

ПОЛНОЕ РУКОВОДСТВО

ДЛЯ

НАЧАЛЬНИКОВЪ СТАНЦІЙ

ИХЪ ПОМОЩНИКОВЪ

И ЛИЦЪ ИХЪ ЗАМѢНЯЮЩИХЪ

**ПО ХОЗЯЙСТВЕННОЙ, АДМИНИСТРАТИВНОЙ И ТЕХНИЧЕСКОЙ
ЧАСТИ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНІЯ НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.**

Съ чертеж., рисунк., образц. блан. и 20 отдѣльн. приложеніями.

«Руководство это по отношенію техническаго движенія
составлено примѣнительно къ Правиламъ Технической
Эксплоатаціи жел. дорогъ и дополнительнымъ къ симъ
Правиламъ распоряженіямъ Управленія жел. дорогъ».

Составилъ

РЕВИЗОРЪ ДВИЖЕНІЯ Е. П. АРХАНГЕЛЬСКІЙ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.
1904.

ПОЛНОЕ РУКОВОДСТВО

ДЛЯ

НАЧАЛЬНИКОВЪ СТАНЦІЙ

ИХЪ ПОМОЩНИКОВЪ

И ЛИЦЪ ИХЪ ЗАМѢНЯЮЩИХЪ

**по хозяйственной, административной и технической
части службы движенія на желѣзныхъ дорогахъ.**

Съ чертеж., рисунк., образц. блан. и 20 отдѣльн. приложеніями.

«Руководство это по отношенію техническаго движенія
составлено примѣнительно къ Правиламъ Технической
Эксплоатаціи жел. дорогъ и дополнительнымъ къ симъ
Правиламъ распоряженіямъ Управленія жел. дорогъ».

Составилъ

РЕВИЗОРЪ ДВИЖЕНІЯ Е. П. АРХАНГЕЛЬСКІЙ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.

1904.

Приложение 1. Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования	491
Приложение 2. Правила о сигналах.....	539

Правила технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.

О Т Д Ѣ Л Ѣ І.

Общія основанія для технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА І.

Общія положенія.

Техническая эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.

§ 1. Техническая эксплоатація желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, должна производиться согласно съ настоящими правилами.

§ 2. Съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія могутъ быть допускаемы необходимыя отъ сихъ правилъ отступленія, въ зависимости отъ особенностей той или другой дороги.

Начальникъ желѣзной дороги.

§ 3. Вся техническая эксплоатація желѣзной дороги, открытой для общаго пользованія, находится въ завѣдываніи Начальника дороги *) и распределяется между тремя, входящими въ составъ Управленія дорогой, отдѣльными техническими службами, а именно:

- 1) Службою пути,
- 2) Службою подвижнаго состава и тяги, и
- 3) Службою движенія.

Техническія службы въ составѣ управленія желѣзной дороги.

§ 4. Устройство упомянутыхъ въ § 3 службъ, порядокъ опредѣленія къ должностямъ служащихъ, входящихъ въ составъ сихъ службъ, порядокъ увольненія означенныхъ служащихъ отъ должности и службы, взаимныя ихъ отношенія, совмѣ-

*) Подъ выраженіемъ «Начальникъ дороги» слѣдуетъ также разумѣть и Управляющихъ частными желѣзными дорогами, а равно и Директоровъ тѣхъ частныхъ дорогъ, на коихъ должности Управляющаго присвоено наименованіе Директора.

шеніе должностей, а равно и распредѣленіе занятій и отдыха служащихъ, опредѣляются Начальникомъ желѣзной дороги, согласно съ указаніями закона и съ постановленіями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія.

§ 5. Число служащихъ каждой изъ поименованныхъ службъ должно быть достаточно для успѣшнаго исполненія возложеннаго на службу дѣла.

§ 6. Нормы продолжительности непрерывной службы желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ отдыха опредѣляются особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія.

Предметы вѣдѣнія техническихъ службъ и главныя основанія организаціи сихъ службъ.

§ 7. Предметы вѣдѣнія отдѣльныхъ службъ и главныя основанія ихъ организаціи опредѣляются нижеслѣдующими общими указаніями:

1. По службѣ пути:

а) къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относятся содержаніе и охраненіе пути и сооружений на желѣзной дорогѣ;

б) непосредственное отвѣтственное завѣдываніе и распоряженіе означенною службою, подъ руководствомъ и наблюденіемъ Начальника желѣзной дороги, возлагается на начальника службы пути;

в) желѣзныя дороги, въ отношеніи содержанія, ремонта и охраненія ихъ пути и сооружений, подраздѣляются на участки пути (дистанціи), на околodки дорожныхъ мастеровъ, на рабочіе участки и на сторожевые обходы.

Протяженіе участковъ пути (дистанцій), околodковъ дорожныхъ мастеровъ, рабочихъ участковъ и сторожевыхъ обходовъ опредѣляется для каждой желѣзной дороги въ зависимости отъ мѣстныхъ условій. Росписаніе всѣхъ вышеозначенныхъ подраздѣленій утверждается Начальникомъ дороги.

2. По службѣ подвижного состава и тяги:

а) къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относятся: содержаніе подвижного состава и тяга поѣздовъ;

б) непосредственное отвѣтственное завѣдываніе и распоряженіе означенною службою, подъ руководствомъ и наблюденіемъ Начальника желѣзной дороги, возлагается на начальника службы подвижного состава и тяги;

в) всѣ паровозы, какъ приписанные къ дорогѣ, такъ и чужіе, переданные дороге въ пользованіе, — находятся въ вѣдѣніи и распоряженіи службы подвижного состава и тяги. Приписанные къ дорогѣ или переданные ей въ пользованіе вагоны находятся подъ постояннымъ наблюденіемъ упомянутой службы, но въ ея распоряженіи они состоятъ лишь во время ихъ осмотра въ мастерскихъ, а также во время ихъ исправленія или перестройки.

Примѣчаніе: Въ тѣхъ случаяхъ, когда чужой паровозъ или чужой вагонъ не поступаетъ на дорогу въ службу, а лишь проходитъ по дорогѣ съ собственною своею прислугою, отвѣтственность за его состояніе лежитъ на дорогѣ-собственницѣ.

3. По службѣ движенія:

а) къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относятся завѣдываніе и распоряженіе движеніемъ поѣздовъ и пользованіе вагонами;

б) непосредственное ответственное заведывание и распоряжение означенною службою, подъ руководствомъ и наблюдениемъ Начальника желѣзной дороги, возлагается на начальника службы движенія;

в) въ распоряженіи службы движенія находятся всѣ вагоны, за исключеніемъ тѣхъ изъ нихъ, которые временно изъяты изъ службы для ихъ осмотра, исправленія или перестройки (п. в отдѣла 2-го сего § 7-го).

Примѣчаніе къ § 7-му: По усмотрѣнію центральной администраціи желѣзной дороги *), дорога, въ отношеніи содержанія ея пути и сооружений, можетъ быть также подраздѣлена еще на отдѣленія; въ отношеніи же тяги поѣздовъ и ихъ движенія—на участки и отдѣленія тяги и отдѣленія движенія.

Общія условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 8. Начальники желѣзныхъ дорогъ и начальники службъ, помощники тѣхъ и другихъ, начальники отдѣленій пути и тяги, начальники мастерскихъ, начальники центральныхъ распорядительныхъ отдѣловъ и мѣстныхъ отдѣленій движенія, ревизоры и контролеры движенія, участковые распорядители движеніемъ, начальники участковъ пути (дистанцій), запасные начальники участковъ пути и помощники начальниковъ участковъ пути, начальники участковъ тяги и ихъ помощники, ревизоры тяги, начальники паровозныхъ депо и ихъ помощники, начальники станцій и ихъ помощники, сигналисты при постоянныхъ станціонныхъ и путевыхъ сигнальныхъ постахъ, дорожные и мостовые мастера, паровозные машинисты и ихъ помощники, старшіе осматривающіе вагоновъ, главные кондукторы (оберъ-кондукторы), телеграфисты, а равно и низшіе служащіе по всѣмъ тремъ службамъ: старшіе рабочіе (артельные старосты), ремонтные рабочіе, путевые сторожа, переѣздные сторожа, мостовые слесари и сторожа, сторожа при частяхъ пути или отдѣльныхъ сооруженіяхъ дороги, требующихъ особенно бдительнаго надзора, кочегары, вагонные осматривающіе, составители поѣздовъ, вагонные смазчики, вагонные истопники, дежурные въ паровозномъ сараѣ, стрѣлочники, сцепщики и кондукторы—должны удовлетворять, независимо особыхъ указанныхъ для каждаго служащаго въ § 9 условій, еще слѣдующимъ требованіямъ **):

а) быть не моложе 21-го года.

Исключенія изъ сего общаго правила допускаются лишь: 1) для лицъ, окончившихъ курсъ въ техническихъ заведеніяхъ соотвѣтственной спеціальности, 2) для ремонтныхъ рабочихъ, переѣздныхъ сторожей, мостовыхъ слесарей, паровозныхъ кочегаровъ, вагонныхъ осматривающихъ и смазчиковъ, вагонныхъ истопниковъ, сцепщиковъ и кондукторовъ, и 3) для телеграфистовъ, если на нихъ не возлагается распоряженій по приему и отправленію поѣздовъ и по маневрамъ.

Всѣ сіи лица, если они удовлетворяютъ всѣмъ прочимъ опредѣленнымъ для нихъ условіямъ и если, по физическому развитію своему, они окажутся къ выпол-

*) Подъ выраженіемъ «центральная администрація» разумѣется: на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ—Управленіе или Совѣтъ Управленія Общества желѣзной дороги.

**) Тѣмъ-же условіямъ, какъ общимъ (§ 8), такъ и особымъ (§ 9), должны удовлетворять и замѣстители поименованныхъ въ § 8 лицъ.

ненію возложеннаго на нихъ труда, могутъ быть допускаемы къ занятію должностей: телеграфисты съ 16-ти лѣтняго возраста, а прочія съ 18-ти лѣтняго возраста.

Примѣчаніе 1-е: Лица, достигшія 50-ти лѣтняго возраста, не могутъ быть опредѣляемы на службу въ должности, занятія по коимъ непосредственно касаются движенія поѣздовъ, но правило это не распространяется на лицъ, уже находившихся на желѣзнодорожной службѣ въ должности, имѣвшей непосредственное отношеніе къ движенію поѣздовъ.

Примѣчаніе 2-е: Изъ числа должностей, поименованныхъ въ семь параграфѣ, только должности переѣздныхъ сторожей и телеграфистовъ могутъ быть замѣщаемы лицами женскаго пола, съ тѣмъ, однако, чтобы лица эти были не моложе 18-ти лѣтъ и чтобы на телеграфистовъ не возлагалось распоряженій по приему и отправленію поѣздовъ и по маневрамъ;

б) не имѣть физическихъ недостатковъ, препятствующихъ служащему успѣшно отправлять возложенныя на него обязанности;

в) обладать знаніемъ русскаго языка въ устной рѣчи.

Примѣчаніе: Какъ исключеніе изъ сего общаго правила, на желѣзныхъ дорогахъ, находящихся на окраинахъ Имперіи, незнаніе русскаго языка можетъ быть допущено для ремонтныхъ рабочихъ, для путевыхъ, тоннельныхъ и мостовыхъ сторожей, для переѣздныхъ сторожей и для сцѣпщиковъ;

г) знать русскую грамоту, при чемъ, однако-же, ремонтные рабочіе, путевые, тоннельные и мостовые сторожа, переѣздные сторожа, кочегары, вагонные истопники, а также стрѣлочники, сцѣпщики, вагонные смазчики и кондукторы,—могутъ быть и неграмотные, но служащіе послѣднихъ четырехъ категорій лишь въ видѣ исключенія, и

д) обладать знаніемъ предстоящихъ имъ къ исполненію служебныхъ обязанностей и быть достаточно знакомыми съ тѣми желѣзнодорожными устройствами, которыя будутъ поручены ихъ вѣдѣнію.

Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 9. Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзной дорогѣ, суть слѣдующія:

а) Начальникъ желѣзной дороги долженъ быть избранъ изъ лицъ, получившихъ высшее образованіе и при томъ опытныхъ въ дѣлѣ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ;

б) начальникъ службы пути и его помощникъ, начальники отдѣленій (на тѣхъ дорогахъ, гдѣ таковыя имѣются) и начальники участковъ пути (дистанцій) должны быть назначаемы изъ лицъ, получившихъ высшее техническое образованіе и при томъ опытныхъ въ дѣлѣ постройки и содержанія желѣзныхъ дорогъ;

в) помощники начальниковъ участковъ пути (дистанцій) должны быть избираемы изъ лицъ, обладающихъ соотвѣстственными техническими познаніями, при чемъ замѣстителями начальниковъ участковъ пути (дистанцій) могутъ быть только тѣ помощники ихъ, которые имѣютъ установленное закономъ свидѣтельство на право производства строительныхъ работъ въ Россіи. На означенную должность, съ правомъ

замѣщать начальника участка пути (дистанцій), могутъ быть назначаемы и техники путей сообщенія;

г) дорожные мастера назначаются изъ старшихъ рабочихъ или строительныхъ десятниковъ;

д) начальникъ службы тяги и подвижного состава и его помощникъ, а также начальники мастерскихъ, ревизоры тяги, начальники главныхъ депо или участковъ тяги и ихъ помощники должны быть избираемы изъ числа лицъ, получившихъ высшее техническое образованіе и притомъ опытныхъ въ тягѣ поѣздовъ и содержаніи подвижного состава;

е) начальники оборотныхъ депо и машинисты-наставники должны быть избираемы изъ числа машинистовъ, имѣющихъ соотвѣтствующія техническія познанія и притомъ опытныхъ въ тягѣ поѣздовъ и содержаніи паровозовъ;

ж) паровозные машинисты назначаются изъ помощниковъ паровозныхъ машинистовъ, имѣющихъ право самостоятельнаго управленія паровозомъ (§ 12);

з) начальникъ службы движенія и его помощники, начальники центральныхъ распорядительныхъ отдѣловъ и мѣстныхъ отдѣленій движенія, участковые распорядители движеніемъ, ревизоры и контролеры движенія должны быть избираемы изъ числа лицъ, опытныхъ въ дѣлѣ завѣдыванія и распоряженія движеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ и обладающихъ соотвѣтствующими познаніями, и

и) начальники станцій и ихъ помощники должны быть назначаемы изъ лицъ, обладающихъ соотвѣтствующими познаніями и опытныхъ въ дѣлѣ станціонной службы.

Инструкціи для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 10. Каждое лицо, занимающее одну изъ должностей, указанныхъ въ § 8 настоящихъ правилъ, должно быть снабжено, составленною распоряженіемъ Начальника желѣзной дороги и утвержденною въ установленномъ порядкѣ, инструкціею, которая опредѣляетъ обязанности служащаго и порядокъ его подчиненности согласно съ настоящими правилами и распоряженіями Министерства Путей Сообщенія. Къ каждой инструкціи должны быть приложены: правила сигнализаци, положеніе объ общихъ обязанностяхъ каждаго желѣзнодорожнаго служащаго, выписка статей законовъ о желѣзныхъ дорогахъ, относящихся ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ вообще и спеціально къ той должности, для которой инструкція составлена, извлеченія изъ правилъ другихъ службъ, имѣющихъ отношеніе къ этой должности, и другія приложения, по усмотрѣнію Начальника дороги.

§ 11. Инструкціи и приложения къ онымъ (§ 10) выдаются на руки каждому служащему ближайшимъ его начальникомъ, подъ росписку, и разъясняются служащему, какъ при самой выдачѣ инструкціи, такъ и по всякому заявленію служащаго.

Порядокъ испытанія служащихъ въ знаніи относящихся къ ихъ должности обязанностей.

§ 12. Опредѣляемые вновь къ должностямъ дорожные и мостовые мастера, паровозные машинисты и ихъ помощники, начальники станцій, ихъ помощники,

сигналисты, телеграфисты и главные кондукторы, а равно всѣ низшіе служащіе, поименованные въ § 8, за исключеніемъ ремонтныхъ рабочихъ,—ранѣе ихъ опредѣленія къ должностямъ, должны быть испытаны въ знаніи всѣхъ относящихся къ ихъ должности обязанностей и инструкцій и, въ особенности, въ твердомъ знаніи правилъ сигнализаціи и въ умѣніи подавать сигналы.

Порядокъ испытанія указанныхъ въ семъ параграфѣ служащихъ устанавливается на каждой дорогѣ Начальникомъ оной и утверждается въ установленномъ порядкѣ.

При испытаніи паровознаго машиниста или помощника машиниста, коему, въ отсутствіи машиниста, предполагается предоставить право самостоятельнаго управленія паровозомъ, надлежитъ убѣдиться, что лицо это знакомо съ детальнымъ устройствомъ паровоза, т. е. съ назначеніемъ, дѣйствіемъ и употребленіемъ каждой его части, и что оно можетъ управлять паровозомъ.

Съ послѣднею цѣлью испытываемыя лица совершаютъ пробныя на поѣздномъ паровозѣ поѣздки, подъ наблюденіемъ спеціально назначенныхъ для сего Начальникомъ дороги свѣдущихъ лицъ.

Помощникъ паровознаго машиниста, коему не предполагается предоставить право самостоятельнаго управленія паровозомъ, испытывается лишь въ знакомствѣ съ общимъ устройствомъ паровоза и въ умѣніи смазывать и останавливать его.

Примѣчаніе: Низшіе служащіе (§ 8) могутъ быть допускаемы къ исполненію своихъ обязанностей и ранѣе, чѣмъ они будутъ испытаны, по удостовѣреніи лишь въ знаніи ими тѣхъ частей ихъ инструкцій, которыя относятся непосредственно къ ихъ обязанностямъ, но утвержденіе каждаго изъ сихъ служащихъ въ должности можетъ послѣдовать только послѣ его испытанія.

§ 13. Служащіе, допущенные къ исполненію своихъ обязанностей въ порядкѣ, указанныхъ въ § 12 сихъ правилъ, если имъ выданы инструкціи въ порядкѣ, указанномъ въ § 11, не могутъ отговариваться незнаніемъ содержанія таковыхъ инструкцій.

Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ.

§ 14. Каждый служащій, изъ числа поименованныхъ въ § 8, во время нахожденія своего на службѣ, долженъ быть въ форменной одеждѣ или долженъ имѣть на себѣ форменный знакъ, если таковые присвоены его должности.

Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

§ 15. Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго опредѣляются общими законами Россійской Имперіи, указаніями настоящихъ правилъ, данною ему инструкціею и сообщенными ему распоряженіями.

ГЛАВА II.

Распределение обязанностей между служащими.

Общая обязанности служащихъ.

§ 16. Всѣ служащіе, поименованные въ § 8, обязаны своевременно являться къ исполненію своихъ обязанностей и не оставлять своихъ постовъ до смѣны ихъ другими служащими или до наступленія срока, указанного начальствомъ.

Въ случаѣ невозможности исполнить свою обязанность лично, каждый служащій долженъ передать исполненіе оной тому лицу, которое на таковой случай назначено начальствомъ; при отсутствіи же сего лица и если въ инструкціи служащему нѣтъ прямыхъ указаній, какъ долженъ онъ въ такомъ случаѣ поступить, служащій долженъ передать исполненіе своихъ обязанностей другому служащему, который, по его мнѣнію, наиболее для сего пригоденъ. О передачѣ исполненія своихъ обязанностей другому лицу служащій долженъ немедленно сообщить своему начальству.

§ 17. Каждый служащій долженъ имѣть присвоенные его должности исправные сигнальные знаки, инструменты и всѣ предметы, необходимые для исполненія порученныхъ ему обязанностей. О невыдачѣ ему упомянутыхъ сигнальных знаковъ, инструментовъ и другихъ предметовъ, необходимыхъ для исполненія служащимъ порученныхъ ему обязанностей, а равно о неисправности или потерѣ таковыхъ, каждый служащій долженъ немедленно заявить подлежащему начальствующему лицу.

§ 18. Каждый служащій, имѣющій отношеніе къ сигнализациі на дорогѣ, долженъ твердо знать значеніе сигналовъ и правила ихъ употребленія. Во время нахождения своего на службѣ, упомянутый служащій долженъ имѣть при себѣ всѣ ручные сигнальные знаки и приборы, необходимые ему для исполненія предстоящихъ ему обязанностей.

Требованія, заявленные служащему сигналами, должны быть неуклонно исполняемы имъ.

§ 19. Каждый служащій, независимо отъ исполненія возложенныхъ на него непосредственно обязанностей, долженъ содѣйствовать предотвращенію всякой опасности для движенія по желѣзной дорогѣ. Въ случаѣ какого либо происшествія на дорогѣ, препятствующаго безопасному слѣдованію поѣздовъ, каждый служащій, находящійся вблизи означеннаго происшествія, обязанъ немедленно принять зависящія отъ него мѣры къ огражденію сигналами мѣста происшествія и къ подаванію возможной помощи.

§ 20. Служащіе обязаны вести себя по отношенію къ публикѣ вѣжливо и предупредительно, но при этомъ съ твердостью и настойчивостью требовать исполненія установленныхъ правилъ. При нежеланіи постороннихъ лицъ подчиниться законнымъ требованіямъ служащихъ, сіи послѣдніе обязаны обращаться къ жандармской полиціи за содѣйствіемъ, при чемъ о болѣе важныхъ случаяхъ доносить своему начальству.

§ 21. Начальствующія лица должны слѣдить за знаніемъ подчиненными имъ служащими относящихся къ обязанностямъ сихъ служащихъ существующихъ правилъ и положеній, а равно данныхъ имъ инструкцій и распоряженій, и за исполненіемъ ими возложенныхъ на нихъ обязанностей.

Служащій, оказавшійся ненадежнымъ или обнаружившій неспособность къ исполненію порученнаго ему дѣла, долженъ быть отъ должности отстраненъ, съ порученіемъ исполненія его обязанностей другому лицу.

Особья обязанности служащихъ.

Обязанности начальника желѣзной дороги.

§ 22. На Начальника желѣзной дороги возлагается отвѣтственность за прочность, правильность и цѣлесообразность, въ техническомъ отношеніи, всѣхъ производимыхъ на дорогѣ работъ, за исправное состояніе дороги и ея принадлежностей и за правильность и безопасность совершающагося по ней движенія.

Въ виду сего онъ обязанъ:

- а) установить на подвѣдомственной ему дорогѣ, во всѣхъ частяхъ оной, надлежащій порядокъ и наблюдать за его соблюденіемъ;
- б) преподавать подчиненнымъ ему лицамъ надлежащія инструкціи по технической и административной частямъ;
- в) руководить дѣйствіями всѣхъ службъ дороги;
- г) заботиться снабженіемъ подвѣдомственной ему желѣзной дороги всѣми необходимыми предметами и матеріалами, а равно и достаточнымъ числомъ служащихъ, и
- д) принимать мѣры къ постоянному совершенствованію дороги и приведенію ея вообще въ состояніе, соответствующее современнымъ потребностямъ.

А) По службѣ пути.

Обязанности начальника службы пути.

§ 23. Начальникъ службы пути обязанъ:

- а) заботиться объ общемъ исправномъ состояніи и надлежащемъ охраненіи пути и сооружений дороги и наблюдать, какъ за правильнымъ и обеспеченнымъ отправленіемъ службы пути, такъ равно и за правильнымъ и своевременнымъ ремонтомъ пути и сооружений дороги, согласно требованіямъ настоящихъ правилъ и другихъ правительственныхъ распоряженій;
- б) завѣдывать и распоряжаться личнымъ составомъ всей ввѣренной ему службы; руководить составленіемъ всѣхъ проектовъ, смѣтъ и отчетовъ по означенной службѣ, а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ пути; распределять занятія между ними и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ и исполненіемъ всѣхъ относящихся до безопасности пути и сооружений правилъ, положеній, постановленій и распоряженій правительства, а также и правилъ, преподанныхъ управленіемъ дороги;
- в) наблюдать за производящимися на дорогѣ службою пути работами.

Примѣчаніе: Въ случаѣ производства работъ на желѣзной дорогѣ посторонними службѣ пути лицами, лица эти, относительно принятія надлежащихъ мѣръ предосторожности для безопасности и непрерывности движенія на дорогѣ, подчиняются указаніямъ начальника службы пути;

г) въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности или непрерывности движенія, принимать собственною властью всѣ необходимыя, по ввѣренной ему службѣ, мѣры, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія начальника дороги.

Обязанности начальника участка пути (дистанціи).

