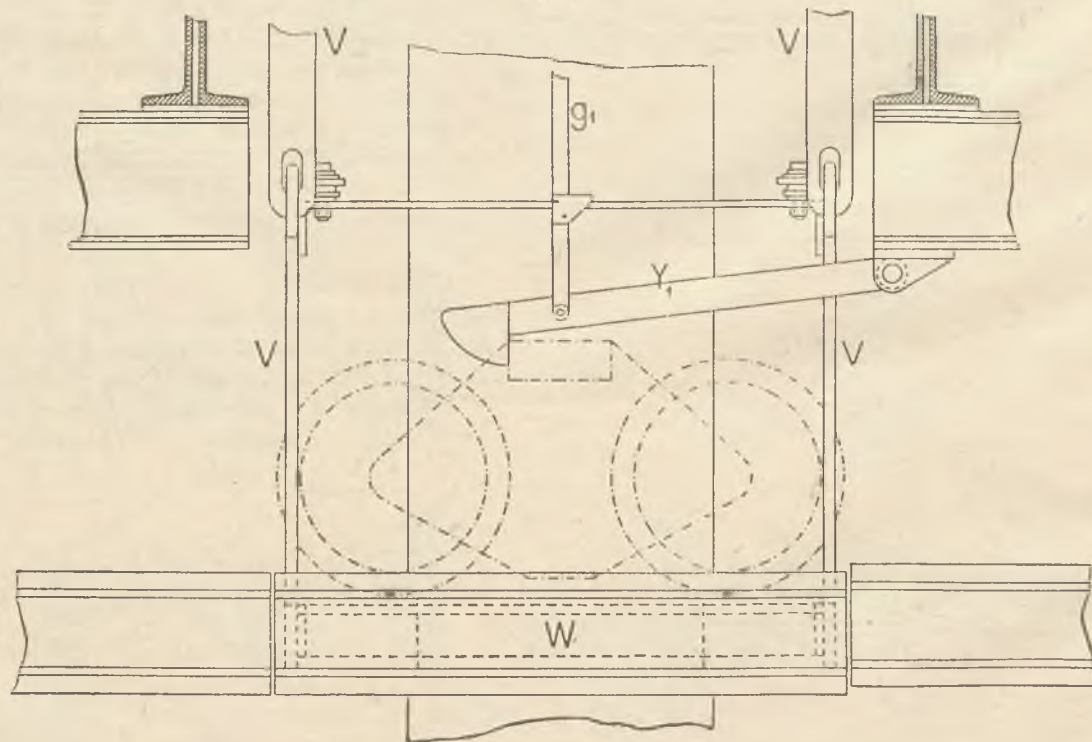
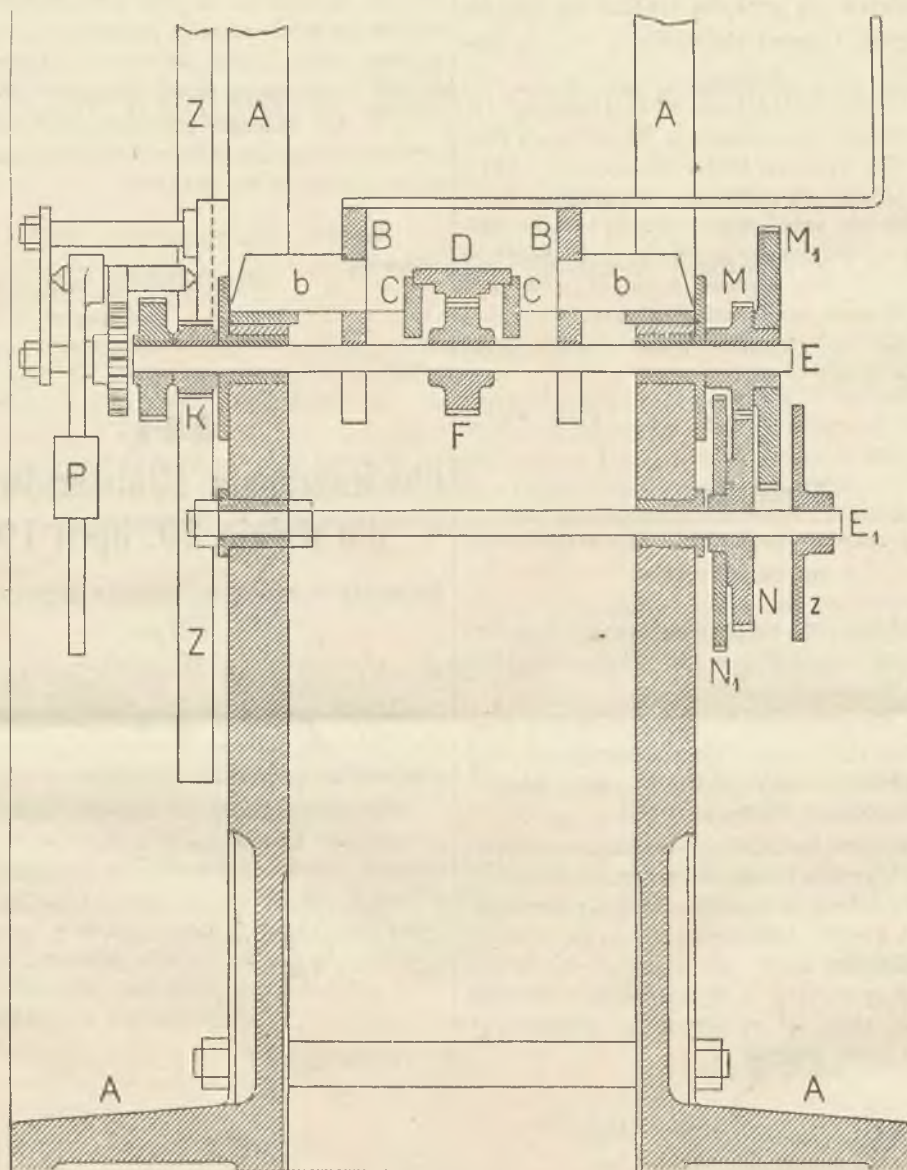


