

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych

z dnia 27 kwietnia 1922 r.

o budowie i ustawianiu kotłów parowozowych i kotłów parowych ustawianych w wagonach kolejowych, jakoteż o nadzorze nad nimi.

Na mocy ustaw o nadzorze nad kotłami parowymi z dnia 31 maja i 6 grudnia 1921 r. (Dz. U. R. P. № 50 poz. 303 i № 108 poz. 786) zarządza się co następuje:

I. Zakres i przedmiot przepisów.

§ 1. Przepisom poniższym podlegają wszystkie kotły parowe parowozowe i ustawiane w wagonach kolejowych, pracujące na kolejach użyteczności publicznej przy ich budowie i eksploatacji.

§ 2. Za kotły parowe w znaczeniu przepisów niniejszych uważać należy wszystkie naczynia zamknięte, w których pod działaniem energii cieplnej woda przechodzi w parę o prężności wyższej od ciśnienia atmosferycznego, użytą na zewnątrz naczynia, przyczem za prężność odpowiadającą 1 atmosferze przyjmuje się ciśnienie równe jednemu kilogramowi na jeden centymetr kwadratowy.

Pod „nadprężnością pary” rozumie się wyrażoną w atmosferach nadwyżkę prężności pary w kotle ponad ciśnienie atmosferyczne.

Pod „powierzchnią ogrzewalną kotła” rozumie się tę część powierzchni ścian kotła, na której ściany stykają się z jednej strony z wodą, z drugiej zaś z gazami spalinowymi. Wielkość powierzchni ogrzewalnej oblicza się w metrach kwadratowych i ściśle według wymiarów ścian po stronie ogrzewanej spalinami.

II. Budowa.

Materiał kotłów.

§ 3. Ścianki kotłów powinny być wykonane z miękiego, zlewego lub zgrzewnego (kownalnego), nie hartującego się żelaza lub miedzi.

Na stykające się ze spalinami rurki płomienne i wodne można używać mosiądzu, jeżeli wewnętrzna ich średnica nie przekracza 102 mm. i o ile rurki te są bez szwu.

Zastosowanie innych materiałów na ściany kotła wymaga zezwolenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

§ 4. Materiały przeznaczone do budowy i naprawy kotłów powinny być wypróbowane przez upoważnione do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych osoby lub instytucje. Warunki techniczne, jakim te materiały mają odpowiadać, są ustanawiane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych. Rodzaj i własność materiałów kotłów zbudowanych zagranicą mogą być poświadczone przez właściwe organy urzędowe w miejscu pochodzenia tych materiałów lub w miejscu budowy kotła.

Linja wodna.

§ 5. 1. Wysokość warstwy wody ponad najwyższym miejscem ścian kotła, stykającym się ze spalinami grożącymi jeszcze rozżarzeniem tych ścian, powinna wynosić przynajmniej 100 mm. Linja odpowiadająca określonemu w powyższy sposób najniższemu dozwolonemu poziomowi wody nazywa się linią wodną.

2. Za spaliny nie grożące rozżarzeniem uważa się takie, które przeszły uprzednio powierzchnię ogrzewalną, nie mniejszą niż 20-krotna całkowita powierzchnia rusztu przy ciągu zwykłym, lub 40-krotna przy ciągu wzmocnionym. Przy kotłach, nie posiadających rusztu, przyjmuje się za jego powierzchnię w obliczeniu powyższem czterokrotną powierzchnię najszerzego przekroju pierwszego kanału.

3. Za ciąg wzmocniony uważa się: a) ciąg spowodowany rozrzedzeniem gazów spalinowych wyższem niż 25 mm. słupa wody, wytworzonym przez urządzenie inne niż komin i mierzonem bezpośrednio za ostatnim kanałem dymowym kotła i b) ciąg wywołany w palenisku przez ciśnienie powietrza wyższe niż 40 mm. słupa wody przy wdmuchu.

Otwory do czyszczenia kotła.

§ 6. Kocioł powinien posiadać potrzebną ilość odpowiednio rozmieszczonych, szczelnie zamykanych włazów i innych otworów do czyszczenia wnętrza z osadów.

Włazy do wejścia wewnątrz kotła winny mieć wymiary nie mniejsze niż 300×400 mm. — w razach wyjątkowych 280×380 mm. Przy kotłach o średnicy ponad 1500 mm. długość wykroju na właz w płaszczu kotła, mierzona równoległe do jego osi, nie może wynosić więcej niż 400 mm.

