

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele, zastopane v državnem zboru.

Kos LIV. — Izdan in razposlan dne 20. junija 1908.

Vsebina: (Št. 111 in 112). 111. Razglas, s katerim se devajo v moč določila členov I do vštrevši IV sklepnega zapisnika III. mednarodne konference v Bernu z dne 18. maja 1907. l. o tehniški enotnosti v železništvu. — 112. Razglas, s katerim se devajo v moč določila člena I sklepnega zapisnika III. mednarodne konference v Bernu z dne 18. maja 1907. l. o carinskovarni uredbi železniških voz v mednarodnem prometu.

111.

Razglas ministra za železnice z dne 15. junija 1908. l.,

s katerim se devajo v moč določila členov I do vštrevši IV sklepnega zapisnika III. mednarodne konference v Bernu z dne 18. maja 1907. l. o tehniški enotnosti v železništvu.

Nastopna določila členov I do vštrevši IV sklepnega zapisnika III. mednarodne konference o tehniški enotnosti v železništvu, ki so ga v Bernu

18. dne maja 1907. l. podpisali odposlanci c. kr. in kraljeve ogrske vlade, potem vlad Nemške države, Belgijskega, Bolgarskega, Danskega, Francoskega, Italije, Norveškega, Nizozemskega, Rumunskega, Ruskega, Švedskega in Švice in ki so ga odobrile prej imenovane vlade kakor tudi vlade Grškega, Luksemburškega in Srbskega, se razglašajo s pristavkom, da se ta določila denejo v moč s 1. dnem julija 1908. l. na mesto z razglasom trgovinskega ministra z dne 1. februarja 1887. l. (drž. zak. št. 8) uvedenih določil členov I in II sklepnega zapisnika II. mednarodne konference v Bernu z dne 15. maja 1886. l. o tehniški enoti v železništvu.

Člen I.

Raztečina.

P r e d m e t i	Največja	Najmanjša
	mera v mm	
Raztečina železniških tirov , merjena med notranjimi robovi šinskih glav, naj pri tirih, ki se polagajo na novo ali ki se pregradé,		
na ravnih kosih ne znaša manj nego	—	1435
in na ovinkih, vštévši razširitev raztečine, naj ne presega mere	1470	—

Člen II.

Gradbeni način železniških vozil.

P r e d m e t i	Največja	Najmanjša
	mera v mm	
§ 1.		
1 Železniška vozila se zaradi načina, kako so zgrajena, kolikor se omenja v naslednjih točkah, ne smejo zavračati, ako ustrezajo pogojem, stavljenim v teh točkah.		
2 Toda dolžnosti ni nikake, v vlake, za kojih sestavo so izdani posebni predpisi, vstavljati vozove, ki ne ustrezajo tem predpisom.		
3 V nastopnem navedene največje in najmanjše mere veljajo za gradivo, kar ga je že pri rokah, in za gradivo, ki se nabavi na novo, kolikor niso za prvo gradivo pripuščene v oklepajih pridejane mere.		
§ 2.		
1 Razstoj osi voz, ki se zgrade na novo	—	2500
2 To določilo se ne uporablja na vrtilna stojala.		
3 Vozovi z razstoji osi do vštévši 4500 mm se pripuščajo na vseh železniških progah, ki služijo mednarodnemu prometu.		

Predmeti	Največja	Najmanjša
	mera v mm	
4 Pri vozovih z vrtilnim stojalom je razstoj osi neomejen, pri drugih vozovih tedaj, če se dadó njihove osi tako premikati, da se vozovi lahko vozijo po ovinkih s 150 m polumera. Vozovi poslednje vrste z razstojem osi več nego 4500 mm dobe znamenje $\curvearrowright$ (glej prilogo A). 5 Predpise železniških uprav o pripustnem največjem razstoju osi voz, ki ne ustrezajo odstavkom 3 in 4, je naznaniti udeležnim državam. 6 Ako ležé več nego dve osi v skupnem okviru, se morajo, če znaša razstoj osi več nego 4000 mm, dati osi tako premikati, da se more voz brez zadržka voziti po ovinkih s 150 m polumera.		
§ 3.		
Razstoj koles ene osi, merjen med notranjimi ploskvami kolesnih obročev ali delov, ki jih nadomeščajo	1366	1357
§ 4.		
1 Širokost kolesnih obročev ali delov, ki jih nadomeščajo	150	130
2 Dopustni minimum za obstoječe vozove s pogojem, da znaša razstoj koles (§ 3) najmanj 1360 mm	—	(125)
§ 5.		
Razdalja od zunanjega roba do zunanjega roba okolesnikov (vencev), merjena 10 mm izven vozniš krogov, če sta oddaljena drug od drugega 1500 mm	1425	1405
§ 6.		
Visokost okolesnikov ob pravilnem stanju koles na ravnem vodoravnem tiru, merjena navpično od gornjega roba šine	36	25
§ 7.		
Debelost kolesnih obročev, merjena v ravnini voznega kroga (§ 5)	—	25
§ 8.		
Kolesa iz trde (lupinave) litine so dopustna pod tovornimi vozovi, ki nimajo zavornic.		
§ 9.		
1 Elastični aparati za nateg in odboj morajo biti nameščeni na obeh čelnih straneh vozovnih stojal.		
2 To določilo se ne uporablja na tovarne vozove, ki so namenjeni za posebne prevoze.		

