

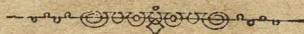
**ГЛАВНОЕ ОБЩЕСТВО
РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

ЛІНІЯ НИКОЛАЕВСКАЯ.

ПОЛОЖЕНІЕ О СИГНАЛАХЪ.

Серія Э.

№ 24.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Р. Голике,  Троицкая, домъ 18.

1892.

Утверждается къ руководству.
Петербургъ, 19 Декабря 1891 г.
Инспекторъ Наянусъ.

Глава I.

Общія положенія.

§ 1.

Для возможности безопаснаго движенія по рельсовому пути поѣздовъ, отдѣльныхъ паровозовъ, ручныхъ телѣжекъ и вагончиковъ и для предотвращенія вреда, который можетъ быть причиненъ этимъ движеніемъ лицамъ находящимся на желѣзной дорогѣ, подвижному составу и самому пути, обязательно къ непремѣнному исполненію на Николаевской дорогѣ и, прилежающихъ къ ней, вѣтвяхъ настоящее *положеніе о сигналахъ*.

§ 2.

Каждый изъ служащихъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ сигналамъ, долженъ твердо знать ихъ значеніе и правила ихъ употребленія; для сего онъ долженъ быть снабженъ настоящимъ положеніемъ.

Безграмотнымъ положеніе это должно быть прочитано и разъяснено непосредственнымъ ихъ начальствомъ, которое обязано удостовѣриться, что данное разъясненіе понято.

§ 3.

Каждый служащій, какую бы онъ должность ни занималъ, обязанъ неуклонно исполнять требованія, заявленные сигналами.

§ 4.

Всѣ тѣ служащіе, которые по роду службы обязаны подавать сигналы и вообще имѣть съ ними дѣло, должны быть снабжены исправными сигнальными приборами. О потерѣ сигнальныхъ приборовъ или порчѣ ихъ, служащіе обязаны своевременно заявлять непосредственному начальству; эти же начальствующія лица обязаны производить осмотръ и повѣрку сигнальныхъ приборовъ и въ случаѣ порчи или потери сдѣлать распоряженіе о немедленной замѣнѣ новыми, или объ исправленіи испорченныхъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы каждый служащій, обязанный во всякое время имѣть при себѣ сигналы, не оставался безъ нихъ.

§ 5.

За неисполненіе требованій заявленныхъ сигналами, за неупотребленіе ихъ въ случаѣ необходимости, за неправильное ихъ употребленіе, а также за дурное содержаніе сигнальныхъ приборовъ виновные подвергаются административнымъ взысканіямъ, а въ подлежащихъ случаяхъ и судебному преслѣдованію.

§ 6.

Во всякое время и во всѣхъ пунктахъ дороги и ея вѣтвей въ отношеніи сигналовъ должны быть приняты всѣ мѣры предосторожности, какъ бы ожидаемъ былъ поѣздъ.

Сигналы, поданные такимъ образомъ, что точное значеніе ихъ представляется сомнительнымъ, должны быть истолкованы въ болѣе опасномъ для движенія смыслѣ.

Примѣчаніе. Такимъ образомъ, напр.: неподвижный сигналъ неосвѣщенный въ то время, когда освѣщеніе его обязательно, долженъ быть принятъ за сигналъ остановки, фонарь дальняго сигнала показывающій на половину красный, на половину зеленый огонь долженъ быть принятъ за сигналъ остановки и т. п.

§ 7.

Сигналы по способу выраженія ихъ раздѣляются на: *видимые* (оптическіе) и *звуковые* (акустическіе).

Видимые сигналы выражаются: *днемъ* — цвѣтомъ или формою и положеніемъ флаговъ, щитовъ, флагарокъ, дисокъ, крыльевъ семафоровъ, а *ночью* — цвѣтомъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ положеніемъ фонарей.

Звуковые сигналы выражаются числомъ или продолжительностью звуковъ, издаваемыхъ паровозными свистками, сигнальными и электри-

ческими колоколами, петардами (хлопушками), сигнальными рожками или карманными свистками.

§ 8.

Сигналы, какъ видимые, такъ и звуковые, могутъ быть: *постоянные*—когда они подаются всегда съ одного и того-же опредѣленнаго мѣста, какъ-то: зеленые диски на постоянныхъ столбахъ, семафоры путевые и станціонные, стрѣлочныя флюгарки, предѣльные столбики стоянія поѣздовъ, станціонные и электро-сигнальные колокола;

передвижные—когда они заявляются временно, въ томъ или другомъ мѣстѣ, по мѣрѣ надобности, какъ-то: сигнальные щиты, флаги, ручные, паровозные и вагонные фонари и диски, петарды, сигнальные рожки, паровозные и карманные свистки и сигнальныя веревки.

§ 9.

Всѣ приборы которыми подаются сигналы, должны содержаться въ полной исправности и готовности къ дѣйствию тѣми служащими, которымъ порученъ надзоръ за ними.

Каждый постоянный сигналъ поручается надзору опредѣленныхъ лицъ (напр.: путевыхъ или переѣздныхъ сторожей, стрѣлочниковъ, сигналистовъ и пр.), а передвижные сигналы находятся на отвѣтственности тѣхъ лицъ, которымъ они выданы на руки.

§ 10.

Всѣ вышепоименованные сигналы раздѣляются, смотря по мѣсту ихъ употребленія, на *путевые, поѣздные и станціонные*, причемъ тѣ изъ передвижныхъ сигналовъ, которые подаются непосредственно съ помощью рукъ, называются *ручными*. Ручные сигналы какъ *путевые*, такъ и *поѣздные* и *станціонные* одни и тѣ же.

Смотря по времени употребленія, видимые сигналы раздѣляются на *дневные* и *ночные*.

§ 11.

Дневные сигналы примѣняются во всѣхъ случаяхъ когда достаточно свѣтло, чтобы цвѣтъ этихъ сигналовъ былъ различаеъ въ разстояніи не менѣе 100 саж. (т. е. трехъ телеграфныхъ пролетовъ). Въ противномъ случаѣ даже днемъ, напримѣръ во время тумана, метели, сильнаго снѣга или дождя одновременно съ дневными сигналами должны примѣняться и *ночные*.

§ 12.

Видимые сигналы заявляются по возможности съ *правой стороны* того поѣзда или пути, къ которому они относятся.

Во всякомъ-же случаѣ если сигналъ заявляется съ *лѣвой стороны*, то онъ имѣетъ то-же значеніе, какъ и заявленный съ *правой стороны*.

§ 13.

Для *видимыхъ* сигналовъ установлены два цвѣта *красный* и *зеленый* и сверхъ того для *ночныхъ* сигналовъ еще *бѣлый*.

Красный цвѣтъ выражаетъ опасность и требованіе немедленной, безусловной остановки.

Зеленый цвѣтъ выражаетъ осторожность и требованіе уменьшенія скорости.

Бѣлый цвѣтъ (для *ночныхъ* сигналовъ) выражаетъ, что путь свободенъ.

§ 14.

Всякій видимый сигналъ сообразно своему назначенію долженъ имѣть одинъ изъ этихъ цвѣтовъ, причемъ *ночные* сигналы заявляются фонарями со стеклами, — имѣющими соотвѣствующій назначенію цвѣтъ.

§ 15.

Дневными ручными сигналами служатъ: флаги и переносные щиты *красные* и *зеленые*.

Ночными ручными сигналами служатъ фонари со стеклами: *краснымъ*, *зеленымъ* и *бѣлымъ*.

§ 16.

Упомянутыми ручными сигналами какъ *дневными*, такъ и *ночными* должны быть снабжены:

а) на пути — каждый сторожъ какъ *путевой*

и мостовой, такъ и переѣздный, каждый артельный староста артели рабочихъ, каждый дорожный мастеръ и каждый сигналистъ электросемафорнаго поста.

б) на поѣздѣ—каждый кондукторъ и машинистъ и

в) на станціяхъ—каждый стрѣлочникъ, каждый составитель поѣздовъ, каждый сцѣпщикъ, каждый дежурный агентъ по движенію и вообще каждое лицо распоряжающееся на станціи движеніемъ.

§ 17.

Красные передвижные сигналы, выражающіе требованіе немедленной, безусловной остановки, **должны быть выставляемы съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ имѣется препятствіе на пути, въ разстояніи не менѣе 300 саж. отъ него (9 телеграфныхъ пролетовъ).**

§ 18.

Зеленые передвижные сигналы, выражающіе требованіе осторожности и уменьшенія скорости, **должны быть выставляемы съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ требуется уменьшеніе скорости, въ разстояніи 100 саж. отъ него (3-хъ телеграфныхъ пролетовъ).**

Глава II.

Путевые сигналы.

§ 19.

Сигналы съ пути подаются:

- а) сигнальными флагами или щитами (красные и зеленые);
- б) сигнальными фонарями (съ краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ стеклами);
- в) крыльями электросемафоровъ;
- г) петардами (хлопушками);
- д) сигнальными рожками, и
- е) электрическими колоколами.

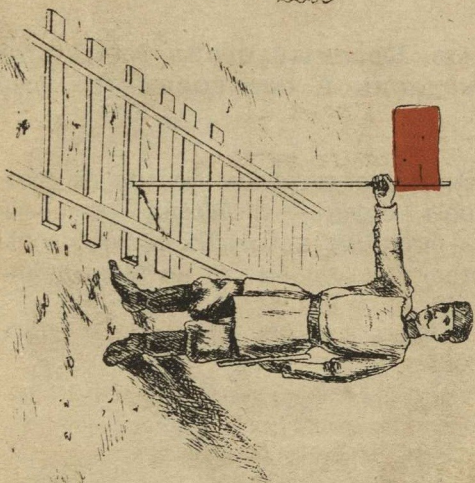
§ 20.

Сигналы, подаваемые *флагами* или *щитами* и *сигнальными фонарями*, слѣдующіе:

- а) **Днемъ. Развернутый красный флагъ или красный щитъ** требуютъ **немедленной остановки** (см. рис. 1 и 2).

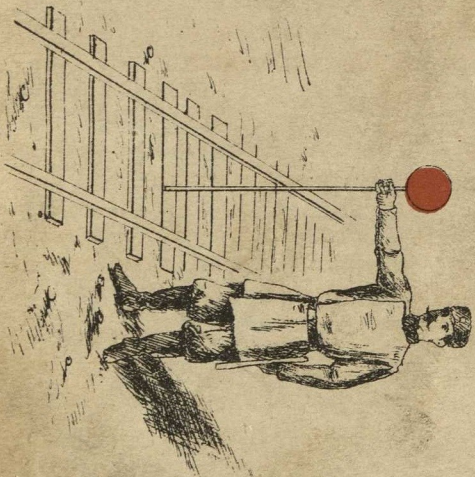
За неимѣніемъ подъ рукою соотвѣтствующаго флага или щита, требованіе остановки выражается быстрымъ подниманіемъ обѣихъ рукъ къ верху или маханіемъ какимъ-либо предметомъ.

Fig. 1.



Drewno

Fig. 2.



б) Ночью. Красный огонь фонаря требует немедленной остановки (см. рис. 3 и 4).

За неимѣніемъ подъ рукою фонаря съ соответствующимъ огнемъ, требованіе остановки выражается быстрымъ маханіемъ фонаря, освѣщеннаго огнемъ какого бы то ни было цвѣта.

Fig. 3.

Гоним

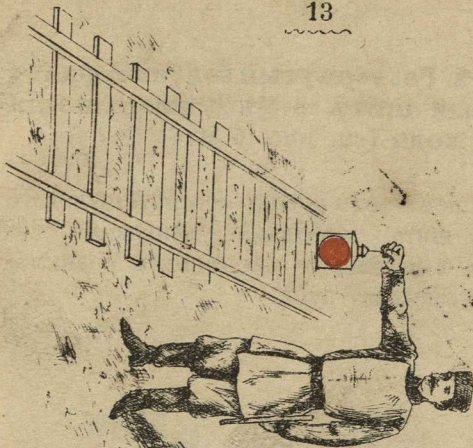
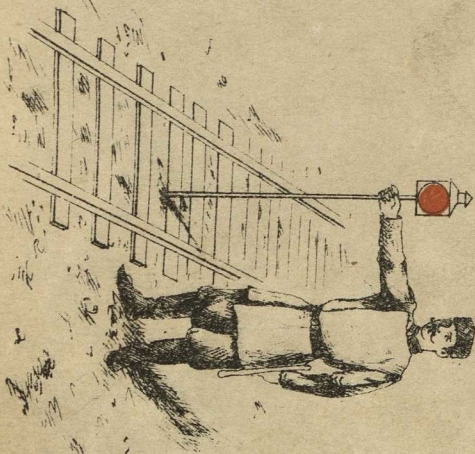


Fig. 4.



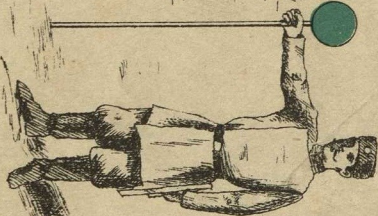
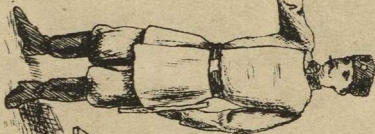
в) Днемъ. Развернутый зеленый флагъ или зеленый щитъ требуютъ уменьшенія скорости хода (см. рис. 5 и 6).

За неимѣніемъ подъ рукою соотвѣтствующаго флага или щита, требованіе уменьшенія скорости хода выражается медленнымъ подниманіемъ и опусканіемъ руки.

Fig. 5.

Drears

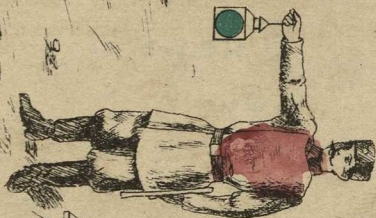
Fig. 6.



г) **Ночью. Зеленый огонь** фонаря требует **уменьшенія скорости хода** (см. рис. 7 и 8).

