

Rok 1904.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI. — Wydana i rozesłana dnia 31. marca 1904.

Treść: **M** 28. Obwieszczenie, zawierające ogłoszenie przepisów o sprawdzaniu i cechowaniu wagi, złożonej z kilku pojedynczych wag pomostowych a służącej do ważenia wielkich ciężarów (lokomotyw, wagonów kolejowych itp.).

28.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 15. marca 1904,

zawierające ogłoszenie przepisów o sprawdzaniu i cechowaniu wagi, złożonej z kilku pojedynczych wag pomostowych a służącej do ważenia wielkich ciężarów (lokomotyw, wagonów kolejowych itp.).

Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, podaje się poniżej do publicznej wiadomości wydane przez c. k. główną Komisję miar i wag a zatwierdzone co do należytości przez Ministerstwo handlu przepisy dotyczące sprawdzania i cechowania wagi, złożonej z kilku pojedynczych wag pomostowych a służącej do ważenia wielkich ciężarów (lokomotyw, wagonów kolejowych itp.).

Przepisy te nabierają mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Call wlr.

Przepisy,

tyczące się sprawdzania i cechowania wagi, złożonej z kilku pojedynczych wag pomostowych a służącej do ważenia wielkich ciężarów (lokomotyw, wagonów kolejowych itp.).

I. Opis i sposób działania wagi.

Wymieniona wyżej waga może być zbudowana w dwojaki sposób, zależnie od tego, czy poszczególne wagi pomostowe (częściowe wagi), z których się ta waga składa są

- a) nieprzesuwalne (stałe osadzone) czy też
- b) przesuwalne.

a) Waga o nieprzesuwalnych (stałe osadzonych) wagach częściowych składa się z parzystej liczby wag pomostowych, które mogą być zaopatrzone w szalę ciężarową i ciężar przesuwalny albo też tylko w ten ostatni a których system dźwigni odpowiada w zasadzie co do liczby i układu dźwigni sztrasburskiej dziesiętnej wadze pomostowej.

W podanej niżej figurze 3 przedstawione są dwie takie naprzeciw siebie stojące wagi przyczem pomosty dla uwidocznienia systemu dźwigni pominięto.

Dźwignie podporowe pomostów oznaczone są literami *CCCC*, prz. nośne dźwignie literami *BB*, obrotowe osie (noże) dźwigni podporowych literami *aaaaaaa*, noże łożyskowe, na których pomost spoczywa, literami *bbbbbbb*.

Połączenie dźwigni podporowych z przenośnikami i tych ostatnich z belką wagi *AA* (fig. 1)

zapomocą belki D (fig. 2) odpowiada zupełnie sztrasburskiej dziesiątej wadze pomostowej.

Osie obrotowe przenośnej dźwigni BB (fig. 2 i 3) każdej z dwu przeciwnych wag spoczywają na wspólnej podstawie E (fig. 3), przesuwalnej w kierunku pionowym.

Podpory łożyskowe FF obracają się około osi g a drugi ich koniec spoczywa w łańcuchach, które się zawierają i odwijają na blokach H (fig. 3), gdy się połączony z nimi na wspólnej osi i stałe osadzony blok lub też koło łańcuchowe L (fig. 1) porusza.

Koła łańcuchowe u szeregowanych obok siebie par wag leżą w prostej linii i połączone są ze sobą wspólną belką M zapomocą pomocowych do niej łańcuchów, i to w ten sposób, że podczas gdy przy pogotowiu wagi łańcuch, znajdujący się na jednym końcu belki M zawija się na bęben łańcuchowy O (fig. 3) zapomocą wałów P_1, P_2 (fig. 2 i 3), tudzież przenośni ostrokęgów R (fig. 1 i 3), wszystkie koła łańcuchowe jednostajnie się poruszają, zacem idzie, że wszystkie podstawy E , dalej wszystkie przenośne dźwignie i dźwignie podporowe wreszcie także pomosty wszystkich połączonych wag jednostajnie się podnoszą.

Gdy się przy zamykaniu wagi obraca bęben łańcuchowy O w przeciwnym kierunku, obniżają się wszystkie pomosty aż do oparcia się w końcu o stożkowate podpory.

Wprawienie w ruch i zamykanie wszystkich wag następuje zapomocą korby, umieszczonej na podstawie włączeniowej T (fig. 1 i 2).