P r e d m e t i		Največja	Najmanjša
		mera v mm	
§ 10.			
1 Višina, v kateri ležé odbijači, merjena navpično od gornjega roba šine do sredine odbijačevih ploč:			
pri praznih vozovih		1065	—
„ največji obremenitvi		—	940
2 Dopustne mere za vozove, zgrajene pred 1887. l.:			
pri praznih vozovih		(1070)	—
„ največji obremenitvi		—	(900)
§ 11.			
1 Razstoj odbijačev od srede do srede		1770	1710
2 Dopustne mere za vozove, zgrajene pred 1887. l.		(1800)	(1700)
§ 12.			
1 Premer odbijačevih ploč		—	340
2 Dopustna mera za vozove, zgrajene pred 1887. l.		—	(300)
3 Za vozila, pri katerih je razstoj odbijačev manjši nego 1720 mm, mora vodoravni premer odbijačevih ploč znašati najmanj 350 mm.			
§ 13.			
1 Prosti prostori na čelnih straneh voz na obeh straneh natezne priprave, med njo, med pločami odbijačev in trdnimi deli, ki molé pred glavnim pragom, na poljubnem mestu:			
Širina		—	400
Globina, če so odbijači povsem vtisnjeni		—	300
Višina nad gornji rob šine		—	1800
2 Za obstoječe vozove se ne določa nobena mera.			
§ 14.			
1 Kolikor molé odbijači nad natezno kljuko, merjeno od prijemalne ploskve ne nategnjene kljuke do čela ne vtisnjenih odbijačev, vzporedno z vozovo osjo		400	300
2 Dopustna mera za vozove, zgrajene pred 1887. l.:			
vozovi za ljudi		(430)	—
tovorni vozovi		(430)	(223)
§ 15.			
1 Dolžina skopčal, merjena od čelne strani ne vtisnjenih odbijačev do notranje strani locnja, ki se obesi, ako je skopčalo docela izvito in stegneno		550	450
2 Za vozove, zgrajene pred 1887. l., se ne določajo nobene mere.			
§ 16.			
Mali premer prereza skopčalnih locnjev na dotikališču z natezno kljuko		35	25

P r e d m e t i	Največja	Najmanjša
	mera v mm	
§ 17.		
Varnostna skopčala. Železniška vozila naj se dadó na dvojni način drugo z drugim zvezati tako, da začne delovati varnostno skopčalo, ako se zlomi glavno skopčalo. Vozovi z osrednjim varnostnim skopčanjem naj dopuščajo dvojno zvezo tudi z vozili, ki imajo verige za silo.		
§ 18.		
¹ Deli skopčala, ki bi mogli na manj nego 130 mm nad gornji rob šine viseti navzdol, se morajo dati najmanj na to razdaljo uviti ali obesiti. ² Za vozove, kar jih je že, dobi ta predpis moč s 1. januarjem leta 1912.		
§ 19.		
Vozovi morajo imeti nosilne vzmeti.		
§ 20.		
Zavornice morajo biti tako urejene, da se nategnejo, če se vrtili kljuka na desno, t. j. kakor kazalec na uri.		
§ 21.		
¹ Razdalja sedežev za zavirake in drugih trdnih delov, ki štrlé čez čela voz od čelne ploskve popolnoma vtisnjenih odbijačev, merjena v vozovni osi — 40 ² Za že obstoječe vozove se ne določa mera.		
§ 22.		
Mere poprečnih prereзов voz morajo ustrezati predpisom železniških uprav, na kojih proge naj prehajajo. Te predpise je naznaniti udeležnim državam.		
§ 23.		
Ključavnice na vozovih za ljudi, služočih mednarodnemu prometu, naj ustrezajo, ako se dadó vrata teh voz sploh zaklepati s ključem, ali eni ali drugi obliki ključev, ki sta vpodobljeni v prilogi B.		
§ 24.		
¹ Zunanje duri zapahnice morajo biti tako zgrajene, da ne morejo odpasti. ² Duri obstoječih voz morajo zadoščati temu predpisu vsaj, kadar so zaprte.		

