

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VIII. — Wydana i rozesłana dnia 11. lutego 1899.

**Treść:** (№ 18—23.) 18. Obwieszczenie o dozwoleniu przyjmowania do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie a przeznaczonej do ważenia wózków kolejowych. — 19. Obwieszczenie o dozwoleniu przyjmowania do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej, zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie. — 20. Obwieszczenie, dotyczące się sprawdzania i uwierzytelniania przez Urząd miar i wag naczyń do przewozu ryb żywych, narybku i ikry rybiej w obrocie na kolejach żelaznych. — 21. Dodatek drugi do przepisu wykonawczego, dotyczącego się rozdziału V. ustawy z dnia 25. października 1896, o podatkach osobistych bezpośrednich. — 22. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei żelaznej Trzebinia—Skawce. — 23. Obwieszczenie o ustanowieniu w Borusowej delegacji komory.

## 18.

### Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 24. stycznia 1899,

o dozwoleniu przyjmowania do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmstadtzie a przeznaczonej do ważenia wózków kolejowych.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, c. k. Komisya główna miar i wag wydała następujące przepisy pod względem opłat przez Ministerstwo handlu zatwierdzone a dotyczące się sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmstadtzie, przeznaczonej do ważenia wózków kolejowych.

Przepisy te wchodzi w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Di Pauli r. w.

### Przepisy

tyczące się sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie do ważenia wózków kolejowych.

Wagi te (zwane pospolicie „Förderwagen“) i używane często tam, gdzie zawsze poddaje się

ważeniu ciężary mniej więcej równej wielkości, nie podają, ile wynosi netto obciążenie każdego z osobna wjeżdżającego wózka, lecz tylko nadmiar wagi przyjętego minimalnego obciążenia, którego setną część kładzie się ciężarkami na talerzu ciężarkowym, w skutek czego ciężkość netto pewnej ilości ważeń otrzymuje się tym sposobem, że do iloczynu z tej ilości i z przyjętego minimalnego obciążenia dodaje się sumę wykazanych nadmiarów wagi a od sumy ostatecznej odejmuje się iloczyn ze znanego własnego ciężaru wózka kolejowego i z ilości ważeń.

#### A. Ustrój i sposób działania wagi.

1. Na głównym drążku *R* wagi setnej (fig. 1) wisi za pośrednictwem drążków *TT* (fig. 2 i 3) i zawieszadeł *VV* (fig. 1 i 2) torowisko *W* (fig. 2), po którym bieżą wózki kolejowe ważyć się mające.

Gdy torowisko jest ku poziomowi nachylone, ruchome podpory boczne *aa* (fig. 2) zabezpieczają swobodne kołysanie się działającego torowiska.

Drążek *R* obraca się naokoło swego ostrza środkowego na łożu, które utwierdzone jest w zwrotniku *U* (fig. 1).

Drążek zwrotnika *X* (fig. 1) dźwiga ciężarek wyrównawczy i kończy się hamulcem powietrznym *Y*.

To ostatnie urządzenie ma na celu łagodzenie uderzeń przy obciążaniu i opróżnianiu torowiska *W* i składa się z cylindra zamkniętego po obu stronach

i mającego tylko małe otwory regulować się dające, w którym porusza się tłok w bardzo małej przestrzeni.

Drażek zwrotnika *X* wprawia także w ruch zapomocą prętów przegubowych *c d i f* (fig. 1) mechanizm ważenia poniżej opisany i połączony z przyrządem do wyciskania biletów.

Belka wagi *B* (fig. 1) połączona jest zapomocą ciężarów *g i k* i drążka *l* z głównym drążkiem *R*.

W mocnem wiązaniu *A* spoczywa ostrze środkowe *b* drążka przeciwwagowego *B* w kształcie ramy, na którego ostrza *b<sub>1</sub>* i *b<sub>2</sub>* działa obciążenie talerza ciężarkowego i zredukowane obciążenie talerza na ciężar.

Pomiędzy ścianami bocznymi belki umieszczony jest posuwacz graniasty *C* do prostokątnego dośd długiego ciężarka ruchomego *D*. Ciężarek ruchomy oparty jest na dolnej powierzchni wzdłuż całej

