

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele, zastopane v državnem zboru.

Kos XVI. — Izdan in razposlan dne 31. marca 1904.

Vsebina: Št. 28. Razglas, s katerim se objavljajo predpisi o meroskusu in kolkovanju iz več posameznih tehtnic mostovnic sestavljene tehtalne priprave za tehtanje velikih bremen (lokomotiv, železničnih vagonov itd.).

28.

Razglas trgovskega ministrstva z dne 15. marca 1904. l.,

s katerim se objavljajo predpisi o meroskusu in kolkovanju iz več posameznih tehtnic mostovnic sestavljene tehtalne priprave za tehtanje velikih bremen (lokomotiv, železničnih vagonov itd.).

Na podstavi ukaza trgovskega ministrstva z dne 17. februarja 1872. l. (drž. zak. št. 17) se javno naznanjajo od c. kr. komisije za pravilni meroskus izdani, gledé pristojbin po trgovinskem ministrtvu odobreni predpisi o meroskusu in kolkovanju iz več posameznih tehtnic mostovnic sestavljene tehtalne priprave za tehtanje velikih bremen (lokomotiv, železniških vagonov itd.).

Ti predpisi stopijo v moč z dnem razglasitve.

Call s. r.

Predpisi

o meroskusu in kolkovanju iz več posameznih tehtnic mostovnic sestavljenih tehtalnih priprav za tehtanje velikih bremen (lokomotiv, železničnih vagonov itd.).

I. Popis in kako deluje tehtalna priprava.

Zgoraj oznamenjena tehtalna priprava je lahko sestavljena na dvojni način, kakor so posamezne tehtnice mostovnice (delne tehtnice), iz katerih je sestavljena ta tehtalna priprava, ali

- a) nepremične (trdno stoječe) ali
- b) premične.

a) Tehtalna priprava z nepremičnimi (trdno stoječimi) delnimi tehtnicami sestoji iz ravnega števila tehtnic mostovnic, ki so lahko opremljene s skodelico za uteži in z jabolkom ali tudi samo z jabolkom, in kojih vzvodni sestav ustreza v principu sestavu strasburških centezimalnih tehtnic mostovnic gledé števila in piredbe vzvodov.

V nastopni podobi 3 sta prikazani dve taki druga proti drugi ležeči tehtnici; pri tem se misli, da sta tehtnična mostova dvignjena, da se vidi vzvodni sestav.

Nosilni vzvodi obeh mostov so oznamenjeni s *C C C C*, prenosna vzvoda z *B B*, vrtilne ostrine nosilnih vzvodov z *a a a a a a a a*, tečajeve ostrine, na katerih sloni most, z *b b b b b b b b*.

Zveza nosilnih vzvodov s prenosnimi vzvodi in teh vzvodov z gredelnico AA (pod. 1) z vlačnim drogom D (pod. 2) je povsem enako izvršena kakor pri strasburški centezimalni tehtnici mostovnici.

Vrtilne ostrine prenosnih vzvodov BB (pod. 2 in 3) po dveh druga proti drugi ležečih tehtnic sloné v skupnem suportu E (pod. 3), ki je premičen v navpični smeri.

Tečajeva nosilca FF se dasta vrteti okoli vretena G in visita s svojim drugim koncem v verigah, ki se navijajo in odvijajo na valjarjih H (pod. 3), kadar se giblje ž njimi na skupni osi trdno zvezan valjar ali verižno kolo L (pod. 1).

Verižna kolesa druga za drugo razvrščenih tehtničnih parov ležé v ravni črti in so medsebojno zvezana s skupnim drogovjem M z verigami, pritrjenimi na njem, tako da se, ako se ob pripravljene tehtalni pripravi na enem koncu drogovja M nahajajoča se veriga navije na verižni boben O (pod. 3) z vretenoma $P_1 P_2$ (pod. 2 in 3) in s prestavo stožkovitih koles R (pod. 1 in 3), vrté vsa verižna kolesa enakomerno, torej vsi suporti E , tedaj tudi vsi prenosni vzvodi in nosilni vzvodi, ter se končno enakomerno dvignejo tudi mostovi vseh zvezanih tehtnic.

Ako se vrti verižni boben O ob odstavi tehtnic v nasprotni smeri, se pogreznejo vsi mostovi in sloné končno na podpornih stožcih.