P r e d m e t i	Največja	Najmanjša
	mera v mm	
§ 25. Vsak voz mora imeti na obeh straneh nastopna oznamenila: 1. železnico, h kateri spada; 2. redovno številko; 3. taro ali lastno težo, všteti kolesa in osi; pri vozovih pa, ki se vozijo po progah z različno raztečino in ob prehodu menjajo stavke koles, je dopustno, težo vzmetnega dela zapisati na ostenju voza, težo koles in pušic osi pa na pušicah osi; 4. pri tovornih vozovih in vozovih za prtljago nosilnost in nakladno težo ali nakladno težo samo. Ako je zapisana samo ena številka, pomenja ta številka nakladno težo; nosilnost je v tem primeru za 5% večja; 5. razstoj koles; pri vozovih z vrtilnim stojalom razdaljo vrtilnih jezičkov in razstoj koles vrtilnih stojal; 6. ako treba, v § 2 omenjeno znamenje $\leftrightarrow$ (glej prilogo A); 7. datum zadnje preiskave (revizije); 8. pri vozovih, ki so urejeni za občasno mazanje (obdobno mazanje), rok mazanja in kdaj so bili zadnjikrat mazani; 9. zasebni vozovi razen tega za redovno številko znamenje P.		

Člen III.

Vzdrževalno stanje železniških vozil.

§ 1.

¹ V mednarodnem prometu pripuščeni vozovi naj bodo v stanju, ki zadovoljuje in ni v nobenem oziru nevarno za železniški obrat.

² Ako tega ni, ako zlasti ne ustrezajo določilom v §§ 2 do 4 ali imajo kateri v § 5 navedenih nedostatkov, se smejo zavriniti.

§ 2.

Če prehajajo na železnice sosednje dežele, naj od zadnje temeljite preiskave (revizije) niso minula več nego tri leta. V domovino vračajoče vozove, zmožne za vožnjo, pa naj prevzemajo tretje uprave prazne ali naložene, tudi če je ta rok prekrašen.

§ 3.

¹ Pušice osi naj bodo zadostno opremljene z mazalno tvarino.

² Za občasno mazanje (obdobno mazanje) urejeni vozovi, katerim je potekel rok za mazanje, ne smejo zapustiti domače železnice, ne da bi se znova namazali.

§ 4.

Vozove, ki se rabijo za prevažanje živine, je oddajati temeljito osnažene in razkužene.

§ 5.

Nedostatki, ki dajejo pravico, da se vozovi zavrnejo.

A. Nedostatki na kolesih in oseh.

1. Kolesa, ki kažejo sledove premikanja na osi.
2. Kolesa, katerim so počila pesta in niso zvezana z nadetimi obroči.

3. Kolesa s preluknjanimi okolesniki (venci), kojih obroči, merjeni v voznom krogu, so tanjši nego 30 mm. Nalomki okolesnikov niso razlog za zavrnitev.

4. Kolesa, ki imajo eno prelomljeno in več nego eno nalomljeno prečko, in kolesa s pestom iz litega železa, v katerem je večina prečk na rahlo.

5. Kolesne ploče z okroglastimi razpoklinami v dolžini več nego ene petinke oboda ali z več nego dvema radijalnima razpoklinama.

6. Lita kolesa brez obročev, ki kažejo razpoke. Mali odluski na vozni ploskvi in neznatni nedostatki v ploči, ki izvirajo od napak litja, niso razlog za zavrnitev.

7. Kolesa, kojih okolesnik je tam, kjer se dotika s šino, manj nego 20 mm debel. Kolesa, na kojih okolesniku se je naredil, ker se je obrabil, oster rob. Pri vozovih s tremi osmi ne pride v poštev debelost okolesnikov srednjih koles.

8. Kolesa, ki imajo na svoji površini, po kateri tečejo, ploščine z več nego 5 mm pušične višine.

9. Kolesa z obroči, ki so mestoma zmečkani, počeni, imajo počežne in podolžne razpoke.

10. Kolesa s posebnimi obroči,

a) ako so obroči zrahljani ali imajo sledove, da so se premaknili na stran;

b) ako je več vijakov, zagozd ali ščencev, nego dva, ki služijo zato, da se obroč pritrdi na platišče, zlomljenih ali rahlih ali jih ni;

c) če so obroči pritrjeni z varnostnimi ali sponskimi obročki:

1. ako imajo nastavki obročev ali obročki sami razpokline več nego 100 mm dolge;

2. ako je zlomljenih več pritrdilnih vijakov sponskih obročkov nego dva.

11. Osi, ki so zapognjene ali ki imajo nalomke ali razpoke.

12. Osi, na katerih se drgajo zaviralni drogi ali drugi deli. Ako se dadó drgajoči se deli odstraniti, ako drgnjena globina ni večja nego 2,5 mm (5 mm v premeru) in ako vdrgnjeno mesto ne kaže ostrih robov, je voz prevzeti.