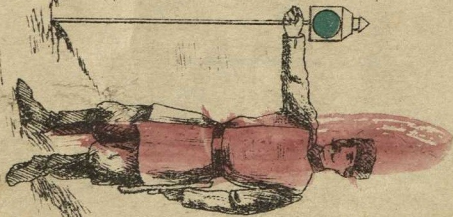
За неимѣніемъ подъ рукою фонаря съ соотвѣтствующимъ огнемъ, требованіе уменьшенія скорости хода выражается медленнымъ подниманіемъ и опусканіемъ фонаря, освѣщеннаго огнемъ всякаго цвѣта, *за исключеніемъ краснаго.*

Fig. 7.



Howe

Fig. 8.

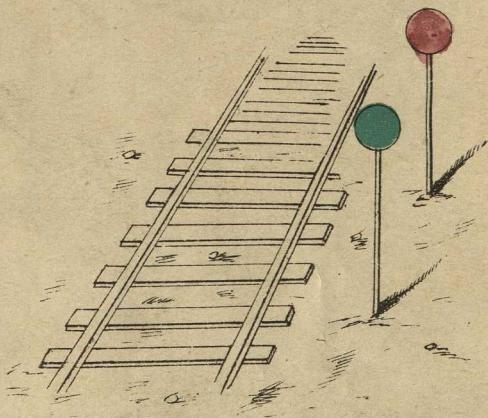


д) Протяженіе пути, требующее уменьшенія скорости хода, **ограждается** на разстояніи, указанномъ въ § 18:

днемъ: зелеными щитами, обращенными въ наружу зеленымъ цвѣтомъ а внутрь бѣлымъ цвѣтомъ (см. рис. 9);

Днемъ

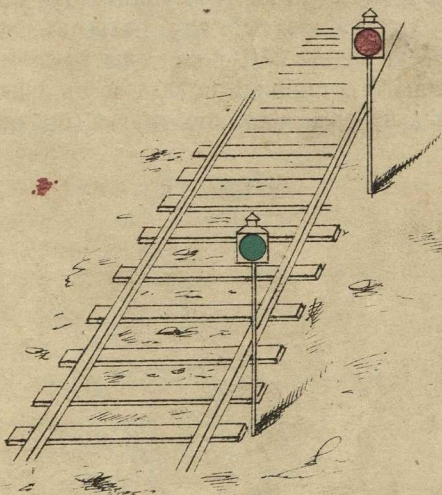
Рис. 9.



ночью: фонарями обращенными въ наружу зелеными огнями а внутрь бѣлыми огнями (см. рис. 10).

Ночью

Рис. 10.



§ 21.

Сигналы, подаваемые крыльями электросемафоровъ, указаны въ § 65.

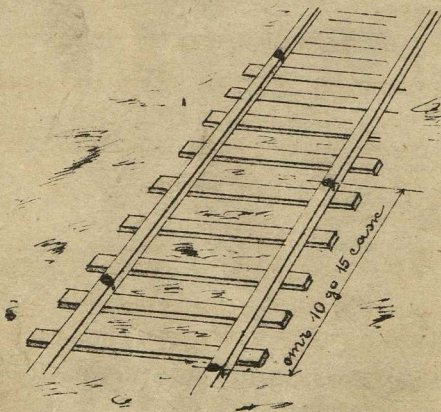
§ 22.

Петарды (хлопушки) состоятъ изъ жестяной коробки, наполненной взрывчатымъ составомъ и имѣющей лапки для прикрѣпленія къ рельсамъ.

Петарды (хлопушки) своимъ взрывомъ подъ колесами паровоза выражаютъ требованіе **немедленной остановки**.

Петарды (хлопушки) *кладутся* по двѣ и даже по три на каждый изъ рельсовъ, въ *разстояніи не меньше 300 саж. отъ препятствія*, требующаго остановки поѣзда и въ разстояніи отъ 10 до 15 саж. одна отъ другой (см. рис. 11).

Рис. 11.



Въ дневное время петардами должны быть ограждаемы всѣ препятствія, могущія имѣть особенно вредныя послѣдствія для поѣзда, какъ-то: обвалы въ земляномъ полотнѣ, изломы рельсовъ и т. п.

Во время же тумановъ, метелей, сильного дождя или снѣга, а также въ ночное время, употребленіе петардъ обязательно для выраженія требованія *всякой остановки*, поданнаго ручными сигналами.

§ 23.

Сигналы, подаваемые *сигнальными рожками*, слѣдующіе:

на главной линіи:

а) поѣздъ отъ Петербурга идетъ по правильному пути:

одинъ протяжный звукъ —————

б) поѣздъ отъ Москвы идетъ по правильному пути:

два протяжныхъ звука =====

в) поѣздъ отъ Петербурга идетъ по неправильному (московскому) пути:

три протяжныхъ звука =====

г) поѣздъ отъ Москвы идетъ по неправильному (петербургскому) пути:

четыре протяжныхъ звука =====

на вѣтвяхъ:

д) поѣздъ идетъ отъ Петербурга:

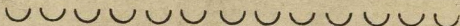
одинъ протяжный звукъ _____

е) поѣздъ идетъ къ Петербургу:

два протяжныхъ звука =====

на главной линіи и вѣтвяхъ:

ж) сигналъ **тревоги** и призыва на помощь:
отрывистые, короткіе и быстро слѣдующіе
одинъ за другимъ звуки



Каждый служащій, незадержанный безотлагательными работами, относящимися къ безопасности движенія, услышавъ сигналъ тревоги, обязанъ немедленно спѣшить на мѣсто требованія.

§ 24.

Сигналы обыкновенные, подаваемые *электрическими колоколами*, слѣдующіе:

а) Петербургскій поѣздъ большой скорости или экстренный отправился:

два раза по три удара ●●● ●●●

б) Московскій поѣздъ большой скорости или экстренный отправился:

два раза по два удара ●● ●●

в) Тревога—вниманіе:

восемнадцать ударовъ



Необыкновенные или экстренные сигналы, подаваемые электрическими колоколами, указаны въ § 73.

§ 25.

Свободный и безопасный путь выражается отсутствиемъ всякихъ сигналовъ. Каждый мостовой, путевой и переѣздный сторожъ, встрѣчающій поѣздъ или паровозъ, для обозначенія того, что путь свободенъ и безопасенъ, обязанъ, при проходѣ поѣзда или паровоза днемъ, стоять со свернутыми флагами, ночью же имѣть въ рукахъ сигнальный фонарь, обращенный бѣлымъ огнемъ къ паровозу.

§ 26.

Чтобы обозначить, что поѣздъ или паровозъ долженъ уменьшить скорость хода и слѣдовать осторожно, нужно выставить зеленые сигналы, указанные въ § 20 *в* и *г*.

Для обозначенія протяженія пути, гдѣ требуется уменьшеніе скорости хода, зеленые сигналы выставляются какъ указано въ § 20 *д*.

§ 27.

Если на пути имѣется препятствіе, требующее остановки поѣзда, напр., остановка другого поѣзда, поврежденіе моста, обвалъ, значительная и внезапная осадка, поврежденіе пути, изломъ рельса, когда на пути производятся работы, не допускающія движенія и тому подоб-

ное, то всякій служащій обязанъ оградить таковое опасное мѣсто пути сигналами остановки, указанными въ § 20 а и б, на разстояніи *не менее 300 саж.* отъ него.

При этомъ долженъ быть прежде поставленъ сигналъ со стороны, откуда ожидается поѣздъ и обращенъ къ нему краснымъ цвѣтомъ, а затѣмъ ставится второй сигналъ съ другой стороны, обращенный краснымъ цвѣтомъ въ противоположную сторону.

Въ потребныхъ случаяхъ кромѣ красныхъ сигналовъ должны быть употреблены петарды, какъ указано въ § 22.

§ 28.

Сигналы остановки, кромѣ случаевъ, указанныхъ въ § 27, должны быть выставляемы предъ началомъ серьезныхъ работъ на пути, какъ-то: при сплошной подъемкѣ пути на балласть, при снятіи, хотя бы одного, рельса съ пути, при сплошной смѣнѣ шпаль, при замѣнѣ брусевъ на мостахъ, при разгонкѣ зазоровъ и проч.

При одиночной смѣнѣ шпаль обязательно выставлять сигналы уменьшенія хода. Вообще сигналы снимаются только по окончательномъ исправленіи поврежденій или устраненіи всякаго препятствія къ безопасному проходу поѣзда нормальнымъ ходомъ.

§ 29.

Всякій служащій, замѣтившій какое-либо поврежденіе въ подвижномъ составѣ проходящаго поѣзда, или замѣтившій разрывъ его, упавшихъ, или прыгнувшихъ съ поѣзда людей, развалившійся, или выпавшій грузъ, или пожаръ въ поѣздѣ, обязанъ немедленно подать сигналъ остановки и, вообще, стараться обратить вниманіе машиниста сигналами или какимъ-либо другимъ способомъ.

§ 30.

Всякій служащій, увидавъ, что на встрѣчу приближающемуся поѣзду слѣдуетъ другой поѣздъ, паровозъ, дрезина или вагончикъ, или что, прежде прошедшій, поѣздъ, паровозъ, дрезина или вагончикъ настигается поѣздомъ или паровозомъ, слѣдующимъ за ними въ разстояніи 5 минутъ или менѣе, обязанъ немедленно подать сему послѣднему поѣзду или паровозу сигналъ остановки.

§ 31.

Путевой сторожъ, замѣтивъ приближающійся поѣздъ или паровозъ, долженъ стараться занять такое мѣсто, съ котораго онъ былъ бы замѣтенъ поѣздному машинисту, и подать, по направленію движенія поѣзда, сигналъ рожкомъ, указанный въ § 23, затѣмъ вставъ на разстояніи не менѣе 2-хъ аршинъ отъ крайняго рельса,

внимательно слѣдить за поѣздомъ и, въ случаѣ замѣченной въ немъ неисправности, подавать сигналы остановки.

§ 32.

Если служащій при исполненіи своей обязанности, при особаго рода происшествіи, или для собственной обороны, встрѣтитъ надобность въ помощи рабочихъ или сосѣднихъ сторожей, то онъ обязанъ подавать рожкомъ сигналъ тревоги и призыва на помощь, указанный въ § 23 ж.

§ 33.

Путевые и переѣздные сторожа, услышавъ сигналъ тревоги, поданный электрическими колоколами, указанный въ § 24 в, обязаны остановить красными сигналами всякій поѣздъ, находящійся на перегонѣ, послѣ подачи сигнала тревоги и предупредить словесно машиниста о подачѣ этого сигнала на перегонѣ.

§ 34.

Передвигаемые по пути дрезины и вагончики должны имѣть, укрѣпленный на шестѣ, днемъ въ ясное время *красный флагъ* или щитъ, а ночью и днемъ въ ненастное время *фонарь съ краснымъ впередъ и назадъ огнемъ*. Независимо отъ сего, движеніе вагончика по главному пути должно быть прикрываемо, въ случаѣ движенія по правильному пути, еще сзади въ раз-

стояніи не менѣе 150 саж. ручнымъ краснымъ сигналомъ; въ случаѣ же движенія по неправильному пути или на одиночномъ пути прикрытие его ручными красными сигналами обязательно съ обѣихъ сторонъ.

Сигналы эти носятя рабочими или сторожами.

Прикрытие вагончика таковыми ручными сигналами не обязательно днемъ на такихъ дорожныхъ участкахъ, которые находятся въ мѣстности настолько открытой, что приближающіеся поѣзда видны рабочимъ, сопровождающимъ вагончикъ, на разстояніи не менѣе двухъ верстъ.

Глава III.

Поѣздные сигналы.

§ 35.

- Сигналы съ поѣздовъ и паровозовъ подаются:
- а) сигнальными флагами (красные и зеленые);
 - б) краснымъ щитомъ;
 - в) ручными вагонными и паровозными фонарями (съ краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ стеклами);
 - г) свистками паровозными;
 - д) свистками карманными;
 - е) колоколами на паровозахъ и
 - ж) сигнальною веревкою.

§ 36.

Сигналы, подаваемые сигнальными флагами, краснымъ щитомъ, ручными, вагонными и паровозными фонарями, слѣдующіе:

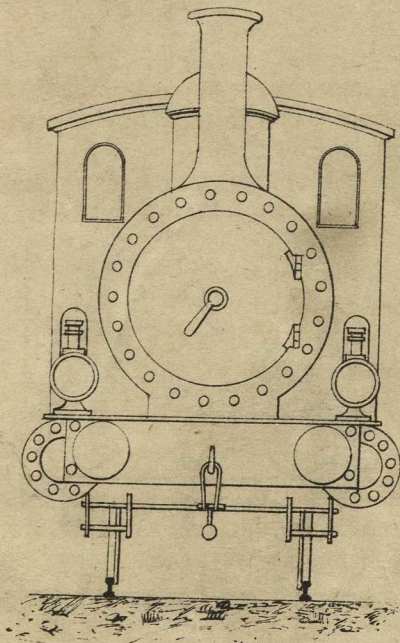
а) Поѣздъ идетъ по правильному пути:

днемъ, отсутствіе всякихъ сигналовъ на паровозѣ;

ночью: два паровозныхъ фонаря съ бѣлыми огнями, спереди паровоза (см. рис. 12).

Ночью

Рис. 12.