§ 24. Начальникъ участка пути (дистанціи) обязанъ:

а) имѣть неослабное наблюденіе за охраненіемъ и содержаніемъ въ исправности путей и сооружений на ввѣренномъ ему участкѣ;

б) производить періодически подробный осмотръ рельсоваго пути и всѣхъ сооружений своего участка въ тѣ сроки и тѣмъ порядкомъ, какіе будутъ установлены Начальникомъ дороги, независимо отъ производимыхъ имъ, по мѣрѣ надобности, объѣздовъ участка, для общаго его обзора или для осмотра отдѣльныхъ сооружений;

в) распоряжаться производствомъ работъ на своемъ участкѣ.

Примѣчаніе: Въ случаѣ производства работъ на желѣзной дорогѣ лицами посторонними участку, начальникъ участка обязанъ оказывать имъ зависящее отъ него въ семъ дѣлѣ содѣйствіе, наблюдая, чтобы въ предѣлахъ его участка приняты были надлежащія мѣры предосторожности для обезпеченія безопасности и непрерывности движенія, согласно указаніямъ начальника службы пути.

г) въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности или непрерывности движенія, а также для возстановленія прерваннаго движенія, принимать соотвѣтственныя мѣры, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія своего начальства.

Обязанности дорожного мастера.

§ 25. На дорожного мастера возлагается:

а) охраненіе и содержаніе въ исправности ввѣренныхъ ему путей и сооружений;

б) повѣрка правильности пути тѣмъ порядкомъ и такъ часто, какъ это будетъ указано начальникомъ участка, и, во всякомъ случаѣ, въ прямыхъ частяхъ пути не рѣже одного раза въ мѣсяцъ, а въ закругленіяхъ и переводахъ не рѣже, какъ черезъ каждыя двѣ недѣли;

в) обходъ околовъ тѣмъ порядкомъ и такъ часто, какъ это будетъ указано начальникомъ участка пути и ни въ какомъ случаѣ не рѣже одного раза въ недѣлю, а также объѣздъ околовъ не менѣе одного раза въ недѣлю на паровозѣ или на задней вагонной площадкѣ поѣзда;

г) во время разлива рѣкъ и ледохода ежедневный осмотръ, лично или чрезъ посредство подвѣдомственныхъ ему служащихъ, полотна на разливахъ, мостовъ и трубъ, а также, при ливняхъ, осмотръ полотна, открытыхъ мостиковъ и трубъ, съ цѣлью принятія мѣръ безопасности и для предупрежденія разрушенія полотна и сооружений;

д) своевременное производство работ по содержанию въ исправности сигналовъ, полотна, сооружений, путей, стрѣлокъ, крестовинъ и всѣхъ вообще ввѣренныхъ ему построекъ;

е) личный надзоръ при сплошномъ возобновленіи рельсовъ на путяхъ и при замѣнѣ брусьевъ на мостахъ;

ж) повѣрка правильности осмотровъ пути, производимыхъ его подчиненными;

з) своевременное увѣдомленіе начальниковъ ближайшихъ станцій и подлежащаго начальника участка пути о поврежденіяхъ пути и сооружений, требующихъ перерыва движенія, а равно и о тѣхъ мѣстахъ пути, слѣдованіе по коимъ должно сопровождаться выдачею предупрежденій машинистамъ объ осторожной ѣздѣ, и

и) за отсутствіемъ на мѣстѣ начальника участка пути (или его замѣстителя) или помощника начальника участка пути, исполненіе обязанностей, указанныхъ въ п. г. § 24-го.

Обязанности старшаго рабочаго.

§ 26. Старшій рабочій обязанъ:

а) производить осмотръ ввѣреннаго ему рабочаго участка тѣмъ порядкомъ и такъ часто, какъ будетъ ему указано дорожнымъ мастеромъ, и ни въ какомъ случаѣ не менѣе двухъ разъ въ недѣлю; при осмотрахъ пути исполнять всѣ обязанности, предписанныя путевой стражѣ (§ 28);

б) наблюдать, чтобы матеріалы и предметы складывались въ установленныхъ отъ пути разстояніяхъ;

в) производить лично и съ участіемъ ремонтныхъ рабочихъ артели всѣ тѣ работы, отъ коихъ зависитъ исправное состояніе пути и сооружений, а равно и ограждать сигналами какъ мѣста работъ, такъ и другія мѣста, требующія такового огражденія;

г) при исполненіи работъ на ввѣренномъ ему рабочемъ участкѣ, руководствоваться указаніями, данными ему его начальствомъ;

д) внушать подвѣдомственнымъ ему рабочимъ о соблюденіи при работахъ, и вообще во время нахожденія на дорогѣ, осторожности, необходимой для ихъ личной безопасности, и

е) за отсутствіемъ на мѣстѣ дорожного мастера, исполнять обязанности, возложенныя на сего послѣдняго пунктомъ з § 25-го.

Обязанности ремонтнаго рабочаго.

§ 27. Ремонтный рабочій обязанъ:

а) заявлять старшему рабочему о всѣхъ замѣченныхъ имъ на пути неисправностяхъ и найденныхъ имъ на пути предметахъ;

б) исполнять, указанные ему дорожнымъ мастеромъ или старшимъ рабочимъ, работы по ремонту, содержанию и охраненію пути и сооружений, ограждая опасныя мѣста и работы сигналами.

Примѣчаніе: Если, для исполненія нетерпящихъ отлагательства работъ, потребовался бы выходъ рабочаго на работу въ праздникъ или въ неурочное время, днемъ или ночью, то рабочій обязанъ немедленно исполнить это требованіе, и

в) исполнять обязанности путевого или переѣзднаго сторожа, или стрѣлочника. если бы это потребовалось.

Обязанности путевой стражи.

§ 28. Путевая стража или служащіе, замѣняющіе путевую стражу, обязаны:

а) имѣть неослабный надзоръ за путемъ и за желѣзнодорожнымъ телеграфомъ и вообще за желѣзною дорогою и ея принадлежностями и охранять всякое имущество, ввѣренное ихъ надзору;

б) производить осмотры порученнаго путевой стражѣ обхода въ назначенное для каждаго изъ осмотровъ время, при чемъ каждый разъ проходить обходъ на указанномъ начальствомъ протяженіи, тщательно осматривая путь и его принадлежности;

в) устранять, оказавшіяся при осмотрѣ, неисправности пути или поврежденія полотна и сооружений дороги и телеграфа, при невозможности же собственноручно произвести исправленіе,—ограждать опасныя для движенія мѣста, согласно правиламъ сигнализациі;

г) надзирать за соблюденіемъ посторонними лицами полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 145—147, въ п. 6 ст. 150 и въ ст. 151 и 152 Общаго Устава Россійскихъ ж. д., при чемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда неисполненіе сихъ правилъ можетъ нарушить безопасность движенія, принимать всѣ зависящія мѣры для предупрежденія воспрещенныхъ упомянутыми правилами дѣйствій постороннихъ лицъ, въ другихъ же случаяхъ напоминать постороннимъ лицамъ соответствующія требованія закона;

д) усмотрѣвъ на дорогѣ пожаръ, принимать зависящія мѣры для его тушенія;

е) если путевой стражѣ порученъ надзоръ за противопожарными средствами. имѣть надлежащее за исправностью таковыхъ наблюденіе;

ж) въ случаѣ остановки поѣзда или отдѣльнаго паровоза на пути, явиться немедленно къ главному кондуктору или лицу, его замѣняющему, для огражденія остановившагося поѣзда или паровоза сигналами, по его указанію, или для исполненія иного какого либо его порученія, какъ то: по оказанію помощи пассажирамъ и пострадавшимъ, по охраненію подвижного состава и груза, принадлежащаго къ поѣзду, по передачѣ извѣстій на станцію и т. п. Если бы поѣздъ остановился, по случаю его крушенія, и при немъ не оказалось бы никого изъ поѣздной или паровозной прислуги, могущаго дать путевой стражѣ указанія, то оградить поѣздъ, согласно правиламъ сигнализациі, и затѣмъ немедленно увѣдомить о случившемся ближайшую станцію и свое начальство;

з) подавать проходящему поѣзду сигналъ остановки:

за) если въ проходящемъ поѣздѣ будетъ усмотрѣно поврежденіе въ подвижномъ составѣ, неправильное положеніе нагрузки, пожаръ или вообще какая либо неисправность, могущая повлечь за собою несчастный случай;

зб) если на двухколейной дорогѣ поѣздъ, слѣдующій по пути, несоотвѣтствующему направленію его движенія (по неправильному пути), не имѣетъ установленныхъ на таковой случай сигналовъ;

зв) если на одноклейной дорогѣ будутъ одновременно даны электроколокольные сигналы о слѣдованіи двухъ поѣздовъ въ противоположномъ направленіи, или если будетъ усмотрѣно, что поѣздъ слѣдуетъ по направленію, несогласному съ поданнымъ по линіи электроколокольнымъ сигналомъ;

зг) если вообще будетъ усмотрѣно, что одинъ поѣздъ идетъ навстрѣчу другому по одному и тому же пути;

зд) если поѣздъ настигаетъ другой поѣздъ, дрезину или путевой вагончикъ, и

зе) если будетъ поданъ по перегону сигналъ тревоги.

Примѣчаніе: На путевую стражу могутъ быть возложены также и обязанности переѣздной стражи (§ 29).

Обязанности переѣздной стражи.

§ 29. Переѣздная стража обязана:

а) содержать переѣздъ въ исправности и чистотѣ;

б) обслуживать переѣздъ согласно установленному на дорогѣ, на основаніи (§§ 56—57) сихъ правилъ, порядку;

в) надзирать за соблюденіемъ посторонними лицами полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 148 и 149 и въ п. а ст. 150 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда неисполненіе сихъ правилъ можетъ нарушить безопасность движенія, принимать всѣ зависящія мѣры для предупрежденія, воспрещенныхъ упомянутыми правилами, дѣйствій постороннихъ лицъ, въ другихъ же случаяхъ—напоминать постороннимъ лицамъ соотвѣтствующія требованія законовъ, и

г) подавать проходящимъ поѣздамъ сигналы остановки хода поѣзда въ случаяхъ, указанныхъ въ п. з § 28 сихъ правилъ.

Б) По службѣ подвижного состава и тяги.

Обязанности начальника службы подвижного состава и тяги.

§ 30. Начальникъ службы подвижного состава и тяги обязанъ:

а) заботиться объ общемъ исправномъ состояніи подвижного состава и наблюдать, какъ за правильнымъ и своевременнымъ ремонтомъ подвижного состава, такъ равно и за правильнымъ и обеспеченнымъ отправленіемъ службы тяги поѣздовъ, согласно требованіямъ настоящихъ правилъ и другихъ правительственныхъ распоряженій;

б) завѣдывать и распоряжаться личнымъ составомъ всей ввѣренной ему службы; руководить составленіемъ всѣхъ проектовъ, смѣтъ и отчетовъ по означенной службѣ, а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ подвижного состава и тяги; распределять занятія между ними и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ и исполненіемъ

всѣхъ относящихся до безопасности подвижного состава и тяги правилъ, положеній, постановленій и распоряженій правительства, а также и правилъ, преподанныхъ управленіемъ дороги, и

в) въ случаяхъ, нетерпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности и непрерывности движенія, принимать собственною властью всѣ необходимыя, по ввѣренной ему службѣ, мѣры, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія Начальника дороги.

Обязанности начальника депо.

§ 31. Начальникъ депо обязанъ:

а) имѣть надзоръ за снаряженіемъ паровозовъ и за назначеніемъ ихъ какъ въ поѣзда, такъ и вообще для движенія;

б) имѣть надзоръ за исправнымъ содержаніемъ паровозовъ, какъ причисленныхъ къ ввѣренному ему депо, такъ и прибывающихъ въ это депо;

в) исправлять, имѣющимися въ его распоряженіи средствами, подвижной составъ, а въ случаѣ невозможности устраненія неисправностей, угрожающихъ безопасности движенія,—исключать неисправный подвижной составъ изъ поѣзда;

г) снаряжать, въ случаѣ обращеннаго къ нему требованія о помощи, имѣющимися въ его распоряженіи для сего средства;

д) имѣть надзоръ за снабженіемъ поѣздовъ водою, топливомъ, смазочными матеріалами и другими принадлежностями, относящимися къ вѣдѣнію начальниковъ депо, и

е) имѣть надзоръ за исполненіемъ обязанностей служащими, находящимися въ подвѣдомственномъ ему депо.

Обязанности дежурнаго въ паровозномъ сараѣ.

§ 32. Дежурный въ паровозномъ сараѣ обязанъ:

а) готовить къ дѣйствію указанные начальникомъ депо паровозы;

б) прекращать или поддерживать парообразование въ паровозахъ, прибывшихъ въ паровозный сарай на стоянку;

в) охранять находящіеся при паровозномъ сараѣ паровозы отъ всякихъ случайностей и особенно отъ самопроизвольнаго ихъ движенія;

г) не допускать къ паровозамъ, безъ приказанія начальника депо, постороннихъ лицъ;

д) не допускать къ паровозамъ лицъ нетрезвыхъ, и

е) доносить начальнику депо немедленно о всѣхъ замѣченныхъ имъ на паровозахъ, стоящихъ на парахъ, неисправностяхъ.

Обязанности паровознаго машиниста.

§ 33. Паровозный машинистъ обязанъ:

а) содержать въ исправности ввѣренный ему паровозъ со всѣми его принадлежностями, предметами сигнализаци и инструментами, и, въ предѣлахъ предоставленныхъ ему средствъ, исправлять поврежденія въ паровозѣ;

- б) охранять паровозъ отъ всякихъ случайностей, при чемъ:
 - ба) не удаляться съ паровоза, не передавъ наблюденія за нимъ назначенному для сего лицу;
 - бб) не допускать на паровозъ лицъ, не имѣющихъ на то установленнаго разрѣшенія;
 - бв) не допускать на паровозъ лицъ нетрезвыхъ;
 - бг) не приводить паровозъ въ движеніе въ отсутствіе съ паровоза назначеннаго въ помощь машинисту другого служащаго по подвижному составу и тягѣ;
 - в) передъ отправленіемъ поѣзда удостовѣриться, что составъ его не превышаетъ установленныхъ на дорогѣ нормъ и что прицепка къ поѣзду тендера и паровоза сдѣлана правильно;
 - г) когда составъ поѣзда не соответствуетъ установленнымъ правиламъ, заявить о семъ начальнику станціи, при чемъ, въ случаѣ разногласія между начальникомъ станціи и машинистомъ по сему вопросу, таковое разрѣшается порядкомъ, установленнымъ управленіемъ каждой дороги;
 - д) управлять находящимся въ дѣйствіи паровозомъ соответственно предназначенной ему работѣ или движенію по дорогѣ, соблюдая при этомъ всѣ условія, необходимыя для обезпеченія безопасности и правильности движенія, и строго повинуюсь указаніямъ сигналовъ;
 - е) при слѣдованіи одиночнаго паровоза исполнять обязанности главнаго кондуктора;
 - ж) послѣ всякой остановки поѣзда приводить оный въ движеніе не иначе, какъ по сигналу отправленія, подающему главнымъ кондукторомъ;
 - з) во время нахожденія паровоза на станціонныхъ путяхъ приводить его въ движеніе не иначе, какъ по сигналамъ главнаго кондуктора или распоряжающагося маневрами, а при движеніи по обслуживаемымъ стрѣлкамъ, во время производства маневровъ,—по полученіи отвѣтнаго сигнала отъ стрѣлочника.
- Примѣчаніе:* На тѣхъ станціяхъ, на коихъ имѣются отдѣльныя группы путей, предназначенныя для надобностей службы тяги или другой службы, передвиженія подвижнаго состава въ предѣлахъ такихъ группъ путей производятся съ вѣдома и по распоряженію подлежащихъ агентовъ сихъ службъ;
- и) по прибытіи въ депо, заявлять письменно начальнику депо о такихъ поврежденіяхъ паровоза, которыя не могутъ быть исправлены предоставленными машинисту средствами, а также о замѣченныхъ особенностяхъ или неправильностяхъ при дѣйствіи или движеніи паровоза, и
 - і) наблюдать за исполненіемъ, назначенными на паровозъ, помощникомъ машиниста и кочегаромъ ихъ обязанностей и обучать своего помощника управленію паровозомъ.

Примѣчаніе: При передвиженіи подвижнаго состава паровозный машинистъ подчиняется: на станціяхъ и постахъ—начальникамъ оныхъ или дежурнымъ по станціи или по посту (§§ 37 и 38), а въ пути—главному кондуктору поѣзда (§ 43).

Обязанности помощника паровознаго машиниста и паровознаго кочегара.

§ 34. Помощникъ паровознаго машиниста и паровозный кочегаръ должны исполнять приказанія машиниста, къ которому они прикомандированы, относительно

содержанія въ исправности и ухода за паровозомъ для безопаснаго его дѣйствія, охраненія паровоза, исправленія поврежденій паровоза, снабженія паровоза необходимыми предметами и матеріалами и сигнализаци паровоза. Безъ указанія или разрѣшенія машиниста ни помощникъ машиниста, ни кочегаръ не должны самовольно производить никакихъ работъ, равно какъ и отлучаться съ паровоза.

Помощнику машиниста не дозволяется въ отсутствіе машиниста управлять движеніемъ паровоза; кочегару же управлять паровозомъ воспрещается безусловно, а потому, если бы во время движенія обнаружено было отсутствіе, вслѣдствіе какой либо случайности, машиниста съ паровоза, а также если бы машинистъ внезапно заболѣлъ и вообще лишился возможности управлять паровозомъ, то помощникъ машиниста или кочегаръ должны остановить поѣздъ и немедленно заявить главному кондуктору поѣзда о случившемся.

Примѣчаніе: Помощникамъ паровозныхъ машинистовъ, выдержавшимъ установленныя испытанія на право самостоятельнаго управленія паровозомъ (§ 12), дозволяется управлять паровозомъ въ случаѣ внезапной болѣзни машиниста въ пути или по особому распоряженію начальника депо.

Обязанности вагоннаго осмтрщика и вагоннаго смазчика.

§ 35. Вагонные осмтрщики и смазчики обязаны:

а) слѣдить, чтобы вагоны въ поѣздахъ находились въ исправномъ, для безопаснаго движенія, состояніи, производя для сего, порядкомъ, указаннымъ въ § 86 осмотры поѣздовъ во время ихъ остановокъ на станціяхъ;

б) заявлять начальнику станціи или главному кондуктору поѣзда о неисправныхъ или негодныхъ вагонахъ, дабы таковые могли быть своевременно исправлены или изъяты изъ поѣзда.

Независимо отъ сего вагонные смазчики обязаны:

в) поддерживать смазку въ вагонныхъ бѣксахъ, и

г) исполнять, согласно § 44 настоящихъ правилъ, обязанности тормазныхъ кондукторовъ, если таковыя обязанности будутъ на нихъ возложены.

Примѣчаніе: Обязанности по осмотру вагоновъ и по смазкѣ ихъ осей могутъ быть возлагаемы на однихъ и тѣхъ же лицъ.

В) По службѣ движенія.

Обязанности начальника службы движенія.

§ 36. Начальникъ службы движенія обязанъ:

а) заботиться о томъ, чтобы станціи, поѣзда и служащіе по службѣ движенія, равно какъ и количество, родъ и распредѣленіе подвижнаго состава, находящагося въ вѣдѣніи означенной службы, — соотвѣтствовали общимъ условіямъ, необходимымъ для безопаснаго и правильнаго движенія поѣздовъ, и наблюдать за правильнымъ и обезпеченнымъ отправленіемъ службы движенія, согласно требованіямъ настоящихъ правилъ и другихъ правительственныхъ распоряженій;

б) завѣдывать и распоряжаться личнымъ составомъ всей ввѣренной ему службы; руководить составленіемъ всѣхъ графиковъ и росписаній движенія поѣздовъ, смѣтъ и отчетовъ по означенной службѣ, а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ движенія; распределять занятія между ними и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ и исполненіемъ всѣхъ, относящихся до безопасности движенія, правилъ, положеній, постановленій и распоряженій правительства, а также и правилъ, преподанныхъ управленіемъ дороги, и

в) въ случаяхъ, нетерпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности или непрерывности движенія, принимать собственною властью, всѣ необходимыя, по ввѣренной ему службѣ, мѣры, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія Начальника дороги.

Примѣчаніе: Ближайшее, подъ общимъ руководствомъ начальника движенія, завѣдываніе и распоряженіе движеніемъ и наблюденіе за точнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими всѣхъ дѣйствующихъ правилъ можетъ быть возлагаемо на помощника начальника службы движенія, начальника центрального распорядительнаго отдѣла, начальниковъ мѣстныхъ отдѣленій, ревизоровъ и контролеровъ движенія и участковыхъ распорядителей движеніемъ.

Обязанности начальника станціи.

§ 37. Начальникъ станціи *) обязанъ:

а) завѣдывать, согласно съ указаніями настоящихъ правилъ, какъ въ общей совокупности, такъ и въ частностяхъ, всею службою ввѣренной ему станціи по приему, отправленію, составленію и разборкѣ поѣздовъ и по передвиженію подвижного состава въ предѣлахъ станціи;

б) распоряжаться всѣми, безъ исключенія, служащими по службѣ движенія, числящимися при станціи, руководить дѣйствіями означенныхъ служащихъ и распределять служебныя занятія между ними; равнымъ образомъ, распоряжаться въ отношеніи всего, что касается службы поѣздовъ и движенія паровозовъ въ предѣлахъ станцій, всѣми поѣздными кондукторскими и паровозными бригадами, во время пребыванія ихъ на станціи, и слѣдить за соблюденіемъ установленныхъ правилъ всѣми вообще лицами, на станціи находящимися.

§ 38. Начальники станцій могутъ быть освобождаемы постоянно или временно отъ обязанностей по приему и отправленію поѣздовъ и по передвиженію подвижного состава въ предѣлахъ станціи, съ замѣною ихъ помощниками начальниковъ станцій или особо назначенными для сего Начальникомъ дороги ответственными лицами. Последніе могутъ быть назначаемы для завѣдыванія или всею станціей, или отдѣльными ея частями.

Начальники станцій или ихъ замѣстители, при исполненіи ими обязанностей по приему, пропуску и отправленію поѣздовъ или по передвиженію подвижного состава въ предѣлахъ станціи, именуются *дежурными по станціи или по посту*.

*) Подъ выраженіемъ «начальникъ станціи» слѣдуетъ разумѣть начальниковъ всякаго рода остановочныхъ пунктовъ и постовъ и пунктовъ развѣтвленій, распоряжавшихся самостоятельно приѣмомъ, отправленіемъ и пропускомъ поѣздовъ, а равно и указанныхъ въ § 38 дежурныхъ по станціи или по посту.

Порядокъ и условія замѣщенія начальника станціи дежурными по станціи или по посту опредѣляются для каждой станціи начальникомъ службы движенія.

Примѣчаніе: Обязанности, касающіяся какъ огражденія сигналами занятыхъ на станціи путей, такъ и удостовѣренія въ правильномъ положеніи на станціи переводовъ и въ готовности станціи для пріема ожидаемаго на станцію поѣзда (§§ 99, 101 и 102), дежурный по станціи можетъ передать одному изъ подвѣдомственныхъ ему станціонныхъ служащихъ, изъ числа поименованныхъ въ § 8.

Обязанности сигналиста.

§ 39. Сигналистъ сигнальнаго поста, учрежденнаго между станціями или въ предѣлахъ станціи, обязанъ:

а) охранять и содержать въ исправности и чистотѣ порученный ему постъ и его аппараты, а равно своевременно освѣщать сигналы поста;

б) дѣйствовать ввѣренными ему аппаратами согласно установленнымъ на сей предметъ правиламъ (§ 119);

в) въ случаѣ происшествія съ поѣздами требовать присылки помощи, на основаніи дѣйствующихъ на дорогѣ правилъ, и

г) извѣщать немедленно подлежащее начальство о такихъ неисправностяхъ поста или аппаратовъ, которыя не могутъ быть устранены самимъ сигналистомъ, при чемъ испортившійся сигналъ замѣнять другимъ временнымъ или же принимать инныя временныя мѣры для огражденія безопаснаго слѣдованія поѣздовъ.

Примѣчаніе: На тѣхъ сигнальныхъ постахъ, на которыхъ сосредоточено управленіе одновременно стрѣлками и сигналами, къ обязанностямъ сигналистовъ относятся также обязанности стрѣлочниковъ, указанныя въ п. в § 41.

Обязанности телеграфиста.