Vse tehtnice se sprožajo in odstavljajo z ročnim vretenom, nameščenim na sprožilnem stojalu T (pod. 1 in 2).

Na njem je vijakova matica S (pod. 2), ki se po vrtilni smeri premika na zavoj, nahajajočem se na ročni osi, na desno ali levo dotlej, da zadene eden nos izmed nosov, ki omejujeta njegovo premikanje; s tem se zabrani nadaljnje vrtenje, torej dviganje in pogrezanje tehtničnih mostov zapre med določenimi mejami (prim. 43. dodatek k meroskusnemu redu, k § 29 e, oddelek 1 — razglas trgovskega ministrstva z dne 22. julija 1903. l. [drž. zak. št. 158]).

Kadar se tehta kako železnično vozilo, se potisne najprej na mostove delnih tehtnic, tako da so kolesa vozila na tehtničnih mostovih.

Nato se dvignejo z osrednjim sproženjem vse delne tehtnice enakomerno v tehtalno lego, potem se spravi vsaka izmed delnih tehtnic v ravnotežje.

Po izvršenem tehtanju je delne tehtnice samoposebi umevno zopet razbremeniti (pogreznivši vzvodni sestav in ž njim tudi most vsake delne tehtnice z osrednjim sproženjem, ki je skupno vsem

tehtnicam), nato se lahko odmakne pretehtano vozilo.

b) Tehtalna priprava s premičnimi delnimi tehtnicami sestoji zopet iz ravnega števila tehtnic mostovnic (s skodelico za uteži in jabolkom ali zgolj z jabolkom), kojih vzvodni sestav ustreza v principu gledé delovanja posameznih vzvodov sestava strasburških centezimalnih tehtnic mostovnic.

Oblika obeh nosilnih vzvodov CC (pod. 1) pa je različna od sicer navadne izvršitve, ker ta vzvoda zaradi majhne širine tehtnice nista izvršena v običajni trikotni obliki, temveč sta iz primerno oblikovanih enodelnih vzvodov, na kojih koncih sta nameščeni vrtilni ostrini $a a$, ter nosilni ostrini mostov $b b$.

Končni ostrini $c_1 c_1$ nosilnih vzvodov preneseta vpliv bremena na ostrino d_1 (pod. 1) prenosnega vzvoda B (pod. 1), čigar vrtišče tvorita ostrini $h h$.

Končna ostrina g (pod. 1 in 2) prenosnega vzvoda je tako, kakor običajno v zvezi z gredelnico A (pod. 1).

Železnična vozila, ki se naj pretehtajo, se potisnejo na privozni most, ki ni v nobeni zvezi s posameznimi delnimi tehtnicami in ki ga tvori (pod. 2) več počeznih nosilcev Q in dva podolžna nosilca L .

Pod njimi je nosilna rešetka s podolžnimi nosilci E (pod. 2), na kateri se premaknejo posamezne delne tehtnice z ročnim kolesom H (pod. 1, 1 a in 2), nahajajočim se na vsaki tehtnici v gibanje enega para valjarjev $r r$ (pod. 2) in se postavijo različnim legam koles primerno.

Privozni most se z dvigalno pripravo lahko dviga in pogreza.

Ako so se posamezne za tehtanje določene delne tehtnice z ročnimi kolesi postavile na pravilna mesta pod posameznimi kolesi, se popravi nastava vsake delne tehtnice z nastavnimi vijaki e (pod. 1 a) tako, da je na njej se nahajajoči nihalni kazalec x (pod. 1 a) natančno v ravnotežju.

Sedaj se položi pomožni kos F' (pod. 2) tako na most vsake delne tehtnice, da pridejo na njem se nahajajoče bradavice f (pod. 1 a) v dotične jamice tehtničnega mosta.

Nato se potisne regulacijski kos G (pod. 1 a , 2 in 2 a), sestojéč iz dveh na vijakovem vretencu z zavojem na desno in levo premičnih zagvozdnih čeljusti, na pomožni kos F' pod dotično kolo, ko se je poprej privozni most, torej tudi na njem se nahajajoče železniško vozilo spravilo v najvišjo lego.

Z vrtenjem na vijakovem vretencu z rokami se naravnajo zagvozde tako, da se s svojimi gorenjimi nagnjenimi ploskvami enakomerno dotikajo kolesove plošče za tek.