Zawory bezpieczeństwa.

§ 7. 1. Kocioł powinien posiadać conajmniej 2 niezależne od siebie zawory bezpieczeństwa, połączone z kotłem wprost lub najkrótszym kroćcem.

2. Zawory bezpieczeństwa muszą być dostępne i sporządzone w ten sposób, ażeby można było w każdej chwili sprawdzić ich stan.

3. Najwyższe naciągnięcie zaworów bezpieczeństwa winno być tak ustosunkowane, aby się otwierały one w razie osiągnięcia nadprężności dozwolonej (§ 2). Przy normalnej pracy kotła suma prześwitów wszystkich zaworów winna dawać ujście takiej ilości pary, aby prężność jej w kotle w żadnym wypadku nie mogła przekroczyć dozwolonej więcej niż o $\frac{1}{10}$.

4. Dozwolone są zawory bezpieczeństwa systemu Ramsbottoma.

5. Powiększenie naciężenia zaworów bezpieczeństwa może być dokonywane tylko przez organy dozoru nad kotłami.

Manometr.

§ 8. 1. Każdy kocioł powinien być zaopatrzony w manometr, połączony rurką syfonową z przestrzenią dla pary, i posiadać wylot do przytwierdzenia manometru kontrolującego.

2. Manometr powinien mieć podziałkę w atmosferach, odpowiadającą ciśnieniu próbnemu dla nowego kotła i oznaczoną na podziałce czerwoną kreską nadprężność dozwoloną.

3. Manometr powinien być wyraźny, umieszczony w miejscu widocznym dla obsługi i dobrze oświetlony.

Wodoskazy.

§ 9. 1. Każdy kocioł powinien być zaopatrzony w dwa szkła wodoskazowe lub przynajmniej w jedno takie szkło, zamiast zaś drugiego — w dwa kurki dozorcze (probieczne). Każdy z tych przyrządów musi mieć własne połączenie z kotłem.

Wodoskazy i rurki probiercze mogą być umieszczone na wspólnym kadłubie, łączącym się z przestrzeniami wodną i parową króćcami o przekroju nie mniejszym niż 60 cm² każdy. Szkło wodoskazowe powinno mieć kurek spustowy.

2. Dolny kurek probierczy powinien być umieszczony na wysokości linii wodnej (§ 5), najniższy zaś punkt widoczny szkła wodoskazowego powinien przypadać poniżej linii wodnej nie więcej niż na 70 mm.

3. Kocioł powinien być zaopatrzony we wskaźnik najniższego dozwolonego poziomu wody w kotłach (linia wodna § 5). Taki wskaźnik winien się znajdować obok lub za szkłem każdego wodoskazu i mieć napis: „najniższy poziom wody”.

4. Na ścianie kotła, do której są przytwierdzone wodoskazy, powinna być trwale przytwierdzona tabliczka z kreską i napisem: „podniebienie paleniska”. Kreska powinna znajdować się ściśle na poziomie najwyższego zwilżanego wodą punktu ścianki paleniska i ma służyć do sprawdzania prawidłowości ustawienia wskaźnika najniższego dozwolonego poziomu wody.

5. Kurki szkła wodoskazowego i probiercze powinny być tak urządzone, żeby je można było w czasie pracy kotła przetykać drutem w kierunku prostym. Otwory w czopach (stożkach) kurkowych powinny być tak sporządzone, aby przelot nie zmniejszał się wraz z wytarciem się kurka.

6. Rurki szkła wodoskazowego winny być zaopatrzone w przejrzyste osłony na wypadek pęknięcia. Wodoskazy ze szkłem płaskim osłon tych nie potrzebują.

7. Kurki szkła wodoskazowego winny być tak urządzone, ażeby w razie pęknięcia szkła wytrysk wody był automatycznie zatrzymany, albo ażeby mógł być zatamowany szybko przez obsługę kotła i bez narażenia jej na oparzenie.

8. Wodoskazy powinny być dobrze oświetlone.

Przyrządy zasilające.

§ 10. 1. Kocioł powinien mieć conajmniej dwa przyrządy zasilające, z których każdy z osobna mógłby wystarczać do podtrzymywania normalnego stanu wody nawet przy najbardziej wyętej pracy kotła.

2. Przynajmniej jeden z przyrządów zasilających powinien być zdalny do zasilania kotła również w czasie postoju parowozu lub wagonu.