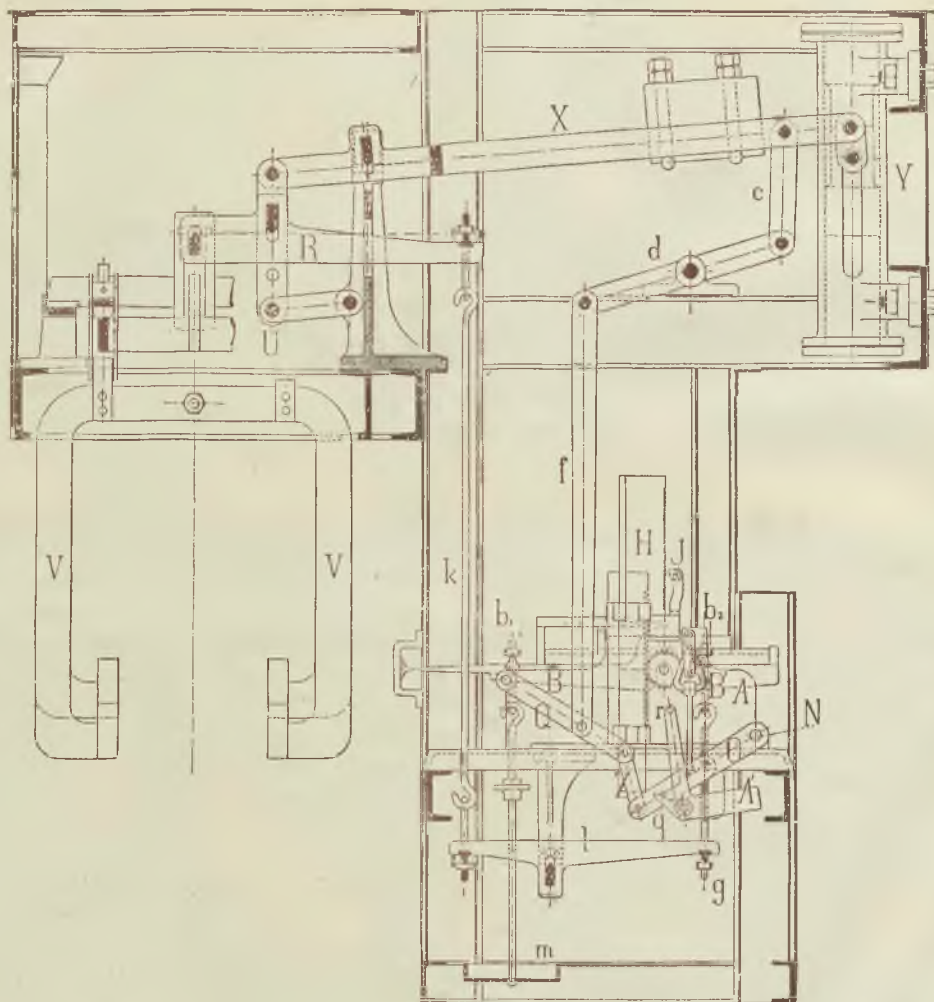


Fig. 1.

Na ostrzu *b<sub>1</sub>* belki wagowej *B* wisi talerz na ciężarki *m*.

2. Odtarowanie wagi wykonane być musi przed każdorazowym jej użyciem i odbywa się zapomocą ciężarka przyśrubowanego do belki wagowej *B* (fig. 4 i 5) albo przez położenie materiału do odtarowania na talerzu *m*.

3. Mechanizm ważenia (punkt 1) objaśniony jest na figurach 4, 5 i 6, które jednak przedstawiają ten mechanizm tylko co do nadmiarów ciężkości aż do 50 *kg*.

długości zębami; zęby te chwyta osadzone mocno na wale *E* koło zębate *F* i obracając się, posuwa ciężarek ruchomy. Dla zapobieżenia, żeby ciśnienie zębów, potrzebne do posuwania się ciężarka ruchomego, nie wywierało wpływu na położenie w równowadze, linia pochwytu pomiędzy kołem zębatym a zębami ciężarka ruchomego powinna schodzić się z osią środkową belki.

Na wale *E* osadzone jest drugie koło zębate *G*, w które wchodzi zębiatka *H*.

Zębiatka ta służy za ciężar ruchodawczy, który

wprawia w ruch wał *E* a z nim także ciężarek ruchomy *D*.

Chyżność tego ruchu reguluje samoczynnie koło skład z powściągiem wahadłowym, z zębiatką połączony, który jednak nie jest na figurach przedstawiony.

Rzeczony pomost nie pozwala zarazem zdjęcia ciężarka ruchomego *D* z jego posuwacza.

Ażeby zaś każde położenie ciężarka ruchomego mogło być także na podziałce odczytane, ciężarek ruchomy opatrzony jest wskazówką do odczytywania.

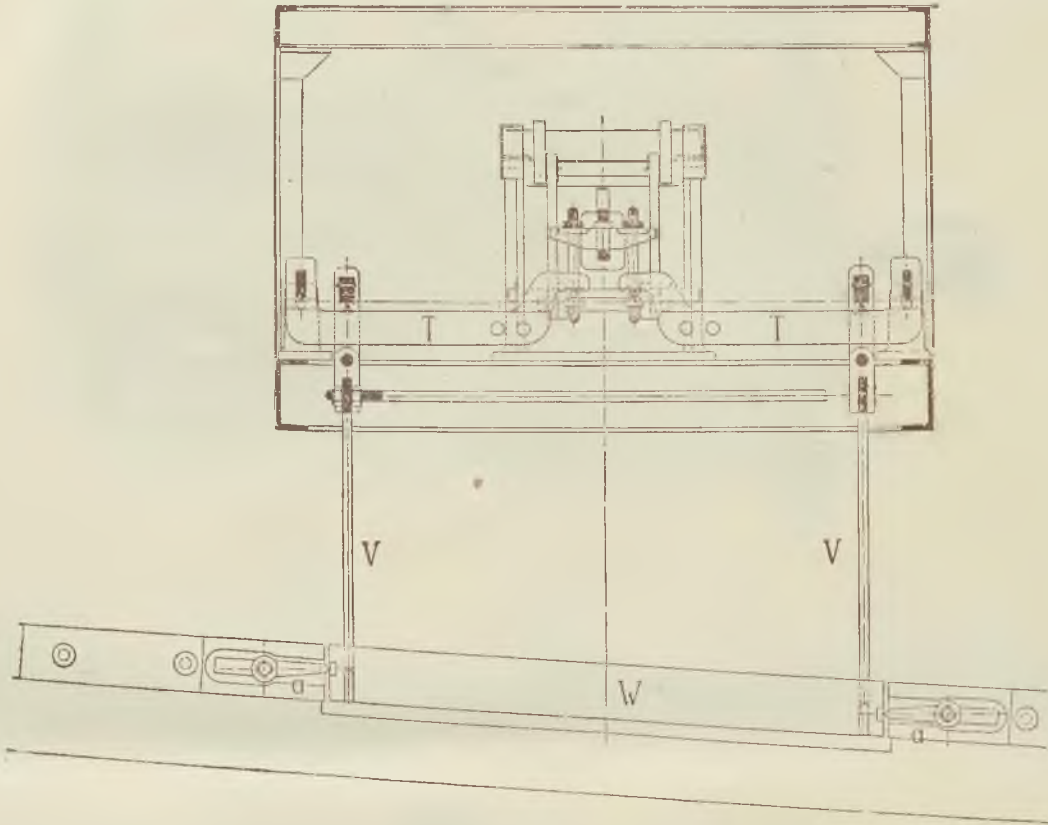


Fig. 2.

Gdy nastąpi równowaga, belka zniża się i wstrzymuje ruch tym sposobem, że w zębiatkę

nia *i*, przesuwającą się wzdłuż podziałki *S* z belką połączoną.