Ko je to izvršeno za vsa kolesa vozila, ki ga je tehtati, se spusti privozni most LQ (pod. 2 in 2a) navzdol in se tehtanje izvrši na vseh rabljenih tehtnicah.

Čim je tehtanje dovršeno, se vzame vozilo, dvignivši privozni most z zagvozdnihi ležišč G , ki se potem snamejo; nato se lahko porine vozilo proč.

Delnim tehtnicam so dodani tudi še valjasti stavki R (pod. 1a), ki za meroskusno-uradno preiskavo ne pridejo v poštev in služijo za to, da se morejo na skupni osi sedeča kolesa ob spuščanjem privoznem mostu vrteti, ne da bi to vplivalo na delne tehtnice.

V ta namen se denejo valjasti stavki na mesto regulacijskih kosov G na preložene pomožne kose F in se vstavijo z vijakovimi vretenci, nahajajočimi se na njih, prav tako, kakor je bilo popisano pri regulacijskih kosih G ; nato se lahko, ako je most spušččen, poljubno vrte kolesa vozila z valjarji.

Za pretehtanje se morajo seveda valjasti stavki zopet odstraniti in nadomestiti z zagvozdnihi ležišč; razen tega se morajo tudi pomožni kosi F spraviti v svojo normalno lego za tehtanje.

Ker privozni most z delnimi tehtnicami ni v nikaki zvezi in tudi ne more biti, je njegovo dvigalo zavezano preskušnji z meroskusno-uradnega stališča samo v tej smeri, da se snemajo kolesa z zagvozdnihi ležišč varno in zanesljivo.

Mostovi delnih tehtnic ne potrebujejo posebne razbremenilne priprave, ker ob nakladanju bremena niso nikdar izpostavljeni sunkom.

Pod. 3 nudi pogled od strani na tehtalno pravico s petimi premičnimi delnimi tehtnicami na vsaki strani.

II. Meroskušališče, preskušnja in kolkovanje.

Preskušnja in kolkovanje spredaj v oddelku I, lit. a) in b) popisanih tehtalnih priprav se pridržuje, dokler se drugače ne ukrene, meroskusnim uradom na sedežu meroskusnega nadzorništva.

Zaradi oprave dotičnega uradnega dejanja morajo torej stranke zaprositi pri c. kr. meroskusnem

nadzorništvu dotičnega upravnega okoliša, ki potem zaukaže, kar je potrebno v stvari.

Pri preskušnji, ki jo je opraviti po predpisu navodila, se vsaka posamezna delna tehtnica tehtalne priprave preišče po določilih, obstoječih za tehtnice mostovnice enake uredbe, zlasti gledé mej pogreškov in občutnosti.

Kolkuje se tako, da se vsaka posamezna delna tehtnica tehtalne priprave kolkuje po predpisih, veljajočih vobče za tehtnice mostovnice.

Kolkovati pa se sme še le tedaj, ko so preskušene vse tehtnice in spoznane, da so sposobne za kolkovanje.

III. Meroskusne pristojbine.

Meroskusne pristojbine, oziroma pristojbine za preskušnjo brez kolkovanja se računijo po izvidu za vsako posamezno delno tehtnico posebej po tarifi, ustanovljeni za tehtnice mostovnice.

Ako se je torej spoznalo, da so tehtalna priprava, oziroma vse njene delne tehtnice sposobne za kolkovanje (prim. oddelek II, zadnji odstavek), se pobirajo pristojbine za preskušnjo in kolkovanje vsake posamezne tehtnice.

Pristojbine za preskušnjo brez kolkovanja se preračunijo samo za tiste delne tehtnice, ki so bile v resnici preskušene (ne pa tudi kolkovane).

Ako omenja tarifa v določenih primerih kako oprostitev od pristojbin ali znižbo (prim. uvodne opomnje k tarifi meroskusnih pristojbin, točko 2, odstavek 2 [drž. zak. št. 171 iz l. 1872], nadalje ministrstvena ukaza z dne 8. novembra 1899. l. [drž. zak. št. 226 in 227]), se dovoli tudi ob preskušnji, oziroma poveritvi posameznih tehtnic kake tehtalne priprave.