§ 40. Телеграфистъ обязанъ:

а) содержать въ исправности порученные ему аппараты и комнатное телеграфное устройство;

б) дѣйствовать ввѣренными ему аппаратами, согласно установленнымъ на сей предметъ правиламъ, какъ для сношеній между станціями (§ 119), такъ и для передачи иной телеграфной корреспонденціи, ему порученной, и

в) въ случаѣ поврежденія упомянутыхъ въ п. а аппаратовъ и комнатнаго телеграфнаго устройства, принимать возможныя мѣры къ ихъ своевременному исправленію, при чемъ о поврежденіи телеграфа какъ на линіи, такъ и на станціи, сообщать немедленно подлежащему начальству.

Обязанности стрѣлочника.

§ 41. Стрѣлочникъ обязанъ:

а) охранять и содержать въ исправности и чистотѣ порученныя ему стрѣлки съ ихъ принадлежностями;

б) заботиться о своевременном освѣщеніи порученныхъ ему сигналовъ;

в) держать стрѣлки всегда въ томъ положеніи, которое будетъ для сего определено, и переводить ихъ: для пропуска поѣздовъ—по указанію дежурнаго по станціи (§ 38), а при маневрахъ—по указанію лица, распоряжающагося маневрами, или по требованіямъ, заявляемымъ установленными сигналами, при чемъ, въ предѣлахъ порученнаго ему поста, стрѣлочникъ долженъ ограждать установленными сигналами всякое препятствіе для движенія. и

г) извѣщать немедленно подлежащее начальство о всѣхъ неисправностяхъ на станціонныхъ путяхъ и стрѣлочныхъ постахъ и, въ случаѣ происшествія, подавать установленные сигналы.

Обязанности составителя поѣздовъ или лица, которому поручены маневры.

§ 42. Составитель поѣздовъ, или лицо, которому поручены маневры, обязаны:

а) убѣдиться въ безпрепятственности для движенія: пути, переводовъ и сигналовъ въ районѣ предстоящей работы;

б) при составленіи и разборкѣ поѣздовъ производить маневры въ предѣлахъ указанныхъ ему путей, при чемъ руководить и наблюдать за работой сцѣпщиковъ и стрѣлочниковъ, а также распоряжаться движеніемъ паровоза и другихъ двигателей;

в) распоряжаться надлежащимъ размѣщеніемъ и закрѣпленіемъ вагоновъ, оставаемыхъ на путяхъ, и

г) сообщать немедленно подлежащему начальству о всѣхъ замѣченныхъ неисправностяхъ, какъ въ отношеніи пути, сигналовъ и подвижного состава, такъ и въ отношеніи подвѣдомственныхъ имъ служащихъ.

Обязанности главного кондуктора.

§ 43. Главный кондукторъ, въ качествѣ начальника сопровождаемаго имъ поѣзда, обязанъ:

а) передъ отправленіемъ поѣзда убѣдиться, что поѣздъ составленъ и сцѣпленъ правильно и снабженъ надлежащимъ личнымъ составомъ и всѣми потребными для поѣздовъ матеріалами и принадлежностями (§§ 84, 85 и 86);

б) исполнять обязанности, возложенныя на него начальникомъ станціи по производству маневровъ съ составомъ поѣзда, имъ сопровождаемаго;

в) слѣдить за снабженіемъ поѣздной кондукторской бригады надлежащими сигналами; распредѣлять обязанности между кондукторами поѣздной кондукторской бригады и наблюдать за точнымъ выполненіемъ ими сихъ обязанностей, а равно слѣдить за соблюденіемъ установленныхъ правилъ всѣми лицами, въ поѣздѣ находящимися;

г) слѣдить за правильнымъ и безопаснымъ движеніемъ поѣзда и за сигналами, подаваемыми съ поѣзда и съ пути;

д) распоряжаться остановкою на станціяхъ и отправленіемъ поѣзда, согласно указаніямъ настоящихъ правилъ и данной ему инструкціи, и

е) при остановкѣ поѣзда на пути въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣздъ обращается во временную станцію (§ 128), временно исполнять обязанности начальника этой станціи, впредь до прибытія на мѣсто старшаго служащаго по службѣ движенія.

Обязанности кондуктора.

§ 44. Кондукторъ, назначенный для обслуживания поѣзда, обязанъ:

- а) устанавливать сигналы въ поѣздѣ, освѣщать ихъ въ указанное время и наблюдать за исправнымъ ихъ дѣйствіемъ;
- б) слѣдить за правильнымъ и безопаснымъ движеніемъ поѣзда и за сигналами, подаваемыми съ поѣзда и съ пути;
- в) дѣйствовать вагонными ручными тормазами, въ подлежащихъ случаяхъ и согласно существующимъ правиламъ;
- г) во всѣхъ случаяхъ, угрожающихъ поѣзду или людямъ опасностью, дѣйствовать автоматическими тормазами поѣзда, а, за неимѣніемъ таковыхъ, подавать сигналы остановки, и
- д) ограждать поѣздъ сигналами при всякой его остановкѣ на перегонѣ между станціями, не ожидая распоряженія главнаго кондуктора.

О Т Д Ъ Л Ъ П.

Содержаніе и охраненіе пути и сооруженій.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

§ 45. Дорога и ея принадлежности должны содержаться въ такомъ состояніи и быть охраняемы столь бдительно, чтобы движеніе было вполне безопасно (ст. 166 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Въ виду сего, путь, его принадлежности и всѣ желѣзнодорожныя сооруженія должны соответствовать вполне безопасному движенію съ наибольшею допускаемою скоростью обращающагося по дорогѣ подвижного состава.

Устройство и размѣры: а) земляного полотна, б) верхняго строенія пути и всѣхъ его принадлежностей, въ томъ числѣ и переводовъ между путями, в) искусственныхъ сооружений, г) переходовъ и переѣздовъ черезъ желѣзную дорогу и ихъ затворовъ, д) постоянныхъ сигналовъ, предѣльныхъ столбиковъ и знаковъ, служащихъ для обозначенія поперечнаго дѣленія дороги и для указанія склоновъ и кривыхъ, и е) телеграфной вдоль полотна желѣзной дороги линіи; а также ж) качества матеріаловъ и з) допускаемыя нагрузки верхняго строенія пути и искусственныхъ сооружений—должны удовлетворять правиламъ и техническимъ условіямъ, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 46. Участки пути, по коимъ поѣзда временно должны ходить съ уменьшенной скоростью, должны быть ограждены надлежащими сигналами уменьшенія хода; тѣ же участки пути, состояніе коихъ вовсе не допускаетъ движенія по нимъ поѣздовъ, должны быть закрыты для движенія сигналами остановки.

§ 47. Ни одна часть принадлежностей пути или находящихся на дорогѣ сооружений не должна выступать за установленное предѣльное очертаніе приближенія строеній къ рельсовымъ путямъ; равнымъ образомъ, складываемые вдоль линіи дороги матеріалы и другіе предметы не должны быть располагаемы къ рельсовымъ

путямъ, по коимъ происходитъ движеніе поѣздовъ, ближе, чѣмъ это дозволяетъ упомянутое предѣльное очертаніе,

При производствѣ работъ отдѣльныя части временныхъ приспособленій могутъ, если это окажется неизбѣжнымъ, выступать за предѣльное очертаніе приближенія строеній къ рельсовымъ путямъ, но при непремѣнномъ условіи принятія Управленіемъ дороги мѣръ къ безопасному движенію по путямъ.

§ 48. Постоянные сигналы, а равно и знаки, служащіе: для обозначенія поперечнаго дѣленія дороги, для указанія склоновъ, начала и конца кривыхъ, предѣльные столбики и т. п., должны содержаться въ постоянной исправности.

§ 49. Ремонтъ пути и сооружений на дорогѣ долженъ производиться безъ нарушенія, по возможности, правильности движенія и съ соблюденіемъ правилъ, издаваемыхъ по сему предмету Начальникомъ дороги или, по его уполномочію, начальникомъ службы пути.

ГЛАВА II.

Огражденіе перегоновъ, участковъ перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности при подходѣ къ нимъ поѣздовъ, а также средства сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линією желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами.

Приборы и устройства для сношеній станцій и блокъ-постовъ между собою.

§ 50. Всѣ станціи и блокъ-посты, гдѣ таковыя имѣются, соединяются между собою телеграфными, телефонными или иными приборами, приспособленными для сношеній смежныхъ станцій и постовъ между собою по приему и отправленію поѣздовъ. Выборъ употребляемыхъ для сношеній приборовъ производится Начальникомъ дороги съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія.

Средства для сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линією желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами.

§ 51. Устройство вдоль линіи желѣзной дороги сигнализациі для извѣщенія линіи о выходѣ поѣздовъ со станціи, а также для сношеній остановившихся въ пути поѣздовъ со станціями, опредѣляется, въ потребныхъ случаяхъ, для каждой дороги особо, Министерствомъ Путей Сообщенія.

Примѣчаніе: Существующія сигнализациі не могутъ быть измѣняемы безъ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Огражденіе сигналами станцій и другихъ мѣстъ на дорогѣ, требующихъ особой предосторожности.

§ 52. Станціи желѣзной дороги (§ 103) и другія мѣста пути, требующія особой предосторожности при подходѣ къ нимъ поѣздовъ, какъ то: находящіяся на

перегонахъ между станціями развѣтвленія или пересѣченія желѣзныхъ дорогъ въ одномъ уровнѣ, мосты съ экипажною ѣздой въ одномъ уровнѣ или мосты съ разводными пролетными частями, тоннели и т. п., должны быть ограждены установленными сигналами и въ случаѣ надобности, другими приспособленіями (какъ, напримѣръ, предохранительными путями).

Огражденіе станцій постоянными сигналами.

§ 53. Всѣ станціи (§ 103) обязательно ограждаются входными сигналами (§§ 52, 54 и 55).

Нормальное положеніе входныхъ на станцію сигналовъ должно быть закрытое. Отступленія отъ сего правила, за исключеніемъ отступленій временныхъ, разрешаемыхъ Начальникомъ дороги, допускаются лишь съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Сигналы, ограждающіе входъ на станцію одноклейныхъ участковъ, не могутъ быть открываемы одновременно съ двухъ сторонъ, за исключеніемъ лишь тѣхъ станцій, на которыхъ, по ихъ устройству, одновременное открытіе сигналовъ съ двухъ сторонъ, допущено въ видѣ отступленія отъ общаго правила. Такія станціи указываются особо Начальникомъ дороги.

§ 54. На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ по размѣрамъ движенія или по мѣстнымъ условіямъ не представляется возможности удостовѣриться заблаговременно въ правильномъ положеніи стрѣлокъ и ограждающихъ ихъ сигналовъ, обязательно устройство централизаціи стрѣлокъ или, хотя, установленіе въ станціонномъ зданіи механическихъ индикаторовъ, указывающихъ положеніе стрѣлокъ.

Соблюденіе особыхъ указаній относительно устройства приборовъ и приспособленій для сношеній станцій и постовъ между собою и съ линіею желѣзной дороги, и для огражденія перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности.

§ 55. Относительно устройства и расположенія приборовъ и приспособленій, указанныхъ въ предыдущихъ параграфахъ сей главы II (§§ 50, 51, 52, 53 и 54), должны быть соблюдаемы, издаваемые по сему предмету Министерствомъ Путей Сообщенія, въ развитіе настоящихъ правилъ, особыя постановленія и инструкции.

Въ случаѣ требованія Министерства Путей Сообщенія, сигналы, раздѣляющіе перегоны (блокъ-посты § 103), должны быть приведены во взаимную связь. Равнымъ образомъ въ случаѣ требованія Министерства Путей Сообщенія, сигналы, упомянутые въ § 52, должны быть приведены въ механическую связь съ входными и другими соответствующими стрѣлками, съ затворами разводныхъ мостовъ, съ указателями положенія передвижныхъ телѣжекъ и поворотныхъ круговъ и т. п. и снабжены специальными приспособленіями для огражденія безопасности движенія.

ГЛАВА. III.

Переходы и переѣзды черезъ желѣзную дорогу.

Подраздѣленіе переходовъ и переѣздовъ и установленіе общихъ указаній о порядкѣ обслуживания переѣздовъ.

§ 56. Переходы и переѣзды могутъ быть общаго и частнаго пользованія, причѣмъ послѣдними могутъ пользоваться лишь лица, имѣющія на то право, по особому соглашенію съ Управленіемъ дороги (ст. 148 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Переходы и переѣзды могутъ быть обслуживаемые и необслуживаемые. Причисленіе переходовъ и переѣздовъ къ тому или другому изъ сихъ разрядовъ, перечисленіе таковыхъ изъ одного разряда въ другой, въ зависимости отъ количества и рода движенія, профиля дороги и другихъ мѣстныхъ условій, а равно и порядокъ обслуживания переходовъ и переѣздовъ предоставляются Начальнику желѣзной дороги, который въ этомъ отношеніи руководствуется общими указаніями, издаваемыми по сему предмету Министерствомъ Путей Сообщенія.

Необходимость устройства на линіи желѣзной дороги или на отдѣльныхъ ея участкахъ сигнализациі переѣздовъ, а также условія, коимъ означенная сигнализациія должна удовлетворять, равно способы обозначенія, для свѣдѣнія паровозной бригады, постоянными знаками переѣздовъ необслуживаемыхъ и родъ предостерегательныхъ для публики у сихъ переѣздовъ надписей опредѣляются Министерствомъ Путей Сообщенія, по представленіямъ Начальниковъ желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и техническаго устройства дороги.

Содержаніе переходовъ и переѣздовъ и освѣщеніе переѣздовъ.

§ 57. Переходы и переѣзды должны быть содержимы въ исправности и чистотѣ и должны быть обслуживаемы согласно установленному на дорогѣ порядку (§ 56).

Статьи законовъ, касающіяся какъ пользованія переѣздами, такъ и отвѣтственности за нарушеніе установленныхъ сими законами постановленій, должны быть напечатаны на русскомъ и мѣстномъ языкахъ и выставлены у каждаго переѣзда.

Переѣзды черезъ желѣзныя дороги должны быть, въ опредѣленныхъ случаяхъ, освѣщаемы въ ночное и вообще въ темное время.

ГЛАВА IV.

Осмотръ желѣзнодорожныхъ путей и ихъ принадлежностей.

§ 58. На желѣзной дорогѣ должны быть установлены, распоряженіемъ Начальника оной, правильные осмотры путей и ихъ принадлежностей, соответственно ходамъ, на которые дорога раздѣлена.

§ 59. Число и распредѣленіе въ теченіе сутокъ осмотровъ всей дороги или отдѣльныхъ участковъ оной устанавливаются также Начальникомъ желѣзной дороги, въ зависимости отъ общаго числа проходящихъ по каждому изъ главныхъ путей

дороги поѣздовъ, характера движенія, времени года, мѣстныхъ и другихъ условій, при чемъ должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) число осмотровъ каждаго изъ главныхъ путей желѣзной дороги въ теченіе сутокъ должно быть не менѣе двухъ. На тѣхъ дорогахъ или участкахъ оныхъ, на которыхъ, по мѣстнымъ условіямъ или по роду и размѣрамъ движенія, требуется усиленіе надзора за путемъ, упомянутое наименьшее число осмотровъ путей должно быть соотвѣтственно увеличено, и

б) каждый проходъ обхода на всемъ его протяженіи считается за отдѣльный осмотръ.

§ 60. Осмотры обходовъ могутъ быть возлагаемы какъ на особо для сего назначенныхъ путевыхъ сторожей, такъ и на рабочихъ службы пути.

§ 61. При опредѣленіи для каждаго обхода числа служащихъ, предназначаемыхъ для осмотра пути, надлежитъ имѣть въ виду, чтобы каждому служащему не приходилось проходить болѣе 16 верстъ въ сутки.

ГЛАВА V.

Правила употребленія путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ телѣжекъ.

§ 62. При употребленіи путевыхъ вагончиковъ или путевыхъ телѣжекъ (дрезинъ) должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) путевой вагончикъ поручается дорожному мастеру, старшему рабочему или другому, по назначенію дорожнаго мастера, надежному служащему, вполнѣ ознакомленному съ употребленіемъ вагончиковъ. При всякомъ передвиженіи вагончика, какъ нагруженнаго, такъ и порожняго, таковой долженъ быть всегда сопровождаемъ служащимъ, которому онъ порученъ;

б) путевыми телѣжками (дрезинами) могутъ пользоваться только лица, коимъ это право предоставлено по закону или по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, а равно и всѣ тѣ лица, которымъ это будетъ предоставлено Начальникомъ дороги, съ объявленіемъ о семъ въ приказѣ по линіи или особымъ распоряженіемъ.

Пользоваться путевою телѣжкой можно не иначе, какъ съ вѣдома мѣстнаго начальника участка пути (дистанціи) или уполномоченнаго имъ лица; при этомъ путевая телѣжка должна быть сопровождаема кѣмъ либо изъ состоящихъ въ этой службѣ лицъ, вполнѣ ознакомленныхъ съ правилами употребленія путевыхъ телѣжекъ;

в) въ то время, когда вагончикъ или путевая телѣжка въ употребленіи не находятся, они должны быть сняты съ пути и находиться у одного изъ дорожныхъ зданій рабочаго участка и притомъ прикрѣпленными къ мѣсту;

г) передвиженіе вагончиковъ и путевыхъ телѣжекъ должно производиться, по возможности, днемъ въ свѣтлое, не туманное, время;

д) передвиженіе вагончика и путевой телѣжки животными допускается лишь при перерывѣ движенія;

е) прицѣпка вагончика или путевой телѣжки къ поѣздамъ ни въ какихъ случаяхъ не допускается, и

ж) во время движенія вагончика или путевой телѣжки должны быть въ точности соблюдаемы всѣ, установленныя при семъ движеніи правилами сигнализациі,

предосторожности против настижения вагончика или телѣжки попутнымъ поѣздомъ или ихъ столкновенія съ поѣздомъ встрѣчнымъ.

О Т Д Ъ Л Ъ III.

Содержаніе подвижного состава и пользованіе имъ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

§ 63. Подвижной составъ, обращающійся на желѣзной дорогѣ, долженъ имѣть такое устройство и такіе размѣры своихъ частей, при которыхъ употребленіе его было бы безопасно при наибольшей допущенной скорости и наибольшей допущенной его нагрузкѣ.

Подвижной составъ долженъ содержаться въ такомъ состояніи, чтобы движеніе его было вполне безопасно.

Никакая часть подвижного состава, ни въ порожнемъ, ни въ нагруженномъ его состояніи, не должна выступать изъ установленнаго Министерствомъ Путей Сообщенія предѣльнаго очертанія подвижного состава.

Устройство и размѣры подвижного состава, предѣлы изнашиваемости его частей, качества матеріаловъ, допускаемыя нагрузки, качества, требуемыя отъ вагоновъ для ихъ постановки въ пассажирскіе поѣзда, спеціальныя приспособленія вагоновъ, предназначенныхъ для определенныхъ перевозокъ, сроки осмотровъ подвижного состава, а равно необходимыя принадлежности паровозовъ, приспособленія для сигнализаци, надписи на паровозахъ и вагонахъ и цвѣта окраски вагоновъ должны удовлетворять правиламъ и техническимъ условіямъ, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

ГЛАВА II.

Паровозы.

Освидѣтельствованіе паровоза и веденіе ему формуляра.

§ 64. Каждый паровозъ, поступающій на желѣзную дорогу или подвергнувшійся большому ремонту, ранѣе его допущенія къ движенію по дорогѣ, долженъ быть освидѣтельствованъ лицомъ, назначеннымъ для сего начальникомъ службы подвижного состава и тяги.

Освидѣтельствованіе паровоза должно заключаться въ удостовѣреніи, что онъ по своему устройству и по своему состоянію можетъ безопасно исполнять предназначенную ему работу. Съ этою цѣлью паровозъ долженъ быть: а) подвергнутъ осмотру въ тѣхъ его частяхъ, которыя могутъ быть освидѣтельствованы безъ разборки паровоза, и б) сверхъ того, за исключеніемъ паровозовъ, переданныхъ съ одной дороги на другую и уже испытанныхъ ѣздой ранѣе передачи на дорогу, — испытанъ ѣздой.

Объ освидѣтельствованіи составляется актъ за подписью лицъ, производившихъ таковое.

Независимо сего, каждый паровозъ долженъ быть подвергнутъ еще подробному во всѣхъ его частяхъ осмотру, съ разборкою частей и выкаткою колесъ, въ сроки, установленные особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія.

Освидѣтельствованіе и испытаніе паровозныхъ котловъ производится въ тѣ сроки и тѣмъ порядкомъ, которые установлены издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія на сей предметъ правилами.

Каждому паровозу долженъ вестись формуляръ, въ который заносятся: годъ поступленія паровоза на службу, общій пробѣгъ паровоза, произведенныя въ немъ конструктивныя измѣненія, а также время постановки новаго котла.

Наибольшая скорость паровоза, соотвѣтствующая его конструкціи.

§ 65. Наибольшая скорость паровозовъ опредѣляется на каждой дорогѣ для каждаго типа паровозовъ, въ зависимости отъ его конструкціи, Начальникомъ дороги, при чемъ, безъ особаго разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, устанавливаемая наибольшая скорость не должна превосходить предѣла, при которомъ число оборотовъ въ одну минуту движущихъ колесъ паровоза превышаетъ:

- а) въ пассажирскихъ паровозахъ 260, и
- б) въ товарныхъ паровозахъ 225.

Снаряженіе паровоза для движенія.

§ 66. Каждый назначенный для тяги поѣздовъ и вообще для движенія паровозъ долженъ быть приготовленъ къ дѣйствию и снабженъ какъ необходимымъ количествомъ воды и топлива, такъ и установленными сигналами и надлежащими инструментами, а также необходимымъ количествомъ смазки и освѣтительными и другими матеріалами.

Примѣчаніе: Паровозъ, предназначенный для передвиженія его въ холодномъ состояніи, долженъ удовлетворять требованіямъ, установленнымъ для снаряженія въ поѣздъ вагона, и долженъ имѣть проводника, при чемъ всѣ шатуны паровоза должны быть сняты.

Управление паровозомъ.

§ 67. На каждомъ паровозѣ, во все время его движенія, должно находиться не менѣе двухъ лицъ службы подвижного состава и тяги: одинъ изъ нихъ, которому ввѣрено дѣйствіе паровозомъ—машинистъ, другой—помощникъ его или кочегаръ.

Надзоръ за паровозомъ.

§ 68. Паровозъ, находящійся подъ парами, не долженъ быть оставляемъ безъ наблюденія лица, знакомаго съ уходомъ за нимъ.

§ 69. У паровоза подъ парами, не находящагося въ движеніи, регуляторъ долженъ быть закрытъ, парораспредѣлительный приборъ поставленъ на мертвую точку, продувательные краны должны быть открыты и тормазъ нажатъ.

ГЛАВА III.

Вагоны.

Освидѣтельствованіе вагона.

§ 70. Каждый вагонъ, поступающій на желѣзную дорогу съ завода или подвергнувшійся большому ремонту, ранѣе его допущенія къ движенію по дорогѣ, долженъ быть освидѣтельствованъ лицомъ, назначеннымъ для сего начальникомъ службы подвижного состава и тяги.

Освидѣтельствованіе вагона должно заключаться въ удостовѣреніи, что онъ, по своему устройству и своему состоянію, можетъ безопасно выдерживать при предѣльной допускаемой его нагрузкѣ, движеніе въ соответствующихъ его устройству поѣздахъ и съ соответствующею скоростью, съ каковою цѣлью вагонъ долженъ быть подвергнутъ осмотру въ тѣхъ его частяхъ, которыя могутъ быть освидѣтельствованы безъ разборки вагона, а пассажирскіе вагоны, кромѣ сего, должны быть испытаны прокаткою ихъ въ поѣздѣ.

Независимо сего, каждый вагонъ долженъ быть подвергаемъ еще подробному освидѣтельствуванію въ сроки, установленные особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія. Освидѣтельствованіе вагона въ вышеозначенные сроки должно заключаться въ подробномъ осмотрѣ всѣхъ его частей. При такомъ осмотрѣ кузовъ съ рамою долженъ быть поднять, при чемъ оси съ колесами, смазочныя коробки, рессоры, а равно и буфера и упряжные приборы должны быть отняты; ходовыя части вагона, въ цѣлости которыхъ нельзя удостовѣриться при наружномъ ихъ осмотрѣ, должны быть разобраны, и исправность ходовыхъ и тяговыхъ частей должна быть проверена.