Na korbie tej osadzona jest mutra S (fig. 2), przesuująca się stosownie do kierunku obrotu po kroku śruby na osi korby w lewo lub w prawo tak długo, póki nie dojdzie do jednego z dwóch czopów, ograniczających jej ruch; tym sposobem staje się dalszy jej obrót niemożliwym a podnoszenie się i opadanie pomostów zamknięte jest pomiędzy dwiema stałymi granicami (porów. 43. dodatek do ordynacji cechowniczej, ad § 29 e , rozdział 1 — obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 22. lipca 1903, Dz. u. p. Nr. 158).

Chcąc zważyć wóz kolejowy, ustawia się go najprzód na pomostach wag częściowych, tak, by koła jego znajdowały się na pomostach wagi głównej.

Następnie podnosi się zapomocą centralnego włączenia wszystkie wagi częściowe jednocześnie do poziomu umożliwiającego ważenie, poczem doprowadza się każdą z wag częściowych do położenia normalnego.

Po zważeniu odciąża się oczywiście znowu wagi częściowe (obniżając system dźwigni — a wraz z nim i pomost każdej z wag częściowych — zapomocą wspólnego wszystkim wagom centralnego włączenia), poczem zważony wóz można na powrót wysunąć.

b) Waga o przesuwalnych wagach częściowych składa się znowu z parzystej liczby wag pomostowych (z talerzem na ciężarki i przesuwalnym ciężarem lub też tylko z tym ostatnim), których system dźwigni odpowiada pod względem sposobu działania poszczególnych dźwigni systemowi sztrasburskiej dziesiątej wagi pomostowej.

Kształt obu dźwigni podporowych CC (fig. 1) różni się jednak od zwyczajnego tem, że dźwignie te wskutek tego, że waga jest wąska, nie mają zwyczajnej formy trójkąta, lecz składają się z odpowiednio wygiętych dźwigni jednoramiennych, do których obu końców przytwierdzone są osie obrotowe aa , tudzież dźwigające pomosty osie bb .

Skrajne osie c_1, c_1 obu dźwigni podporowych przenoszą działanie ciężaru na nóż d_1 (fig. 1) przenośnej dźwigni B (fig. 1), której środek obrotu stanowi oś hh .

Skrajny nóż g (fig. 1 i 2) przenośnej dźwigni połączony jest w zwyczajny sposób z belką wagi A (fig. 1).

Wozy kolejowe przeznaczone do ważenia wsuwa się na pomost wjazdowy, nie pozostający w żadnym związku z poszczególnymi wagami częściowymi a złożony (fig. 2) z pewnej ilości poprzecznych dźwigarów Q i z dwóch podłużnych L .

Pod nimi znajduje się podpora w kształcie rusztu z podłużnymi dźwigarami E (fig. 2), na której poszczególne częściowe wagi można zapomocą ręcznego kółka H (fig. 1, 1a i 2) służącego do poruszania jednej pary rolek rr (fig. 2), przesuwać oraz ustawiać odpowiednio do rozmaitego rozpięcia kół.

Pomost wjazdowy można zapomocą odpowiedniego przyrządu podnosić i opuszczać.

Gdy się wagi częściowe, przeznaczone do ważenia, przesunie zapomocą kółek ręcznych na właściwe miejsce pod każdym z kół wozu, reguluje się położenie każdej częściowej wagi zapomocą śrub ustawniczych e (fig. 1a) w ten sposób, by znajdująca się na niej wskazówka wahadłowa x (fig. 1a) dokładnie wykazywała normalny stan wagi.

Następnie kładzie się na pomost każdej z wag częściowych belkę pomocniczą F' (fig. 2) w ten sposób, aby znajdujące się na niej czopy f (fig. 1a) weszły w odpowiednie zagłębienie pomostu wagi.

Następnie wsuwa się na pomocniczą belkę F' pod odnośne koło regulator G (fig. 1a, 2 i 2a), składający się z dwóch klinów, przesuwalnych na śrubie o w prawo i w lewo idących skrętach, podniósłszy poprzednio pomost wjazdowy a zatem także stojący na nim wóz kolejowy w najwyższe położenie.

Obracając śrubę rękami ustawia się kliny w ten sposób, by górne ich skośne powierzchnie przylegały jednakowo do obwodowej powierzchni koła.

Przeprowadziwszy czynność tę względem wszystkich kół ważonego właśnie wozu, obniża się pomost wjazdowy LQ (fig. 2 i 2a) i skutecznie ważenie na wszystkich włączonych wagach.