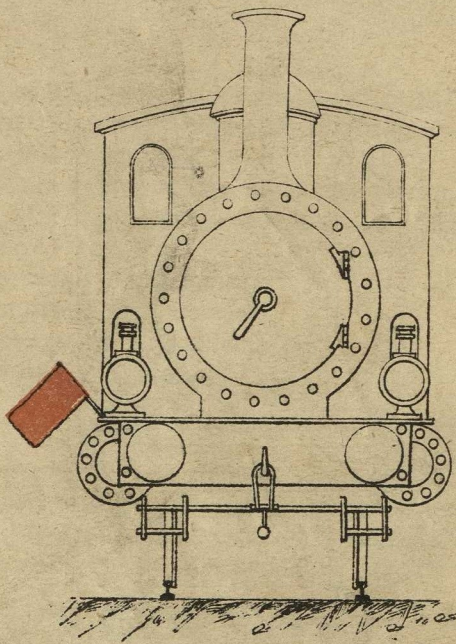


б) Поѣздъ идетъ по неправильному пути:

днемъ: красный флагъ на правомъ концѣ буфернаго паровознаго бруса (см. рис. 13);

Днемъ

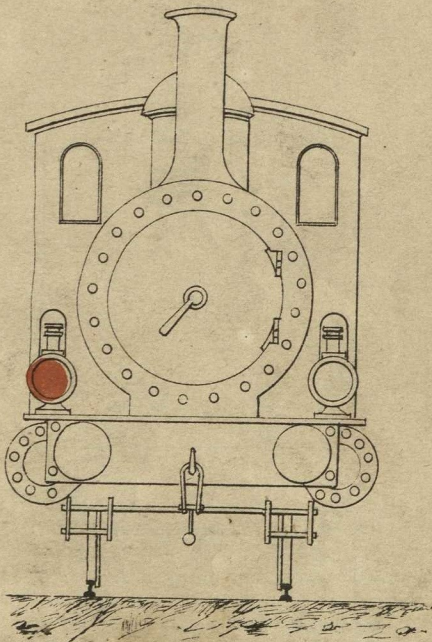
Рис. 13.



ночью: правый буферный фонарь съ
краснымъ огнемъ (см. рис. 14).

Ночью

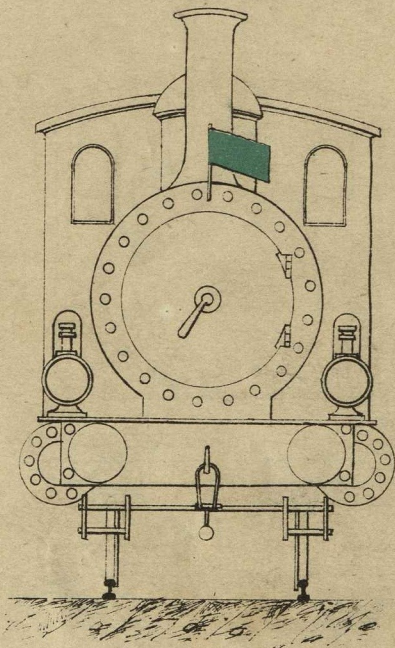
Рис. 14.



в) Прекращеніе на перегонѣ телеграфнаго дѣйствія и необходимость вслѣдствіе этого усугубленія вниманія путевой стражи:
днемъ: зеленый флагъ у подошвы дымовой трубы (см. рис. 15);

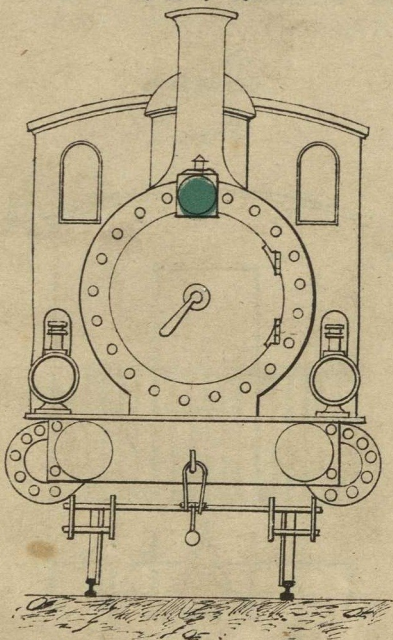
Днемъ

Рис. 15.



ночью: ручной сигнальный фонарь
съ зеленымъ огнемъ у подошвы ды-
мовой трубы (см. рис. 16).

Ночью
Рис. 16.



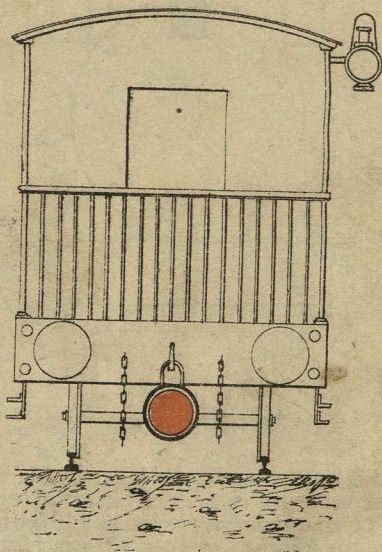
Примѣчаніе. При совпаденіи прекращенія телеграфнаго дѣйствія на перегонѣ съ предъидущимъ и послѣдующими случаями, указанный на рисункахъ 15 и 16 сигналъ выстав-
ляется дополнительно къ сигналамъ означенныхъ случаевъ.

г) Поездъ слѣдуетъ въ цѣломъ составѣ:

днемъ: на послѣднемъ вагонѣ сзади на упряжномъ крюкѣ помѣщается красный дискъ и сбоку вагона въ правомъ верхнемъ углу малый вагонный фонарь (боковой дискъ) (см. рис. 17);

Днемъ

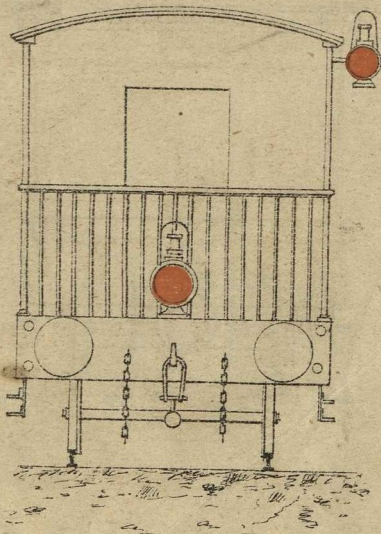
Рис. 17.



НОЧЬЮ: на послѣднемъ вагонѣ сзади у упряжнаго крюка, помѣщается большой вагонный фонарь съ краснымъ огнемъ и сбоку вагона, въ правомъ верхнемъ углу — малый вагонный фонарь, отражающій взадъ красный огонь и впередъ къ паровозу бѣлый огонь (см. рис. 18).

Ночью

Рис. 18.

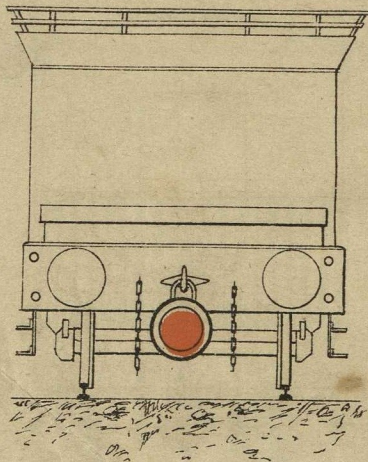


д) Слѣдуетъ одиночный паровозъ (безъ поѣзда):

днемъ: на тендерѣ сзади у упряжнаго крюка помѣщается красный дискъ (см. рис. 19);

Днемъ

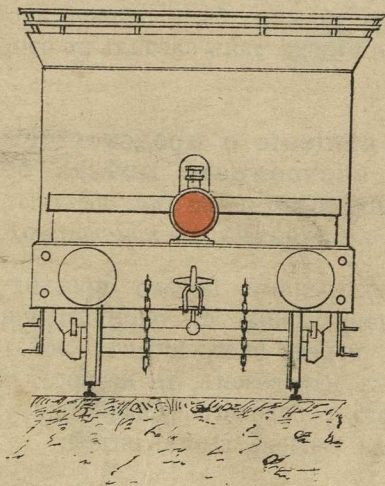
Рис. 19.



**НОЧЬЮ: на тендерѣ сзади у упряжного
крюка помѣщается фонарь съ краснымъ
огнемъ (см. рис. 20).**

Ночью

Рис. 20.



Примѣчаніе I. Если одиночный паровозъ слѣдуетъ тендеромъ впередъ (кромѣ случаевъ маневровъ), то тѣ же сигналы помѣщаются на паровозѣ.

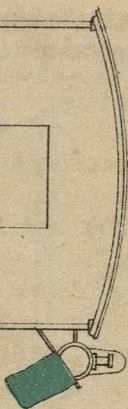
Примѣчаніе II. По установкѣ поѣзда на запасномъ или сосѣднемъ главномъ пути для пропуска другихъ поѣздовъ, красные сигналы, находящіеся въ хвостѣ поѣзда, должны быть сняты, во избѣжаніе недоразумѣнія со стороны машинистовъ пропускаемыхъ поѣздовъ. Сигналы эти должны быть вновь поставлены, какъ скоро будетъ данъ сигналъ къ отправленію поѣзда.

е) Оповѣщеніе о предстоящемъ слѣдованіи экстреннаго поѣзда большой или малой скорости (на въѣздахъ гдѣ не имѣется электрическихъ колоколовъ).

Если экстренный поѣздъ прослѣдуетъ по одному направленію съ оповѣщающимъ (последнимъ передъ экстреннымъ) поѣздомъ или одиночнымъ паровозомъ, то на последнемъ вагонѣ поѣзда у бокового фонаря или у упряжнаго крюка тендера выставляется:

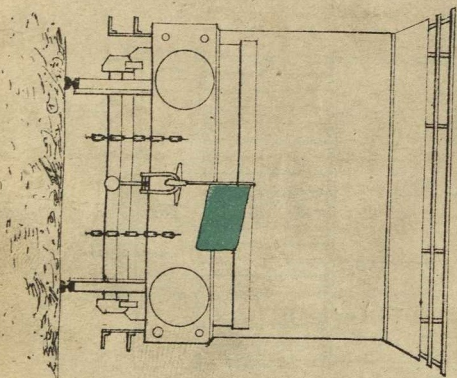
днемъ: зеленый флагъ (см. рис. 21 и 22).

Fig. 21.



Dwenn

Fig. 22.



НОЧЬЮ: фонарь съ зеленымъ огнемъ
вмѣсто краснаго (см. рис. 23 и 24).

Ночью

Рис. 23.

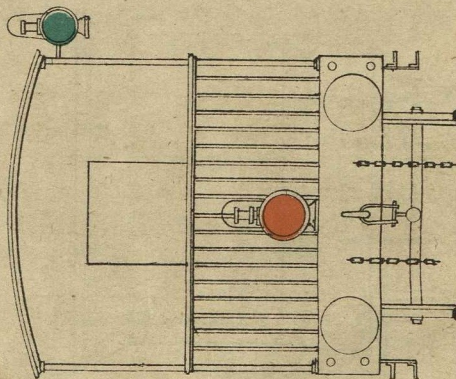
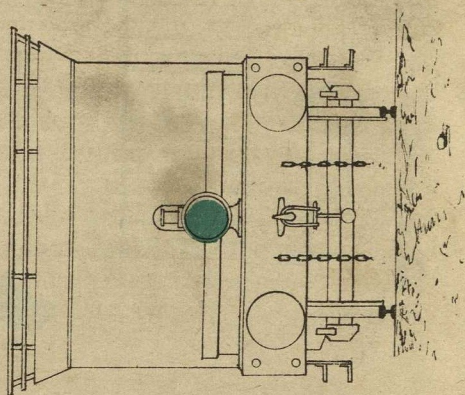


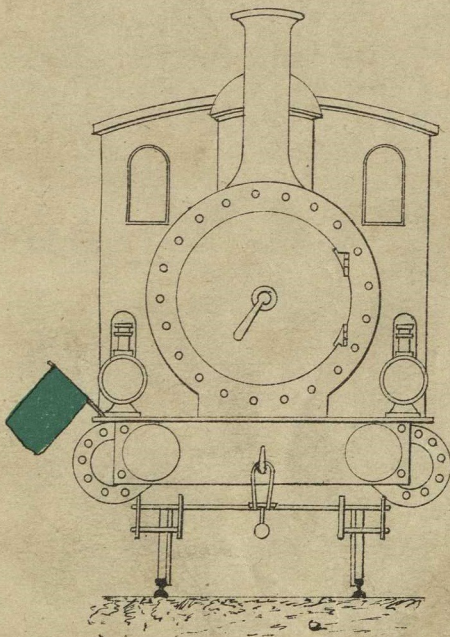
Рис. 24.



Если экстренный поѣздъ прослѣдуетъ по направленію *противуположному* съ оповѣщающимъ (послѣднимъ передъ экстреннымъ) поѣздомъ или одиночнымъ паровозомъ, то спереди паровоза, у праваго конца буфернаго бруса, выставляется:

днемъ: зеленый флагъ (см. рис. 25).

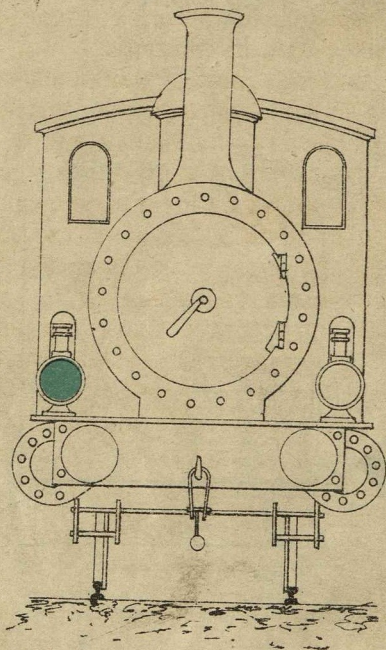
Днемъ
Рис. 25.



ночью: фонарь съ зеленымъ огнемъ
(см. рис. 26).

Ночью

Рис. 26.



Примѣчаніе. На главной линіи гдѣ имѣются электрическіе колокола, оповѣщеніе объ экстренныхъ поѣздахъ производится сими послѣдними, посредствомъ установленныхъ сигналовъ. Въ случаяхъ же прекращенія дѣйствія колоколовъ примѣняются указанія пункта е.

ж) На маневренныхъ паровозахъ одинъ паровозный фонарь помѣщается спереди паровоза, другой сзади на тендерѣ.

з) При движеніи поѣзда или одиночнаго паровоза тендеромъ впередъ, за исключеніемъ случаевъ маневровъ—на задней части тендера долженъ находиться съ ручными сигналами кто-либо изъ поѣздной прислуги, если движеніе производится съ поѣздомъ и кто либо изъ паровозной прислуги, если движеніе производится одиночнымъ паровозомъ и на немъ не имѣется особаго агента службы движенія.

и) При передвиженіи поѣзда паровозомъ, находящимся въ хвостѣ поѣзда, передній вагонъ таковаго поѣзда долженъ быть съ площадкою впереди, а на площадкѣ долженъ находиться кондукторъ или другой агентъ съ ручными сигналами.