Проверка тары вагона.

§ 71. При каждой значительной перемѣнѣ частей или передѣлкѣ вагона, а также при каждомъ его освидѣтельствovanіи, согласно § 70 сихъ правилъ, должна быть проверяема перевѣшиваніемъ тара вагона съ соответственнымъ измѣненіемъ надписи на вагонѣ означенной тары въ случаѣ, если перевѣшиваніемъ будетъ обнаружено измѣненіе таковой.

Буфера, тяговые и сцепные приборы.

§ 72. Каждый вагонъ, предназначенный къ движению въ поѣздахъ, долженъ быть снабженъ съ обоихъ концовъ: буферами, тяговыми приборами и сцепнымъ приборомъ, состоящимъ изъ двухъ приспособленій, устроенныхъ такимъ образомъ, чтобы одно изъ нихъ было снабжено винтовой стяжкой и послужило сцепкою, а другое служило бы запаснымъ приспособленіемъ, вступающимъ въ дѣйствіе, взаимно сцепки, въ случаѣ разрыва какой либо части этой послѣдней. Изложенное требованіе не относится къ вагонамъ, входящимъ исключительно въ составъ рабочихъ поѣздовъ.

Примѣчаніе: Въ вагонахъ, предназначенныхъ къ движению въ составѣ поѣздовъ: пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ, смѣшанныхъ и воинскихъ, перевозящихъ части войскъ, буфера и тяговые приборы должны быть упругіе, при томъ такіе вагоны должны быть снабжены рессорами.

Приспособленія для установленія сигналовъ.

§ 73. Каждый пассажирскій, багажный и почтовый вагонъ, а равно каждый тормазной товарный вагонъ долженъ быть снабженъ приспособленіями для установки сигналовъ, помѣщаемыхъ въ хвостѣ поѣздовъ, согласно правиламъ сигнализациі.

Особое условіе, которому должны удовлетворять непрерывные тормазы.

§ 74. Тормазы вагоновъ, снабженныхъ непрерывными тормазами, должны приводиться въ дѣйствіе также и въ-ручную.

Особыя условія, которымъ долженъ удовлетворять вагонъ, служащій для перевозки пассажировъ.

§ 75. Каждый специально устроенный для перевозки пассажировъ вагонъ долженъ удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

а) вагонъ долженъ быть снабженъ дверьми, окнами въ обоихъ продольныхъ стѣнахъ и вентиляціонными аппаратами, а также подножками съ поручнями для входа въ вагонъ;

б) внутри вагона должны быть устроены сидѣнія для пассажировъ и приспособленія для ручного багажа; наименьшіе размѣры сидѣній и проходовъ между ними устанавливаются правилами и техническими условіями устройства и содержанія подвижного состава (§ 63 сихъ правилъ);

в) вагонъ долженъ имѣть внутри сквозной, вдоль вагона, проходъ;

г) онъ долженъ быть снабженъ отхожимъ мѣстомъ;

д) долженъ быть приспособленъ къ освѣщенію внутри, и

е) если вагонъ предназначенъ для перевозки пассажировъ въ холодное время, то долженъ быть снабженъ приспособленіями для его отопленія.

§ 76. Всѣ двери должны быть устроены въ пассажирскомъ вагонѣ такъ, чтобы онѣ могли открываться лицомъ, находящимся внутри вагона.

Примѣчаніе: Если въ пассажирскомъ вагонѣ боковыя двери открываются внаружу, то такія двери должны быть снабжены двойнымъ затворомъ и, въ открытомъ своемъ положеніи, не должны выходить изъ предѣльнаго очертанія подвижного состава.

§ 77. Каждый товарный крытый вагонъ, въ случаѣ предназначенія его для перевозки пассажировъ, долженъ быть выбранъ изъ числа вагоновъ, снабженныхъ люками съ оконными переплетами, и долженъ быть снабженъ освѣтительными приборами и сидѣніями, а въ холодное время и приспособленіями для его отопленія.

Примѣчаніе: Указанныя въ семь параграфѣ приспособленія могутъ быть типа, примѣняемаго для перевозки въ товарныхъ вагонахъ войскъ.

Устройство дверей въ крытомъ товарномъ вагонѣ.

§ 78. Двери каждого крытого товарнаго вагона должны быть снабжены приспособленіемъ, предупреждающимъ самопроизвольное ихъ открываніе, и устроены такимъ образомъ, чтобы перевозимые предметы не могли быть подмочены.

О Т Д Ъ Л Ъ IV.

Движеніе поѣздовъ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

§ 79. Поѣздомъ называется рядъ сцепленныхъ между собою вагоновъ, съ прицепленнымъ къ нимъ ведущимъ паровозомъ, приготовленный къ отправленію по перегону, или прибывшій на промежуточную станцію своего слѣдованія, или обращающійся на перегонѣ между станціями.

§ 80. Одиночный паровозъ, отправленный по перегону, долженъ быть, въ отношеніи соблюденія правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, рассматриваемъ какъ поѣздъ.

ГЛАВА II.

Составленіе и снаряженіе поѣздовъ. Количество вагоновъ, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ.

§ 81. Количество вагоновъ каждого рода, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ, опредѣляется Начальникомъ дороги сообразно роду предстоящей перевозки и силѣ тяги паровоза и въ зависимости отъ техническихъ условій устройства дороги и подвижного состава, при чемъ наибольшій составъ поѣздовъ не долженъ превосходить:

пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ—100 осей, воинскихъ и смѣшанныхъ—120 осей и товарныхъ—150 осей, не включая въ означенныя числа осей ведущихъ паровозовъ и ихъ тендеровъ.

Примѣчаніе: Нормальное число вагоновъ въ пассажирскихъ поѣздахъ опредѣляется для каждой дороги Министромъ Путей Сообщенія (ст. 16 Общ. Уст. Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Качества и приспособленія вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, и порядокъ ихъ размѣщенія въ поѣздѣ.

§ 82. Относительно качества, приспособленія и размѣщенія вагоновъ, употребляемыхъ въ поѣздахъ, должны соблюдаться слѣдующія правила:

а) поѣзда должны быть составлены только изъ такихъ вагоновъ, которые удовлетворяютъ условіямъ, опредѣленнымъ какъ III-мъ Отдѣломъ настоящихъ правилъ, такъ и изданными въ развитіе сихъ правилъ распоряженіями Министерства Путей Сообщенія (§ 63) и особыми правилами о воинскихъ перевозкахъ, о перевозкѣ пороха, взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся и самовозгорающихся веществъ, а равно и о перевозкѣ громоздкихъ и всякихъ иныхъ грузовъ, перевозимыхъ на основаніи особыхъ правилъ;

б) въ поѣздѣ не должны находиться вагоны или платформы, предѣльное очертаніе коихъ съ ихъ нагрузкою выходитъ изъ установленнаго предѣльнаго очертанія подвижнаго состава, или нагрузка коихъ превосходитъ означенную на вагонѣ или платформѣ подъемную ихъ силу съ допускаемымъ перегрузомъ, или, наконецъ, въ коихъ грузъ распределенъ, а на открытыхъ платформахъ, сверхъ того, и увязанъ не согласно съ условіями, на этотъ предметъ опредѣленными въ издаваемыхъ правилахъ;

в) въ числѣ вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, должны находиться вагоны, снабженные тормазами, въ количествѣ, установленномъ § 87 сихъ правилъ;

г) вагоны въ поѣздѣ должны быть размѣщены съ соблюденіемъ слѣдующаго порядка: всѣ вагоны, перевозящіе пассажировъ, должны быть поставлены рядомъ, тормазные вагоны должны быть распределены по всей длинѣ поѣзда, согласно правиламъ, по сему предмету установленнымъ Начальникомъ дороги, и послѣдній вагонъ, при отправленіи поѣзда съ первоначальной станціи, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ ниже въ пунктахъ д и е сего параграфа, долженъ быть тормазной;

д) съ разрѣшенія Начальника дороги, при уклонахъ не выше 0,01, за послѣднимъ тормазнымъ вагономъ допускается прицеплять и не тормазные пассажирскіе и товарные вагоны въ количествѣ не болѣе половины расчетнаго числа вагоновъ, приходящихся на тормазъ (§ 87);

е) прицепка къ поѣзду поврежденныхъ вагоновъ, могущихъ слѣдовать безопасно съ поѣздомъ, допускается лишь при соблюденіи условій, установленныхъ для каждой дороги Начальникомъ оной, и

ж) въ поѣздахъ, перевозящихъ пассажировъ, если скорость поѣзда на перегонахъ между станціями, назначенная по росписанію, превышаетъ 35 верстъ въ часъ, вслѣдъ за тендеромъ долженъ находиться, по крайней мѣрѣ, одинъ багажный или иной вагонъ, не занятый пассажирами; исключеніе изъ сего правила допускается лишь для мѣстныхъ и служебныхъ поѣздовъ, въ составѣ коихъ не имѣется багажнаго вагона и при томъ, если поѣзда эти снабжены непрерывными тормазами.

Правила помѣщенія въ поѣздѣ или прицепки къ поѣзду паровозовъ.

§ 83. При помѣщеніи въ поѣздѣ или при прицепкѣ къ поѣзду паровозовъ, должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) Паровозъ долженъ быть поставленъ тендеромъ назадъ по направленію движенія. Случаи отступленія отъ сего правила устанавливаются для каждой дороги Начальникомъ оной, при чемъ эти отступленія допускаются лишь для поѣздовъ или одиночныхъ паровозовъ, наибольшая скорость хода коихъ не превышаетъ 40 верстъ въ часъ (п. в § 88).

При слѣдованіи паровоза во главѣ поѣзда тендеромъ впередъ на паровозъ или его тендеръ должно быть поставлено отдѣльное лицо для наблюденія за путемъ и для подачи, въ случаѣ надобности, сигналовъ.

б) Поѣздной паровозъ, при движеніи его на перегонахъ между станціями, долженъ быть поставленъ впереди всѣхъ вагоновъ, т. е. во главѣ поѣзда. Отступленія отъ сего допускаются:

ба) при движеніи служебныхъ и рабочихъ поѣздовъ;

бб) при подачѣ помощи пострадавшему поѣзду или паровозу и при иныхъ случаяхъ, указанныхъ Начальникомъ дороги, и

бв) съ особаго разрѣшенія Начальника дороги, въ поѣздахъ, двигающихся по вѣтвямъ.

в) Наибольшая скорость поѣздовъ, толкаемыхъ паровозомъ сзади и не имѣющихъ при этомъ дѣйствующаго паровоза во главѣ, не должна превышать 25 верстъ въ часъ (пун. г § 88).

г) На переднемъ вагонѣ поѣздовъ, подталкиваемыхъ паровозомъ сзади и не имѣющихъ при этомъ дѣйствующихъ паровозовъ во главѣ, долженъ находиться служащій для наблюденія за путемъ и для подачи, въ случаѣ надобности, сигналовъ.

д) Движеніе поѣздовъ двумя, а, въ исключительныхъ случаяхъ, и большимъ числомъ паровозовъ, разрѣшается по всему протяженію дороги, или по отдѣльнымъ ея участкамъ, Начальникомъ дороги, по соображенію съ техническими условіями дороги, состояніемъ пути и сооружений, величиной пролетовъ мостовыхъ сооружений и особенностями подвижного состава.

е) Добавочные паровозы могутъ быть помѣщаемы въ хвостѣ поѣзда: или для взятія такового съ мѣста, или для подталкиванія на подъемы, находящіеся на перегонахъ, или при подачѣ помощи поѣздамъ.

ж) Порядокъ размѣщенія въ поѣздѣ добавочныхъ паровозовъ, а равно и паровозовъ не дѣйствующихъ (не находящихся подъ парами) устанавливается распоряженіемъ Начальника дороги, въ зависимости отъ безопасности движенія по находящимся на желѣзной дорогѣ мостовымъ сооружениямъ и отъ другихъ условій.

Сцепка вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда какъ между собою, такъ и съ паровозомъ,

§ 84. Всѣ вагоны, составляющіе поѣздъ, должны быть между собою и съ паровозомъ правильно сцеплены, согласно установленнымъ на этотъ предметъ на дорогахъ правиламъ.

Снабженіе поѣзда необходимыми принадлежностями и личнымъ составомъ.

§ 85. При каждомъ отправляемомъ поѣздѣ должны находиться всѣ сигналы, снаряды и матеріалы, установленные на дорогѣ для правильнаго и безопаснаго движенія поѣздовъ, а въ поѣздахъ, перевозящихъ пассажировъ, также снаряды и матеріалы для отопленія и освѣщенія пассажирскихъ вагоновъ и для прекращенія пожаровъ въ поѣздѣ.

Каждый отправляемый поѣздъ долженъ быть снабженъ надлежащимъ количествомъ поѣздной прислуги для дѣйствія установленнымъ числомъ тормазовъ.

Вагоны, въ которыхъ помѣщаются пассажиры, должны быть въ темное время освѣщены и въ холодное время отоплены.

Освидѣтельствованіе поѣзда.

§ 86. Каждый поѣздъ свидѣтельствуется какъ до его отправленія съ начальной станціи, такъ и на попутныхъ станціяхъ, агентами службъ движенія и подвижнаго состава и тяги, согласно правиламъ, на сей предметъ установленнымъ Начальникомъ дороги.

ГЛАВА III.

Т о р м а з а .

§ 87. Относительно тормазовъ, коими должны быть снабжены поѣзда, надлежитъ руководствоваться слѣдующими правилами:

а) Поѣзда, наибольшая скорость коихъ превосходитъ 55 верстъ въ часъ, должны быть снабжены непрерывными тормазами, приводимыми въ дѣйствіе съ паровоза.

б) Въ зависимости отъ допускаемыхъ наибольшихъ скоростей хода поѣзда, а также отъ крутизны и наибольшаго протяженія попутныхъ скатовъ и прочихъ техническихъ особенностей дороги, а равно системы и способа дѣйствія тормазовъ, Начальникъ дороги устанавливаетъ для каждой дороги или отдѣльныхъ ея участковъ обязательное для каждаго рода поѣздовъ число обслуживаемыхъ тормазовъ.

в) Для опредѣленія числа тормазовъ принимается въ расчетъ наибольшій, имѣющійся на дорогѣ или на отдѣльномъ ея участкѣ, спускъ, протяженіемъ не менѣе 500 саж., если при этомъ не имѣется спусковъ круче 0,008; спуски же круче 0,008 не принимаются въ расчетъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда разница отмітокъ крайнихъ точекъ спуска не превышаетъ 4 саж.

г) Число дѣйствующихъ въ поѣздѣ тормазовъ должно быть не менѣе указанныхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ количествъ, соответствующихъ крутизнѣ находящихся на дорогѣ спусковъ, наибольшей скорости движенія поѣзда и составу поѣзда:

На спускахъ (въ тысяч- ныхъ).	При наибольшей скорости поѣзда въ пути на перегонахъ между станціями									
	до 25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	в е р с т ь в ь 1 ч а с ь .									
	число груженыхъ тормазныхъ вагонныхъ осей должно составлять процентовъ общаго числа гружен. вагонныхъ осей всего поѣзда:									
до . . . 2	6	6	9	13	18	24	29	34	39	44
» . . . 5	6	9	12	16	21	27	32	37	42	47
» . . . 6	7	10	13	17	22	28	33	38	43	48
» . . . 8	9	12	15	19	24	30	35	40	45	50
» . . . 10	11	14	17	21	26	32	37	42	47	52
» . . . 12	13	16	19	23	28	34	40	46	52	60
» . . . 15	16	19	22	26	30	36	43	50	56	65

Примѣчаніе 1-е: Подъ наибольшую скорость поѣзда въ пути на перегонахъ между станціями слѣдуетъ подразумѣвать ту наибольшую скорость, которой поѣздъ можетъ, согласно установленнымъ для его слѣдованія условіямъ, достигнуть въ какомъ-либо мѣстѣ перегона.

Примѣчаніе 2-е: Для скоростей и спусковъ, не указанныхъ въ предъидущей таблицѣ, процентныя отношенія тормазныхъ осей къ общему числу вагонныхъ осей поѣзда опредѣляются на основаніи той же таблицы изъ соотвѣтственной пропорціи.

Примѣчаніе 3-е: Тормазныя оси тендера въ расчетъ не вводятся; если же паровозъ снабженъ добавочнымъ тормазомъ съ колодками, дѣйствующими на колеса паровоза, то для уклоновъ въ 0,005 и выше каждая тормазная ось паровоза считается за одну тормазную груженую ось вагона.

д) На дорогахъ, на которыхъ имѣются уклоны круче 0,015. Начальникомъ дороги должны быть установлены, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія, особыя правила для опредѣленія обязательнаго для каждаго рода поѣздовъ числа тормазовъ на тѣхъ участкахъ, на коихъ имѣются такіе уклоны, въ зависимости отъ прочихъ техническихъ особенностей дороги.

е) Дробное число тормазныхъ вагоновъ—меньшее половины отбрасывается, а половина и больше половины принимается за единицу.

ж) Поѣзда, въ составъ коихъ входятъ исключительно порожніе вагоны, могутъ имѣть на одну треть меньше тормазовъ, чѣмъ полагается по вышеприведенной таблицѣ тормазовъ для груженаго поѣзда того же состава.

з) Для поѣздовъ, составленныхъ изъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, потребное количество тормазовъ опредѣляется по приведенной выше таблицѣ, отдѣльно для груженыхъ и отдѣльно для порожнихъ вагоновъ, со скидкой, предвидѣнною для послѣднихъ; при этомъ, въ случаѣ неимѣнія въ поѣздѣ надлежащаго количества тор-

мазныхъ вагоновъ какой либо изъ упомянутыхъ категорій, три порожнихъ тормазныхъ вагона могутъ быть засчитаны за два груженыхъ тормазныхъ вагона, и наоборотъ.

и) Вагонъ считается груженымъ при нагрузкѣ его не менѣе, какъ въ 125 пуд. на ось.

Примѣчаніе: Товарные вагоны, занятые людьми, скотомъ или лошадьми, а также вагоны пассажирскіе, занятые или порожніе, считаются, по отношенію къ числу тормазовъ, наравнѣ съ гружеными.

і) При слѣдованіи поѣзда съ наибольшею скоростью, не превышающей 40 верстъ въ часъ, число тормазовъ для поѣздовъ, не перевозящихъ пассажировъ, можетъ быть сокращено на четвертую часть въ слѣдующихъ случаяхъ:

іа) при слѣдованіи поѣзда на спускахъ двойною тягою или при слѣдованіи на подъемъ съ подталкивающимъ паровозомъ сзади;

іб) въ случаѣ снабженія поѣзда непрерывными тормазами, управляемыми машинистомъ ведущаго поѣздъ паровоза.

ГЛАВА IV.

Скорость движенія.

§ 88. При движеніи поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ не должны быть, ни въ какомъ случаѣ, и ни въ какомъ мѣстѣ, превышаемы наибольшія скорости, устанавливаемые Начальникомъ дороги для отдѣльныхъ ея участковъ, въ зависимости отъ конструкціи и состоянія подвижного состава, техническихъ условій каждаго участка дороги и состоянія на каждомъ участкѣ пути и сооруженій.

При установленіи упомянутыхъ наибольшихъ скоростей необходимо соблюдать слѣдующія правила:

а) Означенныя скорости, какъ для поѣздовъ, ведомыхъ паровозомъ, такъ и для одиночныхъ паровозовъ, не должны превосходить наибольшей допускаемой скорости, соответствующей конструкціи поѣздного паровоза и обозначенной на паровозѣ (§ 65).

Примѣчаніе: Если поѣздъ ведутъ нѣсколько паровозовъ, то скорость рассчитывается по паровозу того типа, которому присвоенъ меньшій предѣлъ скорости.

б) Скорости эти должны соответствовать тормазной силѣ поѣзда (§ 87), причемъ для поѣздовъ, не снабженныхъ непрерывными тормазами, онѣ не должны превосходить 55 верстъ въ часъ.

Для балластныхъ и иныхъ поѣздовъ, въ составъ коихъ входятъ вагоны съ неупругими буферами, скорости не должны превышать 30-ти верстъ въ часъ.

в) Для всякаго рода поѣздовъ, когда паровозъ, находясь во главѣ поѣзда, ведетъ онъ заднимъ ходомъ, т. е., имѣя тендеръ впереди по направленію движенія, а равно для одиночныхъ паровозовъ, идущихъ заднимъ ходомъ, наибольшая скорость допускается не выше 40 верстъ въ часъ.

г) Для всякаго рода поѣздовъ, подталкиваемыхъ паровозомъ сзади и не имѣющихъ во главѣ поѣзда другого дѣйствующаго паровоза (т. е. находящагося подъ парами),—25 верстъ въ часъ.

д) Для поѣздовъ съ двойною тягою, если одинъ изъ паровозовъ помѣщенъ въ хвостѣ поѣзда, наибольшая скорость допускается не выше 30 верстъ въ часъ.

е) При прохожденіи поѣзда по станціямъ, въ случаѣ, когда поѣздъ долженъ слѣдовать по переводамъ съ одного пути на другой или по не заклиненнымъ или не запертымъ стрѣлкамъ противъ острія, а также при движеніи поѣзда по участкамъ съ разводными мостами или по такимъ участкамъ, на коихъ, по какимъ-либо причинамъ, движеніе поѣздовъ должно производиться постоянно съ особенною осторожностью, уменьшеніе скорости движенія опредѣляется для каждаго случая и для каждаго рода поѣздовъ Начальникомъ дороги.

ГЛАВА V.

Назначеніе поѣздовъ въ обращеніе.

Старшинство поѣздовъ и порядокъ присвоенія имъ очередныхъ номеровъ или литеръ.

§ 89. Каждому поѣзду присвоивается, въ сравненіе съ другими поѣздами, опредѣленная очередь старшинства въ отношеніи права на путь. Старшинство поѣздовъ опредѣляется для каждой дороги, въ предѣлахъ указаній Министерства Путей Сообщенія, Начальникомъ дороги, въ зависимости отъ рода поѣздовъ, скорости движенія и другихъ особенностей дороги, и указывается какъ въ росписаніяхъ движенія поѣздовъ, такъ и въ поѣздныхъ подорожныхъ (§§ 91—92).

§ 90. Каждому поѣзду присвоивается очередной номеръ или литера, которые не должны быть повторяемы на одномъ и томъ же перегонѣ въ теченіе однѣхъ и тѣхъ же календарныхъ сутокъ.

Движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія.

§ 91. Для слѣдованія по каждой желѣзной дорогѣ всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ срочнаго обращенія (т. е. поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ, и поѣздовъ товарныхъ соглашенныхъ), должны быть составлены надлежащія росписанія и графическія таблицы хода сихъ поѣздовъ. Упомянутыя росписанія должны быть заблаговременно объявлены по линіи желѣзной дороги. Порядокъ составленія, измѣненія, объявленія, а, въ подлежащихъ случаяхъ, и опубликованія росписаній поѣздовъ срочнаго обращенія опредѣляется Министерствомъ Путей Сообщенія.

Измѣненія росписаній хода поѣздовъ срочнаго обращенія, за исключеніемъ случаевъ чрезвычайныхъ, допускаются только съ разрѣшенія Начальника дороги, въ предѣлахъ предоставленной ему Министромъ Путей Сообщенія власти, при чемъ измѣненіе росписанія хода поѣздовъ соглашенныхъ можетъ послѣдовать лишь по новому соглашенію съ подлежащими учрежденіями и лицами.

Движеніе поѣздовъ несрочнаго обращенія.

§ 92. Движеніе поѣздовъ, не предусмотрѣнныхъ росписаніемъ поѣздовъ срочнаго обращенія, производится по усмотрѣнію Начальника дороги, или же также по общимъ для сихъ поѣздовъ росписаніямъ, или по особымъ частнымъ для каждаго изъ поѣздовъ.

ѣздовъ росписаніямъ, или, безъ заранѣ составленныхъ росписаній, по поѣзднымъ подорожнымъ.

Составленіе этихъ росписаній или поѣздныхъ подорожныхъ возлагается на обязанность того лица, коимъ сдѣлано распоряженіе о назначеніи поѣзда въ обращеніе.

Въ росписаніяхъ должно быть указано время (часы и минуты): прибытія поѣзда на каждую станцію и его отправленія со станціи, или же прохода станціи безъ остановки, скрещенія со встрѣчными, предвидѣнными росписаніями, поѣздами, обгона и пропуска попутныхъ поѣздовъ.

О назначеніи въ движеніе поѣзда по росписанію объявляется всѣмъ станціямъ, въ предѣлахъ движенія поѣзда, письменнымъ или телеграфнымъ распоряженіемъ Начальника дороги, или лица имъ на сіе уполномоченнаго.