Po skończonem ważeniu zesuwa się wóz z klinowych łożysk G zapomocą podniesienia pomostu wjazdowego i kliny się zdejmują, poczem wóz może być wysunięty.

Do wag częściowych dodane są jeszcze także rolki R (fig. 1a), które dla urzędowego sprawdzania nie mają znaczenia, a które do tego służą, by można przy opuszczonem pomoście wjazdowym dowolnie obracać osadzone na wspólnej osi koła bez wywierania przez to wpływu na częściowe wagi.

W tym celu przenosi się rolki w miejsce regulatorów g na przełożone belki pomocnicze F' i ustawia je zapomocą znajdujących się na nich śrub w ten sposób, jak to jest opisane przy regulatorach g , poczem przy spuszczonem pomoście można koła wozu zapomocą rolek dowolnie obracać.

Podczas ważenia należy oczywiście rolki te znowu usunąć i zastąpić łożyskami klinowymi, a ponadto przesunąć w celu ważenia pomocnicze belki F' w ich normalne położenie.

Ponieważ pomost wjazdowy nie stoi i nie może stać w żadnym związku z wagami częściowymi, przeto ich system dźwigni podlega ze stanowiska cechowniczego sprawdzaniu tylko w tym kierunku, czy zdejmowanie kół z łożysk klinowych jest pewne i niezawodne.

Pomosty wag częściowych nie wymagają osobnego przyrzędu odciążającego, gdyż nie są nigdy narażone na gwałtowne potrącenia przy wstawianiu ciężaru.

Fig. 3 przedstawia profil wagi pomostowej, mającej po pięć przesuwalnych wag częściowych z każdej strony.

II. Właściwy urząd cechowniczy, sprawdzanie i cechowanie.

Sprawdzanie i cechowanie opisanych wyżej w rozdziale I, lit. a) i b) wag zastrzega się aż do odwołania Urzędowi cechowniczemu w siedzibie inspektoratu miar i wag.

Celem przeprowadzenia odnośnej czynności urzędowej winny się przeto strony odnosić do c. k. inspektoratu miar i wag na odnośnym obszarze administracyjnym, poczem urząd ten wyda wymagane przedmiotem zarządzenia.

Przy sprawdzaniu, przeprowadzanem według przepisów instrukcyi, bada się każdą poszczególną wagę częściową wagi głównej według postanowień,

obowiązujących względem wag pomostowych tej samej konstrukcyi, w szczególności zaś co do granic błędu i stopnia czułości.

Cechuje się zaś w ten sposób, że się na każdej częściowej wadze wagi głównej wybija stempel według ogólnych przepisów, dotyczących wag pomostowych.

Cechować wolno jednak wtedy dopiero, gdy już wszystkie wagi zbadano i uznano za nadające się do ocechowania.

III. Należytości za ocechowanie.

Należytości za ocechowanie względnie należytości za sprawdzenie bez ocechowania oblicza się według taryfy, ustalonej dla wag pomostowych, i to w miarę wyniku badania dla każdej częściowej wagi osobno.

W razie uznania więc wagi głównej względnie wszystkich jej wag częściowych za nadające się do ocechowania (porów. rozdział II, ostatni ustęp) pobiera się należytości za sprawdzenie i ocechowanie każdej składowej wagi częściowej.

Należytości za sprawdzanie bez ocechowania liczy się tylko od takich wag częściowych, które rzeczywiście sprawdzano (a których nie ocechowano).

O ile taryfa przewiduje w pewnych przypadkach uwolnienie od należytości lub też jej zniżenie (porów. wstępne uwagi do taryfy należytości cechowniczych, punkt 2, ustęp 2, Dz. u. p. Nr. 171 z r. 1872, dalej rozporządzenia ministerjalne z dnia 8. listopada 1899, Dz. u. p. Nr. 226 i 227), przynajmniej się ulgi te także przy sprawdzeniu względnie uwierzytelnianiu składowych wag wagi pomostowej.

IV. Ponowne sprawdzanie w miejscu ostatecznego ustawienia. Ponowne cechowanie.

Postanowienia 38. Dodatku do Ordynacyi cechowniczej (porów. obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 24. października 1899, Dz. u. p. Nr. 211), według których każdą wielką, stale ustawioną wagę pomostową, którą we fabrycznym lokalu wykonawcy czyli przy prowizorycznem jej ustawieniu sprawdzano i ocechowano, należy po ostatecznem ustawieniu względnie przed jej użyciem w miejscu ostatecznego ustawienia ponownie sprawdzić, stosują się także do opisanych wyżej wag pomostowych względnie do ich wag częściowych.