IV. Popreskušnja na mestu, na katerem se dokončno postavijo tehtalne priprave. Dodatni meroskus.

Določila 38. dodatka k meroskusnemu redu (prim. razglas trgovinskega ministrstva z dne 24. oktobra 1899. l. [drž. zak. št. 211]), po katerih je vsako veliko trdno stoječo tehtnico mostovnico, ki je bila v fabriškem prostoru izdelovalca, torej ko je bila postavljena začasno, preskušena in kolkovana, potem ko se dokončno trdno postavi, oziroma predno se rabi na mestu, na katerem se postavi, popreskusiti, se uporabljajo tudi na spredaj popisane tehtalne priprave, oziroma njihove delne tehtnice.

Nadalje so tehtalne priprave, oziroma njihove posamezne delne tehtnice zavezane obdobjnemu dodatnemu meroskusu pred pretekom vsakega drugega leta, ter tudi dodatnemu meroskusu, ako izgube sposobnost za rabo za javni promet zaradi deformacije, poprave itd. v zmislu določil ministrstvenega ukaza z dne 28. marca 1881. l. (drž. zak. št. 30) §§ 1 in 4.

Ob obdobjnem dodatnem meroskusu se dovoljuje, ustrezno načelu, izrečenemu v 13. dodatku k meroskusnemu redu (razglas trgovinskega ministrstva z dne 10. aprila 1889. l. [drž. zak. št. 62]), dvojna meja pogrškov, kakor ob prvem meroskusu.

Dodatni meroskus (obdoben ali neobdoben) je v vsakem primeru izvršiti za vse delne tehtnice tehtalne priprave hkratu, oziroma dodatni mero-

skus ene delne tehtnice je pogoj za dodatni meroskus vseh ostalih.

Vnovič se sme kolkovati samo tedaj, kadar so se preskusile vse delne tehtnice in so bile spoznane sposobne za kolkovanje (prim. oddelek II, zadnji odstavek).

Drugače je treba kolkovanje opustiti in je hkratu uničiti vse prejšnje meroskusne kolke, ki so na tehtnicah.

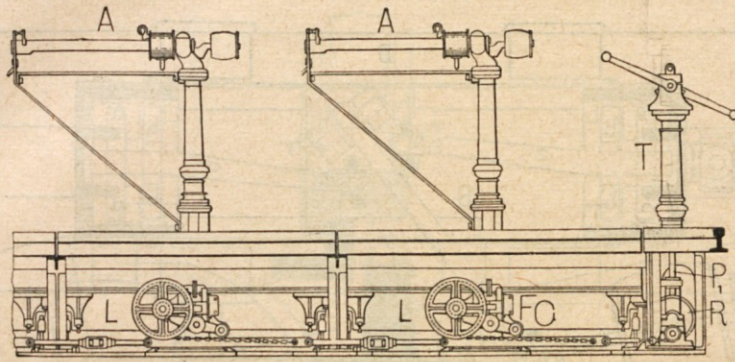
Gledé preračuna pristojbin ob dodatnem meroskusu se opozarja na določila oddelka III.

Na Dunaju, 29. dne februarja 1904.

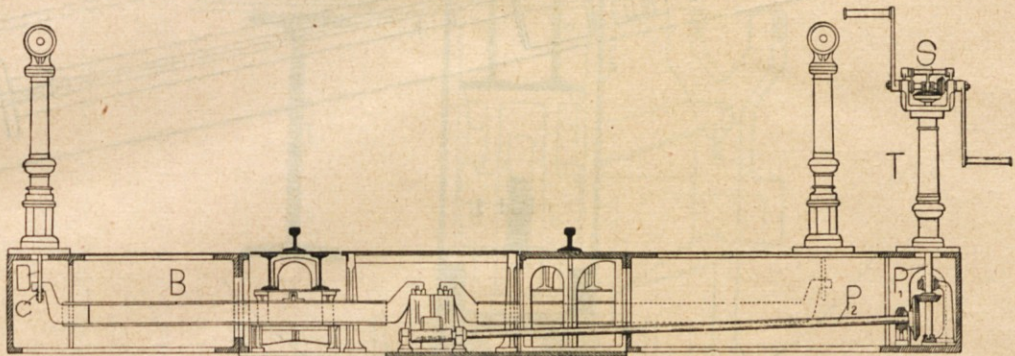
C. kr. komisija za pravilni meroskus:

Lang s. r.