B. Nedostatki na pušicah osi (tečajevih okrovih) in tečajih.

1. Pušice osi, ki so tako poškodovane, da osi ne vodijo več zadostno ali ne zadržujejo več materialne tvarine.

2. Tečaji osi, ki so se užgali.

C. Nedostatki na nosilnih vzmeteh.

1. Ako se nosilna vzmet ali njen glavni vzmetni list premakne k pušici osi pri vozovih, ki nimajo več nego 4500 mm razstoja koles, za več nego 20 mm, pri vozovih z večjim razstojem koles za več nego 5 mm.

2. Ako se zlomi glavni list nosilne vzmeti.

3. Ako se zlomi vmesni list blizu sredine pri vozovih za ljudi; ako se zlomita dva vmesna lista ali več blizu sredine pri tovornih vozovih.

4. Ako se zlomi polžasta vzmet, ki ni z držajem ali pretaknjeno zagozdo zavarovana, da ne pade ven.

5. Ako nedostajajo ali se zlomijo taki deli, ki so potrebni, da se pritrdé vzmeti.

6. Ako obtičé ogrodja voz ali podolžni nosilci na povezku vzmeti, ako se kolesa drgajo ob te dele ali sveži sledovi takih dotik. Starejši sledovi prejšnjih dotik ali ako obtičé varnostne podpore na zunanjih četrtinkah vzmetne dolžine, to ne daje pravice za zavrnitev.

Opomnja. Vozove z ne več nego 4500 mm razstoja koles, ki se vozijo prazni v domovino, je prevzemati tudi z nedostatki, navedenimi pod C, 2 do 6, ako so namesto vzmeti varno podprti z dobro pritrjenimi krlji.

D. Nedostatki na odbijalnih pripravih.

1. Zlomljeni ali poškodovani drogi odbijačev in vzmeti odbijačev, ki branijo, da odbijači ne delujejo.

2. Ako ni pritrdil, ki branijo, da drogi odbijačev ne izpadejo.

3. Ako ni okrovov za odbijače ali ako so ti okrovi zlomljeni. Poškodovani okrovi odbijačev, kojih varna pritrditev in voditev drogov je zagotovljena, niso razlog za zavrnitev.

Opomnja. Vozove, ki se vozijo prazni v domovino, je prevzemati z nedostatki, navedenimi pod D, 1 do 3, ako morejo brez nevarnosti teči na koncu vlaka.

E. Nedostatki na nateznih pripravah.

1. Strgana glavna skopčala ali varnostna skopčala ali verige za silo, zlomljené ali nalomljenje natezne kljuke, ako je s temi nedostatki onemogočeno skopčanje po predpisih (z glavnimi in varnostnimi skopčali) z drugimi vozovi.

2. Zlomljeni ali nalomljeni natezni drogi, klini ali mufi.

3. Ako ni verig za silo ali varnostnih skopčal na vozovih, ki niso tako urejeni, da se moreta glavni skopčali hkratu obesiti.

4. Če se zlomi natezna spiralna vzmet ali glavni list natezne vzmeti; ako se zlomi kateri drugi list v sredi.

Opomnja. Vozove, ki se vozijo prazni v domovino, je prevzemati z nedostatki, navedenimi pod E, 1 do 4, ako morejo brez nevarnosti teči na koncu vlaka.

F. Nedostatki na podvozih in ostenju voz.

1. Zlomljeni ali nad tretjino počeznega prereza nalomljeni ter rahli držaji osi, kolikor se ne morejo pritrditi, če se nategnejo vijaki.

2. Počezni lomi na glavnih nosilih, glavnih pragovih ali takih srednjih pragovih, ki jih zahteva natezna priprava.

3. Docela zlomljeni deli vozovega ogrodja, poškodbe na vratih in njihovih zapornih pripravah ter na stenah ostenja, podih in strehah, ako bi se mogel s tem pokvariti naklad ali ako bi bilo to nevarno obratu.

Opomnja. Prazni v domovino se vozeči vozovi se smejo zaradi poškodb na podvozih zavračati le tedaj, če bi bila nadaljnja vožnja spojena z nevarnostjo.

§ 6.

Voz s poškodovanimi ali neravnimi zavornicami ni zavračati, pač pa naj se nanje prilepijo razločni, v oči bijoči listki s primernim napisom. Poškodovane ali odločene dele, ki so nevarni obratu ali bi sicer lahko povzročili škodo, je sneti.

§ 7.

Lastni prazni vozovi se morajo prevzemati v vsakem stanju, vozovi, ki so se rabili za prevažanje živine, pa le, ko so bili dobro osnaženi in razkuženi.

Člen IV.**Nakladanje tovornih voz.****§ 1.**

V mednarodnem prometu pripuščeni vozovi se ne smejo zavračati zaradi svojega naklada, če je naklad v zadovoljujočem stanju, ki v nobenem oziru ni nevaren železniškemu obratu, in zlasti če ustreza naslednjim pogojem.

§ 2.

Naloženi predmeti morajo varno in trdno ležati in se tudi s sunki in pretrəsi ne smejo dati premakniti.

§ 3.