Ponadto podlegają wagi pomostowe względnie poszczególne ich wagi częściowe peryodycznemu ponownemu cechowaniu przed upływem każdych dwóch lat, jak niemniej także w razie utraty zdolności do użytku w obrocie publicznym wskutek

zdeformowania, naprawy itp. a to w myśl postanowień rozporządzenia ministeryalnego z dnia 28. marca 1881, Dz. u. p. Nr. 30, §§ 1 i 4.

Przy peryodycznem sprawdzaniu ponownem dozwolona jest zgodnie z zasadą, wypowiedzianą w 13. Dodatku do Ordynacji cechowniczej (obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 10. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 62) dwa razy szersza granica błędu aniżeli przy pierwszym sprawdzaniu.

Ponowne (peryodyczne lub nieperyodyczne) sprawdzanie przeprowadzać należy w każdym przypadku względem wszystkich częściowych wag wagi pomostowej równocześnie, co tyle znaczy, że ponowne sprawdzanie jednej wagi częściowej wymaga ponownego sprawdzenia wszystkich innych.

Cehować ponownie wolno tylko wtedy, jeżeli wszystkie wagi częściowe zbadano i uznano za nadające się do ocechowania (porów. rozdział II, ustęp ostatni).

W przeciwnym razie należy cechowania zaniechać i zniszczyć równocześnie wszystkie poprzednie stemple cechownicze, znajdujące się jeszcze na wagach.

Należytość za ponowne cechowanie oblicza się według postanowień rozdziału III.

We Wiedniu, dnia 29. lutego 1904.

G. k. główna Komisya miar i wag:

Lang wlr.

a) Waga o nieprzesuwalnych wagach częściowych.

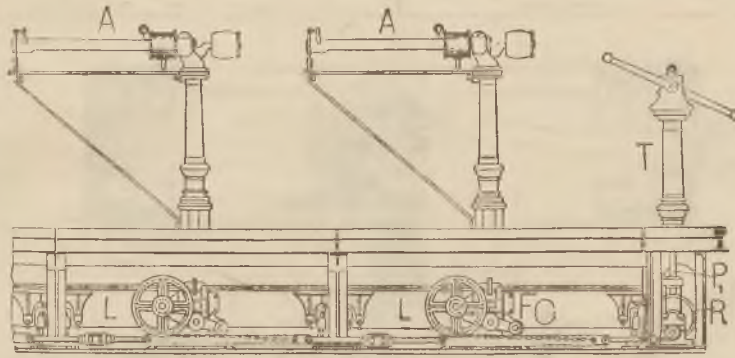


Fig. 1.

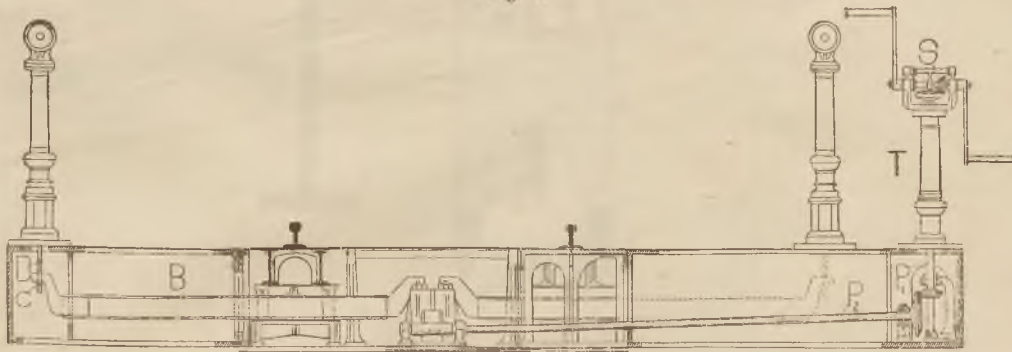


Fig. 2.