Nadto znajduje się przyrząd do wyciskania biletów, na figurach nie przedstawiony, a do wprawienia w ruch jego składu cyfrowego służy trzecie koło zębate *M* na wale *E* przytwierdzone.

Przy używaniu urządzenia wyskok *J* i dwa sztyfty stożkowe na wiązaniu umieszczone (fig. 5), o które belka uderza, ograniczają kołysanie się wagi.

Pochwyty wyskoku *J* jest tak lekki, że obrót jego nie wywołuje zmiany w oznaczeniach wagi w sposób zasługujący na uwagę.

4. Gdy wózek kolejowy zostanie wysunięty na torowisko *W* talerza ciężarowego, zniża się także a pręt *f* i dyszle *Q Z O* (fig. 1) schodzą na dół, drążek *A<sub>1</sub>* (fig. 1) przechodzi na lewo w skutek działania sztyftu *q* i sztyft *r* oddala się od wahadła *B<sub>1</sub>* (fig. 1), przez co skład kołowy a względnie ciężarek ruchomy *D* zostaje wprawiony w ruch a mianowicie ciężarek ruchomy na tak długo, dopóki nie nastąpi równowaga a względnie dopóki zważenie nie zostanie uskutecznione, przyczem w celu

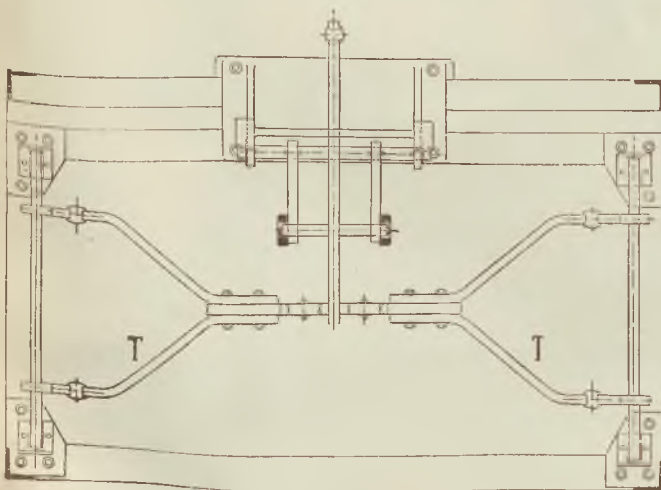


Fig. 3.

wpada wyskok *J*, który przytwierdzony jest do ramienia *K* na pomoście *L*, łączącym boczne ściany belki.

oznaczenia wyniku zważenia wchodzi w zastosowanie przyrząd biletowy. oblicza się ciężar wszystkich obciążeń odważonych wózków kolejowych.

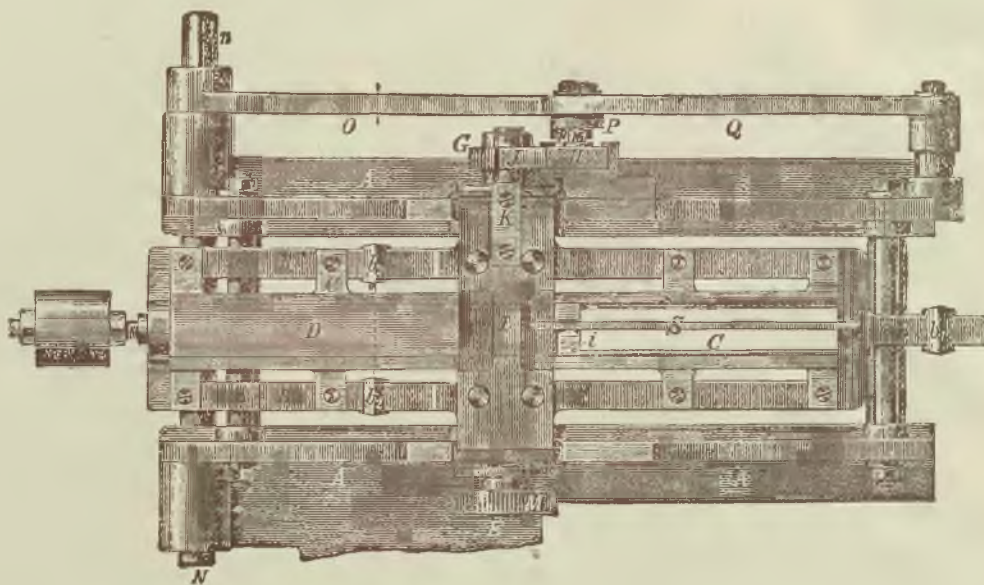


Fig. 4.

Po uskutecznieniu zważenia i odjeździe wózka kolejowego, pręt  $f$  wyskakuje w górę a przegub  $Q$   $Z$  odprowadza zębiatkę napowrót w najwyższe położenie do następnego zważenia, przyczem dźwignik  $A_1$  przechodzi na prawo a sztyft  $r$  zatrzymuje waha-dło  $B_1$ . Jak to już na wstępie nadmieniono, z sumy

#### B. Przepisy szczególne co do jakości wagi.

5. Waga odpowiadać powinna przepisom ogłoszonym obwieszczeniem Ministerstwa handlu z dnia 26. czerwca 1898, Dz. u. p. Nr. 112 o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wag do