§ 37.

Сигналы, подаваемые паровозными свистками, слѣдующіе:

а) одинъ короткій свистокъ \cup означаетъ *поѣздъ готовъ къ отправленію*.

Сигналь этотъ подается машинистомъ въ отвѣтъ на, данный главнымъ кондукторомъ карманнымъ свисткомъ, сигналъ *«готовиться къ отправленію»*, по убѣжденіи машиниста въ томъ, что сигналъ этотъ поданъ поѣзднымъ главнымъ кондукторомъ.

б) одинъ протяжный свистокъ ————— означаетъ *вниманіе, поѣздъ отправляется*.

Сигналь этотъ подается машинистомъ въ отвѣтъ на, данный главнымъ кондукторомъ карманнымъ свисткомъ, сигналъ *«отправленіе поѣзда»*;

в) три короткіе свистка $\cup \cup \cup$ означаютъ *требованіе тормазить вагоны*;

г) два протяжные свистка ===== означаютъ *требованіе отпустить (ослабить) тормазы*;


д) короткіе, быстро слѣдующіе } $\cup \cup \cup \cup$
 одинъ за другимъ свистки означаютъ } $\cup \cup \cup \cup$
тревогу и призывъ на помощь. } $\cup \cup \cup \cup$

Всякій служащій, незанятый безотлагательными работами, относящимися до безопасности движенія, услышавъ сигналъ тревоги, обязанъ немедленно спѣшить къ поѣзду или паровозу и исполнять законныя требованія главнаго кондуктора и машиниста.

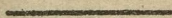
Примѣчаніе. О сигналахъ при слѣдованіи двойною тягою см. § 54.

§ 38.


Сигналы, подаваемые карманными свистками, слѣдующіе:

а) одинъ короткій свистокъ  означаетъ *готовиться къ отправленію*.

Сигналь этотъ подается главнымъ кондукторомъ, приблизившись къ паровозу и не далѣе багажного вагона.

б) одинъ.протяжный свистокъ  означаетъ *отправленіе поѣзда*.

Сигналь этотъ подается главнымъ кондукторомъ только по полученіи отвѣтнаго, отъ машиниста, сигнала «*поѣздъ готовъ къ отправленію*» и по убѣжденіи главнымъ кондукторомъ въ томъ, что вся поѣздная прислуга находится на своихъ мѣстахъ и вообще не имѣется никакихъ препятствій къ отправленію поѣзда.

в) три короткихъ свистка  означаютъ *требованіе остановить поѣздъ*.

§ 39.

Колокола имѣются на паровозахъ, работающих на станціяхъ и на вѣтвяхъ въ предѣлахъ городовъ и употребляются взаимно паровозныхъ свистковъ, когда представляется къ тому возможность.

§ 40.

На каждомъ поѣздѣ должна находиться *сигнальная веревка* для сообщенія кондукторовъ съ машинистомъ на случай требованія остановки поѣзда.

Сигнальная веревка прикрѣпляется однимъ концомъ къ рукояткѣ свистка паровоза, затѣмъ проводится вдоль вагоновъ, на пассажирскихъ поѣздахъ во всю длину поѣзда, на смѣшанныхъ поѣздахъ до послѣдняго вагона занятаго пассажирами, на товарныхъ же и рабочихъ поѣздахъ до вагона, въ которомъ находится главный кондукторъ поѣзда.

§ 41.

Сигналъ остановки сигнальною веревкою подается посредствомъ натягиванія таковой; при чемъ одновременно съ натяженіемъ сигнальной веревки кондукторъ выставляетъ снаружи днемъ *красный флагъ*, а ночью *фонарь съ краснымъ огнемъ* и сигналъ этотъ повторяется какъ всѣми кондукторами поѣзда, такъ и дорожною стражею, чтобы машинисту въ случаѣ недѣйствія сигнала передаваемого веревкою, все-таки было передано требованіе остановки поѣзда. вмѣстѣ съ тѣмъ задній тормазной кондукторъ *оборачиваетъ боковой вагонный фонарь послѣдняго вагона краснымъ огнемъ* къ машинисту.

Сигнальная веревка должна быть безъ узловъ и свободно двигаться по крючьямъ или кольцамъ, въ чемъ обязанъ удостовѣриться лично главный кондукторъ предъ отправленіемъ поѣзда.

Въ поѣздахъ, снабженныхъ непрерывными тормазами, остановка поѣзда производится дѣйствіемъ рукоятки тормазы, помещенной въ вагонѣ.

§ 42.

По подачѣ главнымъ кондукторомъ сигнала, указаннаго въ § 38 а «готовиться къ отправленію» тормазные кондукторы обязаны выставлять фонарь днемъ неосвѣщенный, а ночью съ бѣлымъ огнемъ обращеннымъ къ паровозу и держать его неподвижно до подачи главнымъ кондукторомъ сигнала отправленія, для удостовѣренія главнаго кондуктора въ томъ, что всѣ кондукторы находятся на своихъ мѣстахъ. Ранѣе чѣмъ выставятъ фонарь, тормазные кондукторы должны убѣдиться, что всѣ тормазы въ поѣздѣ отпущены.

§ 43.

На каждомъ поѣздѣ на послѣднемъ вагонѣ должны имѣться, указанные въ § 36 г, сигналы, показывающіе что поѣздъ слѣдуетъ въ цѣломъ составѣ. По боковому фонарю на послѣднемъ вагонѣ машинистъ имѣетъ возмож-

ность всегда убѣдиться слѣдуетъ ли, ведомый имъ, поѣздъ въ полномъ составѣ. Для наблюденія за этимъ, какъ равно, за тѣмъ: не подаются ли при отправленіи со станціи вслѣдъ поѣзду какіе-либо сигналы, машинистъ обязываетъ своего помощника и кочегара возможно чаще смотрѣть назадъ на хвостъ поѣзда.

То же обязанъ дѣлать главный кондукторъ и остальные кондукторы поѣзда.

§ 44.

Отсутствіе, указанныхъ въ § 36 2, сигналовъ на послѣднемъ вагонѣ поѣзда, или тендерѣ, отдѣльно идущаго паровоза, или неимѣніе огня въ боковомъ фонарѣ послѣдняго вагона, должно приниматься служащими, находящимися на пути, кондукторами поѣзда и машинистомъ за доказательство, что поѣздъ разорвался и вообще не идетъ въ цѣломъ составѣ.

Въ этомъ случаѣ всякій служащій долженъ подавать поѣзду сигналы остановки и вообще стараться обратить вниманіе машиниста и кондукторовъ сигналами или какимъ-либо другимъ способомъ.

Сигналисты же электро-семафорныхъ постовъ въ этомъ случаѣ обязаны не подавать сигнала прибытія на предъидущій постъ, а немедленно послать свободнаго сигналиста или путевого сторожа просмотрѣть участокъ относительно

нахожденія на немъ оторвавшейся части поѣзда.

§ 45.

Независимо отъ случаевъ когда остановка поѣзда требуется сигналами поданными съ пути, главный кондукторъ и кондукторы обязаны требовать отъ машиниста остановки поѣзда, когда ими будетъ замѣчено:

- а) что подъ паровозъ или поѣздъ попалъ, или съ нихъ упалъ человекъ;
- б) что произошелъ разрывъ поѣзда;
- в) что въ поѣздѣ случился пожаръ;
- г) что въ поѣздѣ произошла такая порча подвижного состава, которая представляетъ опасность для движенія поѣзда;
- д) что изъ вагона выпалъ или выпадаетъ грузъ, или можетъ упасть какой-либо предметъ, представляющій опасность для движенія;
- е) что на сосѣдномъ пути имѣется неогражденное сигналами поврежденіе или какое-либо препятствіе для движенія по этому пути поѣздовъ.

Въ такихъ случаяхъ, послѣ остановки поѣзда главный кондукторъ обязанъ прежде всего распорядиться огражденіемъ своего поѣзда (§ 47), затѣмъ принять всѣ, зависящія отъ него, мѣры къ устраненію причины вызвавшей остановку поѣзда и къ возможно меньшей задержкѣ поѣзда, а если остановка произошла вслѣдствіе

замѣченной неисправности на сосѣднемъ пути, то онъ обязанъ оградить неисправное мѣсто пути красными сигналами и извѣстить о семъ ближайшаго путевого сторожа.

§ 46.

Подача сигналовъ остановки съ вагоновъ, вдоль которыхъ проходитъ сигнальная веревка, производится какъ указано въ § 41. Подача же сигналовъ остановки съ вагоновъ *не имѣющихъ сигнальной веревки* производится исключительно выставленіемъ снаружи днемъ красныхъ флаговъ, ночью красныхъ фонарей и обращеніемъ бокового фонаря (диска) на заднемъ вагонѣ краснымъ огнемъ къ машинисту.

На закругленіяхъ дороги сигналы эти должно показывать машинисту съ той стороны поѣзда, съ которой онъ ихъ скорѣе можетъ увидѣть съ паровоза.

Машинистъ, остановивъ поѣздъ по сигналамъ поданнымъ съ поѣзда, не имѣетъ права тронуть поѣздъ съ мѣста, пока *красный огонь бокового фонаря (диска) задняго вагона не будетъ замѣненъ бѣлымъ огнемъ.*

§ 47.

Въ случаѣ остановки поѣзда въ пути по какой бы то ни было причинѣ, или у закрытаго станціоннаго дальняго сигнала, поѣздные кондукторы *должны немедленно затормозить по-*

поѣздъ, а кондукторъ послѣдняго тормазнаго вагона обязанъ тотчасъ же, не справляясь даже о причинѣ остановки, прикрыть свой поѣздъ, т. е. выставить сзади его, на разстояніи не менѣе 300 саж., красный сигналъ и въ потребныхъ случаяхъ положить еще на рельсы петарды. Главный кондукторъ долженъ наблюдать и лично удостовѣриться въ томъ, что вышеизложенное исполнено кондукторомъ.

Огражденіе краснымъ сигналомъ поѣзда спереди обязательно на вѣтвяхъ, гдѣ движеніе производится по одному пути, а на главной линіи при одиночномъ движеніи, а также въ томъ случаѣ, если затребована помощь со станціи впереди лежащей, или если поѣздной паровозъ, отправившійся на станцію, долженъ возвратиться къ поѣзду. Огражденіе поѣзда спереди возлагается на главнаго кондуктора, или же по его распоряженію на тормазнаго кондуктора, находящагося во главѣ поѣзда.

Прикрытіе красными сигналами, остановившагося на пути, одиночнаго паровоза, если на паровозѣ не имѣется кондуктора, возлагается на кочегара подъ непосредственнымъ наблюденіемъ машиниста. Если кондукторъ, или кочегаръ, отправившійся на путь для огражденія поѣзда, встрѣтитъ путевого сторожа, то поручаетъ ему постановку сигналовъ и, удостовѣрившись въ исполненіи сего сторожемъ, возвра-

щается къ своему поѣзду. Если же кондукторъ не встрѣтитъ путевого сторожа, то самъ устанавливаетъ сигналы и остается при нихъ до тѣхъ поръ, пока будетъ смѣненъ путевымъ сторожемъ или отозванъ главнымъ кондукторомъ, безъ чего кондукторъ отнюдь не имѣетъ права отлучиться отъ мѣста огражденія сигналами. Въ случаѣ же отозванія его главнымъ кондукторомъ, онъ, возвращаясь къ своему поѣзду, снимаетъ выставленный имъ сигналъ и петарды, если таковые были положены.

§ 48.

Въ случаѣ загроможденія поѣздомъ, сошедшимъ съ рельсовъ, сосѣдняго пути или между-путья, то какъ голова, такъ и хвостъ такового поѣзда ограждаются красными сигналами по обоимъ путямъ.

§ 49.

Въ случаѣ разрыва поѣзда кондукторы, оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ, обязаны немедленно затормозить оные и дать сигналъ остановки своему поѣзду; когда же оторвавшіеся вагоны остановятся, то задній тормазной кондукторъ долженъ немедленно прикрыть хвостъ поѣзда красными сигналами, а при отсутствіи главнаго кондуктора, также распорядиться огражденіемъ спереди красными сигналами оторвавшихся вагоновъ.

Въ свою очередь поѣздной машинистъ обязанъ остановить часть поѣзда оставшуюся при паровозѣ, какъ скоро онъ убѣдится, что оторвавшіеся вагоны не могутъ его настигнуть.

Подходить съ паровозомъ къ оторвавшимся вагонамъ, пока они не остановились совершенно, воспрещается.

§ 50.

Если по какой-либо причинѣ скорость хода поѣзда замедлится на столько, что представится опасеніе о настиженіи этого поѣзда другимъ, позади идущимъ, то такой поѣздъ долженъ быть остановленъ у ближайшаго переѣзднаго или путевого сторожа, которому главный кондукторъ поручаетъ прикрыть поѣздъ красными сигналами и петардами, а также назначаетъ время по прошествіи котораго сторожъ можетъ снять ихъ съ пути. Кромѣ того главный кондукторъ долженъ оставить сторожу записку о случившемся съ поѣздомъ, обозначивъ въ ней время и приблизительную скорость, съ которой поѣздъ отправляется далѣе. Если бы до снятія сторожемъ сигналовъ остановки, къ этому мѣсту приблизился другой поѣздъ, идущій во слѣдъ первому, то сторожъ обязанъ вручить записку эту главному кондуктору 2-го поѣзда и относительно сигналовъ остановки исполнить приказаніе этого главнаго кондуктора.

Если же до истеченіи времени, назначеннаго

1-мъ главнымъ кондукторомъ для снятія сигналовъ остановки, никакой поѣздъ не явится, то сторожъ снимаетъ съ пути сказанные сигналы, а записку передаетъ дорожному мастеру.

§ 51.