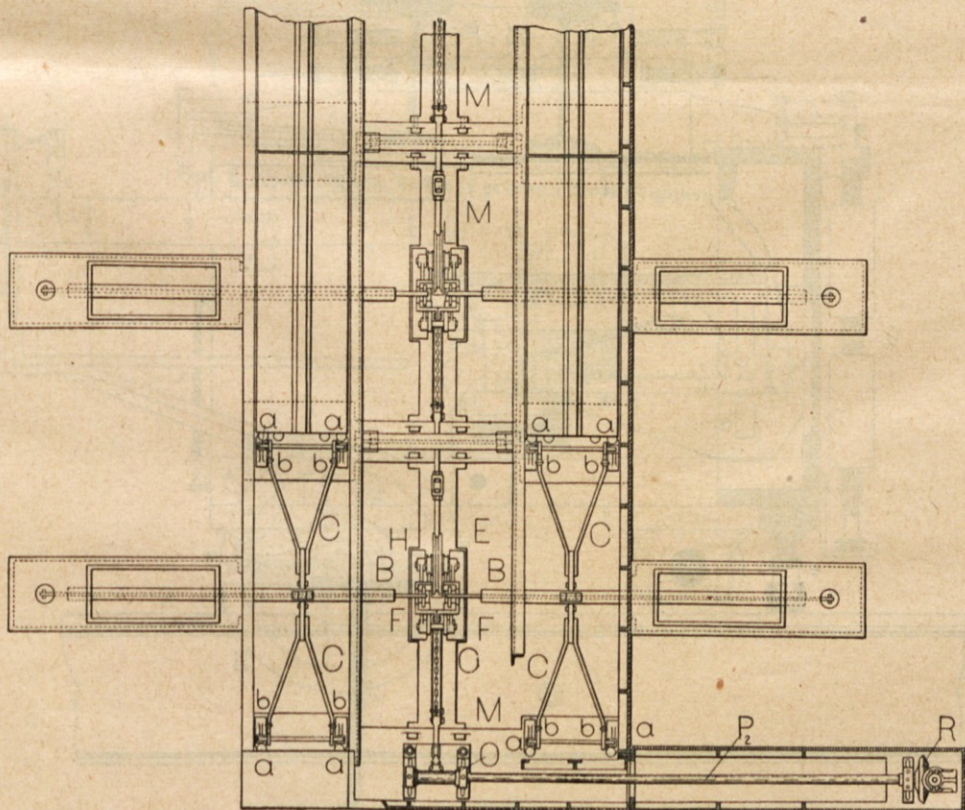
a) Tehtalna priprava s trdno stoječimi delnimi tehtnicami.



Pod. 1.

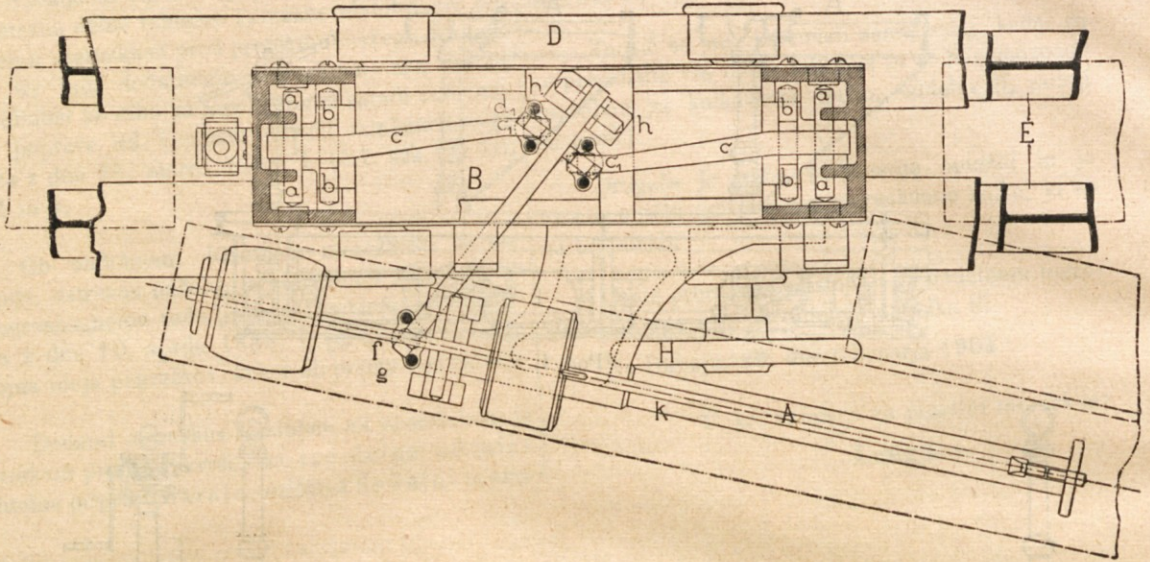


Pod. 2.