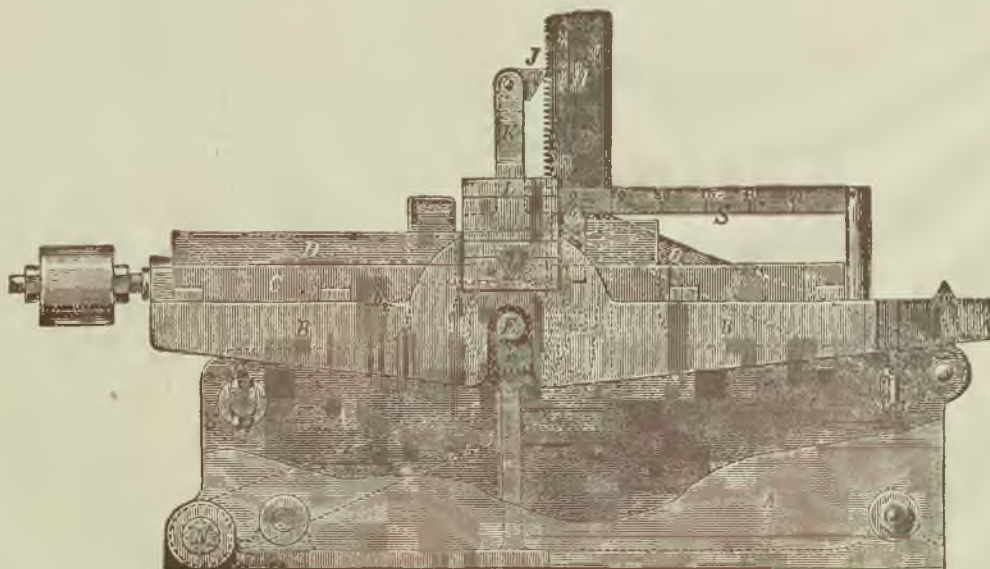


Fig. 5.

wykazanych nadmiarów wagi, ilości dokonanych odważen, którą rejestruje przydane zwyczajnie liczydło, tudzież znanego własnego ciężaru i przyjętego minimalnego obciążenia jednego wózka kolejowego,

węgla kamiennego, koksu, węgla brunatnego, torfu, rud, wapna, cegieł itp.

6. W szczególności waga opatrzona być ma w miejscu widocznym tablicą z napisem, której

połączenie z wagą daje zabezpieczyć się odczekaniem.

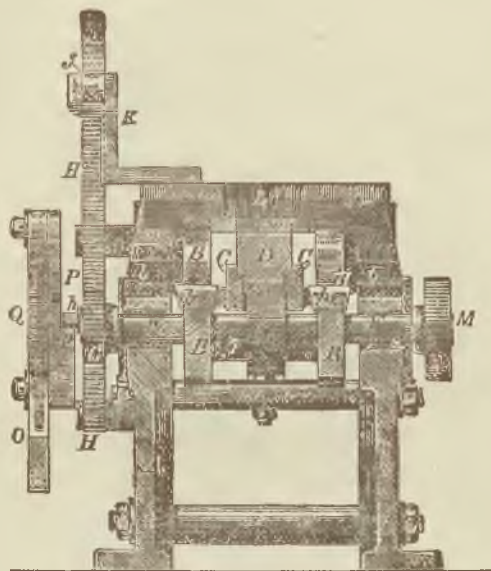


Fig. 6.

Napis na tablicy ma opiewać:

„Waga do wózków obciążonych . . . . .  
aż do . . . . . kilogramów.  
Dokładność zważenia:  
pół procentu.  
Odczytać należy dotychczasowe świadectwo sprawdzenia.“

Na tej tablicy napisowej podane być ma także nazwisko i miejsce zamieszkania fabrykanta, tudzież numer fabryczny bieżący.

Głoski tego napisu powinny mieć więcej niż 7 mm wysokości.

### C. Granice błędów.

1. Granice błędów dla oznaczeń tych wag ustanawia się jak następuje:

- Największy błąd średniej wartości 20 ważeń po sobie następujących nie powinien przenosić  $\frac{1}{2}\%$  tej wartości,
- największy zaś błąd jednego zważenia nie powinien przenosić  $1\%$  zważonego ciężaru.

### D. Cechowanie.

8. Cechuje się na głowach tych nitów, któremi tablica napisowa jest do wagi przytwierdzona.

Obok jednej z cech wybić należy liczbę roku bieżącego.

Jeżeli głowy nitów są płasko spiłowane i powierzchnia ich schodzi się z powierzchnią tablicy napisowej, w takim razie cecha, która na głowie nitu ma być wybita, może zajmować okalające miejsce tablicy napisowej.

### E. Opłaty za sprawdzenie.

9. Za sprawdzenie i cechowanie opłaca się:

- taksę zasadniczą w kwocie . . . 3 zł. — c.
- od każdych 100 kg największego dopuszczalnego obciążenia . . . 2 „ 50 „  
przyczem ilości mniejsze od 100 kg liczą się za 100 kg.

Za sprawdzenie bez cechowania liczy się całkowitą opłatę a) i pół opłaty b).

10. Wagę sprawdza się i uwierzytelnia tylko w miejscu ustawienia.

Do tej czynności urzędowej strona dostarczyć powinna potrzebnych narzędzi, przyborów i robotników i nadto ona ponosi koszt przysyłania urzędnika miar i wag.

### F. Świadectwo sprawdzenia.

11. Do każdej wagi sprawdzonej i odczekanej wydaje się świadectwo sprawdzenia w trzech egzemplarzach równobrzmiących; w jednym egzemplarzu potwierdza się uiszczenie opłaty za sprawdzenie.

Okres ważności świadectwa sprawdzenia wynosi trzynaście miesięcy, licząc od dnia wygotowania.

Formularz świadectwa sprawdzenia ma opiewać:

#### Świadectwo sprawdzenia.

Waga automatyczna do wózków wykonana przez firmę . . . . .  
w . . . . . oznaczona numerem fabrycznym . . . . . zbudowana do ciężkości minimalnej wózków kolejowych . . . . . i do największego nadmiaru wagi . . . . . kg została w tych granicach sprawdzona i uznana za odpowiednią przepisom.

Waga ta ustawiona jest w (miejsce ustawienia) i może być używana w obrocie publicznym aż do . . . . . (słowami) . . . . . roku . . . . . (słowami) . . . . .

Ciężkość próżnych wózków kolejowych nie była z urzędu badana.

Ciężkość ich, którą bierze się w rachubę przy obliczaniu ciężkości netto zważonego materiału powinna być co jakiś czas oznaczona zapomocą dokładnej i bardzo czułej wagi pomostowej.

. . . . . dnia . . . . .