1 Naklad bodi tako porazdeljen, da se kolesa voza in zlasti kolesa končnih osi obremenjujejo kolikor mogoče enakomerno.

2 Vozovi, kojih naklad je tako neenako porazdeljen, da ostenja voz ali podolžni nosilniki slone na povezku vzmeti ali se drgajo ob kolesa, se smejo zavrniti.

§ 4.

Obremenitev voza ne sme presegati nosilnosti (največje nakladne teže). Ako nosilnost ni zapisana, se sme zapisana nakladna teža prekoračiti do 5%.

§ 5.

1 Kolesni pritiski voza ne smejo presegati na kaki progi pripuščenega največjega pritiska.

2 Predpise železniških uprav za posamezne proge je naznaniti udeležnim državam.

§ 6.

1 Naklad odprtih tovornih voz ne sme presegati na posameznih železniških ozemljih pripuščenih nakladnih mer. Širina dolgih nakladov se mora omejiti z ozirom na vožnjo po ostrih ovinkih.

2 Predpise železniških uprav za posamezne proge je naznaniti udeležnim državam.

§ 7.

1 Naklad odprtih tovornih voz sme le tako daleč segati čez glavni prag voza, da ostane med

pločami nevtisnjenih odbijačev in med nakladom presledek, ki mora znašati v višini do 2000 mm nad gornjim robom šine vsaj 400 mm, višje pa najmanj 200 mm. Razen tega se mora pustiti za obešanje skopčala nad natezno kljuko vsaj 200 mm visok in vsaj 200 mm širok prostor povsem brez naklada na obeh straneh sredine natezne kljuke.

² Ako sega naklad čez glavni prag več, nego je dopustno po spredaj stoječem, je vstaviti varnostni voz.

§ 8.

Za nakladanje dolgih predmetov, ki se ne morejo naložiti na enem vozu, se morata uporabiti dva vozova, ki imata vrtilne podnožnike. Vozova se lahko spojita s skopčalom z vijaki, z železnimi ali z močnim železnim okovom opremljenimi skopčalnimi drogovi, z vmesnim vozom, ki ga je z nosilnima vozovoma zvezati z navadnimi skopčali ali s skopčalnimi drogi, ali ako je naklad pripraven za to in obremenjuje vsak vrtilni podnožnik z vsaj 7·5 bečvami, z njim samim. Naklad sme ležati le na vrtilnih podnožnikih in mora segati čez nje vsaj za 300 mm, ako sta pa vozova zvezana le z nakladom, vsaj za 1000 mm.

§ 9.

¹ Ako se vstavijo brambni ali vmesni vozovi mora biti naklad oddaljen:

a) od dna teh voz:

vsaj 100 mm;

b) od stranskih sten brambnih voz, ako te stene ne ostanejo vsaj 100 mm pod nakladom:

vsaj 300 mm, ako sega naklad do srede,

vsaj 500 mm, ako sega čez sredo;

c) od stranskih sten vmesnega voza, če te stene ne ostanejo vsaj 100 mm pod nakladom:

vsaj 500 mm, ako razdalja vrtilnih jezičkov ni večja nego 20 m; ako so vrtilni jezički oddaljeni več nego 20 m, se smejo za vmesne vozove porabljati le taki vozovi, kojih stene ostanejo vsaj 100 mm pod nakladom.

² Ti prazni prostori se ne smejo zmanjšati s predmeti, ki se zraven naložijo.

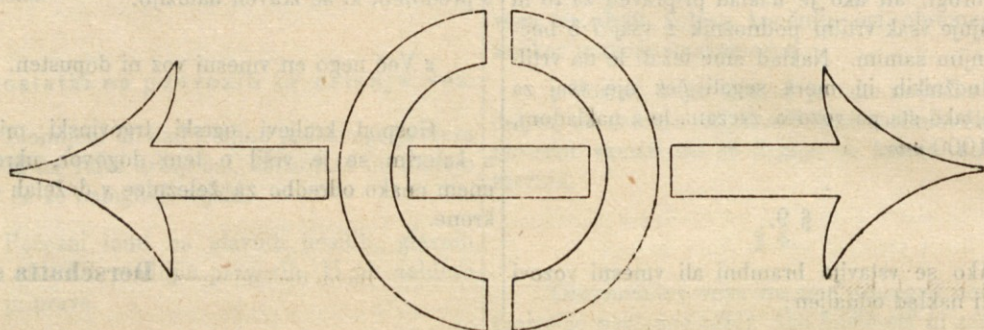
³ Več nego en vmesni voz ni dopusten.

Gospod kraljevi ogrski trgovinski minister, s katerim se je vršil o tem dogovor, ukrene ob enem enako odredbo za železnice v deželah ogrske krone.

Derschatta s. r.

Priloga A

k sklepnemu zapisniku tretje mednarodne konference za tehniško enotnost v železništvu z dne 18. maja 1907. I.