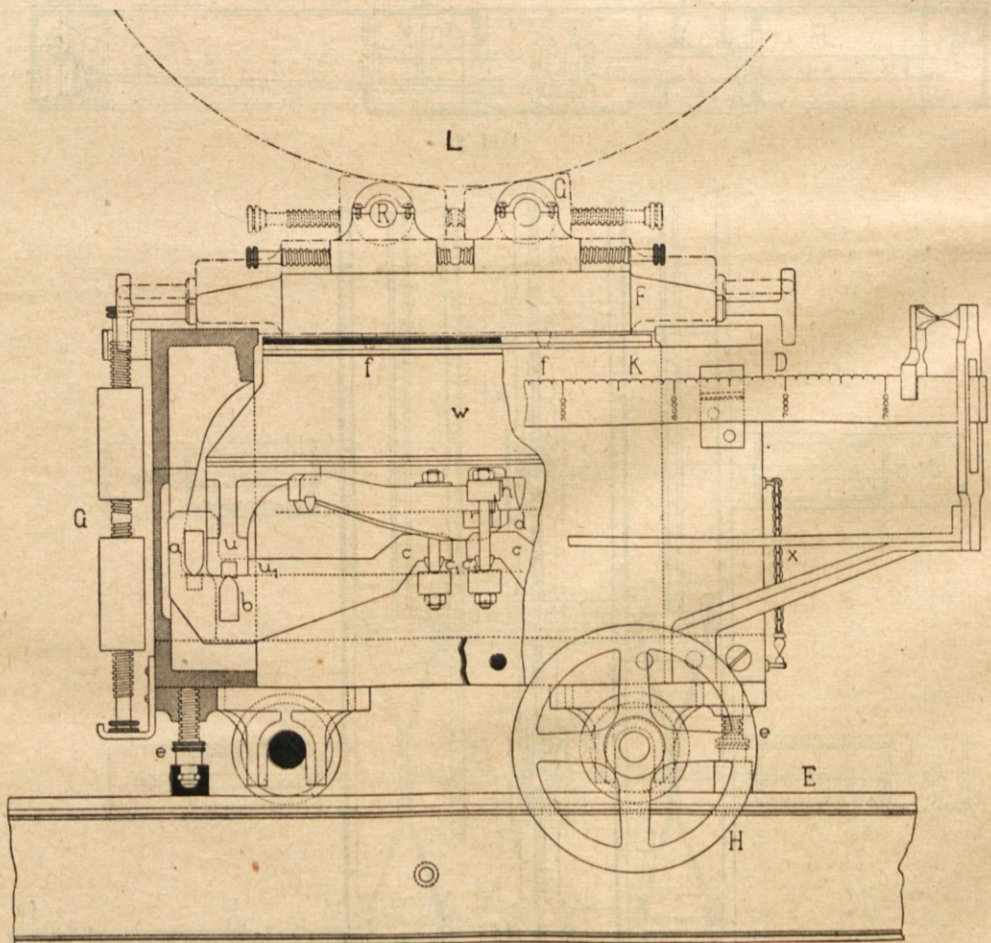


Pod. 3.