3. Pompa ręczna, jako jeden z przyrządów zasilających, może mieć zastosowanie tylko przy kotłach, dla których iloczyn z powierzchni ogrzewalnej w m² i nadprężności dozwolonej w atm. nie przekracza 100.

4. Przewód tłoczący powinien być połączony z kotłem zaworem zwykłym i zaworem zwrotnym, zamykanym samoczynnie prężnością pary w kotłach, dla których iloczyn z powierzchni ogrzewalnej w m² i nadprężności dozwolonej w atm. nie przekracza 100. Połączenie to powinno być wykonane w ten sposób, iżby bezpośrednio z kotłem lub z króćcem na nim umieszczonym łączył się zawór zwykły, bezpośrednio zaś z nim zawór zwrotny.

Korki ochronne (łatwo-topliwe).

§ 11. Kotły z paleniskiem wewnętrznym powinny mieć wkręcony ze strony ognia, w ściankę paleniska, w miejscu najbardziej narażonym na obnażenie z wody, przynajmniej jeden korek ochronny (łatwo-topliwy).

Zawory i kurki.

§ 12. 1. Kocioł powinien być połączony z przewodem dla pary zaworem lub zasuwą, umieszczoną jaknajbliżej kotła.

2. Kocioł powinien mieć przynajmniej jeden pewnie zamykający, odpowiednio zbudowany spustowy zawór, zasuwę lub kurek dławnicowy, połączony z kotłem wprost lub możliwie najkrótszym złączem do całkowitego wypuszczenia wody z kotła. Zawór ten i jego połączenie powinny być ustawione w miejscu dogodnym i wolnym od gazów spalinowych.

Godło fabryczne i tabliczka kolejowa.

§ 13. 1. Kocioł parowy powinien mieć na ścianie czołowej, przytwierdzone na stałe, godło fabryczne, t. j. fabryczną tabliczkę metalową z trwałymi napisami, podającymi: a) nazwę i siedzibę zakładu, który kocioł zbudował, b) № fabryczny kotła, c) rok budowy kotła, d) nadprężność pary, dla której kocioł jest zbudowany, w atm. i e) kreskę oznaczającą podniebienie paleniska. Tabliczka powinna być przytwierdzona do kotła dwoma wkrętkami miedzianymi z wpuszczonemi, spiłowanemi na gładko, główkami i o średnicy przynajmniej 12 mm.

Wymaganie posiadania godła nie stosuje się do kotłów, które go nie miały w dniu ogłoszenia niniejszych przepisów.

2. Prócz powyższego godła każdy kocioł winien mieć na ścianie czołowej lub na jej otulinie, w wyjątkowych zaś wypadkach w innym miejscu, przytwierdzoną kolejową tabliczkę metalową z trwałymi napisami podającymi: a) nazwę właściciela, b) numer kotła kolejowy (urzędowy), c) dozwoloną nadprężność pary w atmosferach i d) datę ostatniej próby wodnej wykonanej w połączeniu z rewizją wewnętrzną.

III. Pomieszczenie na kotły ustawione w wagonach kolejowych.

§ 14. Przedział na pomieszczenie kotła parowego w wagonie powinien odpowiadać wymaganiom następującym:

- a) powinien być na tyle przestronny, żeby go można było należycie oglądać i swobodnie w nim działać wszystkimi przyrządami i narzędziami do obsługi;
- b) drzwi przedziału powinny być zasuwane lub otwierane na zewnątrz;
- c) podłoga, ściany i sufit przedziału powinny być pokryte z wewnątrz materiałem ogniotrwałym, kocioł powinien stać na płycie żelaznej; jeśli kocioł znajduje się na tyle blisko od którejkolwiek ze ścian przedziału, że możliwe jest jej nagrzewanie się, wówczas pomiędzy nią a kotłem powinna stać zasłona z materiału ogniotrwałego przez całą wysokość kotła, odległa najmniej 25 mm. od ściany przedziału, z wolną dla przewiewu powietrza przestrzenią pomiędzy nią a ścianą;
- d) komin kotła w miejscu, gdzie przechodzi przez dach lub ścianę wagonu, powinien być dostatecznie izolowanym od części drewnianych, przy użyciu do tego materiałów ogniotrwałych; urządzenie to powinno być łatwo rozbiieralne celem ułatwienia rewizji.