Всѣ служащіе обязаны обращать особое вниманіе при движеніи поѣзда на сигналы, подаваемые съ поѣзда кондукторами и немедленно подавать таковыя же сигналы машинисту. Каждый служащій, усмотрѣвъ остановку на пути поѣзда или одиночнаго паровоза, обязанъ явиться немедленно къ главному кондуктору или машинисту и по ихъ указанію содѣйствовать въ устраненіи препятствій къ дальнѣйшему движенію или подачею сигналовъ, или передачею извѣщенія на станцію о причинѣ остановки, и о потребной помощи для поѣзда. Если главный кондукторъ или кондукторы недостаточно оградилъ поѣздъ, служащіе обязаны поспѣшить лично оградить поѣздъ согласно настоящему положенію. Во всякомъ случаѣ огражденіе, остановившагося поѣзда, или оторвавшихся вагоновъ, должно быть сдѣлано безъ малѣйшей потери времени.

§ 52.

Сигналъ паровознымъ свисткомъ, указанный въ § 37 б, одинъ протяжный свистокъ, кромѣ случая указаннаго въ томъ пунктѣ, по-

дается машинистомъ еще въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) при проходѣ станціи, телеграфнаго и электросемафорнаго поста, если поѣздъ, или паровозъ слѣдуетъ безъ остановки на нихъ;

б) при приближеніи къ станціонному зеленому диску, къ мосту имѣющему пролетъ болѣе 20 саж., къ переѣзду въ уровнѣ рельсовъ, къ выемкамъ, расположеннымъ въ закругленіи, къ рабочимъ, находящимся на пути;

в) при нахожденіи на пути людей, животныхъ, дрезинъ, вагончиковъ и проч.;

г) при приближеніи къ выставленному сигналу въ знакъ того, что сигналъ этотъ замѣченъ машинистомъ;

д) при встрѣчѣ съ другимъ, идущимъ по сосѣднему пути, поѣздомъ.

Во время тумана, метели, сильнаго дождя или снѣга, или если поѣздъ затрудненъ въ своемъ движеніи неисправностью ведущаго паровоза, также во всѣхъ другихъ случаяхъ, когда требуется усугубленіе вниманія путевой стражи и кондукторовъ къ движенію поѣзда, машинистъ обязанъ повторять протяжный свистокъ по мѣрѣ надобности и на прочихъ частяхъ дороги.

§ 53.

Независимо всѣхъ тѣхъ случаевъ, когда остановка поѣзда требуется сигналами остановки,

поданными съ поѣзда или съ пути, машинистъ обязанъ остановить поѣздъ также во всѣхъ случаяхъ, указанныхъ въ § 45, а также когда имъ будетъ замѣчено:

а) что находящіеся на пути люди или крупныя животныя не сходятъ съ пути;

б) что путь поврежденъ или на немъ имѣется какое-либо препятствіе для безопаснаго движенія поѣзда.

§ 54.

При движеніи двойною тягою сигналы поѣздной прислугѣ и на пути подаются только однимъ переднимъ паровозомъ.

Для согласованія движенія обоихъ паровозовъ, кромѣ вышеуказанныхъ сигналовъ, употребляются слѣдующіе:

о необходимости закрыть регуляторъ на пути машинистъ придаточнаго паровоза извѣщается четырьмя короткими свистками $\cup \cup \cup \cup$;

о необходимости же открыть регуляторъ — однимъ протяжнымъ и вслѣдъ за нимъ двумя короткими свистками $\text{————} \cup \cup$. На каждый изъ этихъ сигналовъ машинистъ придаточнаго паровоза долженъ отвѣчать однимъ короткимъ свисткомъ \cup . Машинисту придаточнаго паровоза дозволяется давать сигналы только въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) въ случаѣ порчи паровоза;

б) въ случаѣ разрыва поѣзда или поврежденій въ немъ;

в) при сигналахъ остановки, подаваемыхъ поѣздною прислугою;

г) когда имъ будетъ замѣчено препятствіе къ движенію поѣзда и онъ не услышитъ сигнала о семъ съ передняго паровоза.

ГЛАВА IV.

Станціонные сигналы.

§ 55.

Станціонные сигналы подаются:

- а) сигнальными флагами (красные и зеленые);
- б) сигнальными фонарями (съ красными, зелеными и бѣлыми стеклами);
- в) зелеными дисками,
- г) крыльями семафоровъ,
- д) крыльями электросемафоровъ;
- е) стрѣлочными фонарями и щитами;
- ж) указательными столбиками стоянія поѣздовъ и подвижнаго состава;
- з) петардами (хлопушками);
- и) сигнальными рожками;
- і) паровозными и карманными свистками;
- к) станціоннымъ колоколомъ;
- л) электрическими колоколами;
- м) электрическими звонками.

§ 56.

Сигналы на станціяхъ, подаваемые *сигнальными флагами* и *сигнальными фонарями*, тѣ же, что указаны въ §§ 20 и 36 настоящаго по-

ложенія и сверхъ того ими на станціяхъ подаются еще слѣдующіе сигналы.

При маневрахъ:

а) движеніе *днемъ флагомъ, ночью фонаремъ* съ *бѣлымъ огнемъ*, по направленію требующагося передвиженія вагоновъ, означаетъ сигналъ *впередъ* или *назадъ*;

б) медленное опусканіе и подниманіе *днемъ флага, ночью фонаря* съ *бѣлымъ или зеленымъ огнемъ* означаетъ сигналъ *тише*;

в) быстрое маханіе *днемъ флагомъ, ночью фонаремъ* съ *краснымъ огнемъ* означаетъ сигналъ *стой*;

Примѣчаніе. Подъ словомъ *впередъ* подразумѣвается движеніе паровоза трубою впередъ и подъ словомъ *назадъ* противуположное движеніе, т. е. тендеромъ впередъ.

При проходе поѣздовъ по стрѣлкамъ.

Во время движенія поѣздовъ по встрѣчной стрѣлкѣ, т. е. противъ остряковъ, если таковая стрѣлка не забита наглухо, не снабжена засовами или затворами и не переводится механически изъ центральной будки, стрѣлочникъ долженъ поддерживать рычагъ такой стрѣлки (кромя случаевъ производства маневровъ) и въ то же время показывать машинисту зеленый сигналъ.

Если же по какой-либо причинѣ стрѣлочникъ

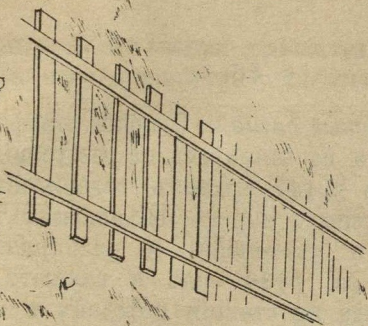
не можетъ поддерживать рычага такой стрѣлки, то обязанъ выставить при ней красный сигналъ (кромя случаевъ производства маневровъ).

§ 57.

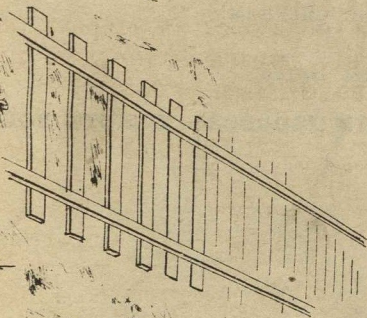
Зеленые диски устанавливаются въ разстояніи не менѣе 300 саж. отъ дальняго входнаго сигнала (дальняго семафора) для своевременнаго предупрежденія машинистовъ о приближеніи къ станціи. Завидя зеленый дискъ, машинистъ обязанъ уменьшить скорость хода на столько, чтобы имѣть возможность остановиться передъ дальнимъ сигналомъ, если онъ закрытъ, т. е. показываетъ остановку.

Зеленые диски обращены въ сторону приближенія поѣздовъ: **днемъ зеленымъ цвѣтомъ, ночью зеленымъ огнемъ** (См. рис. 27 и 28).

Stemens
Buc. 27.



Stovens
Buc. 28.



§ 58.

Дальніе, входные сигналы (дальніе семафоры) устанавливаются на станціяхъ на разстояніяхъ, указанныхъ въ § 147 правилъ содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, объявленныхъ въ № 55 Собранія узаконеній и распоряженій правительства за 1886 годъ и служатъ для огражденія входа на станціи поѣздовъ и паровозовъ и указанія, приближающимся поѣздамъ и паровозамъ, разрѣшается ли входъ на станцію или же станція, для входа въ нее, закрыта.

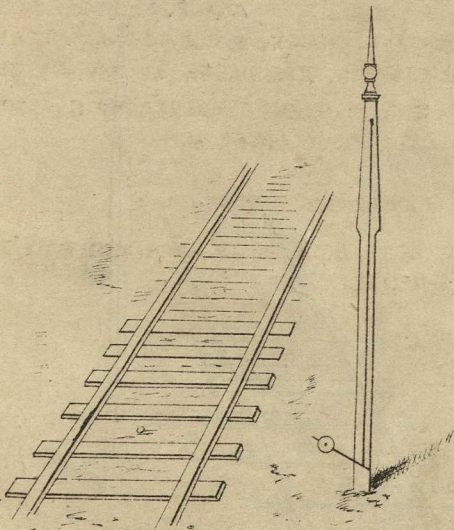
Дальними, входными сигналами подаются поѣздамъ слѣдующіе сигналы:

1) *Со стороны пути:*

а) поѣздъ или паровозъ можетъ войти на станцію:

днемъ: красное крыло дальняго сигнала опущено (см. рис. 29).

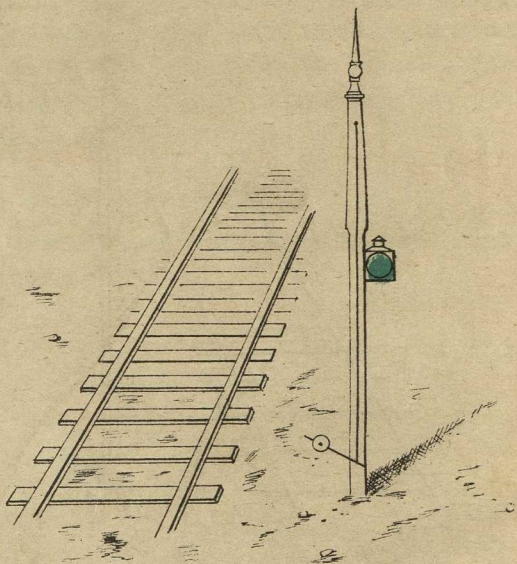
Днемъ
Рис. 29.



НОЧЬЮ: дальний сигналъ показываетъ
зеленый огонь (см. рис. 30).

Ночью

Рис. 30.

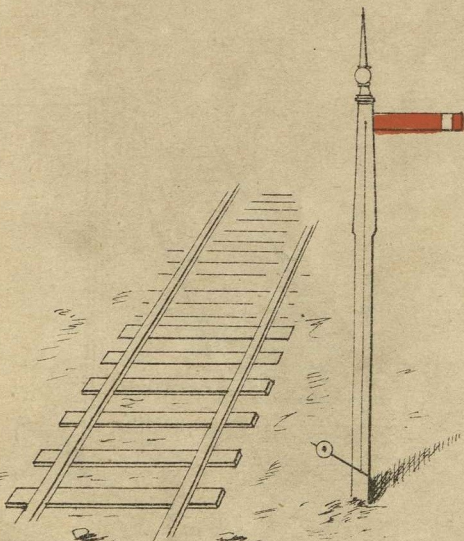


б) Поѣздъ или паровозъ не можетъ войти на станцію, долженъ остановиться у дальняго сигнала;

днемъ: красное крыло дальняго сигнала поднято горизонтально (см. рис. 31).

Днемъ

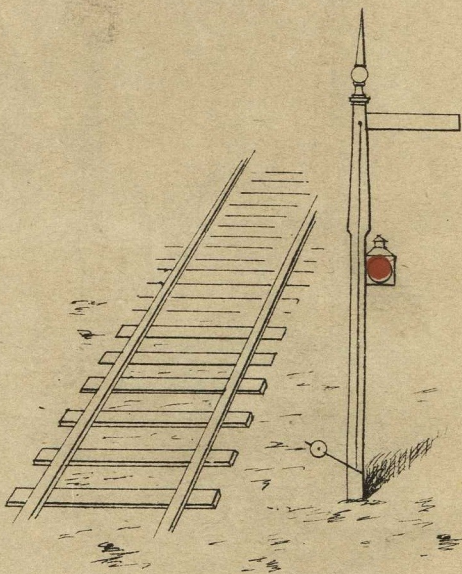
Рис. 31.



НОЧЬЮ: дальній сигналъ показываетъ
красный огонь (см. рис. 32).

Ночью

Рис. 32.

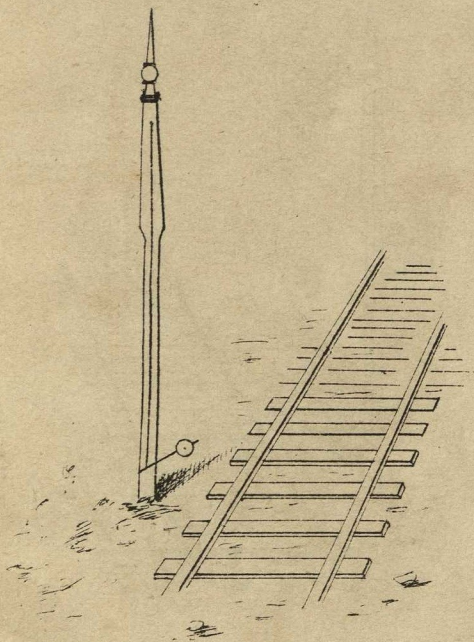


2) Со стороны станции:

а) станція открыта для впуска поѣзда:
дномъ: крыло опущено (см. рис. 33);

Днемъ

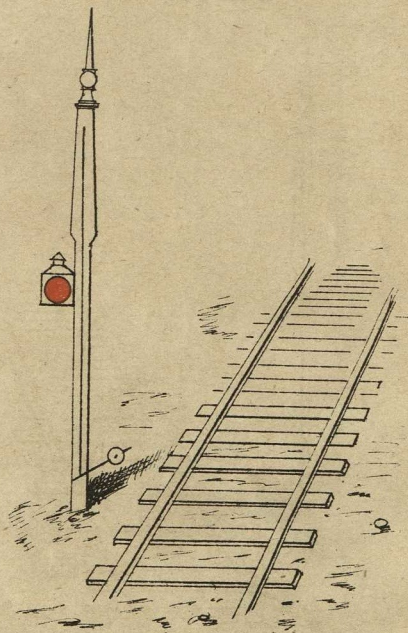
Рис. 33.