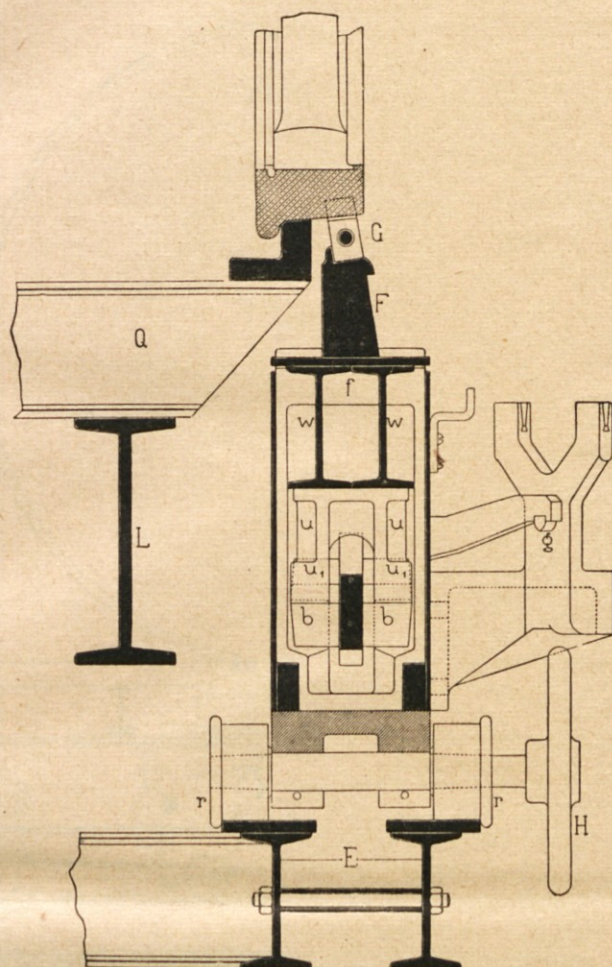
b) Tehtalna priprava s premičnimi delnimi tehtnicami.



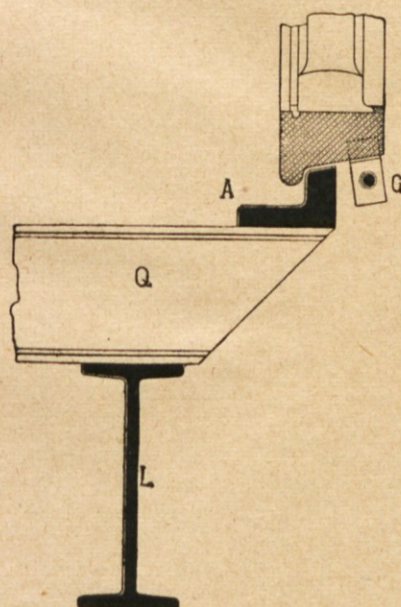
Pod. 1.



Pod. 1a.



Pod. 2. Stanje kolesa, kadar je privozni most dvignjen.



Pod. 2 a. Stanje kolesa, kadar je privozni most spuščten.