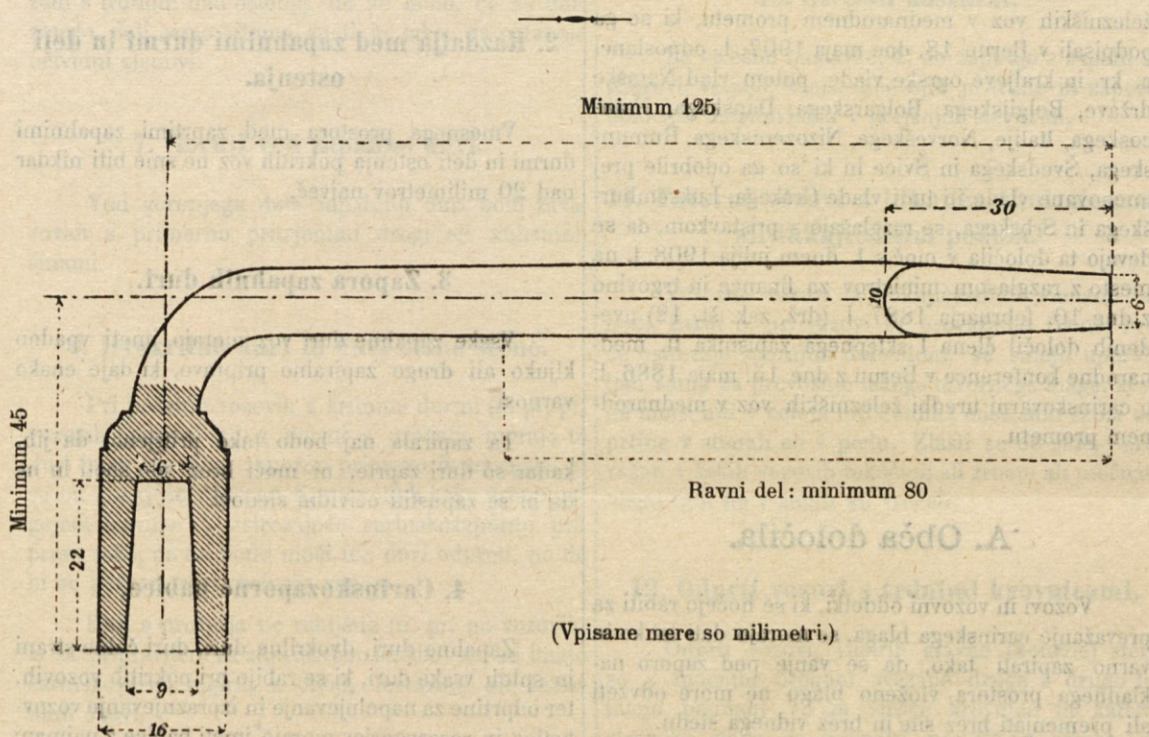
(Dve tretjini naravne velikosti.)

Znamenje za vozove

po členu II, § 2, odstavek 4.

Priloga B

k sklepnemu zapisniku tretje mednarodne konference za tehniško enotnost v železništvu z dne 18. maja 1907. I.



Dvojni ključ

za vozove za ljudi, ki služijo mednarodnemu prometu, po členu II, § 23.

112.**Razglas ministra za finance in za železnice z dne 15. junija 1908. l.,**

s katerim se devajo v moč določila člena I sklepnega zapisnika III. mednarodne konference v Bernu z dne 18. maja 1907. l. o carinskovarni uredbi železniških voz v mednarodnem prometu.

Nastopna določila člena I sklepnega zapisnika III. mednarodne konference o carinskovarni uredbi železniških voz v mednarodnem prometu, ki so ga podpisali v Bernu 18. dne maja 1907. l. odposlanci c. kr. in kraljeve ogrske vlade, potem vlad Nemške države, Belgijskega, Bolgarskega, Danskega, Francoskega, Italije, Norveškega, Nizozemskega, Rumunskega, Švedskega in Švice in ki so ga odobrile prej imenovane vlade in tudi vlade Grškega, Luksemburškega in Srbskega, se razglasajo s pristavkom, da se devajo ta določila v moč s 1. dnem julija 1908. l. na mesto z razglasom ministrov za finance in trgovino z dne 10. februarja 1887. l. (drž. zak. št. 12) uvedenih določil člena I sklepnega zapisnika II. mednarodne konference v Bernu z dne 15. maja 1886. l. o carinskovarni uredbi železniških voz v mednarodnem prometu.

A. Obča določila.

Vozovi in vozovni oddelki, ki se hočejo rabiti za prevažanje carinskega blaga, se morajo dati lahko in varno zapirati tako, da se vanje pod zaporo nakladnega prostora vloženo blago ne more odvzeti ali premenjati brez sile in brez vidnega sledu.

V takih vozovih ali njihovih oddelkih tudi ne sme biti skrivnih ali težko zaslednih prostorov, v katere bi bilo moči spraviti kako blago ali kake stvari.