Поѣзда, росписанія движенія которыхъ не объявлены станціямъ, назначаются въ движеніе выдачею главному кондуктору поѣзда лицомъ, уполномоченнымъ на сіе Начальникомъ дороги, поѣздной подорожной, въ которой указываются: нумеръ или литера поѣзда, старшинство его, станціи отправленія и назначенія, мѣсяцъ, число, часы и минуты отправленія съ начальной станціи и средняя скорость движенія на каждомъ перегонѣ.

Если при составленіи поѣздной подорожной предвидѣны остановки поѣзда на опредѣленныхъ пунктахъ дороги, то въ поѣздной подорожной должны быть указаны и эти пункты, съ обозначеніемъ или безъ обозначенія продолжительности остановокъ.

Примѣчаніе 1: Въмѣсто опредѣленнаго указанія средней скорости движенія на каждомъ перегонѣ, къ подорожной можетъ быть приложена таблица среднихъ скоростей движенія, соотвѣтственно времени года и въ зависимости отъ рода и состава поѣздовъ для каждого направленія движенія.

Примѣчаніе 2: Начальникомъ дороги или лицомъ, имъ уполномоченнымъ на назначеніе поѣздовъ, должны быть приняты мѣры къ тому, чтобы при отправленіи поѣздовъ по поѣзднымъ подорожнымъ не происходили замѣшательства въ движеніи поѣздовъ.

§ 93. Движеніе поѣздовъ, не включенныхъ въ росписаніе поѣздовъ срочнаго обращенія, не должно нарушать правильности движенія и безостановочности слѣдованія поѣздовъ срочнаго обращенія; если же представится крайняя необходимость сдѣлать такое нарушеніе, то оно допускается лишь съ разрѣшенія Начальника дороги или лицъ, имъ на сіе уполномоченныхъ.

Порядокъ назначенія въ обращеніе поѣздовъ, предвидѣнныхъ и непредвидѣнныхъ росписаній.

§ 94. Порядокъ назначенія поѣздовъ въ обращеніе, какъ предвидѣнныхъ, такъ и непредвидѣнныхъ росписаніями движенія, устанавливается для каждой дороги Начальникомъ оной.

Поѣзда военнаго времени.

§ 95. Порядокъ составленія, утвержденія и измѣненія росписанія хода поѣздовъ военнаго времени, а равно и назначенія ихъ въ обращеніе, опредѣляется особыми на сей предметъ правилами и положеніями.

ГЛАВА VI.

Подготовка путей и станцій къ движенію; пріемъ, отправленіе и слѣдованіе поѣздовъ.

Точное соблюденіе предѣльнаго очертанія путевыхъ станціонныхъ сооруженій.

§ 96. Подвижныя части постоянныхъ сооруженій, могущія препятствовать движенію по рельсовой колеѣ, должны быть установлены такъ, чтобы онѣ не выступали за предѣлы установленнаго предѣльнаго очертанія путевыхъ и станціонныхъ сооруженій и, въ этомъ видѣ, онѣ должны быть надлежащимъ образомъ закрѣплены и ограждены установленными сигналами.

Правила, соблюдаемая въ отношеніи подвижнаго состава, стоящаго на путяхъ.

§ 97. Подвижной составъ, стоящій на путяхъ, не долженъ выходить за предѣлы установленнаго предѣльнаго очертанія путевыхъ и станціонныхъ сооруженій смежнаго пути.

Подвижной составъ, не принадлежащій къ составу поѣздовъ, помѣщающійся на главныхъ и запасныхъ путяхъ, долженъ быть закрѣпленъ надлежащимъ образомъ; способы закрѣпленія подвижнаго состава на путяхъ, равно какъ порядокъ охраненія паровозовъ подъ парами устанавливаются Начальникомъ дороги.

Подраздѣленіе и распредѣленіе рельсовыхъ путей.

§ 98. Всѣ рельсовые пути должны быть распредѣлены на главные и станціонные.

Пути, соединяющіе между собою смежныя станціи, а на станціяхъ пути, служащіе для безостановочнаго ихъ прохожденія поѣздами, именуются главными, а всѣ прочіе пути, находящіеся на станціяхъ, именуются станціонными.

Распредѣленіе станціонныхъ путей, соотвѣтственно надобностямъ каждой станціи, предоставляется Начальнику дороги или лицамъ, имъ на сіе уполномоченнымъ.

Правила относительно переводовъ, находящихся на главныхъ путяхъ.

§ 99. На двухколейныхъ дорогахъ на главныхъ путяхъ переводы должны быть поставлены въ положеніе, соотвѣтствующее принятому для каждаго изъ сихъ путей направленію движенія (§§ 105 и 106). Въ этомъ положеніи переводы должны быть закрѣплены и, въ подлежащихъ случаяхъ, охраняемы, дабы переводы могли быть изъ положенія этого передвинуты только лицами, къ нимъ для сего приставленными (§ 41).

На дорогахъ одноклейныхъ положеніе, въ коемъ переводы должны постоянно находиться, опредѣляется Начальникомъ дороги. Имъ же устанавливаются и способы закрѣпленія и охраненія переводовъ.

Всѣ переводы на главныхъ путяхъ должны быть снабжены сигнальными приборами, указывающими направленіе стрѣлки и, въ случаѣ требованія Министерства Путей Сообщенія, должны быть, кромѣ сего, ограждены семафорами, механически связанными съ переводами.

Стрѣлочные посты.

§ 100. Распредѣленіе стрѣлокъ по постамъ, равно какъ подраздѣленіе стрѣлокъ на посты съ односмѣннымъ, двухсмѣннымъ и трехсмѣннымъ дежурствомъ, въ зависимости отъ количества передвиженія по стрѣлкамъ и способа дѣйствія оными, утверждается Начальникомъ дороги или лицами, имъ на сіе уполномоченными.

Огражденіе сигналами главныхъ путей въ случаѣ занятія ихъ.

§ 101. Главные пути должны быть свободны для приѣма и пропуска поѣздовъ; въ случаѣ же занятія сихъ путей поѣздами или подвижнымъ составомъ, препятствіе должно быть ограждено сигналами, согласно правиламъ сигнализаціи.

Огражденіе препятствій для движенія возлагается: а) въ пути—на путевую стражу и прислугу остановившихся поѣздовъ, и б) на станціяхъ—на начальниковъ станцій.

Удостовереніе въ готовности путей для слѣдованія ожидаемаго поѣзда.

§ 102. Удостовереніе, передъ приходомъ, отходомъ и пропускомъ каждаго поѣзда, въ свободности путей его слѣдованія возлагается: а) въ пути—на путевую стражу (§ 28), и б) на станціяхъ, по всей площади предѣльнаго очертанія сихъ путей, на начальника станціи. На сего послѣдняго возлагается также и удостовѣреніе въ правильномъ положеніи переводовъ (§ 99).

Раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на перегоны.

§ 103. Желѣзныя дороги раздѣляются на перегоны.

Раздѣльные пункты перегоновъ именуются станціями, подразумѣвая подъ этимъ наименованіемъ также и другіе, распоряжающіеся самостоятельно приѣмомъ, отправленіемъ и пропускомъ поѣздовъ, остановочные пункты, посты и пункты развѣтвленій, если на нихъ имѣется возможность производить скрещеніе или обгонъ поѣздовъ, а также и маневры съ подвижнымъ составомъ.

Перегоны между станціями могутъ быть подраздѣлены на участки особыми постами (блокъ-посты); такіе раздѣльные пункты перегоновъ должны быть обозначаемы особыми знаками или спеціальными сигналами.

§ 104. Каждый, послѣдовательный для прохода поѣздовъ, перегонъ на линіи признается всегда закрытымъ и разрѣшеніе поѣздамъ на проходъ его можетъ быть дано лишь по удостовѣреніи о свободности перегона, т. е. о неимѣніи препятствія

къ движенію поѣзда. Обратный порядокъ, т. е. признаніе перегоновъ постоянно открытыми, допускается только на двухколейныхъ дорогахъ и притомъ лишь съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія особо для каждой дороги или участка оной.

Предоставленіе для движенія поѣздовъ въ каждомъ направленіи опредѣленнаго пути и случаи отступленія отъ сего правила.

§ 105. На двухколейныхъ желѣзныхъ дорогахъ поѣзда, отправляемые въ одномъ и томъ же направленіи, должны слѣдовать на перегонахъ между станціями по одному и тому же, опредѣленному для соотвѣстнаго направленія, пути, а именно по правому пути, за исключеніемъ тѣхъ дорогъ, на которыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія разрѣшено или будетъ разрѣшено движеніе по лѣвому пути.

Движеніе поѣздовъ по несоотвѣствующему ихъ направленію (неправильному) пути допускается лишь на отдѣльныхъ перегонахъ въ нижеслѣдующихъ случаяхъ:

- а) на основаніи предварительнаго соглашенія между сосѣдними станціями:
- аа) при происшествіи, вызвавшемъ по одному изъ путей перерывъ движенія;
- аб) для рабочихъ поѣздовъ, назначаемыхъ къ возвращенію на станцію отправленія по тому же пути, по которому они были отправлены;
- б) на основаніи разрѣшенія, даннаго, подъ своею отвѣтственностью, начальникомъ станціи, отправляющимъ поѣздъ съ своей станціи:
- ба) для вспомогательныхъ поѣздовъ и паровозовъ, и
- бб) для подталкивающихъ поѣзда паровозовъ при обратномъ слѣдованіи ихъ на станцію, и
- в) на основаніи разрѣшенія, временно даннаго Начальникомъ дороги или лицомъ, имъ уполномоченнымъ, во всѣхъ иныхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ пунктами а и б сего параграфа.

Постоянные исключенія изъ общаго правила о движеніи поѣздовъ по опредѣленному для соотвѣстнаго ихъ направленію пути разрѣшаются Министромъ Путей Сообщенія.

§ 106. Указанное въ § 105 общее правило о движеніи поѣздовъ на двухколейныхъ дорогахъ по соотвѣстному ихъ направленію пути должно быть соблюдаемо и на станціяхъ сихъ дорогъ, за исключеніемъ тѣхъ изъ нихъ, на которыхъ по особымъ условіямъ, временно, съ разрѣшенія Начальника дороги, или постоянно, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, будетъ установленъ иной порядокъ.

Въ отдѣльныхъ случаяхъ, при необходимости предоставленія поѣзду слѣдованія, въ предѣлахъ станціи, по несоотвѣстному его направленію главному пути, допускается отступленіе отъ установленнаго на станціи общаго порядка слѣдованія поѣздовъ въ предѣлахъ станціи, но не иначе, какъ на основаніи разрѣшенія, даннаго начальникомъ станціи, подъ его отвѣтственностью.

Что же касается станцій одноклейныхъ дорогъ, то выборъ путей для приема и отправленія поѣздовъ на таковыхъ станціяхъ предоставляется Начальнику дороги.

Разграничиваніе путейхъ поѣздовъ опредѣленнымъ пространствомъ и случаи отступленія отъ сего правила.

§ 107. Находящіеся въ движеніи поѣзда, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ ниже въ § 108, разграничиваются между собою опредѣленнымъ пространствомъ, въ виду чего поѣзда одного и того же направленія, т. е. попутные, отправляются одинъ за другимъ на разстояніи, не меньшемъ длины перегона, а на перегонахъ, подраздѣленныхъ на участки блокъ-постами (§ 103), — на разстояніи, не меньшемъ длины сихъ участковъ. Такимъ образомъ, на каждомъ перегонѣ, не подраздѣленномъ на блокъ-постные участки, и на каждомъ блокъ-постномъ участкѣ одного и того же перегона не должно находиться одновременно на одномъ и томъ же пути болѣе одного поѣзда: на блокъ-постномъ участкѣ, ни въ какомъ случаѣ, а на перегонѣ, не подраздѣленномъ на блокъ-постные участки, если не примѣняется, согласно § 108, отправленіе попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ опредѣленнымъ временемъ.

§ 108. Въ видѣ отступленія отъ общаго правила, установленнаго въ § 107, на дорогахъ или на участкахъ дорогъ, какъ двухколейныхъ, такъ и одноклейныхъ, не подраздѣленныхъ на блокъ-постные участки, за исключеніемъ тѣхъ перегоновъ, на которыхъ, въ виду неблагоприятныхъ для движенія попутныхъ поѣздовъ условій, будетъ воспрещено Министерствомъ Путей Сообщенія отправленіе попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ не пространствомъ, а временемъ, — допускается, въ случаяхъ, указанныхъ ниже въ п. а сего параграфа и при соблюденіи условій, указанныхъ ниже въ пунктахъ б—е сего параграфа, отправленіе поѣздовъ по одному и тому же направленію (попутныхъ) одного вслѣдъ за другимъ съ разграниченіемъ ихъ опредѣленнымъ временемъ.

При такомъ движеніи соблюдаются слѣдующія правила:

а) вслѣдъ за переднимъ поѣздомъ могутъ быть отправляемы лишь поѣзда: служебные, рабочіе, воинскіе малой скорости военнаго времени, смѣшанные и товарные, при чемъ воинскіе поѣзда военнаго времени только въ томъ случаѣ, если на такой порядокъ движенія послѣдуетъ согласіе Военнаго вѣдомства, а смѣшанные и товарные поѣзда, — если такимъ отправленіемъ попутныхъ поѣздовъ вслѣдъ можетъ быть предупреждено или устранено замѣшательство въ движеніи;

б) скорость движенія поѣзда, идущаго сзади, не должна превышать скорости движенія поѣзда, идущаго впереди;

в) на одномъ и томъ же перегонѣ не должно находиться одновременно въ движеніи по одному и тому же пути болѣе двухъ попутныхъ поѣздовъ;

г) для выхода со станціи поѣзда, идущаго сзади, должны быть соблюдены сроки, установленные, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, особо для каждой дороги или отдѣльнаго ея участка, Начальникомъ дороги;

д) станціи, долженствующія принимать или пропускать попутные поѣзда, разграниченные не пространствомъ, а временемъ, должны имѣть возможность это выполнить безъ замѣшательства;

е) порядокъ отправленія одного вслѣдъ за другимъ попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ временемъ и подробныя условія движенія сихъ поѣздовъ должны быть опредѣлены особо для каждой дороги инструкціею, составленною распоряженіемъ Начальника дороги и утвержденною въ установленномъ порядкѣ.

Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами каждаго перегона.

§ 109. Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами каждаго перегона обусловливается росписаніемъ поѣздовъ, а при нарушеніи росписанія, или за неимѣніемъ такового, старшинствомъ поѣзда, или указаніями особой инструкции, издаваемой Начальникомъ дороги.

Ни одинъ изъ поѣздовъ, предназначенныхъ для перевозки пассажировъ, не можетъ быть отправленъ со станціи ранѣе времени, указаннаго для отправленія съ этой станціи поѣзда въ опубликованномъ росписаніи.

Также не допускается отправленіе ранѣе времени назначеннаго по росписанію воинскихъ поѣздовъ мирнаго времени, за исключеніемъ тѣхъ станцій, на которыхъ не предвидѣно посадки, высадки или продовольствія войскъ.

Отправленіе воинскихъ поѣздовъ военнаго времени опредѣляется особыми на сей предметъ правилами.

Случаи замедленія хода и остановки поѣзда, не предвидѣнные росписаніями.

§ 110. Замедленіе хода поѣзда и остановки его, не предвидѣнные росписаніемъ, или не указанные въ поѣздной подорожной, производятся по установленнымъ сигналамъ, подаваемымъ въ подлежащихъ случаяхъ какъ съ пути, такъ и паровозною или поѣздною прислугою поѣзда, и согласно особымъ предупрежденіямъ, выдаваемымъ главному кондуктору и машинисту (§ 111), а также, если будетъ усмотрѣно какое-либо препятствіе движенію или если замедленіе или остановка поѣзда будутъ вызваны причинами, зависящими отъ состоянія или состава поѣзда.

Сокращеніе назначенныхъ на станціи стоянокъ, а равно увеличеніе скоростей слѣдованія поѣздовъ, въ предѣлахъ, устанавливаемыхъ согласно указаніямъ Главы IV Отдѣла IV настоящихъ правилъ, допускается въ устраненіе опозданія, если отъ сего не можетъ послѣдовать ущерба для безопасности движенія или для удобства публики.

Условія, могущія вызвать обязательное замедленіе скорости хода поѣзда, остановку и даже прекращеніе движенія, опредѣляются для каждой дороги Начальникомъ оной.

Выдача главному кондуктору и машинисту поѣзда письменныхъ предупрежденій объ осторожной ѣздѣ.

§ 111. Если начальникъ станціи получить отъ службы пути извѣщеніе о томъ, что на сосѣднемъ перегонѣ находятся мѣста, слѣдованіе по коимъ требуетъ усугубленія осторожности, уменьшенія скорости движенія или даже совершенной остановки поѣзда, или если начальникъ станціи получить инымъ способомъ достовѣрныя о семъ свѣдѣнія, то онъ выдаетъ машинисту и главному кондуктору поѣзда предупрежденія порядкомъ, установленнымъ Начальникомъ дороги.

Лица, распоряжающіяся станціями и поѣздами, и порядокъ распоряженій означенныхъ лицъ.

§ 112. Каждая станція и каждый поѣздъ могутъ находиться одновременно въ распоряженіи лишь одного лица: станція—начальника станціи, поѣздъ—главнаго кондуктора. На станціяхъ главный кондукторъ подчиняется распоряженіямъ начальника станціи (§§ 37 и 38). Станціонныя передвиженія производятся не иначе, какъ съ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи.

Безъ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи никто не имѣетъ права отправить, впустить на станцію или пропустить черезъ станцію поѣздъ. Безъ приказа главнаго кондуктора или, на маневрахъ, лица, распоряжающагося маневрами, никто не можетъ привести въ движеніе находящійся подъ парами паровозъ или вагоны.

Разрѣшеніе поѣзду двинуться съ мѣста или продолжать безостановочно свой путь далѣе передается машинисту поѣзда или письменно, или словесно, или установленнымъ для сего сигналомъ.

§ 113. До прибытія поѣзда на слѣдующую станцію перегона никто, безъ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи отправленія, не можетъ измѣнить направленіе поѣзда, указанное ему при отправленіи на перегонъ, переводить поѣздъ на другой путь или расцѣплять его, за исключеніемъ случаевъ, опредѣленно указанныхъ Начальникомъ дороги, когда право распоряженія перегонномъ временно переходитъ на лицо, распоряжающееся движеніемъ поѣзда.

Основные способы движенія.

А. На двухколейныхъ дорогахъ.

§ 114. Движеніе поѣздовъ на каждомъ пути перегона двухколейныхъ дорогъ производится исключительно распоряженіемъ начальника той станціи, съ которой отправляются поѣзда по соотвѣстственному пути перегона, при чемъ не требуется предварительнаго сношенія со станціею, на которую поѣздъ отправляется, но надлежитъ извѣстить подлежащую сосѣднюю станцію объ отправленіи поѣзда со станціи, а въ тѣхъ случаяхъ, когда для отправленія поѣзда требуется, чтобы весь перегонъ былъ свободенъ, и о прибытіи поѣзда на станцію. Означенныя сношенія производятся по телеграфу, или инымъ, дозволеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, способомъ, установленнымъ порядкомъ, указаннымъ въ § 119.

Примѣчаніе: Въ случаѣ необходимости отправить поѣздъ по несоотвѣстственному пути (§ 105), начальникъ станціи, отправляющей поѣздъ, руководствуется порядкомъ движенія поѣздовъ, установленнымъ для однокольныхъ дорогъ (§ 115).

Б. На однокольныхъ дорогахъ.

§ 115. На дорогахъ однокольныхъ и вообще въ тѣхъ случаяхъ, когда движеніе поѣздовъ въ оба направленія производится по одному и тому же пути, движеніе

поѣздовъ на каждомъ перегонѣ можетъ послѣдовать лишь по предварительномъ сношеніи между собою станцій того перегона, по которому долженъ прослѣдовать поѣздъ.

Начальникъ станціи не имѣетъ права отправлять отъ себя на перегонъ ни одного поѣзда до полученія на то разрѣшенія начальника той станціи, на которую поѣздъ отправляется.

Означенныя сношенія производятся по телеграфу, или письменно, или инымъ, дозволеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, способомъ, установленнымъ порядкомъ, указаннымъ въ § 119.

Въ отступленіе отъ сего нормальнаго порядка движенія поѣздовъ на перегонахъ по одному и тому же пути, на однокольныхъ дорогахъ и вообще въ тѣхъ случаяхъ, когда движеніе поѣздовъ въ оба направленія производится по одному и тому же пути, допускается также, съ предварительнаго разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, примѣненіе одного изъ слѣдующихъ способовъ движенія поѣздовъ:

1) Движеніе поѣздовъ при сохраненіи пунктовъ ихъ скрещеній.

Этотъ способъ движенія поѣздовъ можетъ быть примѣненъ лишь на тѣхъ дорогахъ или участкахъ оныхъ, на которыхъ всѣ безъ исключенія поѣзда обращаются по росписаніямъ, объявленнымъ станціямъ въ установленномъ порядкѣ (§ 91) съ назначеніемъ пунктовъ скрещеній поѣздовъ.

Поѣздъ слѣдуетъ безъ предварительныхъ сношеній до станціи, на которой ему по росписанію назначено скрещеніе со встрѣчнымъ поѣздомъ. Поѣздъ, не совершившій назначеннаго скрещенія, задерживается на той станціи, на которой скрещеніе было назначено, или до прибытія подлежащаго встрѣчнаго поѣзда, или до полученія въ установленномъ порядкѣ отъ подлежащей станціи разрѣшенія на дальнѣйшее движеніе свое.

2) Движеніе поѣздовъ при пользованіи однимъ только паровозомъ.

При этомъ способѣ движенія всѣ поѣзда, обращающіеся на данномъ участкѣ дороги, передвигаются только однимъ назначеннымъ для сего паровозомъ и освобождаются отъ соблюденія формальностей, требуемыхъ при остальныхъ, указанныхъ въ семъ параграфѣ, способахъ движенія.

Примѣчаніе: Паровозы, слѣдующіе съ однимъ и тѣмъ же поѣздомъ двойною или тройною тягою, считаются за одинъ.

3) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ жезла.

Каждому перегону дороги присвоивается одинъ жезлъ, отличающійся формой и цвѣтомъ отъ жезловъ смежныхъ перегоновъ, съ обозначеніемъ на немъ пути и конечныхъ станцій перегона.

Каждый поѣздъ сопровождается жезломъ.

При необходимости отправить въ одномъ направленіи послѣдовательно нѣсколько поѣздовъ, жезль посылается съ послѣднимъ поѣздомъ, а на предыдущіе поѣзда начальникомъ станціи выдаются письменныя разрѣшенія съ предъявленіемъ жезла. Поѣздъ или паровозъ, который долженъ возвратиться на станцію отправленія, не доходя до конца перегона (напр., паровозъ, подталкиваемый поѣздъ на перегонѣ) обязательно слѣдуетъ съ жезломъ, если ожидаемое направленіе слѣдующаго поѣзда будетъ отъ станціи отправленія, при чемъ главному кондуктору и машинисту поѣзда, который подталкивается паровозомъ, возвращающимся съ перегона на станцію отправленія, выдается письменное разрѣшеніе начальника станціи для слѣдованія до конца перегона. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда ожидаемое направленіе слѣдующаго поѣзда будетъ отъ станціи назначенія, машинисту поѣзда или паровоза, долженствующаго возвратиться обратно на станцію отправленія, выдается, на обратное его слѣдованіе, письменное разрѣшеніе начальника станціи, а предыдущему поѣзду или тому поѣзду, который подталкивается паровозомъ, выдается жезль и съ этимъ же поѣздомъ посылается начальнику станціи, на которую слѣдуетъ поѣздъ, письменное предупрежденіе о нахожденіи на перегонѣ возвращающагося поѣзда или паровоза.

Примѣчаніе: Въ случаѣ примѣненія выдачи письменныхъ разрѣшеній, замѣняющихъ жезль, долженъ быть установленъ такой способъ пользованія сими письменными разрѣшеніями, при которомъ нельзя было бы выдать такое разрѣшеніе безъ наличія жезла.

4) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ поѣздного проводника.

На каждый опредѣленный перегонъ дороги назначается особый проводникъ для сопровожденія имъ каждаго поѣзда, слѣдующаго по перегону. Проводнику присваивается особая форма или служебный знакъ.