L. S. (Podpis urzędnika miar i wag.)

### G. Ponowne sprawdzanie.

12. Przed upływem okresu wyznaczonego w świadectwie sprawdzenia (punkt 11), jeżeli waga ma być nadal używana w obrocie publicznym, poddać ją ponownemu sprawdzeniu, w tym zaś razie pod względem tak granicy błędów jak i opłat stosują się powyższe postanowienia.

Wiedeń, dnia 21. grudnia 1898.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

Komisya główna miar i wag wydała następujące przepisy pod względem opłat przez Ministerstwo handlu zatwierdzone a dotyczące się sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej, zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie.

Przepisy te wchodzą w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Di Pauli r. w.

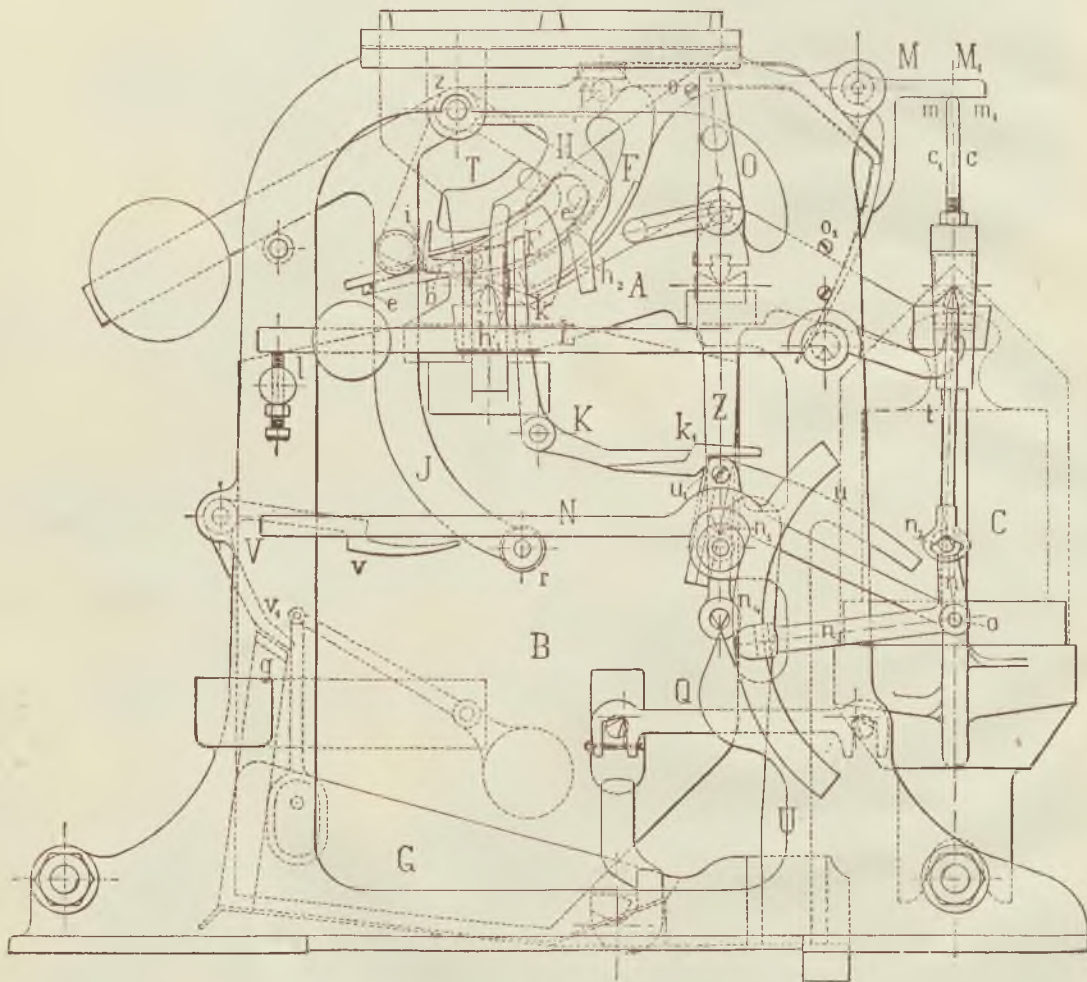


Fig. 1.

### 19.

## Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 24. stycznia 1899,

o dozwoleniu przyjmowania do sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej, zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, c. k.

## Przepisy

dotyczące się sprawdzania i cechowania wagi automatycznej zbożowej, zbudowanej przez firmę Karol Schenk w Darmsztadzie.

### A. Opis i sposób działania wagi.

1. Waga składa się z równoramiennej wagi belkowej *A* z wystającym językiem *Z*, z talerza ciężarowego w kształcie skrzyni *B* i z talerza ciężarkowego *C*.

Mechanizm wpustowy składa się z lejki wpustowego *T*, klapy regulacyjnej *E*, klapy zamykającej *F*, z dźwigni *H* i z drążka ciężarkowego *J*. Wszystkie te części składowe mają wspólny punkt obrotu w *z*. Kłapa zamykająca *F* jest opatrzona z prawej strony ramieniem, które ma punkt oparcia

w górę ramieniem *U*, którego górna powierzchnia *u* ma kształt kolisty i ograniczona jest równą płaszczyzną *u*<sub>1</sub>.