IV. Urzędowy dozór nad kotłami.

§ 15. 1. Urzędowy dozór nad kotłami parowozowymi oraz ustawianiami w wagonach kolejowych polega:

- a) na udzielaniu pozwoleń na używanie kotłów parowozowych oraz na ustawianie i używaniu kotłów ustawianych w wagonach;
- b) na odbiorze kotłów nowych;
- c) na sprawdzaniu stanu kotłów co do ich bezpieczeństwa w pracy przez wykonywanie rewizji oraz prób wodnych i
- d) na przestrzeganiu zachowywania przez użytkujących kotły i przez ich obsługę wydanych co do tego przepisów.

2. Urzędowy dozór nad kotłami sprawują:

- a) czynności wymienione pod a) w p. 1 § 15: na kolejach państwowych — prezesi dyrekcji, którzy mogą się w tem wyręczać dyrektorami wydziałów mechanicznych, na kolejach zaś prywatnych użyteczności publicznej — osoby upoważnione do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych;
- b) czynności wymienione pod b) w p. 1 § 15 — osoby wyznaczone do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych;
- c) czynności wymienione pod c) w p. 1 § 15, — na kolejach państwowych — dyrektor wydziału mechanicznego, lub wyznaczeni przez tegoż dyrektora pracownicy wydziału mechanicznego, po nadaniu im prawa do tego przez prezesa dyrekcji, na kolejach zaś prywatnych — osoby upoważnione do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, i

- d) co do czynności wymienionych pod d) w p. 1 § 15, niezależnie od zwierzchniego nadzoru nad zachowywaniem przepisów o kotłach, który sprawuje Ministerstwo Kolei Żelaznych przez swoich delegatów, obowiązek przestrzegania zachowywania przez użytkujących kotły i obsługę odnośnych przepisów leży na pracownikach kolejowych w granicach wydanych dla nich instrukcji. Odpowiedzialnymi za wykonywanie rewizji i prób wodnych kotłów w terminach przepisanych, niezależnie od osób upoważnionych do wykonywania tych rewizji i prób, są dyrektorzy wydziałów mechanicznych, na kolejach zaś prywatnych użyteczności publicznej — zarządzający wydziałami mechanicznymi.

Urzędowy dozór nad kotłami zasadniczo powinien być powierzany osobom z wyższym wykształceniem technicznym. Wszelkie odstępstwa od tej zasady wymagają zatwierdzenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Pozwolenie na ustawianie i używanie kotłów.

§ 16. 1. Udzielenie pozwolenia na używanie kotłów wymagane jest dla kotłów, które przed ogłoszeniem przepisów niniejszych nie były jeszcze w użyciu na kolejach Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Pozwolenie na ustawienie kotła w wagonie kolejowym powinno być wznowianem każdorazowo przy zmianie wagonu, lub przy zmianie ustawienia kotła w wagonie.

3. Zezwolenie na używanie kotłów parowozowych i używanie i ustawianie kotłów w wagonach kolejowych wydaje właściwa władza na mocy:

- a) danych o celu, do jakiego ma kocioł służyć,
- b) opisu i zatwierdzonego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych rysunku kotła (§ 17),
- c) rysunku ustawienia kotła w wagonie (§ 17) i
- d) protokołu technicznego odbioru kotła (§ 17).

V. Odbiór kotłów.

§ 17. 1. Kotły, które przed ogłoszeniem przepisów niniejszych nie były jeszcze w użyciu na kolejach Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają odbiorowi technicznemu przez osoby wyznaczone do tego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Odbiór techniczny polega:

- a) na sprawdzeniu ustroju kotła i jego wymiarów, grubości blach, uzbrojenia, rodzaju użytego do budowy kotła materiału, wogóle zgodności budowy kotła z obowiązującymi przepisami, zatwierdzonymi rysunkami i opisami,
- b) na wykonaniu wewnętrznej rewizji kotła i
- c) na wypróbowaniu kotła ciśnieniem wodnym.

Na dowód odbioru kotła rewident wybija cechę na główkach wkrętek godła.

2. Odbiór kotła rewident stwierdza protokołem podług wzoru ustalonego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

W razie zbudowania kotła zagranicą wystarcza protokół rewizji wewnętrznej, wykonanej przez odnośny urząd zagraniczny z tem zastrzeżeniem, że własnoręcznie podpisu tego urzędu będzie poświadczona przez odnośne przedstawicielstwo polskie zagranicą.

Protokół ten winien być dołączony do protokołu odbioru technicznego.