НОЧЬЮ: ВИДѢТЬ КРАСНЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 34).

Ночью

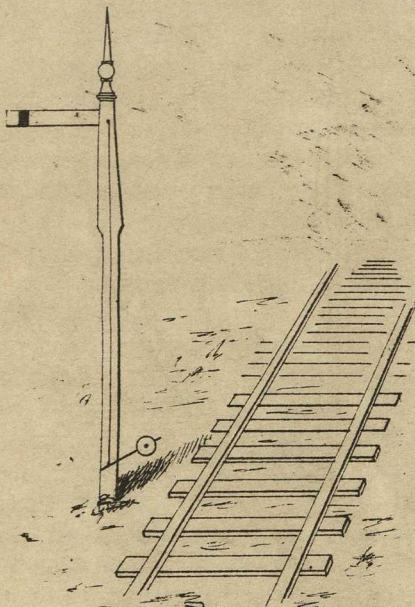
Рис. 34.



б) станція закрыта для впуска поѣзда.
днемъ: крыло поднято (см. рис. 35).

Днемъ

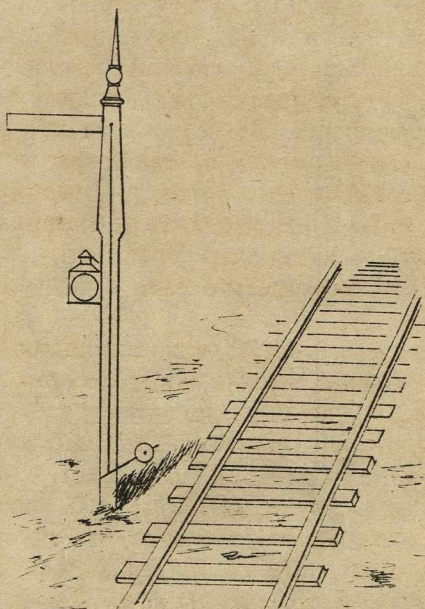
Рис. 35.



**НОЧЬЮ: ЗИДѢНЪ БѢЛЫЙ ОГОНЬ (см. рис.
36).**

Ночью

Рис. 36.



§ 59.

Крылья дальнихъ входныхъ сигналовъ должны быть постоянно подняты и опускаться, т. е. открывать входъ поѣздамъ или паровозамъ на станцію, лишь за 15 минутъ до возможнаго по росписанію, или по расчету прибытія, ожидаемаго поѣзда, или по полученіи на станціонномъ электросемафорѣ сигнала, извѣщающаго, что поѣздъ отправился съ предъидущаго электросемафорнаго поста. Во всякомъ случаѣ дальніе сигналы *открываются не иначе какъ по совершенномъ освобожденіи пути*, на который будетъ принятъ поѣздъ, отъ подвижнаго состава и лишь по особому каждый разъ приказанію и подъ личною отвѣтственностью агента дежурнаго по движенію.

Какъ только хвостъ прибывающаго поѣзда минуетъ дальній сигналъ, крыло такового немедленно должно быть поднято.

Рукоятки дальнихъ входныхъ сигналовъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ онѣ переводятся не изъ сигнальных будокъ, должны быть постоянно на замкѣ, ключъ отъ котораго долженъ находиться у дежурнаго по движенію и оставаться на личной его отвѣтственности. На тѣхъ же станціяхъ гдѣ дальніе входные сигналы переводятся изъ сигнальных будокъ, таковыя си-

гналы открываются только по распоряженію агента дежурнаго по движенію, передаваемого въ будку электрическимъ колокольчикомъ, какъ указано въ § 74.

Машинистъ можетъ слѣдовать на станцію при закрытомъ дальнемъ сигналь *исключительно лишь въ томъ случаѣ*, если по остановкѣ у дальняго сигнала поѣзда, таковой будетъ введенъ на станцію лично агентомъ дежурнымъ по движенію, или же, назначеннымъ имъ для сего, другимъ агентомъ, предъявившимъ машинисту письменное на то разрѣшеніе.

Поѣздъ въ этомъ случаѣ долженъ слѣдовать медленнымъ ходомъ со скоростью не свыше 10 верстъ въ часъ и съ соблюденіемъ осторожности, какъ при маневрахъ.

§ 60.

При особенно ненастной погодѣ (туманѣ, метели и т. п.), когда нельзя ясно видѣть сигналы за 300 саж.—должны быть на разстояніи 300 саж. впереди дальняго входнаго сигнала положены петарды, которыя снимаются каждый разъ, какъ крыло дальняго сигнала опускается.

Если поѣздъ при маневрахъ долженъ выйти за дальній входный сигналъ, то таковой выходъ производится только по личному распоряженію дежурнаго по движенію, который обя-

занъ распорядиться о выставленіи краснаго сигнала за 300 саж. отъ предѣла движенія за дальнимъ сигналомъ маневрирующаго поѣзда, въ ненастное же время, при туманѣ, метели и т. п. должны быть, сверхъ того, положены противъ краснаго сигнала на рельсы петарды.

§ 61.

Въ случаѣ порчи дальняго входнаго сигнала или освѣтительныхъ его приборовъ, стрѣлочникъ ближайшаго стрѣлочнаго поста обязанъ:

а) выставить тотчасъ же ручной красный сигналъ на соотвѣтственномъ главномъ пути, противъ самага сигнальнаго столба и находится безотлучно при немъ до того времени, когда сигналъ будетъ исправленъ, или когда стрѣлочникъ, по распоряженію дежурнаго по движенію, будетъ замѣненъ другимъ лицомъ;

б) дать немедленно знать чрезъ кого-либо дежурному по движенію о порчѣ дальняго сигнала;

в) снимать ручные красные сигналы для входа поѣздовъ на станцію не иначе, какъ по особому каждый разъ приказанію дежурнаго по движенію.

Дежурный по движенію, получивъ извѣщеніе о порчѣ дальняго сигнала, съ своей стороны обязанъ:

г) немедленно предупредить о томъ телеграммою предъидущую, по направленію движенія, станцію, а если на предъидущей станціи не всѣ поѣзда имѣють остановку, то еще и ту ближайшую станцію, на которой останавливаются всякаго рода поѣзда, или на которой долженъ остановиться экстренный поѣздъ, въ случаѣ нахожденія такового въ движеніи;

д) немедленно обратиться съ письменнымъ или телеграфнымъ требованіемъ къ мѣстному дорожному мастеру объ исправленіи сигнала.

Станція, получившая телеграмму о порчѣ дальняго входнаго сигнала на которой-либо станціи, обязана письменно предупреждать о томъ главныхъ кондукторовъ и машинистовъ для осторожнаго приближенія къ станціи съ испорченнымъ дальнимъ входнымъ сигналомъ.

§ 62.

Семафоры при развѣтвленіяхъ устанавливаются въ нѣкоторыхъ главнѣйшихъ пунктахъ станцій и при соединеніи вѣтвей или боковыхъ путей съ главнымъ путемъ, для указанія направленія, по которому можетъ слѣдовать поѣздъ или паровозъ.

Семафорами этими подаются приближающимся поѣздамъ или паровозамъ слѣдующіе сигналы:

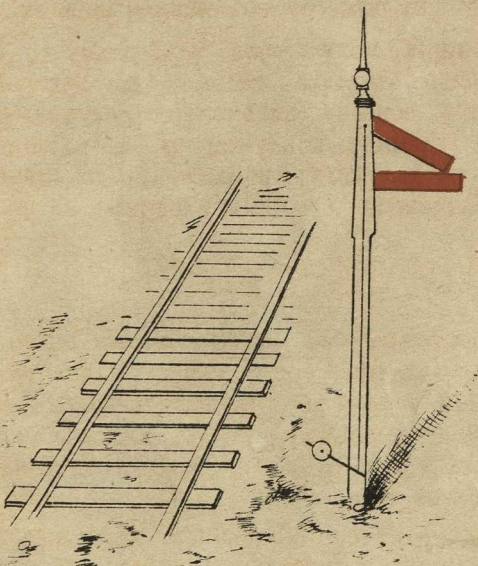
а) поѣздъ можетъ слѣдовать на главный путь:

днемъ: верхнее красное крыло опущено;

нижнее красное крыло поднято (горизонтально) (см. рис. 37);

Днемъ

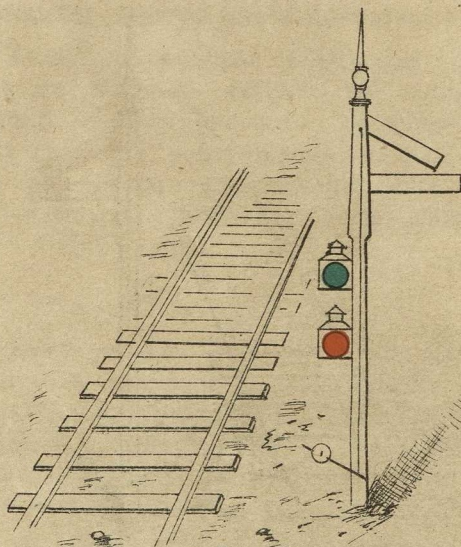
Рис. 37.



НОЧЬЮ: ВИДНЫ: ВЕРХНИЙ ОГОНЬ ЗЕ-
ЛЕНЫЙ;
НИЖНИЙ ОГОНЬ КРАСНЫЙ (см. рис. 38).

Ночью

Рис. 38.



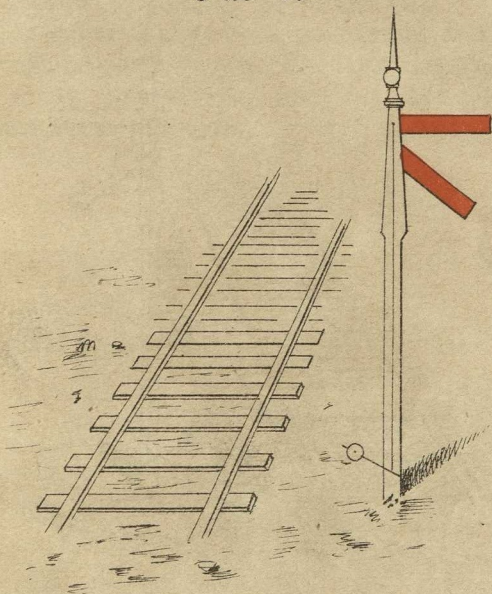
б) Поѣздъ можетъ слѣдовать на боковой путь или вѣтвь:

днемъ: верхнее красное крыло поднято:

нижнее красное крыло опущено (см. рис. 39).

Днемъ

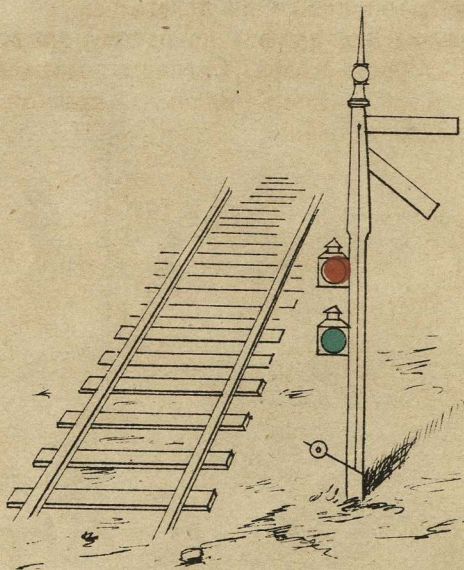
Рис 39.



НОЧЬЮ — ВИДНЫ: верхній огонь крас-
ный, нижній огонь зеленый (см. рис.
40).

Ночью

Рис. 40.



§ 63.

Станционные семафоры установлены на платформах станцій и телеграфныхъ постовъ на участкѣ Бологое-Москва и служатъ для указанія поѣздамъ, приближающимся къ пассажирскому зданію, что они должны быть остановлены на станціи или посту, хотя бы имъ по росписанію остановки не полагалось.

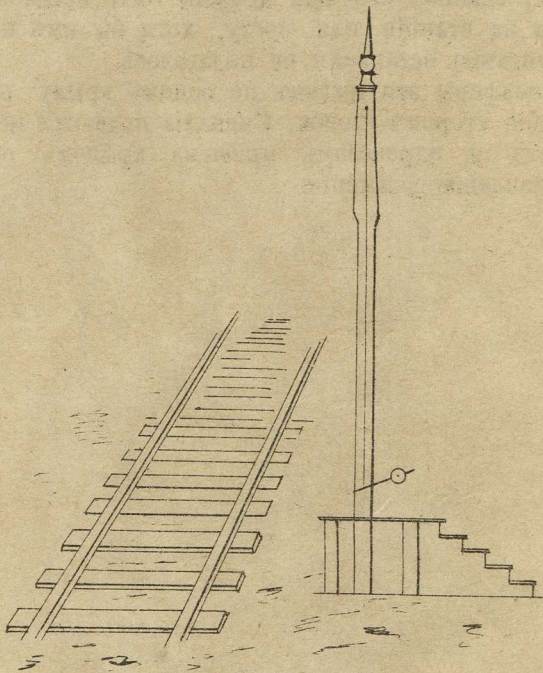
Семафоры эти имѣютъ по одному крылу съ каждой стороны столба. Сигналы подаются поѣздамъ и паровозамъ *правымъ* крыломъ по направленію движенія.

а) Поѣздъ можетъ слѣдовать безъ остановки:

днемъ: правое крыло опущено (см. рис. 41).