2. Ciśnienie regulacyjne w celu osiągnięcia dokładnego ważenia, wywiera na wagę ciężar własny drążka *N* a względnie umieszczony na nim

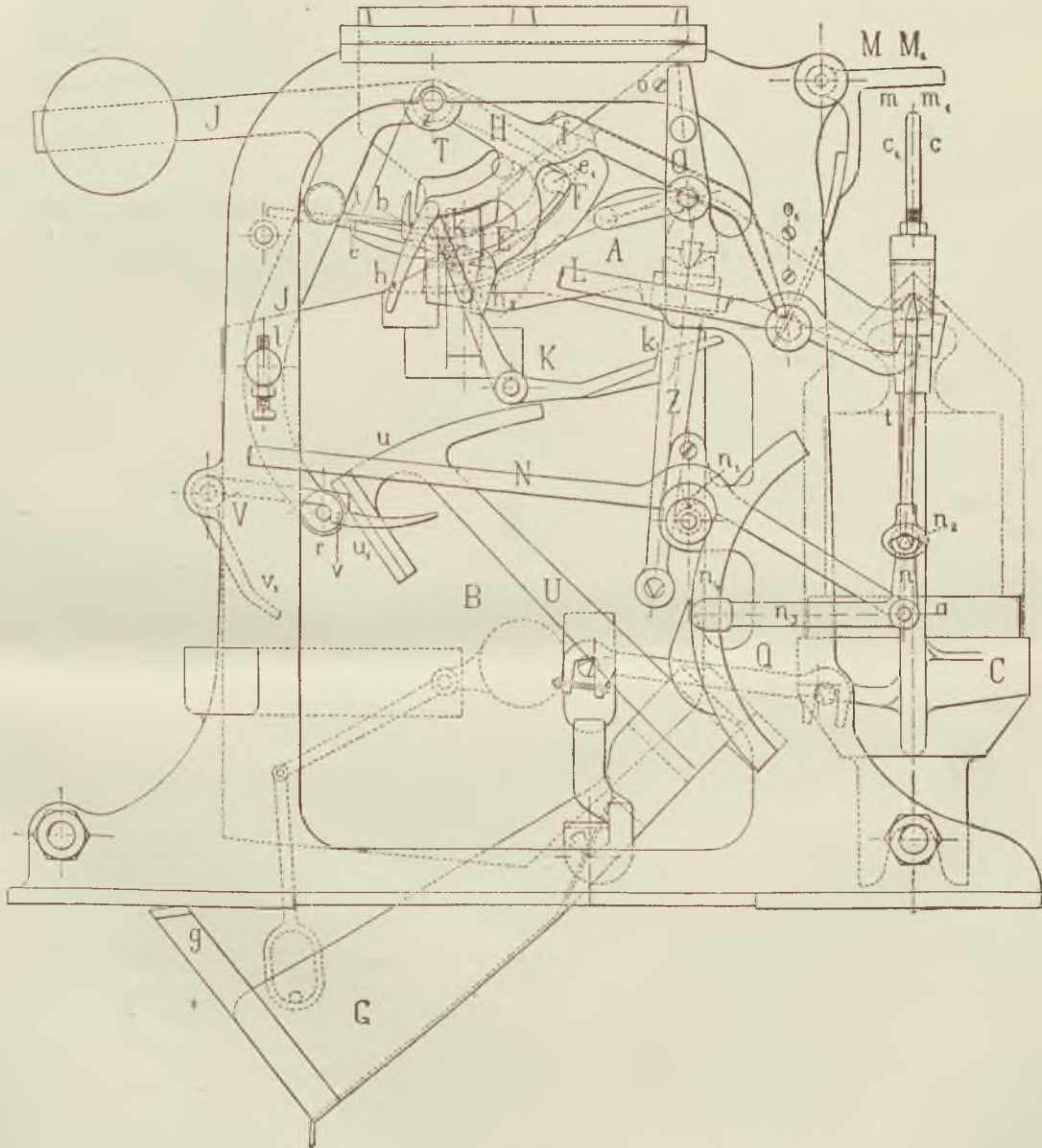


Fig. 2.

w drążku kątowym *M*. Również i dźwignia *H* opatrzona jest w podobny sposób ramieniem, które znów ma punkt oparcia w drugim drążku kątowym *M*<sub>1</sub>.

Mechanizm spustowy składa się z klapy w dnie *G*; jest ona połączona stale z sterzczeni

nie przesuwalny ciężarek, na prawym zaś końcu drążka regulatora *N*, pręt naciskowy *t* wznoszący się w górę i na wierzchu w kształcie noża zastrzony, wywiera takie ciśnienie na panew zawieszadła talarza ciężarkowego, schodzącą się z osią obrotową tegoż zawieszadła. Przytem pręt naciskowy opiera

się za pośrednictwem panwi na ostrzu  $n_2$ , które przytwierdzone jest na drążku kątowym  $n$ , obracającym się około punktu  $a$  drążka regulacyjnego  $N$ .

Regulacja następuje przez zmianę odległości ostrza  $n_2$  od osi obrotu  $n_1$ . tym sposobem, że ramię  $n_2$  przesuwa się po łuku  $n_4$  do  $N$  przytwierdzonym, gdzie sponka zatrzymuje je we właściwym położeniu.

### 3. Sposób działania wagi jest następujący:

Przypuściwszy, że talerz ciężarowy  $B$  został wypróżniony, talerz ciężarkowy  $C$  zajmuje najniższe a talerz ciężarowy najwyższe położenie, kłapa regulacyjna  $E$ , kłapa zamykająca  $F$  i dźwignia  $H$  są podniesione, a zboże sypie się lejkiem  $T$  do talerza ciężarowego  $B$ . Jak tylko ciężkość napełnienia stanie się dostateczną do utrzymania w równowadze obciążenia talerza ciężarkowego  $C$ , zmniejszonego o ciśnienie dźwigni obciążenia  $L$ , talerz ciężarowy  $B$  zniża się dopóty, dopóki dźwignia obciążenia  $L$  nie oprze się na sztyfcie  $l$ . Podczas tego opadania talerza ciężarowego, palec  $b$  wyciąga kławkę zamykającą  $e$  osadzoną obracalnie w kłapie regulacyjnej  $E$  z zapory  $i$  drążka ciężarkowego, poczem kłapa regulacyjna zapada. Ta chwila ważenia unaoczniona jest na fig. 1.

Odtąd zboże sypie się przez małe otworki znajdujące się w kłapie regulacyjnej tylko cienkimi promieniami.

Jak tylko napełnienie stanie się zupełnem i równowaga zostanie osiągnięta, talerz ciężarkowy  $C$  wznosi się w górę, sztyft zaporowy  $c$  talerza ciężarkowego dosięga ramienia  $m$  drążka kąowego  $M$  i podnosi punkt oparcia kławy zamykającej, tak, że takowa nagle zapada.