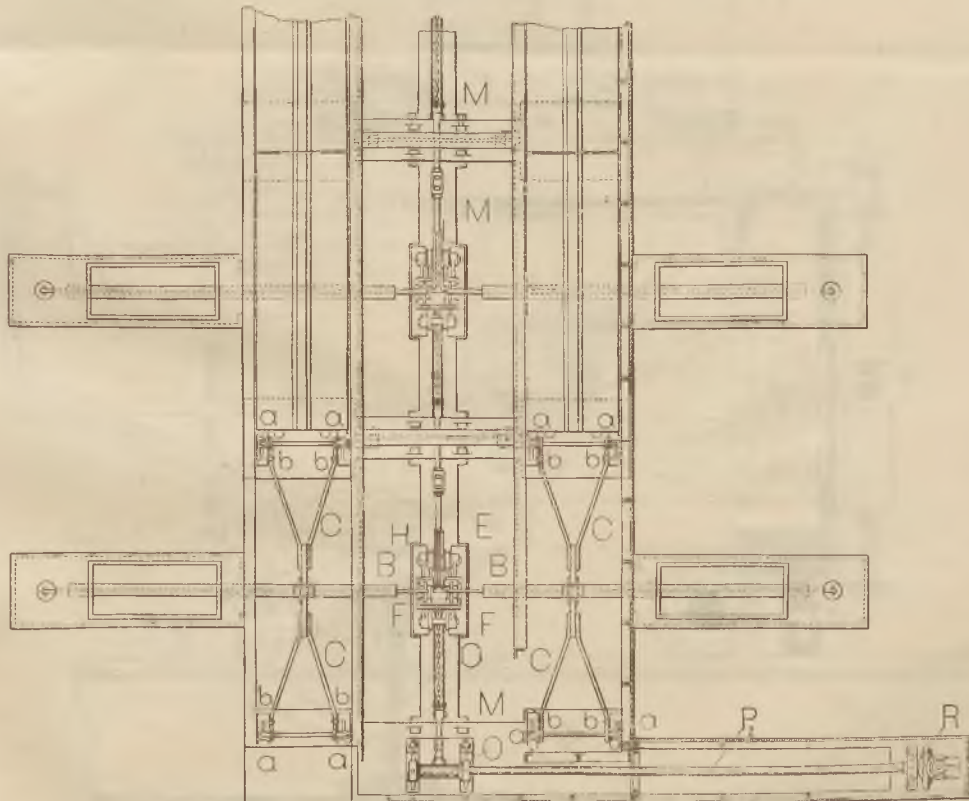


Fig. 3.

b) Waga o przesuwalnych wagach częściowych.

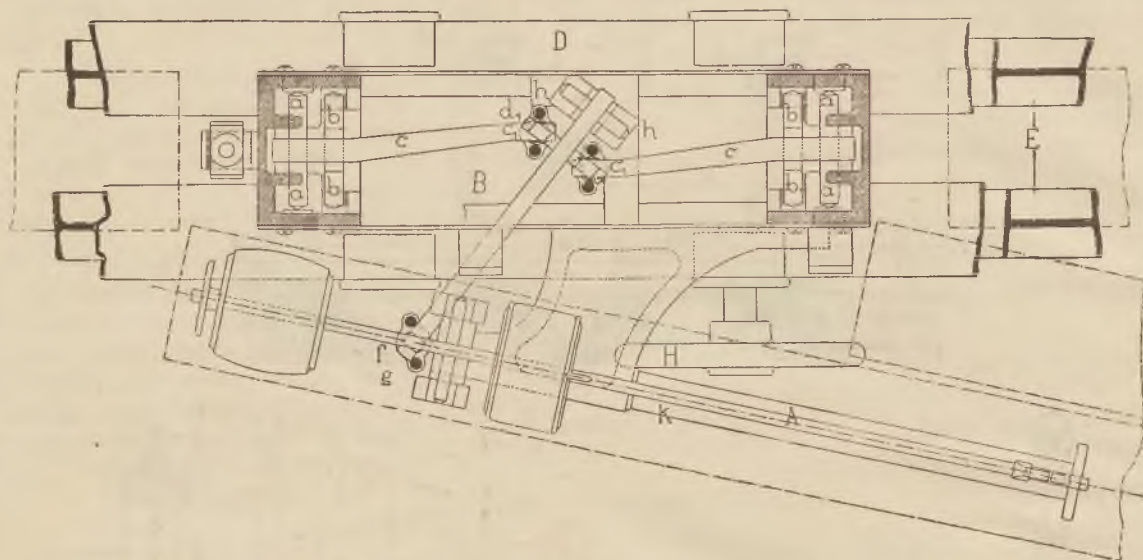


Fig. 1.

