

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 29. czerwca 1904.

Treść: № 64. Rozporządzenie, zawierające ogłoszenie przepisów o urządzeniu i cechowniczem sprawdzaniu wagonów do tarowania, służących do badania stałych wag pomostowych.

64.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 13. czerwca 1904,

zawierające ogłoszenie przepisów o urządzeniu i cechowniczem sprawdzaniu wagonów do tarowania, służących do badania stałych wag pomostowych.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, podaje się do powszechnej wiadomości podane poniżej przepisy o urządzeniu i cechowniczem sprawdzaniu wagonów do tarowania, służących do badania stałych wag pomostowych, wydane przez c. k. główną komisję miar i wag a zatwierdzone co do należyłości przez Ministerstwo handlu.

Przepisy te nabierają mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Call wtr.

Przepisy

dotyczące urządzenia i cechowniczego sprawdzania wagonów do tarowania, służących do badania wag pomostowych stałych.

I. Urządzenie wagonu do tarowania.

Każdy wagon do tarowania sporządzać należy z metalu i nadać mu w ogólności formę wózka skrzynkowego z drzwiczkami w obu podłużnych i w obu poprzecznych ścianach.

Drzwiczki te muszą się dobrze zamykać i muszą być opatrzone uszkami do zakładania plomb i kłódek.

Co najmniej w dwóch drzwiach muszą być zamki; reszta drzwi może być zamykana z wewnątrz wagonu zapomocą drążków do zamykania lub zapadek.

Dno wewnątrz skrzynki wagonu stanowią płyty żelazne i dwie żelazne platformy; do dna tego przytwierdzone jest żelazne naczynie tudzież skrzynka z blachy, zamykana na klucz. Do naczynia wkłada się ruchomy balast, skrzynka blaszana zaś służy do przechowania garnituru cechowanych ciężarków z lanego żelaza, składającego się z jednej sztuki o wadze 10 kg, jednej o wadze 5 kg, jednej o wadze 1 kg, i z dwóch sztuk po 2 kg, oraz garnituru mosiężnych ciężarków, obejmującego jedną sztukę o wadze 50, jedną o wadze 20 i jedną o wadze 10 dkg oraz dwie sztuki po 5 dkg.

Naczynie do wkładania ruchomego balastu tak musi być wykonane, by włożone ciężarki nie leżały w niem luźno i przy silnych potrąceniach nie mogły wypaść.

Ruchomy balast składać się musi z ciężarków po 50 i 20 kg, wypróbowanych z dokładnością normalnych granic ciężarów handlowych.

Ogólny ciężar ruchomego balastu wynosić musi wielokrotną 1000 kg (okrągłą liczbę tonn) i musi albo się równać własnemu ciężarowi próznego wagonu do tarowania albo też ciężar ten przewyższać. (Porów. także rozdział III.)

Na jednej ze ścian poprzecznych wewnątrz wagonu umieścić należy małą, zamykaną skrzynkę

blaszaną, służącą do przechowania dokumentów, w szczególności zaś świadectwa uwierzytelnienia z ostatniego cechowniczego sprawdzania własnej wagi wagonu do tarowania.

Prócz tego można wewnątrz wagonu do tarowania przechowywać przyrządy, potrzebne do przygotowania wagonu do użytku jak n. p.: drabinę odpowiedniej długości, schodki, progi drewniane do wygodniejszego wyładowywania ciężarów balastu, pewną ilość słupków do ustawiania ciężarów zewnątrz wagonu, odpowiednią ilość nieprzemakalnych płacht do okrycia ustawionych ciężarów, przyrządy do czyszczenia wagonu i tym podobne,

Przyrządów tych nie wlicza się do własnego ciężaru wagonu.

II. Oznaczenie wagonu do tarowania.

Każdy wagon do tarowania opatrzony być musi nazwiskiem wykonawcy wagonu i liczbą, które to daty mają być wybite lub też wryte na metalowej płycie.

Płytką tą ma być przynitowaną albo na lorze albo też wewnątrz wagonu.

III. Ciężar własny wagonu do tarowania.

Własny ciężar wagonu do tarowania stanowi waga wagonu przy zupełnie wypełnionych panwiach smarowych u łożysk osi, po wyjęciu wszystkich części, stanowiących wewnętrzne jego urządzenie, a nie przymocowanych, jakoto obu garniturów ciężarków (porów. rozdział I), ruchomego balastu oraz przyrządów dodatkowych, służących do przygotowania wagonu do użytku (drabiny, schodków, progów drewnianych, słupków i płacht), wkońcu po odjęciu kłódek etc.

IV. Badanie wagonu do tarowania.

Urzędowe badanie wagonu do tarowania nastąpić może li tylko za zgodą głównej Komisji miar i wag i w tym celu zwrócić się należy pisemnie do głównej Komisji miar i wag; do podania tego dołączyć należy — jeżeli chodzi o badanie wagonu po raz pierwszy — szczegółowe rysunki jego według skali co najmniej 1:10, w podwójnem

wygotowaniu. (Badania wagonu pod tym względem, czy jego konstrukcja odpowiada kolejowym przepisom, główna Komisja miar i wag nie przeprowadza.)