Vsak voz mora biti na obeh podolžnih straneh opravljen z lastninskim znamenjem in številko. Kadar ima voz več oddelkov, ki so ločeni drug od drugega, se mora vsak izmed teh oddelkov zaznamovati s posebno črko.

B. Posebna določila.

Da se doseže varna zapora nakladnega prostora, morajo dotični vozovi ustrezati zlasti naslednjim pogojem:

1. Vozovo ostenje.

Stranske stene, pod, streha in vsi deli voza, ki sestavljajo nakladni prostor, morajo biti tako pritrjeni, da jih ni moči od zunaj sneti in vnovič pritrčiti, ne da bi se zapustili vidni sledovi.

Vsi ti deli morajo biti v dobrem stanju.

Kadar so stranske stene slučajno poškodovane, je voz vsled tega samo tedaj nepripraven za nadaljnjo prevoznjo, če so morebiti nastale v stenah kake odprtine ter se je bati, da bi se skozi nje utegnulo priti do naklada.

2. Razdalja med zapahnimi durmi in deli ostenja.

Vmesnega prostora med zaprtimi zapahnimi durmi in deli ostenja pokritih voz ne sme biti nikdar nad 20 milimetrov največ.

3. Zapora zapahnih duri.

Vsake zapahne duri voz morajo imeti vpadno kljuko ali drugo zapiralno pripravo, ki daje enako varnost.

Ta zapirala naj bodo tako pritrjena, da jih, kadar so duri zaprte, ni moči brez sile sneti in ne da bi se zapustili očitni sledovi.

4. Carinskozaporne babice.

Zapahne duri, dvokrilne duri, duri čelne strani in sploh vsake duri, ki se rabijo pri pokritih vozovih, ter odprtine za napolnjevanje in izpraznjevanje vozovkotlov in rezervuarjev morajo imeti babice z najmanj 15 mm notranje širine ali druge zapornice, v katere se dadó vtakniti carinske žabnice in carinske svinčnice (plombe), tako, da ne bode moči teh duri ali odprtin za napolnjevanje in izpraznjevanje odpreti, ne da bi se pokazila carinska zapora.

Te zaporne babice ali druge carinske zapornice morajo biti pritrjene k vozu s ščenci ali vijaki, katerih matice so znotraj, ali do katerih se ne more pri zaprtih durih.

5. Varnostna zapora zapahnih duri.

Dolnja stran duri imej posebno zavarovalo, da jih ne bo mogoče sneti ali privzdigniti s steznice.

To zavarovalo utegne biti n. pr. kljuka, katera, kadar se duri zapirajo, seza v babico, prikovano na

steznici, ali podaljšek notranjega nasajala do pod steznico ali njeno glavico, ali pa to, da se napravi trdno prikovan kot ali locenj na sami steznici itd. Izjemoma sme v to zavarovalo služiti tudi preluknjana krpa, ki dopušča uporabo carinskih žabnic in carinskih svinčenic. Škripci, po katerih duri tekó, naj bodo pritrjeni takó, da jih ne bode moči brez sile sneti.

6. Šina, po kateri tekó zapahne duri.

Šine morajo biti najmanj na dveh svojih nosačih trdno prikovane. Ti nosači naj bodo tako zvezani s trdnimi deli ostenja, da se bodo, če so duri zaprte, dali samo siloma sneti in tako, da ostanejo očitvidni sledovi.

7. Gornji vod zapahne duri.

Vod gorenjega dela zapahnih duri bodi zavarovan s primerno pritrjenimi drogi ali kulisnimi šinami.

8. Dvokrilne duri in duri čelne stene.

Pri pokritih vozovih s krilnimi durmi (n. pr. pri vozovih za pivo) ali z durmi s pročelja morajo te duri imeti ne samo zaporno pripravo in nasajala, ki se od zunaj ne dadó sneti, nego tudi kako drugo pogojem številke 4 ustrezajoče carinskozaporno pripravo tako, da ne bode moči teh duri odpreti, ne da bi se poškodovala carinska zapora.

Duri s pročelja ne rabljene (n. pr. na vozovih, ki so pripravljeni za zdravstveno službo) naj se imajo carinskovarno zaprte z oboji, letvicami ali železnimi okovi.

9. Okna in odprtine za zračenje.

Kadar so odprtine, kar jih je na pokritih vozovih, kakor: okna in odprtine za zračenje, zamrežene z železnimi šibicami, rešetakami ali luknjasto pločevino, ne smejo odprtine, kar jih ostaja, presežati 30 cm^2 , tako da ne bode moči skozi te odprtine iz voza upleniti vsebino voza. Noben del, s katerim so te mreže pritrjene, ne sme se moči sneti z zunanje vozove strani.