Днемъ

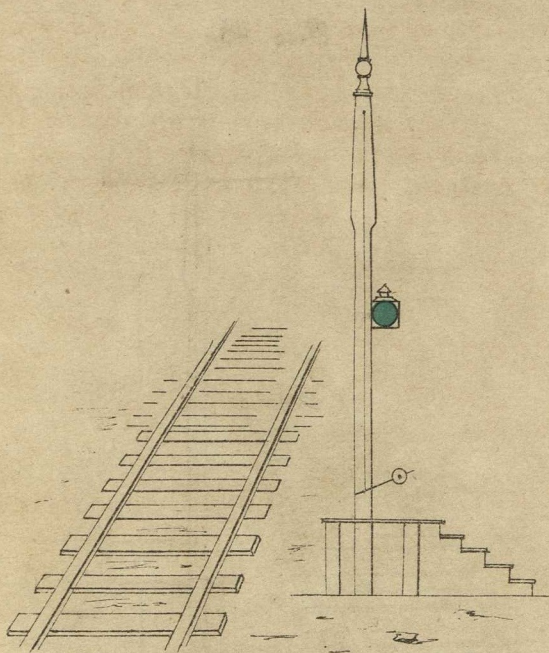
Рис. 41.



НОЧЬЮ: ВИДѢНЪ ЗЕЛЕНЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 42).

Ночью

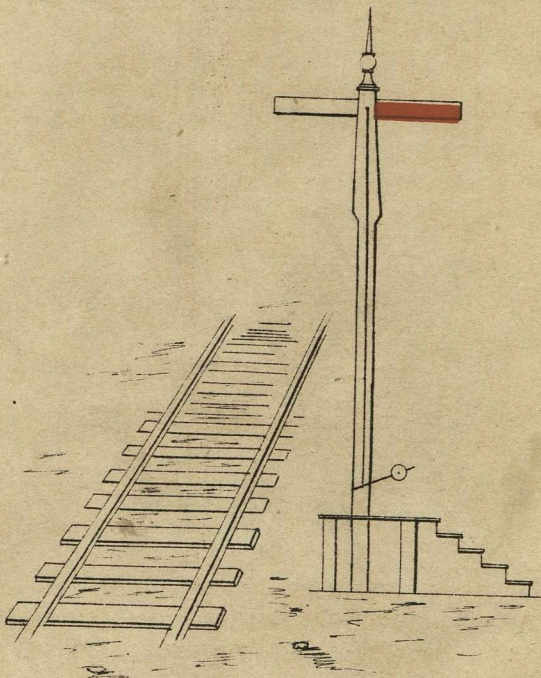
Рис. 42.



б) Поѣздъ долженъ остановиться:
днемъ: правое красное крыло под-
нято (см. рис. 43).

Днемъ

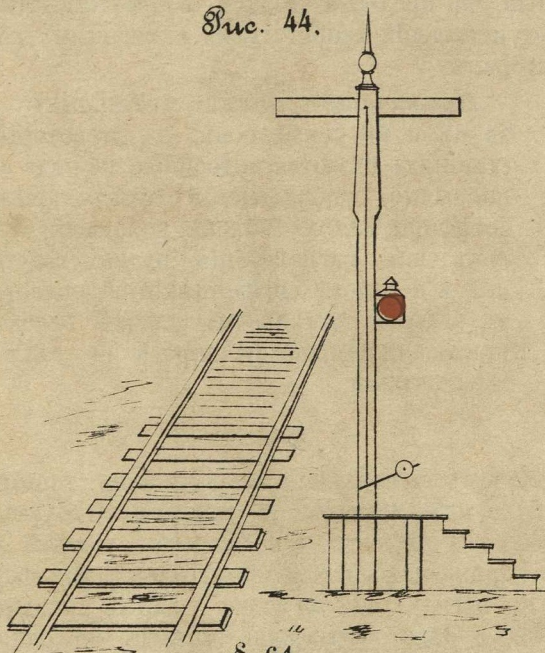
Рис 43.



НОЧЬЮ: ВИДѢНІЕ КРАСНЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 44).

Ночью

Рис. 44.



§ 64.

Въ случаѣ порчи семафоровъ, должно быть о таковой немедленно сообщено мѣстному дорожному мастеру и до полного исправленія

ихъ, подача сигналовъ должна производиться ручными сигналами. Въмѣстѣ съ тѣмъ, о порчѣ семафоровъ должно быть немедленно сообщено на предыдущую станцію (согласно пункта 2 § 61) на предметъ выдачи соотвѣтственныхъ предупрежденій машинистамъ и главнымъ кондукторамъ.

Примѣчаніе. Кромѣ указанныхъ въ §§ 62 и 63 семафоровъ, на нѣкоторыхъ станціяхъ имѣются подобнаго же вида однокрылые, двукрылые и четырехкрылые семафоры, для обозначенія положенія стрѣлокъ или сигнализациі путей; дѣйствіе ими и порядокъ сигнализациі объявляется, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, особыми приказами Директора дороги по службѣ эксплуатаціи.

§ 65.

Электросемафоры установлены на станціяхъ и путевыхъ постахъ на участкѣ СПбургъ—Бологое и служатъ для закрытія участка линіи, принадлежащаго данному электросемафору, въ то время когда на этомъ участкѣ находится поѣздъ. Электросемафоры имѣютъ по одному большому красному крылу съ каждой стороны столба. Сигналы подаются приближающимся поѣздамъ или паровозамъ *правымъ крыломъ*.

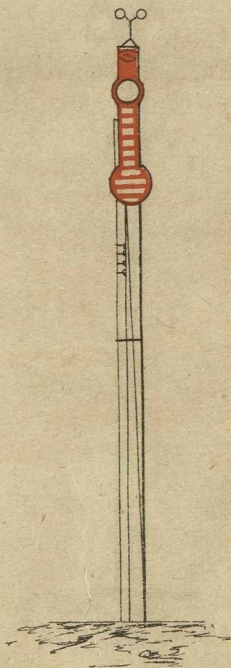
Сигналы эти слѣдующіе:

а) участокъ до слѣдующаго электро-
семафора свободенъ, поѣздъ можетъ
слѣдовать:

днемъ: правое красное крыло опу-
щено (см. рис. 45).

Днемъ

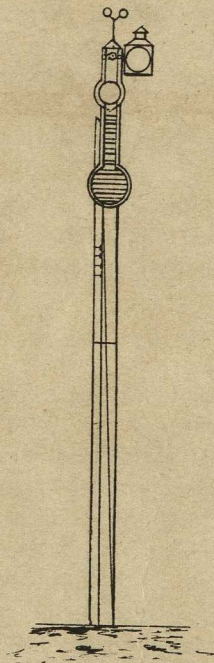
Рис. 45.



НОЧЬЮ: ВИДѢНІЕ БѢЛЫЙ ОГОНЬ (см. рис.
46).

Ночью

Рис. 46.

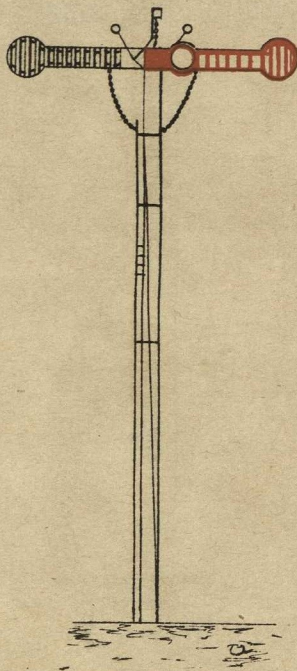


б) Участокъ до слѣдующаго электро-семафора занять, поѣздъ долженъ остановиться:

днемъ: правое красное крыло поднято (горизонтально) (см. рис. 47).

Днемъ

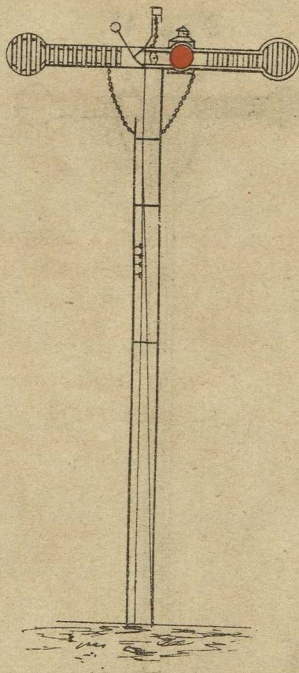
Рис. 47.



НОЧЬЮ: ВИДѢТЬ КРАСНЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 48).

Ночью

Рис. 48.



Въ случаѣ порчи или недѣйствія электросемафора, сигналистъ электросемафорнаго поста или станціи поступаетъ какъ указано въ инструкціи о порядкѣ употребленія и содержанія электросемафоровъ сер. Э № 1.

§ 66.

Щиты и фонари на стрѣлочныхъ стержняхъ служатъ для указанія положенія стрѣлокъ, т. е.—того, на какой путь поставлена стрѣлка.

На большинствѣ стрѣлокъ поставлены Бендеровскіе фонари; но кромѣ того имѣются еще на стрѣлкахъ щиты и фонари старой системы Брауна и американскіе.

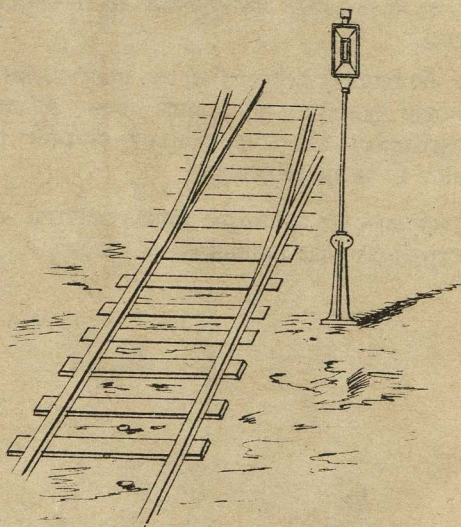
Бендеровскіе фонари показываютъ положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

а) стрѣлка поставлена на прямой путь:

днемъ: фонарь поставленъ вдоль пути, носомъ еѣ острякамъ, хвостомъ еѣ крестовинѣ (см. рис. 49).

Днемъ

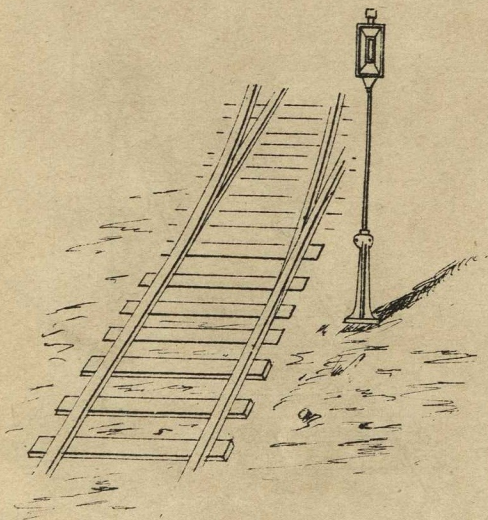
Рис. 49.



НОЧЬЮ: ВИДѢНІЕ БѢЛЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 50).

Ночью

Рис. 50.

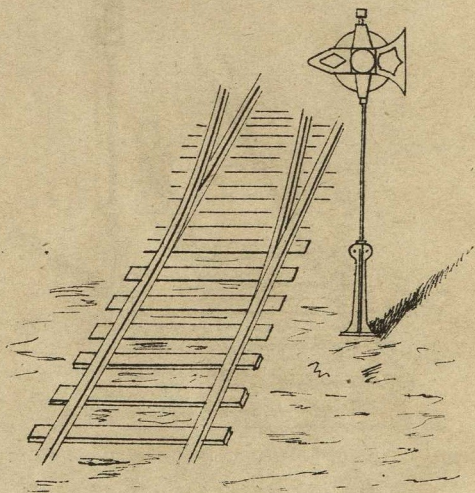


б) Стрѣлка поставлена на боковой
путь:

днемъ: фонарь поставленъ поперекъ
пути, обращенный носомъ съ сторону
бокового пути (см. рис. 51);

Днемъ

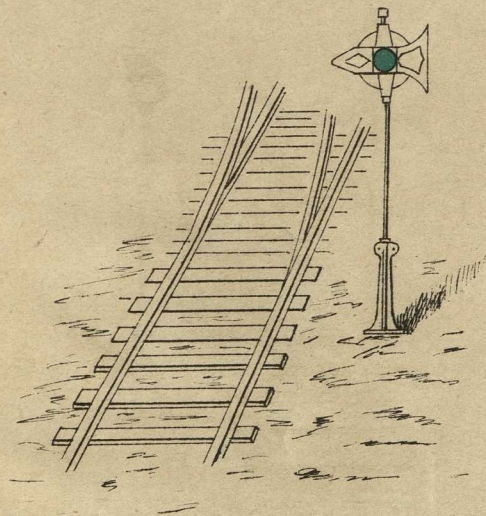
Рис. 51.



НОЧЬЮ: ВИДѢНЪ ЗЕЛЕНЫЙ ОГОНЬ И,
СВЕРХЪ ТОГО, ОСВѢЩЕНЫ НОСЪ И ХВОСТЪ
ФОНАРЯ (см. рис. 52).

Ночью

Рис. 52.



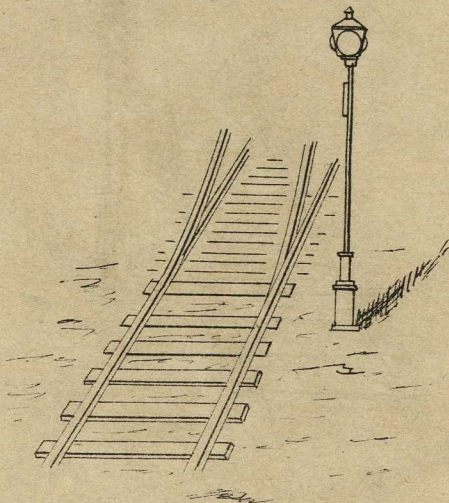
Щиты и фонари Брауна показывают положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

а) Стрѣлка поставлена на прямой путь:

днемъ щитъ поставленъ вдоль пути (см. рис. 53);

Днемъ

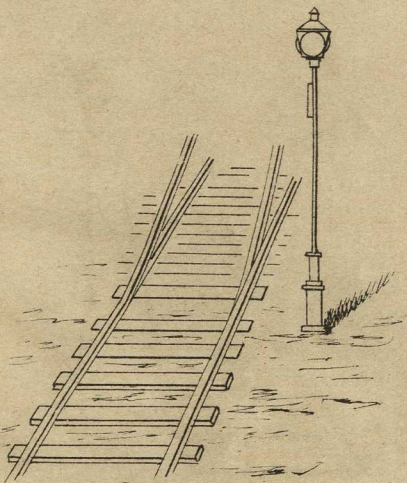
Рис 53.