5) Движеніе поѣздовъ при единоличномъ распоряженіи каждымъ изъ перегоновъ однимъ изъ начальниковъ сосѣднихъ станцій, именно начальникомъ станціи, отправляющимъ на перегонъ поѣзда преимущественнаго направленія.

Начальникъ желѣзной дороги или, по его уполномочію, начальникъ движенія устанавливаетъ и объявляетъ по линіи желѣзной дороги: въ какомъ направленіи на всей линіи желѣзной дороги, или на отдѣльныхъ ея участкахъ, предоставляется начальникамъ станцій отправлять поѣзда безъ предварительнаго сношенія со станціею, на которую поѣздъ отправляется. Направленіе это получаетъ наименование преимущественнаго, и каждый изъ перегоновъ подчиняется распоряженію начальника той изъ сосѣднихъ станцій, съ которой слѣдуютъ на перегонъ поѣзда преимущественнаго направленія. На отправленіе поѣзда преимущественнаго направленія не требуется разрѣшенія начальника станціи, на которую поѣздъ отправляется, надлежитъ лишь начальнику станціи, отправляющему поѣздъ, убѣдиться, что на ввѣренной ему станціи не имѣется свѣдѣній о несвободности перегона для отправленія со станціи поѣзда или о неготовности для принятія поѣзда станціи, на которую поѣздъ

отправляется; но ни одинъ изъ поѣздовъ противоположнаго направленія не можетъ быть отправляемъ на перегонъ, неподчиненный начальнику станціи, отправляющей поѣздъ, безъ письменнаго, или по телеграфу, или инымъ, дозволеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, способомъ полученнаго разрѣшенія начальника станціи, распоряжающагося перегономъ.

б) Способъ движенія при посредствѣ участковаго распорядителя движеніемъ.

При этомъ способѣ движенія дорога раздѣляется на отдѣльные участки, при чемъ границами участковъ служатъ станціи, снабженныя паровозными депо, узловыя станціи или вообще станціи, имѣющія достаточное протяженіе путей для помѣщенія на нихъ, въ случаѣ надобности задержанныхъ поѣздовъ и вагоновъ, находящихся въ запасѣ и служащихъ для составленія изъ нихъ дополнительныхъ поѣздовъ. Каждый изъ участковъ долженъ обнимать не болѣе 10-ти перегоновъ.

Движеніе поѣздовъ на каждомъ изъ упомянутыхъ участковъ дороги производится исключительно распоряженіемъ одного лица, именуемаго распорядителемъ движеніемъ и назначаемаго начальникомъ дороги.

Участковый распорядитель движеніемъ при исполненіи своихъ обязанностей руководствуется слѣдующими главными основаніями:

а) На участковаго распорядителя движеніемъ переходятъ обязанности всѣхъ начальниковъ станцій ввѣреннаго ему участка по отправленію со станцій на перегоны всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ, при этомъ, однако же, составленіе, приѣмъ и разборка поѣздовъ, а равно и передвиженіе подвижнаго состава въ предѣлахъ станцій остаются на обязанности подлежащихъ начальниковъ станцій (§ 37) или ихъ замѣстителей (§ 38).

Примѣчаніе: Ни одинъ поѣздъ и ни одинъ паровозъ не могутъ быть отправлены начальникомъ станціи на перегонъ безъ приказанія участковаго распорядителя движеніемъ, переданнаго письменно или по телеграфу, или инымъ, дозволеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія способомъ.

б) Участковый распорядитель движеніемъ находится безотлучно на своемъ посту, по возможности, по срединѣ завѣдываемаго имъ участка, при чемъ постъ сей долженъ быть соединенъ телеграфомъ со всѣми станціями и постами участка.

в) Участковый распорядитель постоянно слѣдитъ за движеніемъ поѣздовъ своего участка при посредствѣ особыхъ таблицъ, на коихъ имъ отмѣчается наглядно положеніе всѣхъ поѣздовъ на перегонахъ участка въ каждый моментъ времени, на основаніи получаемыхъ имъ по телеграфу донесеній начальниковъ станцій о прибытіи и отправленіи поѣздовъ.

Примѣчаніе: О прибытіи и отправленіи поѣздовъ начальники станцій увѣдомляютъ одновременно какъ участковыхъ распорядителей движеніемъ, такъ и начальниковъ подлежащихъ смежныхъ станцій.

г) Участковые распорядители движеніемъ сосѣднихъ участковъ входятъ между собою въ соглашеніе относительно исполненія распоряженій начальника дороги, или лица, имъ уполномоченнаго, о назначеніи поѣздовъ въ обращеніе (§ 94).

Примѣчаніе: Способъ движенія при посредствѣ участковаго распорядителя движеніемъ можетъ быть примѣняемъ и на двухколейныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Примѣненіе иныхъ усовершенствованныхъ способовъ движенія.

§ 116. Сверхъ указанныхъ въ §§ 114 и 115 способовъ движенія, допускается, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, примѣненіе на желѣзныхъ дорогахъ также и иныхъ усовершенствованныхъ способовъ движенія, правилами сими не предусмотрѣнныхъ.

Воспрещеніе одновременнаго примѣненія различныхъ способовъ движенія.

§ 117. На одномъ и томъ же пути и въ предѣлахъ одного и того же перегона не могутъ быть примѣняемы одновременно различные способы движенія.

§ 118. Если бы, по случаю перерыва дѣйствія телеграфа или телефона, которыми пользовались при примѣненіи того или другого способа движенія, или по инымъ причинамъ, потребовалось перейти отъ одного способа движенія къ другому, то таковой переходъ производится на основаніи правилъ, заблаговременно установленныхъ на сей предметъ Начальникомъ дороги.

Порядокъ сношеній станцій и постовъ и правила регистрацій сихъ сношеній.

§ 119. Порядокъ сношеній станцій и блокъ-постовъ по приѣму и отправленію поѣздовъ, а равно и правила регистраціи какъ сихъ сношеній, такъ и времени отправления и прибытія или пропуска поѣздовъ, опредѣляются Начальникомъ дороги, соотвѣтственно принятому способу движенія и согласно общимъ или частнымъ указаніямъ, которыя могутъ послѣдовать по симъ предметамъ со стороны Министерства Путей Сообщенія.

Соотвѣтственно означеннымъ указаніямъ и въ развитіе постановленій, изложенныхъ въ сихъ правилахъ, Начальникъ дороги объявляетъ для руководства подлежащихъ лицъ особую инструкцію.

Станціонные и поѣздные часы.

§ 120. Время движенія поѣздовъ опредѣляется при помощи исправныхъ часовъ, которыми снабжаются всѣ станціи и поѣзда. Часы эти должны быть поставлены по служебному времени, принятому для росписанія движенія поѣздовъ; на станціяхъ, имѣющихъ телеграфныя или телефонныя сообщенія, означенные часы должны быть ежедневно провѣряемы.

Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ и производства маневровъ.

§ 121. Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ, а также порядокъ производства маневровъ на разныхъ станціяхъ,—опредѣляются особою инструкціею, утверждаемою Начальникомъ дороги примѣнительно къ симъ правиламъ.

Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ.

§ 122. Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ опредѣляется § 62 настоящихъ правилъ.

ГЛАВА VII.

Происшествія на пути и на станціяхъ.

Случаи остановокъ поѣздовъ на перегонахъ между станціями.

§ 123. Независимо отъ случаевъ, когда остановка поѣзда вызывается сигналами, поданными съ поѣзда или съ пути, таковая обязательна при всякомъ обнаруженномъ препятствіи для слѣдованія поѣзда, а также, если остановка эта необходима для поданія помощи или для устраненія усмотрѣнной при движеніи поѣзда опасности, какъ на пути слѣдованія поѣзда, такъ и на сосѣднемъ пути на перегонахъ между станціями.

Порядокъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ при остановкахъ поѣзда на перегонахъ между станціями.

§ 124. Немедленно по остановкѣ поѣзда въ пути онъ долженъ быть заторможенъ и огражденъ установленными сигналами. Засимъ главный кондукторъ поѣзда, удостовѣрившись въ дѣйствительности и важности препятствія къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда, обязанъ: а) устранить таковое средствами, имѣющимися на мѣстѣ, или затребовать помощи отъ одной изъ сосѣднихъ станцій; б) охранять поѣздъ во время остановки; в) принять мѣры предупрежденія и устраненія всякой опасности для находящихся въ поѣздѣ пассажировъ, поѣздной прислуги, подвижного состава и груза, и г) обезпечить пассажирамъ поѣзда возможныя удобства.

Вся поѣздная и паровозная прислуга, а равно путевая стража, обязаны въ точности исполнять всѣ распоряженія главнаго кондуктора, относящіяся къ подачѣ помощи пассажирамъ и поѣзду и къ охраненію груза и подвижного состава.

Если поѣздъ, остановившійся на перегонѣ, затребовалъ помощи, то онъ долженъ оставаться на мѣстѣ или до прибытія вспомогательнаго поѣзда, или до полученія разрѣшенія начальника той изъ станцій, по направленію къ которой остановившійся поѣздъ долженъ двинуться.

Примѣчаніе: Сношенія со станціями поѣзда, остановившагося на перегонѣ, производятся однимъ изъ способовъ, дозволенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія (§§ 51 и 119).

§ 125. Начальникъ станціи, получивши требованіе о помощи или извѣщеніе объ остановкѣ или разрывѣ поѣзда на перегонѣ между станціями, долженъ: а) немедленно сообщить о происшедшемъ начальнику сосѣдней станціи занятаго перегона, б) руководствуясь заявленіемъ кондуктора остановившагося поѣзда, распорядиться

высылкою вспомогательнаго поѣзда или паровоза, или потребовать высылки сего поѣзда или паровоза съ ближайшей станціи, располагающей соотвѣтственными средствами, и в) озаботиться объ оказаніи медицинскаго пособія пострадавшимъ.

По прибытіи вспомогательнаго поѣзда на мѣсто происшествія, старшій, присутствующій на мѣстѣ, служащій по движенію, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшествія начальника дистанціи или депо, или иного старшаго служащаго службъ пути или подвижнаго состава и тяги, принимаетъ всѣ зависящія мѣры къ устраненію препятствія и возстановленію правильнаго движенія, при чемъ служащіе другихъ службъ обязаны оказывать ему полное содѣйствіе.

§ 126. Если въ остановившемся на пути поѣздѣ будутъ пассажиры, то, при невозможности довести поѣздъ или часть онаго до ближайшей станціи при посредствѣ прибывшаго поѣзда, указанные въ предыдущемъ параграфѣ служащіе должны изыскать иной способъ доставки пассажировъ на ближайшую станцію.

§ 127. Если бы по случаю загроможденія и поврежденія пути (а на дорогахъ въ два пути—обоихъ путей), крушенія моста или поѣзда и т. п., невозможно было въ скоромъ времени устранить препятствіе къ свободному слѣдованію пассажирскихъ поѣздовъ, то Начальникъ дороги обязанъ безотлагательно принять мѣры къ свободному слѣдованію пассажировъ, съ устройствомъ перекатки вагоновъ или съ установленіемъ пересадки пассажировъ.

§ 128. Остановившійся на пути поѣздъ разсматривается, какъ временная станція, а главный кондукторъ поѣзда, впредь до прибытія на мѣсто происшествія старшаго служащаго по службѣ движенія, считается начальникомъ этой временной станціи. По прибытіи же упомянутаго старшаго служащаго, обязанности начальника временной станціи переходятъ на сего послѣдняго. Въ случаѣ крушенія или столкновенія двухъ поѣздовъ, сказанное правило примѣняется къ поѣзду, имѣющему старшинство. На образованныхъ такимъ образомъ смежныхъ перегонахъ движеніе вспомогательныхъ поѣздовъ или частей остановившагося поѣзда производится съ точнымъ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ §§ 114 и 115 сихъ правилъ.

§ 129. Подробныя указанія относительно порядка дѣйствія желѣзнодорожныхъ служащихъ, при происшествіяхъ съ поѣздами и съ перевозимыми въ нихъ людьми и грузами, а также при поврежденіяхъ пути, сооружений и подвижнаго состава устанавливаются особою инструкціею, утверждаемою Начальникомъ дороги.

ПРАВИЛА О СИГНАЛАХЪ.

Общія положенія.

§ 1. Для возможности безопаснаго движенія по рельсовому пути поѣздовъ, отдѣльныхъ паровозовъ, ручныхъ тельжекъ (дрезинъ) и вагончиковъ, а также для того, чтобы движеніе поѣздовъ не могло причинить вреда самому пути, подвижному составу, дорожной стражѣ, рабочимъ и окрестнымъ жителямъ, находящимся на пути или переѣзжающимъ и переходящимъ черезъ него, для всѣхъ служащихъ на дорогѣ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ сигналамъ, обязательно къ непремѣнному знанію и исполненію правилъ о сигналахъ.

§ 2. Каждый служащій, имѣющій непосредственное отношеніе къ сигналамъ, долженъ твердо знать ихъ значеніе и правила ихъ употребленія; для сего онъ снабжается правилами о сигналахъ, въ полученіи каковыхъ отъ каждого изъ служащихъ отбирается росписка. Безграмотнымъ же правила о сигналахъ должны быть прочитаны и разъяснены непосредственнымъ ихъ начальствомъ, которое обязано удостовѣриться, что данное разъясненіе понято.

§ 3. Служащіе, находясь при исполненіи службы, должны имѣть при себѣ всѣ ручные сигналы, присвоенные ихъ должности, при чемъ въ отношеніи употребленія таковыхъ какъ на станціи, такъ равно и на линіи по всему протяженію дороги во всякое время должны быть соблюдаемы всѣ мѣры предосторожности, какъ бы ожидаемъ былъ поѣздъ.

§ 4. Каждый служащій, какую-бы онъ должность не занималъ, обязанъ неуклонно исполнять требованія сигналами; услышавъ же сигналъ тревоги, обязанъ немедленно явиться на мѣсто требованія, если только удаленіе его съ поста, согласно правилъ инструкціи, не нарушитъ безопасности движенія. Въ виду же важности вообще значенія сигналовъ, за неисполненіе требованій заявленныхъ таковыми (безъ уважительной причины), за неупотребленіе ихъ въ случаѣ необходимости или за неправильное ихъ употребленіе виновные подлежатъ административному взысканію, или судебному преслѣдованію.

§ 5. Сигналы по способу выраженія ихъ раздѣляются на оптическіе и акустическіе, то есть на видимые простымъ глазомъ или же воспринимаемые ухомъ.

Видимые сигналы выражаются: днемъ—цвѣтомъ или формою и положеніемъ: флаговъ, питовъ, фонарей, дисковъ, крыльевъ семафоровъ, а ночью—цвѣтомъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ положеніемъ фонарей.

Звуковые сигналы выражаются числомъ или продолжительностью звуковъ, издаваемыхъ паровозными свистками, станціонными и паровозными колоколами, птардами (хлопушками), сигнальными рожками и карманными свистками.

Для оптическихъ дневныхъ сигналовъ установлено два цвѣта, а именно: красный и зеленый, а для ночныхъ сигналовъ сверхъ того и бѣлый.

Красный выражаетъ требованіе немедленной остановки.

Зеленый—уменьшеніе скорости и осторожной ѣзды.

Бѣлый—(для ночныхъ сигналовъ) обозначаетъ, что путь свободенъ и поѣздъ можетъ слѣдовать безпрепятственно.

Всякій оптический сигналъ, сообразно своему назначенію, долженъ имѣть одинъ изъ упомянутыхъ цвѣтовъ, при чемъ ночные сигналы заявляются фонарями со стекломъ, имѣющимъ соотвѣтствующій назначенію цвѣтъ.

§ 6. Какъ видимые, такъ и звуковые сигналы могутъ быть:

а) *постоянные*, когда они подаются всегда съ одного и того же опредѣленнаго мѣста, какъ-то: зеленые диски на постоянныхъ столбахъ, семафоры путевые и станціонные, стрѣлочныя фонари, предѣльные столбики стоянія поѣздовъ и станціонные колокола, и

б) *передвижные*, когда они заявляются временно въ томъ или другомъ мѣстѣ, по мѣрѣ надобности, какъ-то: сигнальные щиты, флаги ручные, паровозные и вагонные фонари, взрывы петардъ, звуки сигнальных рожковъ, паровозныхъ и карманныхъ свистковъ.

§ 7. Всякаго рода приборы, коими подаются сигналы, должны содержаться въ полной готовности къ дѣйствию таковыми служащими, которымъ порученъ надзоръ за ними.

Дѣйствіе постоянными сигналами (семафорами, красными дисками и проч.), а равно освѣщеніе ихъ и стрѣлочныхъ сигналовъ въ ночное и туманное время, поручается станціоннымъ стрѣлочникамъ.

На тѣхъ станціяхъ, гдѣ устроена централизація стрѣлокъ, сигналы, подаваемые семафорами, механически связаны съ передвиженіемъ рычаговъ стрѣлокъ, почему особаго дѣйствія ими не требуютъ. Зажиганіе фонарей на такихъ семафорахъ и стрѣлкахъ поручается, по усмотрѣнію начальника участка пути, рабочимъ или сторожамъ службы пути.

Фонари зеленыхъ дисковъ и дальнихъ предупредительныхъ семафоровъ, гдѣ таковыя имѣются, освѣщаются агентами службы пути, а освѣщеніе фонарей у гидравлическихъ колоннъ, находящихся у путей, состоящихъ въ вѣдѣніи службы движенія, лежитъ на обязанности станціи; гидравлическія же колонны, расположенныя на тракціонныхъ путяхъ и краны у водоподъемныхъ зданій освѣщаются средствами и распоряженіемъ службы тяги.

§ 8. Содержаніе всѣхъ постоянныхъ сигналовъ въ исправности относится къ обязанности службы пути.

Снабженіе фонарями станціонныхъ семафоровъ или красныхъ дисковъ и стрѣлокъ, ремонтъ и содержаніе оныхъ относится къ обязанности службы движенія.

Примѣчаніе: Для положенія передъ станціонными семафорами или красными дисками хлопушекъ (петардъ) въ разстояніи 300 сажень отъ этихъ сигналовъ, начальникъ станціи, въ случаѣ надобности, требуетъ отъ дорожнаго мастера ремонтнаго рабочаго. Передвижные сигналы находятся на отвѣтственности тѣхъ лицъ, которымъ они выданы на руки.

Всякій постоянный сигнальный приборъ, требующій остановки, долженъ быть устроенъ такъ, чтобъ можно было убѣдиться въ правильности его показанія съ того именно мѣста, съ котораго онъ приводится въ дѣйствіе.

§ 9. Вышеозначенные сигналы, смотря по мѣсту ихъ употребленія, раздѣляются на:

*путевые,
поздние и
станционные.*

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

§ 10. Дневные сигналы примѣняются во всѣхъ случаяхъ, когда достаточно свѣтло, чтобы цвѣтъ этихъ сигналовъ былъ различае́мъ въ разстояніи не менѣе 100 саж. Въ противномъ случаѣ даже днемъ, напри́мѣръ, во время тумана, метели, сильнаго снѣга или дождя, одновременно съ дневными сигналами должны примѣняться и ночные.

§ 11. Видимые сигналы заявляются по возможности съ правой стороны того поѣзда или пути, къ которому они относятся; но если бы сигналъ показанъ былъ и съ лѣвой стороны, то онъ имѣетъ то же значеніе, какъ заявленный съ правой стороны.

§ 12. Видимыми *дневными ручными* сигналами служатъ: флаги и переносные щиты красные и зеленые (см. рис. № 14).

Видимыми *ночными ручными* сигналами служатъ фонари со стеклами: краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ (см. рис. № 15).

§ 13. Красные сигналы, выражающіе требованіе немедленной, безусловной остановки, должны быть выставляемы съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ имѣется препятствіе на пути, въ разстояніи не менѣе 300 саженой отъ него.

Зеленые сигналы, выражающіе требованіе осторожности и уменьшенія скорости, должны быть выставляемы съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ требуется уменьшеніе скорости, въ разстояніи не менѣе 125 саженой.

Примѣчаніе: Если въ предупрежденіяхъ объ уменьшеніи скорости не указывается, на сколько таковая должна быть уменьшена, то въ подобныхъ случаяхъ зеленый сигналъ требуетъ уменьшенія скорости для пассажирскихъ поѣздовъ до 15-ти верстъ, а для товарныхъ поѣздовъ до 10-ти верстъ въ часть.

§ 14. Всѣ тѣ служащіе, которые по роду службы обязаны подавать сигналы и вообще имѣть съ ними дѣло, должны быть снабжены исправными сигнальными приборами, а именно:

По службѣ Ремонта Пути.

Комплектъ сигналовъ для всѣхъ служащихъ одинъ и тотъ же: флаги или щиты зеленые и красные, ручной сигнальный фонарь съ бѣлымъ, зеленымъ и краснымъ стеклами, духовой рожекъ и 10 хлопнушекъ (петардъ).

- а) старшій дорожный мастеръ;
- б) дорожный мастеръ;
- в) старшій рабочій;
- г) ремонтные рабочіе, по два комплекта сигналовъ на каждую артель;
- д) путевой сторожъ;
- е) переѣздный сторожъ и сторожиха;
- ж) мостовой сторожъ;
- з) мостовой слесарь, и

и) сторожа при мѣстахъ пути, требующихъ особенно бдительнаго надзора, какъ-то: при разводныхъ мостахъ, развѣтвленіяхъ дорогъ, пересѣченіяхъ двухъ желѣзныхъ дорогъ въ одномъ уровнѣ, тоннеляхъ и т. п.

По службѣ Движенія.

а) Начальникъ станціи или его помощникъ (вообще дежурный по станціи)—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ, флагами краснымъ и зеленымъ, карманнымъ свисткомъ и коробкою хлопушекъ (петардъ);

б) составитель поѣздовъ (какъ старшій, такъ и младшій)—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ, флагами зеленымъ и краснымъ и карманнымъ свисткомъ;

в) сдѣшникъ—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ, флагами зеленымъ и краснымъ и карманнымъ свисткомъ;

г) стрѣлочникъ (какъ старшій, такъ и младшій)—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ, флагами зеленымъ и краснымъ, сигнальнымъ рожкомъ, коробкою петардъ и, кромѣ того, старшій стрѣлочникъ, еще и свисткомъ;

д) главный кондукторъ—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ, флагами зеленымъ и краснымъ, карманнымъ свисткомъ и коробкою петардъ;

е) старшій кондукторъ (замѣститель главн. конд.)—тѣми же сигналами, коими снабжается и главный кондукторъ;

ж) каждый кондукторъ, въ томъ числѣ смазчикъ и раздатчикъ—ручнымъ сигнальнымъ фонаремъ и флагами краснымъ и зеленымъ, и

з) каждая кондукторская бригада, назначенная для сопровожденія поѣзда,—двумя вагонными боковыми фонарями, однимъ буфернымъ и флагами краснымъ и зеленымъ, необходимыми для сигнализаци поѣзда.

По службѣ Тяги.

а) Машинистъ.

Примѣчаніе: Сигналы, относящіеся до должности машиниста, должны постоянно находиться на паровозѣ. Часть ихъ укрѣпляется къ паровозу, а другая (ручные сигналы) находится въ личномъ распоряженіи машиниста, для подачи сигналовъ.

Каждый паровозъ снабжается слѣдующими сигналами:

2-мя буферными фонарями съ бѣлымъ стекломъ;

1-мъ фонаремъ, образца буфернаго фонаря, съ краснымъ стекломъ.

Примѣчаніе: Вмѣсто 2-хъ буферныхъ фонарей (съ бѣлымъ стекломъ), можетъ быть одинъ американскій (монстръ), помѣщаемый надъ дверцами дымовой коробки.

2-мя ручными сигнальными фонарями;

2-мя красными флагами;

2-мя зелеными флагами;

1-ю коробкою петардъ.

б) Кочегаръ депо—ручнымъ фонаремъ, флагами краснымъ и зеленымъ и карманнымъ свисткомъ.

§ 15. 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 имѣть во всякое время при себѣ сигналы, не оставался безъ таковыхъ.

§ 16. Отсутствие сигнала на пунктѣ, гдѣ онъ долженъ находиться постоянно, разнорѣчивость сигналовъ, одновременное просвѣчиваніе въ фонарѣ разнаго цвѣта огней и, вообще сигналы, поданные такимъ образомъ, что точное значеніе ихъ представляется сомнительнымъ, должны быть истолковываемы въ болѣе опасномъ для движенія смыслѣ, а слѣдовательно поѣзда въ подобныхъ случаяхъ—безусловно останавливаться.

СТАНЦИОННЫЕ СИГНАЛЫ.