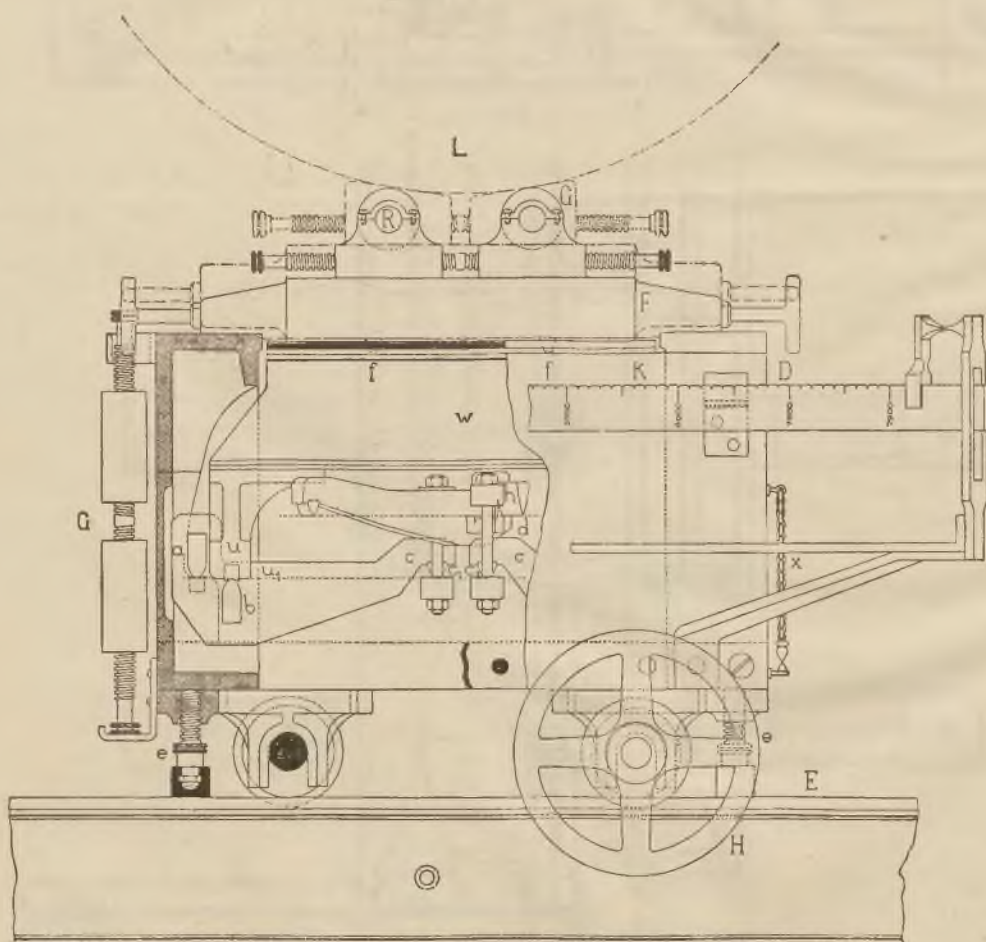


Fig. 1a.