Do próśb o ponowne zbadanie wagonu do tarowania, który według tych przepisów raz już był stemplowany, wystarczy na przyszłość dołączyć pozwolenie, dotyczące ostatniego badania wagonu a przedkładania rysunków można zaniechać. To samo dotyczy także tych wagonów do tarowania, które uwierzytelniono jeszcze przed wejściem w życie obecnych przepisów.

Badania i uwierzytelniania ruchomego balastu dokonywa urzędnik cechowniczy, którego deleguje ten inspektorat miar i wag, któremu główna Komisja miar i wag przeprowadzenie tej czynności urzędowej powierzyła; zbadania własnego ciężaru wagonu do tarowania dokonywa inspektor miar i wag i on też wystawić ma świadectwo uwierzytelnienia.

Strona domagająca się urzędowego sprawdzenia wagonu do tarowania postarać się winna o to, aby w celu zbadania własnego ciężaru wagonu była pod ręką odpowiednia zdaniem urzędnika cechowniczego waga.

V. Stemplowanie.

Wagony do tarowania uwierzytelnia się przez wybicie stempla inspektoratu obok cyfry roku na główkach nitów, którymi płytka (porów. rozdział II) przymocowaną jest do ściany skrzynki względnie do lory.

Poszczególne sztuki ruchomego balastu stempluje się na znajdującej się na każdym ciężarku kropki mosiądzu względnie miedzi, a to w ten sposób, że powyżej cyfry roku wybija się liczbę porządkową inspektoratu miar i wag, któremu badanie powierzono, poniżej zaś cyfry roku sześciopromienną gwiazdę.

VI. Świadectwo uwierzytelnienia.

Każdy urzędownie sprawdzony i uwierzytelniony wagon do tarowania otrzymuje świadectwo uwierzytelnienia według następującego wzoru:

Świadectwo uwierzytelnienia.

Wagon do tarowania, wykonany przez . . . (nazwisko wykonawcy wagonu) . . . w . . . dla . . . (nazwisko zamawiającego) . . . , noszący numer . . . , sprawdzono w niżej oznaczonym dniu pod względem jego ciężaru własnego i stwierdzono przy zupełnie wypełnionych panwiach smarowych u łożysk osi, ciężar jego w wysokości . . . (waga wyrażona słowami) . . . *kg*.

Ruchomy balast wagonu wynosi:

. . . sztuk żelaznych ciężarów po 50 *kg* . . . *kg*
 . . . " " " " 20 " . . . "

czyli łączny ciężar ruchomego balastu . . . *kg*

Znajdujące się oprócz tego w wagonie ciężary z lanego żelaza od 10 *kg* do 1 *kg* i ciężarki mosiężne od 50 *dkg* do 5 *dkg*, dalej schodki, drabina, pomost do staczania i wszystkie kłódki oraz inne przyrządy nie są wciągnięte do podanego wyżej własnego ciężaru wagonu do tarowania.

Za urzędowe sprawdzenie uiszczono należność w kwocie . . . *K* . . . *h*.

. . . dnia . . . 19 . . .

Z c. k. inspektoratu miar i wag

(Pieczęć.)

(Podpis.)

Ważność świadectwa uwierzytelnienia gaśnie po roku, licząc od chwili wystawienia go, a nadto z każdą naprawą wagonu do tarowania.

VII. Należności.

Za każde sprawdzenie ruchomego balastu oraz za zbadanie własnej wagi wagonu do tarowania policza się i pobiera należności w niżej podanej wysokości:

Za ciężar o 20 <i>kg</i>	— <i>K</i> 20 <i>h</i>
" " " 50 "	— " 50 "
" zbadanie własnej wagi próżnego wagonu do tarowania, za każde 1000 <i>kg</i>	2 " — "

przyczem nadwyżkę poniżej 1000 *kg* za pełną tonnę się uważa.

Oprócz tego winna strona dostarczyć robotników na koszt własny i ponieść dyety i koszty po-

dróży urzędników cechowniczych, delegowanych do tych czynności.

Znajdujące się w wagonie do tarowania ciężarki o wadze 10 *kg* do 5 *dkg* uważać należy pod względem należności za uwierzytelnienie i granicy błędu za ciężarki kupieckie.

VIII. Postanowienia przejściowe.

Wagony do tarowania, uwierzytelnione już według przepisów, które dotąd obowiązywały, poddawane będą ponownemu sprawdzaniu nawet wtedy, gdyby nie we wszystkich punktach odpowiadały obecnym nowym przepisom.

We Wiedniu, dnia 7. czerwca 1904.

C. k. główna Komisja miar i wag:

Lang wlr.