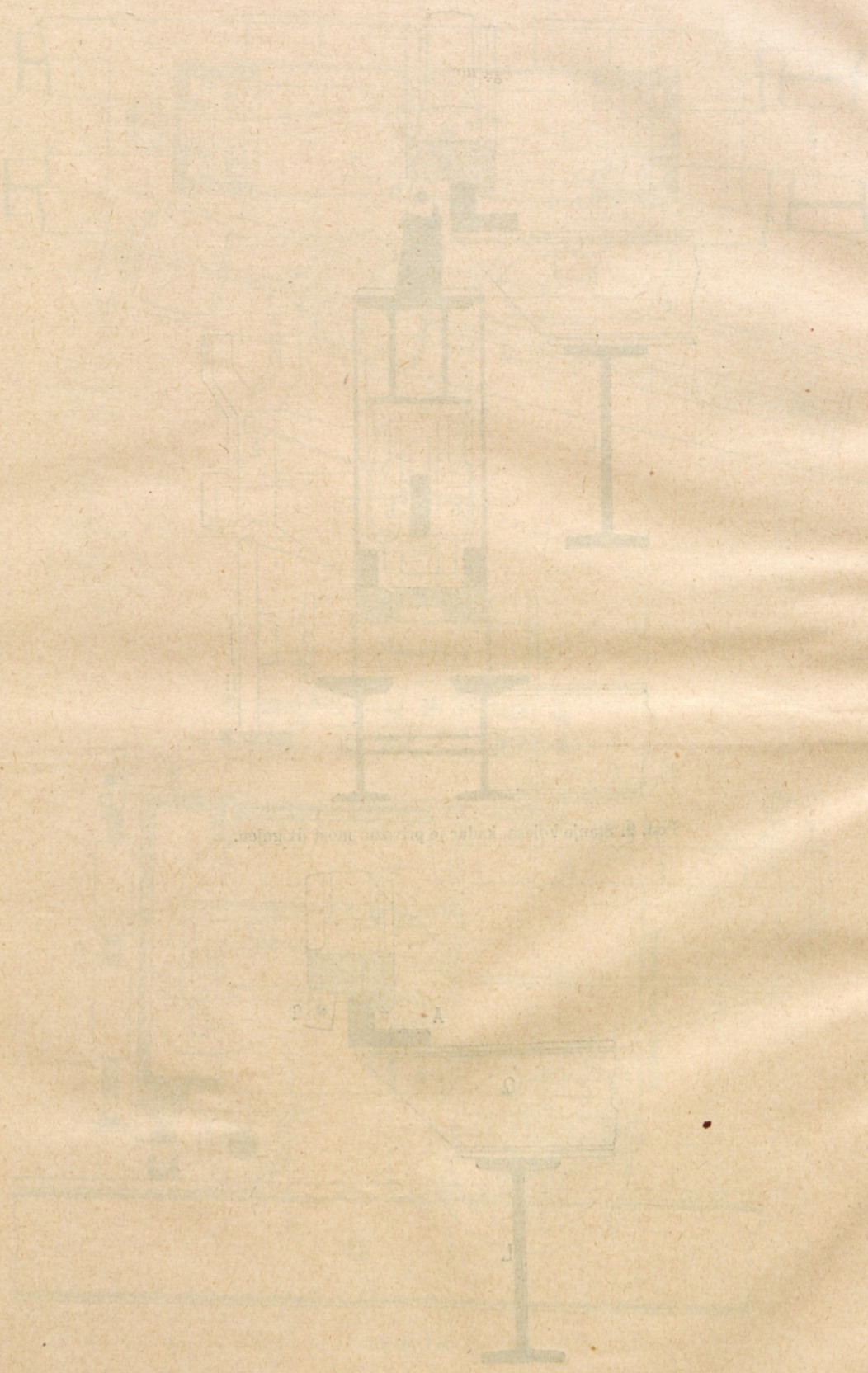
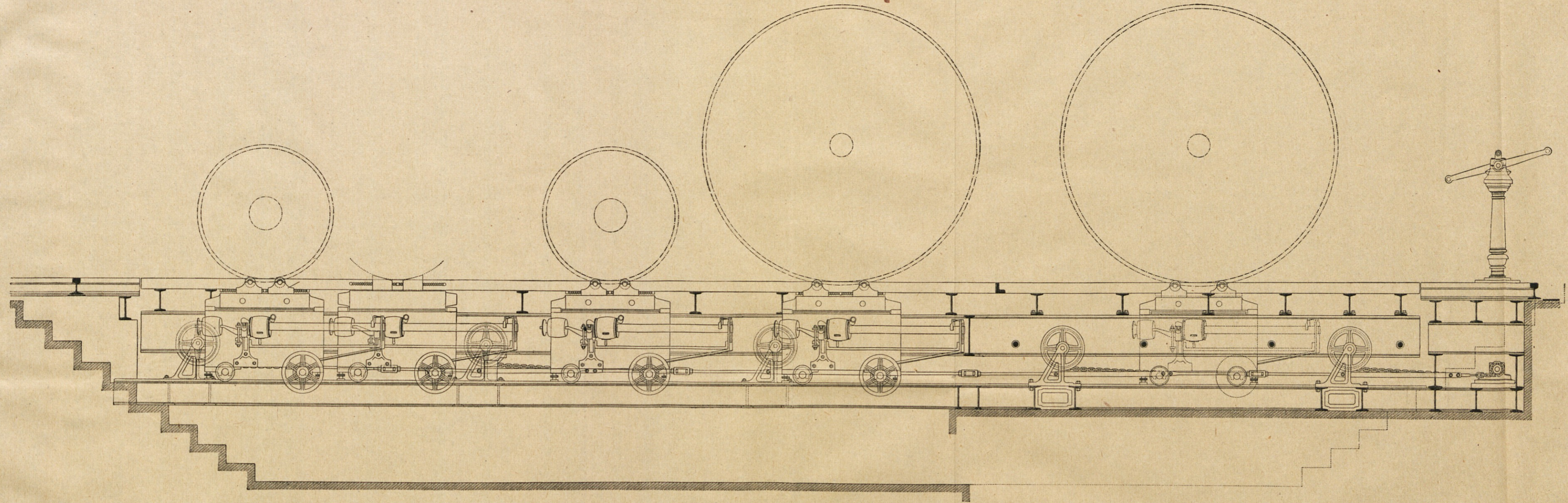


Fig. 2. A view of the pump, taken from the front.



Pod. 3.