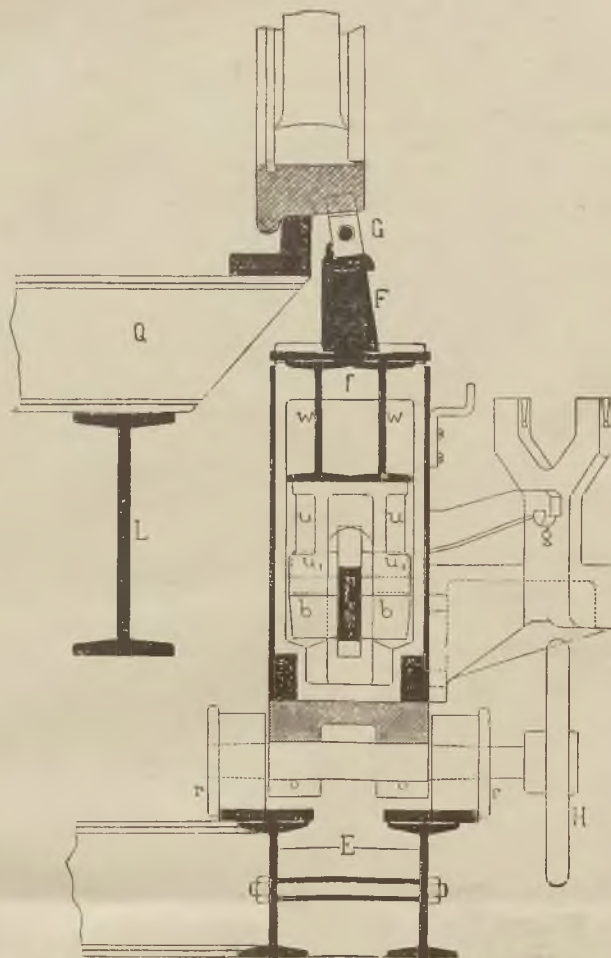


Fig. 2. Pozycja koła przy podniesionym pomoście wjazdowym.

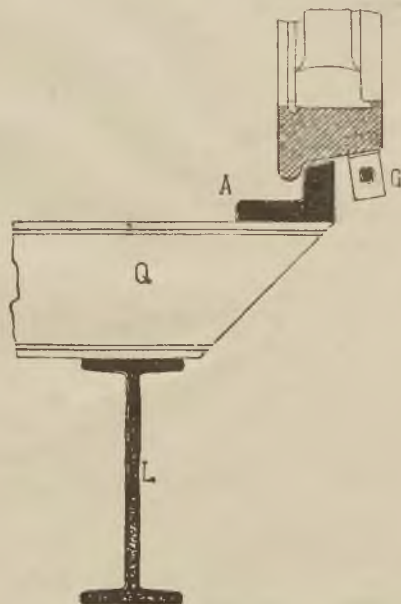


Fig. 2a. Pozycja koła przy spuszczonej pomoście wjazdowym.

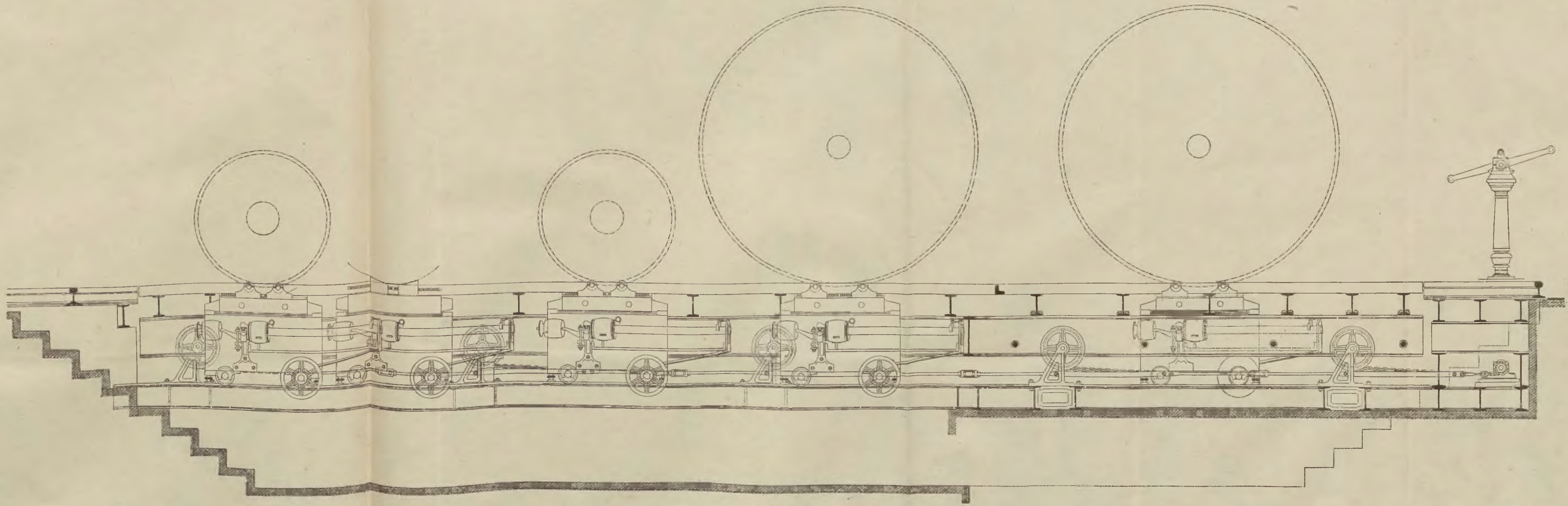


Fig. 3.