§ 17. Къ станціоннымъ сигналамъ, кромѣ ручныхъ, упомянутыхъ въ § 12 настоящихъ правилъ, принадлежатъ:

- а) зеленые диски;
- б) семафоры;
- в) красные диски;
- г) фонари и диски (щиты) при стрѣлкахъ;
- д) указательные столбики стоянія поѣздовъ и подвижного состава;
- е) сигнальные фонари на колоннахъ гидравлическихъ крановъ;
- ж) петарды (хлопушки);
- з) сигнальные рожки у стрѣлочниковъ;
- и) паровозные и карманные свистки;
- і) станціонные колокола;
- к) электрическіе звонки, и
- л) колокола на паровозахъ.

§ 18. *Зеленые диски.* Диски эти, выражающіе требованіе уменьшенія скорости хода, неподвижны; они состоятъ изъ столба вышиною не менѣе двухъ съ половиною саж. съ прикрѣпленнымъ къ нему сверху щитомъ, сторона котораго, обращенная къ приближающимся поѣздамъ, должна быть окрашена въ зеленый цвѣтъ.

Посреди щита укрѣпляется фонарь съ зеленымъ стекломъ, зажигаемый въ сумерки и въ ночное время, а равно и во время тумановъ, метелей, сильнаго дождя и снѣга (см. рис. № 16).

§ 19. Зеленый дискъ устанавливается на разстояніи около 300 саж. впереди краснаго диска или семафора, служитъ для своевременнаго предупрежденія машиниста о приближеніи къ сигналу, ограждающему входъ на станцію и всегда располагается съ правой стороны пути по направленію слѣдованія поѣзда.

Примѣчаніе: Согласно правилъ технической эксплуатаціи ж. д установка въ разстояніи 300 саж. отъ сигналовъ остановки (семафоровъ или красныхъ дисковъ), ограждающихъ входъ на станцію, предупредительныхъ сигналовъ (зеленыхъ дисковъ) *не обязательна*, если только при подходѣ къ станціи семафоръ

или красный дискъ *виденъ съ поѣзда* на разстояніи 300 саж. и подходъ къ станціи *не состоитъ* изъ сплошныхъ скатовъ въ 0,005 и круче.

§ 20. Приближаясь къ зеленому диску, машинистъ долженъ дать протяжный свистокъ и уменьшить ходъ поѣзда или одиночного паровоза настолько, чтобы успѣть остановить его предъ краснымъ дискомъ или семафоромъ, если онъ окажется закрытымъ.

§ 21. Въ случаѣ неисправности стаціоннаго зеленого диска, вмѣсто него ставится днемъ: переносный зеленый дискъ или на особомъ шестѣ зеленый флагъ, а ночью, въ темное время и во время тумана, метели, сильнаго дождя и снѣга,—фонарь съ зеленымъ огнемъ.

§ 22. *Красные диски и семафоры* устанавливаются ближе или дальше отъ входныхъ станціонныхъ стрѣлокъ въ зависимости отъ длины обращающихся на дорогѣ поѣздовъ, отъ профили дороги на прилежащемъ къ станціи участкѣ и оттого, выводятся ли маневрирующие на станціи поѣзда на главный путь, за входную стрѣлку или нѣтъ, и служатъ для указанія приближающимся поѣздамъ и паровозамъ, разрѣшается ли входъ на станцію, или же станція для входа на нее закрыта.

Красные диски и семафоры ставятся на обоихъ концахъ станціи, впереди входныхъ стрѣлокъ, съ правой стороны входящихъ на станцію поѣздовъ. Диски красные и семафоры обозначаютъ границы станціи и служатъ какъ бы воротами ея. Никакой поѣздъ не можетъ войти на станцію, когда дискъ или семафоръ закрытъ, а долженъ остановиться предъ дискомъ или семафоромъ.

§ 23. Красные диски состоятъ изъ столба вышиною не менѣе 1,75 саж. съ неподвижнымъ фонаремъ, около котораго вращается дискъ, имѣющій поле, окрашенное съ одной стороны краснымъ, съ другой бѣлымъ или зеленымъ цвѣтомъ. Поворотный дискъ устраивается такъ, чтобы онъ всегда былъ повернутъ краснымъ полемъ къ приближающемуся поѣзду, и, при этомъ, со стороны этого поѣзда прикрывалъ бы фонарь краснымъ стекломъ.

Въ закрытомъ положеніи красный дискъ долженъ быть повернутъ краснымъ полемъ поперекъ пути, при чемъ ночью и въ неясную погоду днемъ фонарь въ дискѣ къ приближающемуся поѣзду показываетъ красный огонь, а въ сторону станціи зеленый (см. рис. № 17).

Чтобы впустить поѣздъ на станцію красный дискъ открывается, то есть поворачивается полемъ вдоль пути, при чемъ съ приближающагося поѣзда будетъ видно ребро его, а ночью и въ неясную погоду днемъ *зеленый* огонь фонаря, со стороны же станціи будетъ *красный* огонь.

§ 24. *Семафоры* состоятъ изъ столба съ поднимающимися и опускающимися крыльями для дневныхъ сигналовъ и съ цвѣтными фонарями—для ночныхъ сигналовъ.

Въ закрытомъ положеніи крыло семафора должно стоять въ горизонтальномъ положеніи, при чемъ ночью и въ неясную погоду днемъ фонарь въ семафорѣ къ приближающемуся поѣзду показываетъ красный огонь, а въ сторону станціи *зеленый*.

а) Горизонтальное положеніе крыла семафора (см. рис. № 19).

Для того, чтобы впустить поѣздъ на станцію, семафоръ открывается, то есть крыло его опускается на половину (подъ угломъ 45), при чемъ съ приближающагося поѣзда ночью и въ неясную погоду днемъ будетъ *виденъ зеленый* огонь, а со стороны станціи *красный* огонь.

б) Опущенное на половину крыло семафора: (см. рис. № 20).

Примѣчаніе: Какъ только послѣдній вагонъ впущеннаго поѣзда прошелъ, семафоръ или красный дискъ, семафоръ или дискъ немедленно закрывается.

Поѣздъ или паровозъ, идущій вслѣдъ за другимъ поѣздомъ или паровозомъ, обязательно останавливается у входнаго красного диска или семафора станціи, хотя бы таковой былъ открытъ, и можетъ войти на станцію не иначе, какъ въ сопровожденіи станціоннаго агента.

§ 25. Семафоры и красные диски, ограждающіе входъ на станцію, устанавливаются: на станціяхъ, выводящихъ маневрирующіе поѣзда на главный путь,—въ разстояніи отъ входной стрѣлки, превосходящемъ длину максимальнаго состава поѣзда при одиночной тягѣ не менѣе какъ на 20 сажень, и на станціяхъ, выводящихъ маневрирующіе поѣзда за входныя стрѣлки,—въ разстояніи не менѣе 75 сажень отъ таковой.

§ 26. Семафоръ или красный дискъ открывается со стороны ожидаемаго поѣзда не ранѣе какъ за 15 минутъ до прихода поѣзда, но, если къ этому времени не представится возможности освободить путь, на который долженъ былъ быть принятъ поѣздъ, или же потребуется ввести поѣздъ на путь, на которомъ стоитъ уже другой поѣздъ, или подвижной составъ, то подходящій поѣздъ долженъ быть задержанъ у семафора или красного диска, при чемъ дежурный по станціи или агентъ, которому поручено встрѣтить поѣздъ у семафора или красного диска, обязанъ распорядиться укладкою на рельсы петардъ, впереди семафора или красного диска въ разстояніи 300 саж. въ сторону къ ожидаемому поѣзду, а затѣмъ встрѣтить поѣздъ, ввести таковой на станцію при закрытомъ семафорѣ, какъ при маневрахъ.

§ 27. Укладка петардъ должна быть примѣняема не только къ пассажирскимъ и товаро-пассажирскимъ, но и ко всѣмъ безъ исключенія товарнымъ поѣздамъ и даже въ тѣхъ случаяхъ, когда путь ожидаемому поѣзду уже данъ съ остановкой у красного диска или семафора и не только во время тумана, но и при ясной погодѣ.

Примѣчаніе: Если остановившемуся за дискомъ или семафоромъ поѣзду, семафоръ или красный дискъ откроютъ, (что можетъ быть сдѣлано только по освобожденіи приѣмнаго пути), то поѣздъ долженъ войти на станцію, не ожидая агента службы движенія, если, однако, самый путь не былъ данъ до семафора или красного диска, или если поѣздъ или паровозъ не слѣдовалъ вслѣдъ за другимъ поѣздомъ или паровозомъ.

§ 28. Выводить маневрирующій подвижной составъ за красный дискъ или семафоръ не дозволяется.

Если отъ станціонной площадки идетъ уклонъ и требуется вывести маневрирующій подвижной составъ за выходную стрѣлку, то впереди вагоновъ со стороны уклона обязательно долженъ находиться паровозъ.

При неблагоприятныхъ атмосферическихъ условіяхъ, когда оптическіе сигналы не могутъ быть явственно различаемы на разстояніи 300 саж., выводить маневрирующие составы на главные пути за выходные стрѣлки въ то время, когда сосѣдней станціи дано разрѣшеніе пути, допускается только подъ условіемъ дополнительнаго огражденія станціи ручнымъ краснымъ сигналомъ и укладкою на рельсы петардъ, въ разстояніи не ближе 300 саж. отъ того мѣста, до котораго можетъ выдти за стрѣлку маневрирующій составъ, и, во всякомъ случаѣ, такіе маневры должны производиться подъ личнымъ руководствомъ дежурнаго по станціи и прекращаются не менѣе какъ за 25 минутъ до прибытія поѣзда.

Производство маневровъ на главномъ пути или на пути и стрѣлкахъ, приготовленныхъ для прибытія ожидаемаго поѣзда, при *открытомъ* красномъ дискѣ или семафорѣ безусловно *воспрещается*.

§ 9. Въ случаѣ порчи семафора или красного диска, или освѣтительныхъ его приборовъ; стрѣлочникъ ближайшаго стрѣлочнаго поста обязанъ:

а) дать немедленно знать чрезъ кого-либо дежурному по движенію агенту о порчѣ семафора или красного диска;

б) выставить тотчасъ же ручной красный сигналъ на соответственномъ главномъ пути, противъ самаго семафора или красного диска, и находиться при немъ, пока онъ будетъ исправленъ, или, когда стрѣлочникъ, по распоряженію дежурнаго по движенію, будетъ замѣненъ другимъ лицомъ;

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

Дежурный по движенію (деж. по станціи) получивъ предупрежденіе о порчѣ семафора или красного диска, съ своей стороны обязанъ:

а) немедленно предупредить о томъ телеграммою начальника соответствующей сосѣдней станціи;

б) немедленно обратиться съ письменнымъ или телеграфнымъ требованіемъ къ мѣстному дорожному мастеру объ исправленіи сигналовъ.

Станція, получившая телеграмму о порчѣ семафора или красного диска на сосѣдней станціи, обязана письменно предупредить о томъ главныхъ кондукторовъ и машинистовъ, для осторожнаго приближенія къ станціи, на которой испорченъ семафоръ или красный дискъ.

30. Отсутствіе у семафора крыла или неопредѣленное его положеніе (недостаточное или слишкомъ болѣе наклоненіе его), а также неопредѣленное положеніе красного диска—днемъ, а ночью отсутствіе огня въ семафорѣ или красномъ дискѣ, или одновременное просвѣчиваніе *разныхъ* огней—свидѣтельствуютъ о неисправности станціонныхъ сигналовъ. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ поѣзда безусловно должны останавливаться передъ краснымъ дискомъ или семафоромъ, подавать свистки и входить на станцію не иначе, какъ по особому разрѣшенію дежурнаго по станціи и въ сопровожденіи его самого или агента командированнаго имъ для ввода поѣзда на станцію.

§ 31. *Многокрылые семафоры*. Многокрылые (двухъ и трехкрылые) семафоры ставятся на развѣтвленіяхъ, при чемъ крылья у такихъ семафоровъ расположены одно подъ другимъ. Наклонное положеніе верхняго крыла указываетъ, можетъ ли поѣздъ слѣдовать по главному пути, а такое же положеніе нижнихъ крыльевъ—по боковымъ; горизонтальное положеніе крыльевъ закрываетъ входъ на главный и боковые пути. Цвѣта сигнальныхъ огней въ фонаряхъ этихъ семафоровъ такіе-же, какіе приняты для обыкновенныхъ станціонныхъ семафоровъ.

§ 32. *Электро-семафоры*. Электросемафоры состоятъ изъ металлических столбовъ и крыльевъ, приводимыхъ въ горизонтальное или вертикальное положеніе при помощи электричества.

Такіе семафоры служатъ для закрытія извѣстнаго участка линіи, съ цѣлю не допустить на этотъ участокъ поѣздовъ въ то время, когда на означенномъ участкѣ уже находится одинъ поѣздъ.

Входъ поѣзда на участокъ не допускается: при горизонтальномъ положеніи

крыла—*днемъ* и красномъ огнѣ въ фонарѣ семафора—*ночью* и въ неясную погоду *днемъ*.

При вертикальномъ положеніи крыла семафора опущенномъ внизъ—*днемъ* или при зеленомъ огнѣ въ фонарѣ семафора—*ночью* входъ поѣзда на участокъ разрѣшается.

Если представляется надобность закрыть участокъ, то дежурный сигналистъ, въ то время, когда голова поѣзда подходитъ къ электросемафору, или въ иныхъ случаяхъ какой-либо другой приборъ, приводимый въ дѣйствіе самимъ проходящимъ поѣздомъ, ставитъ крыло электрическаго семафора въ горизонтальное положеніе, и такимъ образомъ закрываетъ входъ на этотъ участокъ слѣдующему поѣзду.

Въ такомъ положеніи, то есть въ горизонтальномъ, крыло семафора должно находиться до тѣхъ поръ, пока поѣздъ не дойдетъ до слѣдующаго электро-семафора; тогда, или сигналистъ, или опять же особый приборъ (аппаратъ), смотря по системѣ, при помощи электрическаго тока, опускаетъ крыло на заднемъ семафорѣ, чѣмъ и дается возможность входить слѣдующимъ поѣздамъ на участокъ.

При раздѣленіи линіи на участки, прикрытые электро-семафорами, движеніе поѣздовъ производится въ слѣдующемъ порядкѣ:

Поѣзда равной скорости, а также поѣзда меньшей скорости за поѣздами большей скорости могутъ слѣдовать другъ за другомъ немедленно по полученіи извѣщенія, паденіемъ въ вертикальное положеніе крыла электро-семафора, что будетъ доказывать, что предыдущій поѣздъ прибылъ къ слѣдующему электро-семафору. Что же касается слѣдованія поѣздовъ большей скорости вслѣдъ за поѣздами меньшей скорости, то таковыя, по паденіи крыла отправляемы быть не могутъ и для отправления ихъ, начальникъ станціи отправления долженъ получить отъ слѣдующей станціи депешу о прибытіи поѣзда меньшей скорости, шедшаго впереди.

§ 33. Если поѣздъ былъ остановленъ у электро-семафора съ поднятымъ въ горизонтальное положеніе крыломъ, то дальнѣйшій путь такой поѣздъ можетъ продолжать тогда лишь, когда крыло семафора вновь будетъ опущено, или же тогда, когда сигналистъ выдастъ письменное разрѣшеніе на слѣдованіе по закрытому участку, каковыя разрѣшенія выдаются вслѣдствіе порчи сигналовъ, или какихъ-либо другихъ причинъ. Остановленный у электро-семафора поѣздъ ограждается на общемъ основаніи.

§ 34. Поѣздъ слѣдуя по закрытому участку по письменному разрѣшенію, соблюдаетъ величайшую осторожность и долженъ держать такую скорость, чтобы имѣть возможность остановиться на видимомъ машинистомъ впереди поѣзда свободномъ пространствѣ.

§ 35. *Щиты и фонари на стрѣлкахъ.* Стрѣлочные колонны всѣхъ стрѣлокъ, расположенныхъ на главныхъ путяхъ, снабжаются сигнальными фонарями системы Бендера, которые на всѣхъ станціяхъ устанавливаются однообразно. При переводѣ стрѣлки съ главнаго пути на боковой и обратно, стрѣлочная колонна поворачивается вмѣстѣ съ фонаремъ, придавая послѣднему требуемое положеніе. Фонари на стрѣлкахъ въ ночное и въ неясное время *днемъ* зажигаются. При установкѣ же на стрѣлочныхъ колоннахъ фонарей иной системы (кромѣ системы Бендера), значеніе сигналовъ въ таковыхъ объявляется по дорогѣ особо, при чемъ если фонарь имѣетъ такую форму, при которой *днемъ*, когда огонь не зажженъ, трудно отличить положеніе фонаря, при фонарѣ долженъ находиться щитъ.

Щитъ стрѣлки, какой бы формы онъ не былъ, указываетъ два направленія, а именно:

а) щитъ вдоль пути указываетъ, что поѣздъ или паровозъ, пройдя стрѣлку, пойдеть далѣе по тому же пути, по которому шелъ до стрѣлки;

б) щитъ поперекъ пути указываетъ, что поѣздъ или паровозъ, пройдя стрѣлку, выйдетъ на боковой путь.

§ 36. Фонарь системы Бендера, по своей формѣ напоминаетъ стрѣлу. Въ свѣтлое время то или другое положеніе стрѣлочнаго перевода опредѣляется соответственнымъ положеніемъ фонаря Бендера, а въ ночное время, условнымъ цвѣтомъ стеколь, вставленныхъ въ фонарь Бендера. Для фонаря Бендера принято три цвѣта стеколь: зеленый, бѣлый (прозрачный и матовый), изъ которыхъ зеленые стекла вставлены въ узкій раструбъ фонаря, то есть въ носовую его часть и въ одну изъ боковыхъ сторонъ, бѣлое (прозрачное) стекло вставлено въ другую боковую часть фонаря, а матовое стекло—въ широкій раструбъ фонаря, то есть въ хвостовую часть его стрѣлообразной формы.

§ 37. Фонари Бендера укрѣпляются на стрѣлочныхъ колоннахъ такъ, чтобы:

а) когда стрѣлка установлена на прямой путь (черт. 1-й), фонарь долженъ стоять вдоль прямого пути и со стороны А. видно зеленое стекло, вставленное въ узкій раструбъ фонаря, а со стороны Б., при томъ же положеніи стрѣлки, видно матовое стекло, вставленное въ широкій раструбъ фонаря (см. рис. № 21);

б) когда стрѣлка установлена на правый боковой путь, смотря со стороны А. (черт. 2-й), фонарь долженъ стоять поперекъ пути, и со стороны А. видно зеленое стекло, при чемъ узкій раструбъ фонаря долженъ быть обращенъ вправо, а со стороны Б. при томъ же положеніи стрѣлки видно бѣлое (прозрачное) стекло, а узкій раструбъ обращенъ влѣво (см. рис. № 21—22);

в) когда стрѣлка установлена на лѣвый боковой путь, смотря со стороны А. (черт. 3-й), фонарь долженъ стоять поперекъ пути и со стороны А. видно зеленое стекло, при чемъ узкій раструбъ фонаря долженъ быть обращенъ влѣво, а со стороны Б., при томъ же положеніи стрѣлки видно бѣлое (прозрачное) стекло, а узкій раструбъ обращенъ вправо (см. рис. № 21—23).

Примѣчаніе: Въ тѣхъ случаяхъ, когда соединяемые стрѣлкой пути оба не прямые, то есть начиная отъ стрѣлки есть уклоненіе и того и другого отъ первоначальнаго, то для опредѣленія установки Бендеровскаго фонаря надо руководствоваться слѣдующимъ: считать соответствующему прямому пути путь главный, а въ прочихъ грушахъ, сохраняющій за стрѣлкой то же наименованіе или номеръ, какъ и до стрѣлки. Боковымъ путемъ всегда считается или соединительный переходъ, или путь получающій, начиная отъ стрѣлки, новый номеръ.

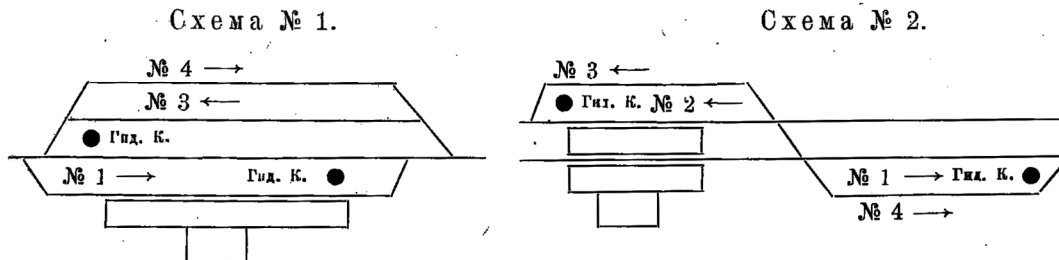
§ 38. *Сигналы на гидравлическихъ колоннахъ.* Въ то время, когда путь свободенъ *днемъ*—рукавъ колонны долженъ быть поставленъ въ направленіи *вдоль* пути, а *ночью*, при томъ же положеніи рукава, въ фонарѣ, находящемся на верху колонны и вращающимся одновременно съ рукавомъ виденъ *зеленый* (или *синій*) цвѣтъ огня какъ съ поѣзда, такъ и со станціи.

Если путь не свободенъ; *днемъ* рукавъ стоитъ поперекъ пути, *ночью*, съ поѣзда и со станціи въ фонарь колонны виденъ *красный* огонь (см. рис. № 22).

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 1 февраля 1903 года за № 6126/32, о размѣщеніи гидравлическихъ колоннъ на станціяхъ.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ симъ предлагаетъ для руководства, при размѣщеніи гидравлическихъ колоннъ на станціяхъ, нижеслѣдующее по сему постановленіе названнаго Управленія по утвержденному Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія журналу Техническаго Совѣщанія отъ 11 ноября 1902 года за № 458:

1. На проходныхъ станціяхъ гидравлическія колонны полезно располагать: а) при схемѣ № 1—одну въ междупутіи 1 и 2 путей, а другую въ междупутіи 2 и 3 путей, и б) при схемѣ № 2—одну въ междупутіи 2 и 3, другую въ междупутіи 1 и 4 путей, и при томъ, въ такомъ разстояніи отъ предѣльнаго столбика, чтобы первый паровозъ (въ случаѣ движенія двойной тягой), при наборѣ воды вторымъ паровозомъ, не выходилъ за предѣльный столбикъ.



2. На проходныхъ станціяхъ, расположенныхъ на площадкахъ, дѣлящихъ перегонъ со сплошнымъ уклономъ, когда работа паровоза по одному изъ направлений незначительна, а по другому ожидается, наоборотъ, усиленная, гидравлическія колонны слѣдуетъ располагать со стороны сего послѣдняго направленія и съ такимъ расчетомъ, чтобы оба паровоза поѣзда, идущаго двойной тягой, могли бы одновременно запасаться водою.

3. На линіяхъ, гдѣ имѣются въ обращеніи курьерскіе и скорые поѣзда, когда отцѣпка паровоза для снабженія водою можетъ вызвать задержку въ отправленіи и тѣмъ нарушить правильность движенія всѣхъ поѣздовъ, для снабженія паровозовъ водою необходимо требовать установки еще двухъ колоннъ въ междупутіи 1 и 2 путей, ставя ихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы остановившійся пассажирскій поѣздъ, безъ отцѣпки паровоза, могъ сейчасъ-же послѣ остановки набирать воду.

4. На станціяхъ смѣны товарныхъ паровозовъ гидравлическія колонны устанавливаются между пассажирскими путями исключительно для снабженія водою паровозовъ пассажирскихъ поѣздовъ, а слѣдовательно и мѣста ихъ установки должны совпадать съ мѣстомъ остановки паровоза поѣзда.

5. На станціяхъ, гдѣ происходитъ смѣна какъ товарныхъ, такъ и пассажирскихъ паровозовъ, установка гидравлическихъ колоннъ при пассажирскихъ и товарныхъ путяхъ не требуется.

6. Въ дополненіе пункта 1, когда на станціи одновременно собирается четыре поѣзда, всѣ паровозы которыхъ не случайно, а всегда берутъ на сей станціи воду, для снабженія паровозовъ водою разрѣшается, въ видѣ временной мѣры, устанавли-

вать въ междоутіи 3 и 4 путей колонну съ вращающимся на ней желобомъ по типу Екатеринбургской желѣзной дороги.