Fig. 5.



170.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 20. lipca 1907,

którem ogłasza się przepisy dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania t. zw. butyrometrów.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 23. września 1904, Dz. u. p. Nr. 111., podaje się poniżej do publicznej wiadomości przepisy, dotyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania t. zw. butyrometrów przez c. k. Komisję główną miar i wag wydane a co do należytości przez Ministerstwo handlu zatwierdzone.

Przepisy te nabierają mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Forst wlr

Przepisy,

tyczące się urzędowego badania i uwierzytelniania t. zw. butyrometrów.

1. Butyrometry to przyrządy sporządzone ze szkła, opatrzone podziałką a służące do oznaczenia zawartości tłuszczu w mleku.

2. O ile przyrządy te mają być badane urzędowo, muszą być zaopatrzone oznaczeniem firmy jak i objaśnieniem, jakiej objętości przestrzeni odpowiada znaczek częściowy podziałki.

3. Urzędowe badanie tych przyrządów odbywa się na trzech kreskach częściowych podziałki. Objętość odpowiadająca rzeczywiście każdej poszczególnej z trzech kreszek częściowych różnić się może od tej objętości, która okaże się z oznaczenia kreszek częściowych w związku z objaśnieniem o wartości jednej części podziałki na przyrządzie podanem co najwięcej o jeden procent.

4. O ile przyrząd wyżej podanym postanowieniom odpowiada, poddaje się go urzędowemu uwierzytelnieniu a po odpowiednim sprawdzeniu wydaje się dla każdego przyrządu świadectwo sprawdzenia.

5. Urzędowe badanie i uwierzytelnianie zastrzega się aż do dalszego zarządzenia c. k. Komisji głównej miar i wag (Wiedeń II., Prager Reichsstrasse 1, Pocztowy okręg doręczeń XX/2).

6. Od każdego przyrządu, bez względu czy uznany zostanie za odpowiedni lub też nie, niszcza się należytość w kwocie 50 h.

Wiedeń, dnia 28. czerwca 1907.

C. k. główna Komisja miar i wag:
Lang wlr.

171.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 20. lipca 1907,

dotyczące urzędowego badania przyrządów mierzniczych.

Upoważnia się c. k. główną Komisję miar i wag do badania przyrządów mierzniczych wszelkiego rodzaju, o ile na to w danym razie uposażenie tego zakładu pozwala.

W przypadkach, w których uzna się za dopuszczalne, wydawać się będzie na te czynności badania odpowiednie świadectwa sprawdzenia.

Należytości opłacać się mając oznaczy w każdym poszczególnym przypadku c. k. główna Komisja miar i wag.

Forst wlr.