3. Opis kotła powinien zawierać:

- a) nazwę firmy, która kocioł zbudowała,
- b) № fabryczny kotła,
- c) rok zbudowania kotła,
- d) rodzaj materiałów użytych na poszczególne części kotła,
- e) dozwoloną nadprężność pary, dla jakiej kocioł jest zbudowany,
- f) rodzaj, liczbę i wydajność przyrządów zasilających,
- g) rodzaj i liczbę przyrządów spustowych,
- h) rodzaj i liczbę przyrządów wodoskazowych,
- i) rodzaj, liczbę i prześwit pod grzybkami zaworów bezpieczeństwa,
- j) wysokość linii wodnej w zależności od pewnego stałego punktu kotła,
- k) wielkość i wymiary powierzchni ogrzewalnej,
- l) wielkość i wymiary powierzchni ruszty,
- m) szczególne urządzenia kotła i
- n) rodzaj, pochodzenie i wyniki prób materiałów zastosowanych do budowy kotła.

4. Rysunek kotła powinien zawierać:

- a) szczegóły i wymiary potrzebne do sprawdzenia wytrzymałości i powierzchni ogrzewalnej kotła i
- b) wymiary potrzebne do określenia linii wodnej. Rysunek powinien być wykonany w wymiarce nie mniejszej niż 1:20. Wymiarka powinna być wskazana na rysunku.

5. Rysunek ustawienia kotła w wagonie powinien być wykonany w planie i przekroju oraz wskazywać: miejsce ustawienia kotła, ściany, dach, podłogę wagonu oraz rozmieszczenie drzwi i okien. Rysunek powinien być wykonany w wymiarce nie mniejszej niż 1:20. Wymiarka powinna być wskazana na rysunku.

6. Opis i rysunek kotła powinny być podpisane przez fabrykę, która kocioł zbudowała, i odbiorcę wyznaczonego przez odnośne władze do sprawdzenia budowy kotła, który poświadczą, że kocioł odpowiada wszystkim przepisom obowiązującym. Plan ustawienia kotła powinien być podpisanym przez rewidenta.

VI. Rewizja i próby wodne kotłów.

§ 18. Kocioł nie może być użytym bez uprzedniej rewizji i wypróbowania ciśnieniem wodnym przez organ dozoru nad kotłami.

§ 19. 1. Kotły, znajdujące się w użyciu, podlegają w określonych terminach sprawdzaniu co do zdatności do dalszej pracy. Sprawdzanie bywa dwójakie: rewizja zewnętrzna i rewizja wewnętrzna, połączona z próbą wodną.

2. Rewizja zewnętrzna polega na zbadaniu kotła w stanie zimnym. Przed rewizją należy opróżnić kocioł z wody, otworzyć wyczystki, usunąć sklepienie w palenisku i ruszty, zdjąć otulinę ze zbiorników pary dla przepustnicy i zaworów bezpieczeństwa, odchylić otulinę w tylnej części paleniska i oczyścić kocioł z kamienia, sadzy i popiołu.

O ile zachodzi podejrzenie nieszczelności lub usterek pod otuliną na innej części kotła, lub pod

częściami popielnika, to i tam należy otulinę zdjąć lub odchylić, lub zdjąć popielnik, celem umożliwienia należnego badania.

Przy rewizji należy: obejrzeć dokładnie osprzęt kotła i wszystkie dostępne i widoczne wewnątrz i zewnątrz części kotła, w celu ujawnienia pęknięć, wyżarć, przerdzawień, zerwań zespórek i wiązań, wzdęć ścian i podniebienia paleniska, zużycia płomieniówek, oraz określenia niezbędnych napraw. Po dokonaniu napraw należy je sprawdzić.

Gdyby rewizja powyższa wykazała, że stan kotła wymaga bardziej szczegółowego zbadania jego, to wówczas należy dokonać rewizji wewnętrznej.

3. Rewizja wewnętrzna ma na celu dokładne zbadanie stanu blach kotła, ich połączeń, wzmocnień, wiązań, rur wodnych przewodów zasilających, zaworów bezpieczeństwa, wodoskazów i wogóle wszystkich części kotła i urządzeń związanych z kotłem, wszelkich uszkodzeń blach, szwów i t. p. oraz wszystkich wad ukrytych, niewidocznych podczas pracy kotła i przy rewizji zewnętrznej.

Przed wewnętrzną rewizją kotłów należy: wyjąć płomieniówki, zdjąć otulinę kotła, ściany kotła starannie oczyścić wewnątrz z kamienia i zewnątrz z sadzy, kanały zaś z sadzy i popiołu.