Teraz drugi sztyft zaporowy  $c_1$  (zasłonięty na figurze sztyftem  $c$ ) wyzwała zwolna w całkiem taki sam sposób dźwignię  $H$ , a ten spadając, uderza ramieniem widłowatym  $h_2$  o górny koniec  $k$  kławki otwierającej  $k_1$ , przez co ramię kławy dennej  $U$  traci podporę przy  $u_1$  i kłapa denna  $G$  otwiera się.

Gdy kłapa denna otworzy się w skutek ciężkości zboża, powierzchnia  $u_1$  przyciska się do krawka  $r$  drążka ciężarkowego i posuwa się na lewo dopóty, aż jej oś przedłużona zatrzyma się na wyskoku  $v$  kławki  $V$  umieszczonej obracalnie na wiązaniu wagi (ob. fig. 2). W skutek tego obrócenia się drążka ciężarkowego także zapora  $i$  posuwa się na lewo dopóty, aż stożek zamykający  $e$  na kłapie regulacyjnej zajmie napowrót swoje pierwotne położenie i napotka pod  $i$  zaporę.

Gdy po zupełnem wypróżnieniu talerza ciężarowego kłapa denna  $G$  znowu się zamyka, trąca paluchem  $g$  o ramię  $v_1$  kławki zamykającej  $V$ . W skutek tego  $v$  podnosi się z  $r$ , drążek ciężarko-

wy  $J$  przechodzi na prawo i kławką zamykającą  $e$  pecha kłapę regulacyjną  $E$  a zarazem kławką zamykającą  $F$  i dźwignię  $G$  w ich początkowe stanowisko podporowe (ob. fig. 1); zboże sypie się znowu na talerz ciężarowy  $B$  i opisane działanie powtarza się na nowo.

Gdyby tylko jedno napełnienie bez otwierania kławy dennej  $G$  miało być zważone, w takim razie drążek kątowy  $O$ , który przytwierdzony jest obracalnie do wiązania wagi, trzeba odwrócić z zapory  $o$  do  $o_1$ , czem zapobiegnie się uderzeniu dźwigni  $H$  o kławkę  $K$ .

4. Kołysaniu się talerza ciężarowego w skutek ruchu kławy dennej i rozmaitych drążków zapobiega działanie przeciwwrotników  $Q$  z ostrzami w przeciwnym kierunku po obu stronach talerza ciężarowego.

5. Pość wypróżnień a względnie odpowiednich im wielkości ciężaru podaje w sposób na fig. 2 przedstawiony ruch kławy dennej  $G$ , która połączona jest z liczydłem.

## B. Przepisy szczególne co do jakości wagi.

6. Na wiązaniu lub puzdrze wagi w miejscu widocznem powinna być przynitowana mała tarcza, na której ma być wybite lub wyryte nazwisko fabrykanta wagi, tudzież numer fabryczny i oznaczenie „Waga zbożowa automatyczna do . . . . . (rodzaj zboża) i do napełnień od . . . . . aż do . . . . . kilogramów.“

7. Waga powinna być opatrzona wskazówką wahadłową.

8. Jeżeli na drążku regulacyjnym  $N$  umieszczony jest ciężarek (porównaj punkt 2), tenże nie powinien być przesuwalny.

9. Liczydło powinno być opatrzone napisem „Pość napełnień . . . . . Jedno napełnienie równa się . . . . . kilogramom“ i ma być przytwierdzone do wiązania wagi w taki sposób, żeby bez naruszenia cechy sprawdzenia nie mogło być ani odjęte ani odłączone od związku z działającymi częściami składowymi. Szyba szklana liczydła powinna być wprawiona od wewnątrz, iżby wyjęcie jej bez naruszenia cechy sprawdzenia było niemożliwe.

10. Wagę można połączyć z tak zwanem zamkadłem opatrzonym w przyrząd rejestrujący, który nie podlega sprawdzeniu przez urząd miar i wag, w taki sposób, że przez współdziałanie obu waga może być samoczynnie zamknięta po zamkniętej przedtem wstrzymanej ilości wypróżnień.



11. Przy używaniu wagi posługiwać się wolno tylko ciężarkami handlowymi sprawdzonymi przez c. k. Urząd miar i wag.

### C. Granica błędów.

12. Podany ciężar jednego napełnienia może być większy lub mniejszy od właściwego przy pierwszym sprawdzaniu, najwięcej o 0·1 procentu, to jest o jeden gram na każdym kilogramie.

Co do granicy błędów przy ponownem sprawdzaniu, obacz ustęp G.)

### D. Cechowanie.

13. Cechuje się na jednym ramieniu wagi drażkowej równoramiennej i oprócz tego na połączeniu liczydła i tarczy z wiązaniem wagi. Na cesze umieszczonej w tem ostatniem miejscu wybić należy liczbę roku bieżącego.

### E. Opłata za sprawdzenie.

14. Za sprawdzenie i cechowanie liczyć należy:

- a) takse zasadniczą w kwocie 3 zł.;
- b) od każdych 100 kilogramów największego dopuszczalnego napełnienia 2 zł. 50 c., przy czem ilości mniejsze od 100 kilogramów liczą się za 100 kilogramów.

Za sprawdzenie bez cechowania policzyć należy całkowitą opłatę a) i pół opłaty b).

Jeżeli wagę sprawdza się w miejscu ustawienia, strona dostarczyć ma do tej czynności urzędowej potrzebnego zboża, tudzież potrzebnych robotników i wszelkich przyborów a nadto ona ponosi koszt przysłania urzędnika miar i wag.

### F. Świadczenie sprawdzenia.

15. Do każdej wagi sprawdzonej i ocechowanej wydaje się świadectwo sprawdzenia, zawierające nazwisko i miejsce zamieszkania fabrykanta tudzież fabryczną liczbę bieżącą wagi, oznaczenie rodzaju zboża, do którego waga jest przeznaczona, datę wykonania sprawdzenia i ocechowania, cechę urzędu miar i wag i podpis urzędnika miar i wag.