НОЧЬЮ: ВИДѢНІЕ БѢДЫ ОГОНЬ (см. рис.
54).

Ночью

Рис. 54.

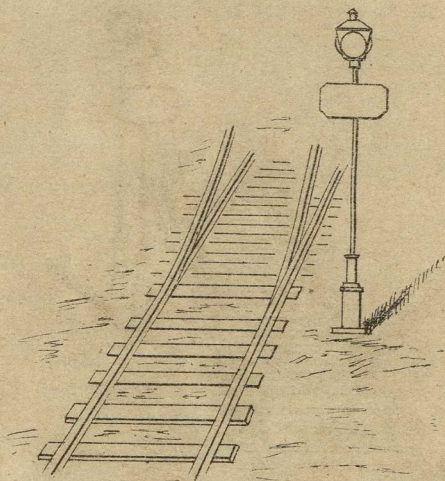


б) Стрѣла поставлена на боковой
пути;

днемъ: щитъ поставленъ поперекъ
пути (см. рис. 55).

Днемъ

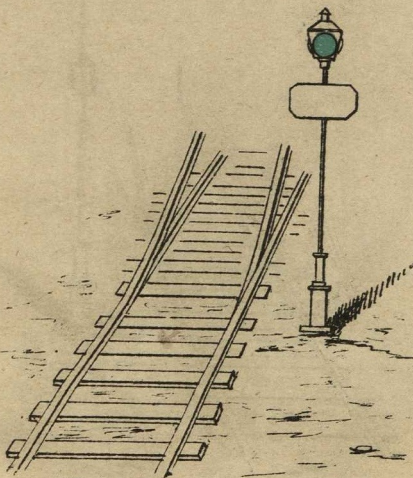
Рис. 55.



НОЧЬЮ: ВИДѢТЬ ЗЕЛЕНЫЙ ОГОНЬ (см. рис. 56).

Ночью

Рис. 56.



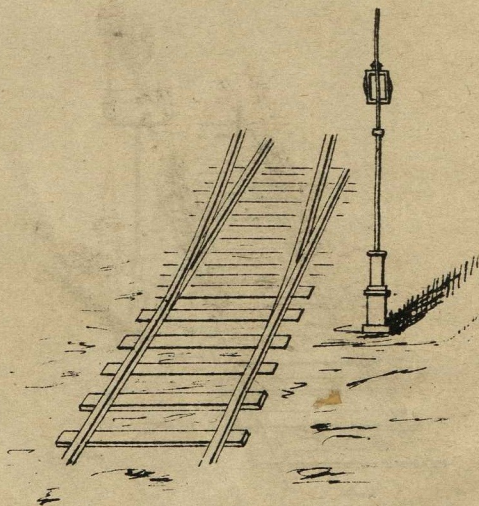
Щиты и фонари американскіе показываютъ положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

а) Стрѣлка поставлена на прямой путь:

днемъ щитъ поставленъ вдоль пути (см. рис. 57).

Днемъ

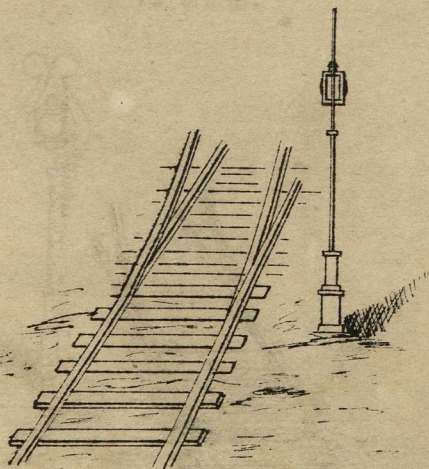
Рис. 57.



НОЧЬЮ: ВИДѢНІЕ БѢЛЫЙ ОГОНЬ (см. рис.
58).

Ночью

Рис. 58.

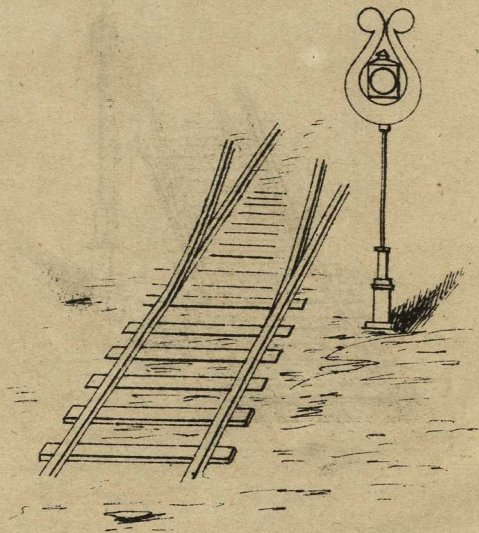


б) Стрѣлка поставлена на боковой
пути:

днемъ: щитъ поставленъ поперекъ
пути (см. рис. 59).

Днемъ

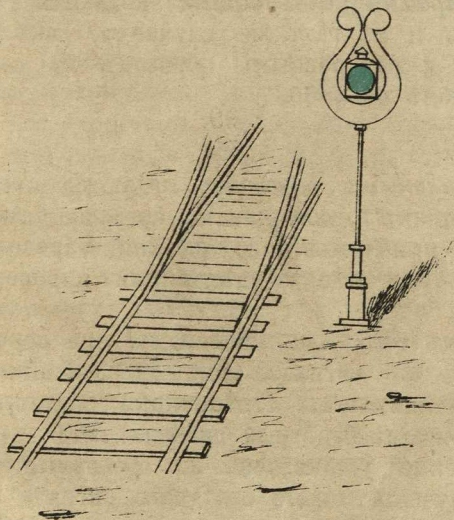
Рис. 59.



НОЧЬЮ: ВИДѢНЪ ЗЕЛЕНЫЙ ОГОНЬ (см.
рис. 60).

Ночью

Рис. 60.



§ 67.

Указателями стоянія поѣздовъ или вообще подвижнаго состава называются столбики, окрашенные въ красный цвѣтъ, поставленные между путями.

Столбики эти служатъ для обозначенія собою предѣла, далѣе котораго подвижной составъ не долженъ быть устанавливаемъ.

§ 68.

Цетардами (хлопушками) подаются тѣ же сигналы, и въ тѣхъ же случаяхъ, какъ указано въ § 22; равнымъ образомъ въ случаѣ указанномъ въ § 60.

§ 69.

Сигнальными рожками подаются сигналы на станціяхъ стрѣлочниками, согласно указанію § 23, о приближеніи поѣзда или паровоза къ станціи, или отходѣ поѣзда или паровоза со станціи.

Сверхъ того, при маневрахъ, при переводѣ стрѣлокъ по сигналу, данному машинистомъ или составителемъ, стрѣлочники обязаны давать рожкомъ отвѣтный сигналъ, когда стрѣлка совершенно установлена на требуемый путь. До полученія такого отвѣтнаго сигнала стрѣлочника, не должно совершаться движеніе по стрѣлкѣ.

§ 70.

Паровозными свистками на станціяхъ подаются тѣ же сигналы, кои указаны въ §§ 37 и 52, и сверхъ того еще слѣдующіе:

а) при маневрахъ, передъ началомъ cadaго передвиженія одного-ли паровоза или вмѣстѣ съ вагонами, машинистъ обязанъ подать: *одинъ протяжный свистокъ* ————— *при движеніи впередъ* и *два протяжныхъ* ===== *свистка при движеніи назадъ*, ранѣе чего онъ не имѣетъ права приводить паровозъ въ движеніе.

Примѣчаніе. Подъ словомъ *впередъ* подразумѣвается движеніе паровоза *трубою впередъ* и подъ словомъ *назадъ* противуположное движеніе, т. е. *тендеромъ впередъ*.

б) при требованіи перевода стрѣлокъ при маневрахъ, машинистъ, условленнымъ числомъ протяжныхъ и короткихъ свистковъ, заявляетъ стрѣлочникамъ на какой путь требуется пропустить маневрирующій паровозъ или поѣздъ.

Число и родъ таковыхъ требовательныхъ сигналовъ устанавливается для каждой станціи отдѣльно и вывѣшивается въ дежурной станціонной комнатѣ, въ стрѣлочныхъ и центральныхъ будкахъ, какъ равно сообщается мѣстному Начальнику участка тяги для объявленія машинистамъ.

§ 71.

Карманными свистками на станціяхъ подаются тѣ же сигналы, кои указаны въ § 38, и сверхъ того: при маневрахъ, лица, распоряжающіяся передвиженіемъ вагоновъ, передаютъ машинистамъ карманнымъ свисткомъ слѣдующіе сигналы:

а) одинъ протяжный свистокъ _____
означаетъ *впередъ*;

б) два протяжныхъ свистка _____
означаетъ *назадъ*;

в) три протяжныхъ свистка _____
означаетъ *тише*;

г) три короткихъ свистка $\cup \cup \cup$ означаютъ *стой*.

Тѣмъ же карманнымъ свисткомъ могутъ быть даваемы стрѣлочникамъ распоряженія о переводѣ стрѣлки на требуемый, при маневрахъ, путь посредствомъ условленнаго числа свистковъ.

§ 72.

Станціонные колокола служатъ для вызова пассажировъ къ поѣзду и объявленія времени отъѣзда.

Колоколами этими подаются слѣдующіе сигналы:

а) *первый звонокъ*.

Звонъ въ колоколъ и затѣмъ отдѣльный одинъ ударъ, означаетъ: на станціяхъ начальнаго от-

б) второй звонок.

В) третій звонокъ.

Г) тревога.

§ 73.

1) ●●●●●●●●●●●●●●●●●●

Тревога—вниманіе.

2) ● ● ● ● ● ●

Четный—Московский путь.

3) ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Нечетный — Петербургскій путь.

4) ●●●● ●●●● ●●●●

Поездъ остановился—порча паровоза.

5) ●●●●●● ●●●●●● ●●●●●●

Поездъ сошелъ съ рельсовъ.

6) ●●●●●●●● ●●●●●●●● ●●●●●●●●

Несчастіе съ людьми—вышлите медицинскую помощь.

7) ●● ● ●● ● ●● ●

*Вышлите вспомогательный паровозъ или поездъ.**Примѣчаніе.* Послѣ передачи этого сигнала передается вновь сигналъ № 2 или № 3 для указанія направленія откуда (съ Петербургской или Московской стороны) требуется высылка помощи.

8) ●●●● ●●●● ●●●● ●

Оба пути загромождены подвижнымъ составомъ.

9) ●●●●● ● ●●●●● ●●●●●● ●

Вагоны ушли—разрывъ поезда.

10) ●●●●●● ●●●●●●●● ●●●●●●●● ●

*Пожаръ.**Примѣчаніе.* При полученіи этого сигнала, помощь подается всегда по правильному пути.

11) ●●●●●●●● ●●●●●●●● ●●●●●●●● ●

Столкновеніе поездовъ.

12) ●●● ●● ●●●● ●● ●●●● ●●

Заносъ снегомъ.

13) ●●●●● ●● ●●●●● ●● ●●●●● ●●

Размывъ или порча пути или моста.

14) ●●●●● ●● ●●●●● ●● ●●●●● ●●

Путь освобожденъ—движеніе можетъ быть установлено по одиночному пути.

15) ●●●●●●● ●● ●●●●●●● ●● ●●●●●●● ●●

(Остается свободнымъ).

Послѣ передачи каждаго изъ этихъ сигналовъ агентъ, передающій сигналы, обязанъ ожидать въ теченіи 2-хъ минутъ отвѣтнаго сигнала со станціи: «понялъ» или «не понялъ»; въ случаѣ полученія этого послѣдняго сигнала агентъ обязанъ повторить, переданный имъ, послѣдній сигналъ.

Сигналъ «*понялъ*» выражается двумя ударами въ колоколь ●●

Сигналъ «*не понялъ, повторите*» выражается пятью ударами въ колоколь ●●●●●

Послѣ подачи сигнала «тревога» ни одинъ поѣздъ не долженъ быть отправленъ со станцій на перегонъ, съ котораго поданъ этотъ сигналъ, до полученія слѣдующихъ сигналовъ, выясняющихъ возможность или невозможность отправлять поѣзда.

§ 74.

Электрическіе звонки имѣются:

1) При каждомъ электросемафорномъ аппаратѣ для передачи сигналовъ на случай раз-

стройства сигнализациі или неправильнаго дѣйствія приборовъ; и

2) На станціяхъ I и II классовъ для распоряженій по сигнализациі изъ конторы Начальника станціи въ центральную сигнальную будку.

Электрическими звонками, при электросемафорныхъ аппаратахъ, подаются слѣдующіе сигналы:

а) одинъ протяжный звонокъ _____
означаетъ: «запросъ, вниманіе»;

б) такой же протяжный звонокъ _____
означаетъ: «ответъ, слушаю»;

в) два протяжныхъ звонка _____
означаютъ: «прибылъ ли поѣздъ»;

г) пять протяжныхъ звонковъ _____
означаютъ: «поѣздъ прибылъ»;

д) десять короткихъ звонковъ означаютъ:
«поѣздъ не прибылъ. ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

Электрическими звонками, имѣющимися на станціяхъ I и II классовъ въ конторѣ Начальника станціи и въ центральной сигнальной будкѣ, подаются слѣдующіе сигналы:

а) три протяжныхъ звонка _____ въ
центральной сигнальной будкѣ означаютъ: *открыть дальній сигналъ*;

б) тѣ же три протяжныхъ звонка _____
въ конторѣ Начальника станціи означаютъ:
ответъ — понялъ;

в) непрерывный звонъ, какъ въ конторѣ На-

чальника станціи, такъ и въ центральной сигнальной будкѣ, означаютъ, что дальній входной сигналъ открыть. Звонъ этотъ продолжается все время до тѣхъ поръ, пока дальній сигналъ не будетъ закрытъ.

Директоръ дороги *П. Михальцевъ*.

Главный инженеръ тяги *Н. Гофманъ*.

Начальникъ эксплуатаціи *В. Антиповъ*.

Главный инженеръ пути *Меуъ*.