Jeżeli stan kotła po dokonanych naprawach nie zapewnia bezpiecznej jego pracy do czasu normalnego terminu następnej rewizji wewnętrznej, rewidujący może wyznaczyć termin następnej rewizji kotła odpowiednio krótszy.

4. Próba wodna polega na poddaniu kotła ciśnieniu wodnemu większemu od dozwolonej nadprężności pary, mianowicie: a) kotły używane przy nadprężności pary do 10 atm. — ciśnieniu wodnemu $1\frac{1}{2}$ razy większemu od niej, przewyżka ta winna wynosić najmniej 1 atm. i b) kotły używane przy nadprężności pary wyższej — ciśnieniu wodnemu o 5 atm. od niej wyższemu.

W ciągu całego czasu trwania próby ścianki kotła powinny ją wytrzymać bez wykazania nieszczelności; należy je uważać za nieszczelne, jeżeli woda przenika w postaci innej, niż drobne krople rosy. Kocioł przy próbie wodnej nie powinien uleże odkształceniom stałym.

Przy próbie wodnej należy sprawdzić za pomocą manometru kontrolującego: manometr kotła i prawidłowość naciążenia zaworów bezpieczeństwa.

§ 20. 1. Kotły parowozowe podlegają rewizji zewnętrznej przynajmniej co 2 lata, kotły ustawiane w wagonach kolejowych — przynajmniej co rok.

2. Kocioł podlega rewizji wewnętrznej połączonej z próbą wodną:

- a) pierwszy raz bezpośrednio po zbudowaniu kotła, przed uruchomieniem,
- b) po upływie najwyżej 6-ciu lat od daty próby wodnej wykonanej przy ostatniej rewizji wewnętrznej i
- c) po każdej większej naprawie, mianowicie: jeśli kocioł w celu naprawy został zdjęty z miejsca, lub jeśli wymieniono albo zdjęto więcej niż $\frac{1}{20}$ część ścian kotła. Do ścian tych nie zaliczają się płomieniówki i płomienice o średnicy zewnętrznej mniejszej niż 150 mm.

VII. Książka kotłowa.

§ 21. Każdy kościół powinien mieć urzędową książkę według wzoru ustalonego przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, zawierającą upoważnienie do używania kotła oraz opis kotła i jego osprzętu, podpisane przez osobę upoważnioną do wydawania zezwolenia na używanie kotła. Do książki powinien być wszyty pod pieczęcią rysunek kotła i ponadto, dla kotła wagonowego, rysunek ustawienia kotła w wagonie. Do książki należy zapisywać wyniki rewizji i prób wodnych, dokonane naprawy, szkice łąt, zmiany konstrukcji i blach, oraz terminy rewizji następnych.

VIII. Obsługa kotłów.

§ 22. Do obsługi kotłów wyznacza się pracowników w wieku nie niżej lat 18, trzeźwych, pewnych i z pracą przy kotle obznajmionych, po złożeniu przewidzianego dla nich egzaminu.

IX. Odpowiedzialność.

§ 23. Winny niezachowania przepisów niniejszych lub rozporządzeń właściwych odpowiada według odnośnych artykułów obowiązującego prawa ogólnego i regulaminu kolejowego.

X. Wybuch kotła.

§ 24. W razie wybuchu kotła zarządzający kotłem winien o wybuchu niezwłocznie zawiadomić osoby i urzędy wymienione w ogólnych przepisach kolejowych o wypadkach nieszczęśliwych na kolejach. Do czasu sporządzenia przewidzianego przez przepisy protokołu, uszkodzone przy wybuchu budynki lub urządzenia nie powinny być naprawiane, zaś zrujnowane części kotła powinny leżeć na swoich miejscach nienaruszone, z wyjątkiem wypadków, kiedy ich usunięcie jest konieczne w celu ratowania ludzi, zapobieżenia dalszym skutkom wybuchu, lub przywrócenia komunikacji na drodze publicznej.

XI. Termin wejścia w życie przepisów niniejszych.

§ 25. Przepisy niniejsze wchodzi w życie na całym obszarze Państwa Polskiego z dniem ich ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc obowiązującą odnośne przepisy dotychczasowe z tym wyjątkiem, że pierwsze po ogłoszeniu przepisów niniejszych rewizje kotłów, będących obecnie w użyciu, powinny być dokonane nie później, niż w terminach, jakie dla nich przypadną według odnośnych przepisów i ustaw stosowanych do kotła przed ogłoszeniem przepisów niniejszych.

Minister Kolei Żelaznych:
Ludwik Zagórny-Marynowski