### G. Ponowne sprawdzenie.

16. Waga podlega peryodycznemu ponownemu sprawdzaniu przed upływem każdego dwulecia w myśl rozporządzenia ministeryalnego 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 han-

dlu z dnia 10. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 62), pozwala się przyjmować za granicę błędu podwójną wielkość w ustępie C przepisów niniejszych do pierwszego sprawdzenia ustanowioną.

Wiedeń, dnia 7. stycznia 1899.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

## 20.

### Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 24. stycznia 1899,

tyczące się sprawdzania i uwierzytelniania przez Urząd miar i wag naczyń do przewozu ryb żywych, narybku i ikry rybiej w obrocie na kolejach żelaznych.

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, c. k. Komisya główna miar i wag wydała następujące przepisy, pod względem opłat przez Ministerstwo handlu zatwierdzone, tyczące się sprawdzania i uwierzytelniania przez Urząd miar i wag naczyń do przewozu ryb żywych, narybku i ikry rybiej w obrocie na kolejach żelaznych.

Przepisy te wchodzą w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Di Pauli r. w.

### Przepisy

tyczące się sprawdzania i uwierzytelniania przez Urząd miar i wag naczyń do przewozu ryb żywych, narybku i ikry rybiej w obrocie na kolejach żelaznych.

Naczynia do przewozu ryb w obrocie na kolejach żelaznych zrobione z drzewa lub z metalu, jeżeli stosownie do swojej rzeczywistej jakości mogą być uważane za beczki, należy sprawdzać je i cechować podług przepisów istniejących dla beczek, jeżeli zaś naczynia drewniane lub metalowe do przewozu ryb w obrocie na kolejach żelaznych nie są zrobione w formie do beczek podobnej, należy sprawdzać je i uwierzytelniać, jedynie pod względem pojemności, stosownie do następujących postanowień:

1. Naczynia mogą być zrobione w formie beczulek, kubłów, konwi lub skrzyń i mogą być opatrzone przyrządami do doprowadzania powietrza i chłodzenia lodem.

2. Przez pojemność rozumieć należy tę największą pojemność, która przy poziomie a względnie pionowym położeniu osi głównej i przy niezamkniętych otworach naczynia, ograniczona jest ścianami i najwyższą możebną powierzchnią wody.

3. Oznaczenie pojemności w litrach należy wypalić lub wybić na naczyniu.

4. Pojemność uwierzytelnia się wybicciem lub wypaleniem na naczyniu głosek *A A* (Aichamt) i liczb porządkowych, z których liczba okręgu nadzorczonego znajdować się ma powyżej a liczba porządkowa Urzędu miar i wag poniżej tych głosek.

5. Pod względem opłat postępować należy z naczyniami do przewozu ryb jak z beczkami, atoli od każdego naczynia, które okaże się nieszczelnem, liczyć należy i pobierać opłatę w kwocie 5 c.

O ile naczynia do przewozu ryb nie mogą być uważane za beczki, wygotowywać należy świadectwa sprawdzenia ich pojemności i Urząd miar i wag ma czynności te zaciągać do osobnego rejestru pod liczbami bieżącymi.

Wiedeń, dnia 10. stycznia 1899.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

## 21.

### Dodatek drugi

do Przepisu wykonawczego dotyczącego się rozdziału V. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, o podatkach osobistych bezpośrednich.

(Ogłoszony rozporządzeniem Ministerstwa skarbu z dnia 27. stycznia 1899.)

#### Postępowanie karne.

Artykuł 8, l. 5, opiewać ma na przyszłość:

„Uchwałę stanowi to zdanie, za którym oświadczy się bezwzględna większość głosów.

Pytanie co do winy należy oddzielić od pytania co do kary i przed tem ostatniem pytaniem poddać głosowanie.

Przewodniczący winien brać udział w głosowaniach.

W razie równości głosów to zdanie uważa się za uchwałę, do którego przystąpił przewodniczący. O ile jednak przy wymiarze kary chodzi o wysokość cyfry, w takim razie, jeżeli uchwała większości nie zostanie osiągnięta, zastosować należy postanowienie §. 193, ustęp 2, to jest głosy za cyfrą dla pod-

padającego karze, najkorzystniejszą, doliczać należy do głosów za najbliższą dla niego korzystniejszą dopóty, dopóki się nie otrzyma większości.

Zresztą przy wydawaniu uchwały co do kary, członkom senatu, którzy podpadającego karze nie uznali za winnego dotyczącego przewinienia, zostawione jest do woli, albo dać głos co do kary na podstawie uchwały, którą pytanie co do winy zostało rozstrzygnięte, albo wstrzymać się od głosowania. W tym ostatnim przypadku głosy ich należy liczyć tak, jak gdyby przystąpili do tego zdania, które pomiędzy zdaniemi objawionemi przez innych głosujących jest dla podpadającego karze najkorzystniejszym.“

W artykule 9 pod l. 1 przydać należy następujący 2 ustęp:

„W przypadku jednak takim komisya niema wstrzymać się od załatwienia w myśl przepisów ogólnych opodatkowań w toku będących, o tyle, o ile nie są zawisłemi od orzeczenia co do istoty czynu karygodnego i z tego względu w myśl §. 256, ustęp 3, nie podlegają kompetencji tej Władzy podatkowej, która do owej sprawy karnej jest właściwą.“

Kaizl r. w.

## 22.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 30. stycznia 1899,

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei żelaznej Trzebinia — Skawce.

Termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej z Trzebinia do Skawiec, ustanowiony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 20. marca 1897, Dz. u. p. Nr. 85, został na zasadzie Najwyższego upoważnienia przedłużony do 30. czerwca 1899.

Wittek r. w.

## 23.

### Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 3. lutego 1899,

o ustanowieniu w Borusowej delegacyi komcry.

Od dnia 1. stycznia 1899 ustanowiona została w Borusowej, na miejsce posterunku awizacyjego, delegacya c. k. Komory pomocniczej w Uściu jezickim i takowa otrzymała upoważnienia komory pomocniczej II. klasy.

Kaizl r. w.