Kadar imenovane odprtine niso zavarovane z mrežami, temveč sè zapahi ali zaklopnici, morajo biti pritrjeni tako:

zaklopnice ali vodoravni zapahi sè žabami, zasunki, vpadnimi kljukami, precepi ali podobnimi rečmi,

navpični zapahi bodi s pomočjo pravkar naštetih uredbe, ali, če imajo carinsko zapiralo, ustrezajoče predpisom številke 4, s pomočjo carinskih žabnic ali carinskih svinčenic,

in sicer tako, da ni mogoče odpreti jih od zunaj drugače, nego sè silo, in ne da bi se pustili za seboj očitvidne sledove, ali ne da bi se razdela carinska zapora.

Odtočnice v podih potrebujejo zamrežbe, če imajo več nego 35 milimetrov v premeru.

10. Strešni nastavki.

Za strešne nastavke, ki se zapirajo z zapahi ali pokrovi, veljajo, kar se tiče njih pritrdbe in zapore, določila, ustanovljena v prejšnjih številkah.

11. Tovorni vozovi z luknjičastimi stenami ali luknjičastim podom.

Tovorni vozovi z luknjičastimi stenami ali podi, kakor n. pr. vozovi za prevažanje živine, tudi če ustrezajo zgornjim določilom, se smejo uporabljati samo za prevožno takega tovarnega blaga, ki se ne more niti v celem niti deloma odstraniti skozi odprtine v stenah ali v podu. Zlasti se ne smejo prevažati v takih vozovih tekočine ali zrnato ali močnato blago tudi ne v sodih ali vrečah.

12. Odprti vozovi s trdnimi krovnicami.

Odprti vozovi, katerih glavne (končne) stene so z močnim drogom zvezane druga z drugo ter imajo najmanj 75 cm široke krovnice in katerih stranske stene so najmanj po 50 cm visoke, se utegnejo uporabljati za odpravo vsakovrstnega carinskega blaga, če so opremljeni z obročki, da se nanje pritrjajo pokrivalne plahte, in če so pokriti s takimi plahdami.

13. Drugovrstni odprti vozovi.

Drugovrstni odprti vozovi, ki imajo obročke ali kake druge priprave za pritrjevanje plah, se smejo za odpravo carinskega blaga rabiti samo tedaj, kadar gre za tovarne kose, ki so posamez najmanj po 25 kg težki, ali za tako blago, katerega pač ni dopustno, oziroma ni običajno nakladati v pokrite ali take odprte vozove, o kakršnih se govori pod številko 12, ker ima prevelik obseg (kakor: veliki stroji, strojni deli, parni kotli itd.) ali zaradi kakega drugega svojstva (kakor: les in drva, bombaž, oglje, koks,

pesek, kamenje, rude, vsakovrstna železna sirovina in starina v koseih, železne šibice, živina, slaniki, ribja mast, petrolej itd.).

Za gornji primer se prepušča carinskim oblastvom, da navodilom od vodilnih oblastev danim primerno odločajo, je li nameščati zaporo plahte, da ne bode moči nič blaga odstraniti ali premenjati, ali nadeti svinčenice za spoznanje ali ukreniti kaj drugega, ali pa izjemno sploh opustiti zaporo ali druge naredbe za dokaz istovetnosti. Tudi se utegne ukreniti uradno spremstvo.

Ukazi, ki jih vodilna oblastva vsake države izdadó v izvedbo zgornjega odstavka, naj se priobčijo drugim državam pogodnicam.

14. Pokrivalne plahte in njihova pritrditev.

Obročki, na katere se pritrajajo plahte, morajo biti zdržema zvarjeni, s precepi znotraj voza zakovani ali z vijaki priviti ter ali menjaje na snemnih stranskih stenah, odnosno durih in trdnih čelnih pragih, ali na podstavi prilično v visokosti podovega oklada po 115 cm največ narazen nameščeni tako,

da zapiralna vrvca brani privzdigniti premične stranske stene, ako bi take bile, in pa odpreti duri.

Plahte morajo biti ob robovih opravljene z luknjami, ki so zavarovane s kovinskimi babicami, da se skozi nje potegne zaporni konopec, in te luknje utegnejo se narejati v isti razdalji, kakor obročki na vozovih. Samo na gornjih delih plahte so dopustni obročki za zaporo.

Plahte morajo biti dovolj velike in v primerno dobrem stanju. Če imajo kak šiv, tudi na vstavljenih delih, mora biti ali na notranji strani ali pa dvojno, to se pravi v dveh črtah po 15—25 mm narazen nameščen.

Zaporni konopci ne smejo biti iz več kosov ter morajo na obeh koncih imeti kovinske konice. Za temi konicami morajo biti vdlane babice, v katere bode moči vtakniti carinsko zaporo, primerno strniški konopečeva konca.

Udeležena kralj. ogrska ministra, s katerima se je na to stran vršil dogovor, ukreneta ob enem enako odredbo za dežele ogrske krone.

Korytowski s. r.

Derschatta s. r.