§ 38. *Указатели стоянія поѣздовъ.* Указателями стоянія поѣздовъ или вообще подвижного состава на станціяхъ служатъ предѣльные столбики, окрашенные въ красный цвѣтъ, поставленные между путями. Столбики эти помѣщаются во всѣхъ углахъ сходящихся путей на такомъ разстояніи отъ ихъ соединенія, гдѣ ширина междоутія составляетъ не менѣе 6,50 футовъ (0,93 саж.) и указываютъ собою предѣлъ, далѣе котораго подвижной составъ не долженъ быть устанавливаемъ на путь, въ мѣстѣ соединенія его съ другимъ путемъ.

Если бы прибывшій на станцію поѣздъ былъ бы случайно остановленъ не пройдя указательнаго столбика и такимъ образомъ заграждалъ-бы свободный проходъ съ сосѣднихъ путей, то кондукторъ задняго тормазѣ обязанъ подать сигналъ для движенія поѣзда впередъ, *днемъ*—развернутымъ зеленымъ флагомъ, а *ночью*—фонаремъ съ зеленымъ огнемъ.

§ 39. *Ручной красный дискъ (щитъ).* При закрытіи одного изъ путей на двухпутныхъ участкахъ дорогъ—смежныя станціи перегона, на которомъ закрытъ одинъ изъ путей, ограждаютъ закрытый путь *ручными красными дисками*, которые выставляются между рельсами закрытаго пути за выходными стрѣлками; ночью, въ сумерки, также днемъ во время снѣга, дождя и тумана—диски эти освѣщаются фонарями съ краснымъ огнемъ.

Если одинъ изъ двухъ путей закрытъ на нѣсколькихъ перегонахъ, то онъ ограждается указаннымъ выше способомъ не только на оконечныхъ, но и на промежуточныхъ станціяхъ (см. рис. № 23).

Такой же красный сигналъ, обращенный къ *станціи* отправленія, выставляется на занятыхъ участкахъ у входной стрѣлки между рельсами того пути, по которому станція отправила для *нагрузки* или *выгрузки* на перегонѣ между двумя смежными станціями, или между станціею и постомъ, рабочій поѣздъ, имѣющій *возвратиться* на станцію отправленія обратно съ перегона, не доходя до слѣдующей станціи или поста. Сигналъ этотъ долженъ быть выставляемъ распоряженіемъ дежурнаго по станціи, немедленно по проходѣ рабочимъ поѣздомъ выходной стрѣлки, стрѣлочникомъ того же выходнаго поста, и находится на мѣстѣ до момента возвращенія рабочаго поѣзда на станцію.

Ручной красный дискъ, выставленный краснымъ полемъ—*днемъ*, или краснымъ огнемъ—*ночью* между рельсами какого-либо станціоннаго пути у лобовыхъ стѣнокъ вагона, служитъ для предупрежденія агентомъ, производящихъ маневры съ поѣздами, что вагону этому производится ремонтъ.

Прочіе видимые переносные сигналы на станціяхъ, подаваемые сигнальными флагами и сигнальными фонарями одинаковы съ таковыми же сигналами, подаваемыми на пути.

§ 40. *Звуковые сигналы.* Звуки сигнальнаго рожка, быстро слѣдующіе одинъ за другимъ, означаютъ тревогу.

Звонъ станціоннаго колокола (находящагося на пассажирской платформѣ) удары, быстро слѣдующіе одинъ за другимъ означаютъ тревогу, при этомъ удары производятся въ обѣ стороны колокола.

Сигналы колоколомъ о выходѣ съ сосѣдней станціи поѣзда подаются въ слѣдующемъ порядкѣ:

а) если вышел *нечетный* поѣздъ *главной* линіи, то послѣ продолжительнаго рѣзкаго звона немного обождавъ, подается еще одинъ отдѣльный ударъ;

б) послѣ продолжительнаго звона о выходѣ *четнаго* поѣзда, немного обождавъ подается еще 2 отдѣльныхъ удара;

в) если поѣздъ *нечетный* вышелъ со станціи примыкающей *вѣтви* широкой или узкой колеи, то послѣ продолжительнаго звона о выходѣ такого поѣзда, подается еще 3 отдѣльныхъ удара;

г) если же со станціи такой вѣтви вышелъ *четный* поѣздъ, то послѣ продолжительнаго звона о выходѣ поѣзда, подается еще 4 звонка.

Сигналы, указывающіе приближеніе поѣзда или паровоза къ семафору или красному диску, подаются стрѣлочниками тѣхъ стрѣлокъ, чрезъ которыя поѣздъ или паровозъ долженъ пройти:

а) одинъ протяжный звукъ рожка означаетъ, что приближается поѣздъ *нечетнаго* направленія *главной* линіи;

б) два протяжныхъ звука рожка означаютъ приближеніе поѣзда *главной* линіи *четнаго* направленія;

в) три протяжныхъ звука рожка означаютъ приближеніе поѣзда по примыкающей вѣтви—*нечетнаго* направленія, и

г) четыре протяжныхъ звука рожка означаютъ приближеніе поѣзда по примыкающей вѣтви—*четнаго* направленія.

Кромѣ сего о приближеніи поѣзда къ входной стрѣлкѣ, станціонные служащіе оповѣщаются также соответственно указанному выше количествомъ ударовъ въ станціонный колоколъ.

§ 41. Сигналы звономъ станціоннаго колокола, употребляемые при отправленіи со станціи поѣздовъ съ пассажирами, воинскихъ и всякихъ другихъ перевозящихъ людей подаются безъ предварительнаго частаго или рѣдкаго звона, а отдѣльными лишь ударами въ слѣдующемъ порядкѣ:

1. На станціяхъ конечныхъ и гдѣ поѣздамъ положена по росписанію стоянка болѣе 20 минутъ, 1-й звонокъ, означающій дозволеніе пассажирамъ занимать мѣста въ поѣздѣ, подается за 20 минутъ; 2-й звонокъ, объявляющій пассажирамъ требованіе занимать въ поѣздѣ свои мѣста, подается за 2 минуты до отправленія поѣзда и, наконецъ, 3-й звонокъ, извѣщающій о времени отправленія поѣзда, подается за полминуты до отправленія поѣзда

2. На станціяхъ, гдѣ стоянка поѣздовъ назначена менѣе 20 мин., но болѣе 3 мин., 1-й звонокъ подается въ моментъ прихода поѣзда на станцію; 2-й звонокъ за 2 минуты до отправленія поѣзда и 3 звонокъ за полминуты до отправленія поѣзда.

3. На станціяхъ, съ остановками 3 минуты и менѣе, 1-й звонокъ подается, когда ожидаемый поѣздъ приближается къ входной стрѣлкѣ; 2-й звонокъ—по остановкѣ поѣзда и 3-й за полминуты до отправленія поѣзда.

4. Если при скрещеніи двухъ пассажирскихъ поѣздовъ, одинъ (наприм., № 1) уже стоитъ на станціи и ему данъ былъ 1-й звонокъ, а вслѣдъ за симъ приходитъ на станцію встрѣчный поѣздъ (наприм., № 2), то подаваемый въ это время для поѣзда № 1 второй звонокъ служитъ для поѣзда № 2 *первымъ*, а третій звонокъ—*вторымъ*; при этомъ для отправленія поѣзда № 2 подается въ свое время еще разъ 3-й звонокъ.

Въ пассажирскихъ залахъ и на платформахъ, соответственнo сигналамъ стан-

ціоннаго колокола, должна производиться подача таковых же сигналовъ ручными звонками, съ яснымъ выкриваніемъ въ залахъ и на платформахъ: *первый* звонокъ туда-то, *второй* звонокъ туда-то и такъ далѣе.

Для поѣздовъ: экстренныхъ, служебныхъ, товарныхъ и рабочихъ звонки для отправленія не подаются.

§ 42. Послѣ 3-го звонка, главный кондукторъ поѣзда подаетъ короткій свистокъ, какъ сигналъ машинисту быть готовымъ къ отправленію (машинистъ на этотъ сигналъ не отвѣчаетъ), а затѣмъ убѣдившись, что не имѣется какихъ-либо препятствій къ отправленію поѣзда,—черезъ 2—3 секунды,—даетъ второй протяжный свистокъ, на который машинистъ тотчасъ же отвѣчаетъ однимъ протяжнымъ свисткомъ и немедленно отправляется (Цирк. Управл. ж. д. 18/19 октября 1902 года за № 47747/241).

§ 43. *Электрическими звонками*, гдѣ они устроены, станціи извѣщаютъ путевыхъ сторожей о выходѣ поѣзда.

Примѣчаніе: Относительно колоколовъ на паровозахъ см. § 77 сихъ правилъ.

§ 44. *Сигналы при маневрахъ видимые:*

а) „*Стой*“.

Сигналы остановки *днемъ* подаются краснымъ флагомъ, а за неимѣніемъ его—маханіемъ руки вверхъ и внизъ. *Ночью* подающій сигналъ держитъ фонарь съ краснымъ свѣтомъ, а за неимѣніемъ его машетъ фонаремъ съ какимъ либо свѣтомъ вверхъ и внизъ.

б) „*Тяни*“.

Если требуется уменьшить скорость, то *днемъ* дѣлается движеніе развернутымъ зеленымъ флагомъ или рукою вправо и влѣво (горизонтально). *Ночью* такое же движеніе фонаремъ съ бѣлымъ или зеленымъ свѣтомъ (горизонтально).

в) „*Впередъ*“.

Если паровозъ долженъ слѣдовать впередъ (по направленію трубы), то *днемъ* сигналъ для этого подается дугообразнымъ движеніемъ зеленого флага вверху (надъ головою). *Ночью*, тоже движеніе фонаремъ съ бѣлымъ или зеленымъ свѣтомъ (надъ головою).

г) „*Назадъ*“.

Если паровозъ долженъ слѣдовать тендеромъ впередъ, то *днемъ*, дугообразное движеніе флагомъ или рукою дѣлается внизу (у ногъ). *Ночью*, такое же движеніе фонаремъ съ бѣлымъ или зеленымъ свѣтомъ (у ногъ).

Движеніе *впередъ* при маневрахъ считается движеніемъ впередъ трубою паровоза, а *назадъ*—тендеромъ впередъ.

При движеніи же „*впередъ*“ или „*назадъ*“ поѣзда, главу поѣзда означаетъ паровозъ, а хвостъ поѣзда—задній вагонъ; въ такихъ случаяхъ сигналъ „*впередъ*“ означаетъ требованіе подать поѣздъ въ ту сторону, гдѣ находится паровозъ, а „*назадъ*“—подать въ ту сторону, гдѣ находится задній вагонъ.

Паровозъ на маневрахъ днемъ не обозначается сигналами, ночью же долженъ имѣть во главѣ и въ хвостѣ (у буферовъ паровознаго и тендернаго) по одному фонарю съ рефлекторами, отражающими бѣлый свѣтъ.

§ 45. *Сигналы при маневрахъ звуковые:*

а) Подаваемые паровозными свистками:

„Впередъ“—одинъ протяжный свистокъ.

„Назадъ“—два протяжныхъ свистка.

„Стой“—три короткихъ свистка.

Поставить стрѣлку на путь (напримѣръ 5) „пятый путь“—пять свистковъ.

б) Подаваемые карманными свистками и духовыми рожками:

„Стой“—три короткихъ свистка или звука рожка.

„Тише“—два короткихъ свистка или звука рожка.

„Впередъ“—одинъ протяжный свистокъ или звукъ рожка.

„Назадъ“—два протяжныхъ свистка или звука рожка.

Стрѣлка поставлена на требуемый паровознымъ свисткомъ путь (напримѣръ 5) „пятый путь“—пять звуковъ рожка, означающихъ номеръ требуемаго пути.

Путевые сигналы.

§ 46. Къ путевымъ сигналамъ, кромѣ упомянутыхъ въ § 12-мъ настоящихъ правилъ *ручныхъ* сигналовъ, принадлежатъ:

а) семафоры,

б) электро-семафоры,

в) красные и зеленые диски,

г) электрическіе звонки,

д) духовые рожки и

е) хлопнушки.

§ 47. *Семафоры*, установленные на пути, служатъ для указанія поѣзду или одиночно слѣдующему паровозу свободнаго состоянія пути или необходимости остановки.

§ 48. Поворотные красные диски, установленные на пути (на перегонахъ между станціями), служатъ для той же цѣли, что и семафоры.

§ 49. Зеленые диски, устанавливаемые на перегонахъ между станціями, служатъ для огражденія мѣстъ пути, постоянно требующихъ уменьшенія скорости (для пассажирскихъ поѣздовъ до 15-ти, а для товарныхъ до 10 верстъ въ часъ, если поѣзду не выдано станціею особое предупрежденіе о болѣе тихой ѣздѣ) хода поѣзда или одиночнаго паровоза, напримѣръ: большіе мосты, переѣзды съ особенно дѣятельнымъ проѣздомъ и т. п.

§ 50. Способъ употребленія путевыхъ семафоровъ, красныхъ и зеленыхъ дисковъ тотъ же, что и для соответственныхъ станціонныхъ сигналовъ.

§ 51. Препятствіе на пути, требующее немедленной остановки поѣзда, ограждается съ обѣихъ сторонъ по направленію *пути* соответствующими сигналами въ разстояніи не менѣе 300 саж.

Примѣчаніе: Если на этомъ мѣстѣ сильный скатъ, закругленіе или вы-

емка, то сигналы должны быть выставлены, соображаясь съ необходимостью и далѣе вышеопредѣленнаго разстояніи отъ ограждаемаго мѣста.

§ 52. Переносные сигналы замедленія хода должны быть выставлены съ *об-
ихъ сторонъ* того *мѣста*, гдѣ требуется уменьшеніе хода, въ разстояніи не менѣе 125 сажень отъ него.

Примѣчанія: 1) На дорогахъ въ 2 пути, переносные диски, флаги или фонари ставятся съ одной стороны пути, съ правой или лѣвой, въ зависимости отъ направленія установленнаго движенія.

2) При постановкѣ переносныхъ сигналовъ, охраненіе ихъ поручается особо назначенному для сего рабочему или сторожу.

§ 53. Сигналы подаваемые *флагами* или *щитами* и сигнальными *фонарями*:

1. Если поѣздъ или одиночный паровозъ долженъ остановиться, то съ поѣзда видно:

а) *днемъ*—красный щитъ или развернутый красный флагъ, выставленный поперекъ пути, *ночью*—фонарь съ краснымъ огнемъ, выставленный поперекъ пути;

б) *днемъ*—подающій сигналъ держитъ поперекъ пути красный щитъ или развернутый красный флагъ, *ночью*—подающій сигналъ держитъ поперекъ пути фонарь съ краснымъ свѣтомъ и

в) *днемъ*—быстрое поднятіе и опусканіе руки, въ случаѣ если нѣтъ фонаря или щита, *ночью*—быстрое поднятіе и опусканіе фонаря, освѣщеннаго какимъ-либо свѣтомъ.

Примѣчаніе: Такъ какъ выставленный неподвижно флагъ, привязанный къ шесту, можетъ быть замѣтенъ издали лишь тогда, когда онъ развѣвается; то въ *тихую* или *дождливую* погоду флагъ долженъ быть привязываемъ къ шесту въ горизонтальномъ, либо въ наклонномъ положеніи.

2. Если поѣздъ или паровозъ долженъ *уменьшить* скорость хода, то съ поѣзда видно:

а) *днемъ*—зеленый щитъ, имѣющій съ оборотной стороны бѣлый цвѣтъ, или развернутый зеленый флагъ, выставленный поперекъ пути, *ночью*—зеленый свѣтъ фонаря, выставленный поперекъ пути;

б) *днемъ*—подающій сигналъ держитъ поперекъ пути зеленый щитъ или развернутый зеленый флагъ, *ночью*—подающій сигналъ держитъ поперекъ пути фонарь съ зеленымъ свѣтомъ и

в) *днемъ*—медленное движеніе рукою вправо и влево (горизонтально) въ случаѣ если нѣтъ флага или щита, *ночью*—медленное движеніе вправо и влево (горизонтально) фонаремъ, освѣщеннымъ какимъ-либо свѣтомъ, кромѣ краснаго.

§ 54. *Петарды* (хлопушки) состоятъ изъ жестяной коробки, наполненной взрывчатымъ составомъ, имѣющей лапки для прикрѣпленія къ рельсамъ. Петарды кладутся по 2 и даже по 3 на каждый изъ рельсовъ, въ разстояніи не менѣе 300 саж. отъ препятствія, требующаго остановки поѣзда и въ разстояніи одна отъ другой отъ 10 до 15 саж. Отъ наѣзда на положенную на рельсъ петарду получается взрывъ, вслѣдствіе чего слышенъ звукъ выстрѣла, означающій требованіе остановки поѣзда.

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, сильнаго дождя или снѣга, а также въ ночное

время употребленіе петардъ обязательно для усиленія требованія всякой остановки, заявленной сигналомъ.

§ 55. *Духовые рожки*, которыми снабжаются путевые, мостовые и барьерные сторожа и стрѣлочники, служатъ для извѣщенія сторожей о предстоящемъ проходѣ поѣзда или паровоза и для вызова означенныхъ служителей на линію. Сигналы рожкомъ подаются въ слѣдующемъ порядкѣ:

- а) Приближающемуся поѣзду *нечетнаго* направленія, идущему по *правильному* пути—1 короткий звукъ;
- б) поѣзду *четному*, идущему по *правильному* пути—2 протяжныхъ звука;
- в) *нечетному*, идущему по *неправильному* пути—3 протяжныхъ звука;
- г) *четному*, идущему по *неправильному* пути—4 протяжныхъ звука;
- д) сигналъ тревоги и призывъ на помощь: *отрывистые*, короткие и быстро слѣдующіе одинъ за другимъ звуки рожка.

§ 56. *Электрическіе звонки* устраиваются при казармахъ, сторожевыхъ будкахъ, тоннеляхъ, разводныхъ мостахъ и проч., по усмотрѣнію управленія ж. д., для извѣщенія со станціи сторожей о выходѣ поѣзда и вызова ихъ на линію.

§ 57. Сигналы, подаваемые путевою стражею въ разныхъ случаяхъ:

- а) всякій служащій, замѣтившій какое-либо поврежденіе въ подвижномъ составѣ проходящаго поѣзда, или одиночнаго паровоза, или замѣтившій разрывъ поѣзда, упавшихъ или спрыгнувшихъ 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;
- б) всякій служащій, указавъ или замѣтивъ, что на встрѣчу приближающемуся поѣзду или одиночному паровозу слѣдуетъ по тому же пути другой поѣздъ, паровозъ, дрезина или вагончикъ, равно замѣтивъ, что прежде прошедшій поѣздъ, паровозъ, дрезина или вагончикъ настигается поѣдомъ или паровозомъ слѣдующимъ за нимъ въ разстояніи менѣе 15 минутъ, обязанъ немедленно подать сему послѣднему поѣзду или паровозу сигналъ остановки и всѣми мѣрами стараться остановить таковой поѣздъ или паровозъ.

в) 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.

Путевые и переѣздные сторожа, а равно ремонтные рабочіе, услышавъ сигналъ тревоги, поданный сигнальнымъ рожкомъ, обязаны остановить всякій поѣздъ, находящійся на перегонѣ, и по остановкѣ поѣзда заявить машинисту объ услышанномъ сигналѣ тревоги.

§ 58. Передвигаемые по пути *дрезины* и *вагончики* должны имѣть укрѣпленный на шестѣ днемъ, въ ясное время, красный флагъ или щитъ, а ночью и днемъ въ неясное время фонарь съ краснымъ впередъ и назадъ огнемъ. Въ темное время вообще, а также въ свѣтлое, на такихъ участкахъ дороги, на которыхъ приближающійся поѣздъ не виденъ за 2 версты, движеніе вагончиковъ должно быть прикрываемо сигналомъ остановки, переносимымъ съ обѣихъ сторонъ рабочими, идущими въ разстояніи около полуверсты отъ вагончика.

Примѣчаніе. На дорогахъ въ 2 пути, сигнальный фонарь вагончика,

при движеніи его по правильному пути, долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ красный.

§ 59. Путьевые, переѣздные и мостовые сторожа, а равно старшіе и ремонтные рабочіе, находящіеся на пути и имѣющіе при себѣ сигналы, увидѣвъ двигающійся по пути вагончикъ, равно и дрезину, должны встрѣчать таковыя съ краснымъ развернутымъ флагомъ или съ краснымъ огнемъ. Послѣ прохода вагончика или дрезины, таковыя прикрываются всегда отъ наѣзда сзади *краснымъ* сигналомъ (развернутымъ краснымъ флагомъ, или краснымъ огнемъ) въ сторону противоположную движенію вагончика или дрезины, на всѣхъ участкахъ дороги всегда съ *правой* стороны по пути движенія вагончика или дрезины. Сигналъ этотъ снимается лишь тогда, когда вагончикъ или дрезина скроется изъ вида, или удалится на разстояніи 2 версты, а для узкоколейныхъ участковъ на разстояніи около 1 версты.

При движеніи вагончика или дрезины по станціоннымъ путямъ, стрѣлочниками соблюдается тотъ же порядокъ, т. е. вагончикъ или дрезина встрѣчаются:

- а) сигналомъ свободнаго пути—при отсутствіи впереди паровоза или поѣзда;
- б) краснымъ сигналомъ—при наличности опасности отъ наѣзда поѣздомъ спереди и
- в) по проходѣ прикрываются краснымъ сигналомъ отъ наѣзда сзади. Показывая эти сигналы, стрѣлочники остаются у рычага стрѣлки и путь не переходятъ.

Поѣздные сигналы.

§ 60. Къ поѣзднымъ сигналамъ, кромѣ упомянутыхъ въ § 12 настоящихъ правилъ ручныхъ сигналовъ, принадлежатъ:

- а) фонари съ рефлекторами (паровозные и вагонные),
- б) свистки паровозные,
- в) свистки карманные (кондукторовъ),
- г) сигнальная веревка,
- д) колокола на паровозахъ и
- е) сигнальные рожки (Сигналъ этотъ употребляется при слѣдованіи поѣзда вагонами впередъ).

§ 61. *Фонари съ рефлекторами.* Въ сумерки, во время тумановъ, при метеляхъ, сильномъ снѣгопадѣ, въ ночное время и при проходѣ чрезъ тоннели, расположенные въ кривыхъ, или имѣющіе болѣе 250 сажень протяженія, поѣздъ долженъ быть снабженъ:

а) *впереди* паровоза 2 или нѣсколькими фонарями большого размѣра съ рефлекторами (или однимъ большимъ „монстръ“, помѣщаемымъ у подошвы паровозной трубы), отражающими *бѣлый* огонь, а

б) *сзади* поѣзда *однимъ* большимъ фонаремъ съ рефлекторомъ, отражающимъ красный огонь, и *двумя* фонарями съ двумя рефлекторами каждый, отражающими *впередъ* бѣлый огонь и *взадъ* красный огонь. Большой фонарь съ краснымъ огнемъ прикрѣпляется на послѣднемъ вагонѣ подлѣ упряжнаго крюка, а два другихъ фонаря съ двойными огнями съ боковъ послѣдняго вагона, съ каждой стороны въ верхнемъ углу (см. рис. № 24).

§ 62. Для обозначенія того, что поѣздъ слѣдуетъ въ *полномъ* составѣ, на послѣднемъ вагонѣ *сзади*, въ скобѣ у упряжнаго крюка устанавливается большой фонарь съ краснымъ стекломъ и вверху, въ обоихъ углахъ того же вагона устанавливаются боковые вагонные фонари. Сигналы эти во все время движенія поѣзда и при стоянкахъ его на станціяхъ (хотя бы и въ дневное время) не снимаются, ночью же, а также днемъ во время тумановъ, метелей, сильнаго снѣга и дождя—зажигаются, отражая *взадъ* огни красного цвѣта, а *впередъ* къ паровозу, бѣлый огонь.

Если паровозъ слѣдуетъ резервомъ, то на немъ должны находиться: одинъ буферный фонарь съ *бѣлымъ* стекломъ *впереди* по направленію движенія и одинъ фонарь съ краснымъ стекломъ *сзади*.

Если паровозъ слѣдуетъ тендеромъ впередъ (кромѣ случаевъ маневровъ), то фонарь съ краснымъ стекломъ помѣщается на паровозномъ буферномъ брусѣ, а фонарь съ бѣлымъ стекломъ помѣщается на тендерномъ буферномъ брусѣ.

Поѣздные сигнальные фонари (буферные и боковые) должны зажигаться во время нахождения поѣзда или паровоза на послѣдней передъ наступленіемъ ночи станціи.

§ 63. При постановкѣ въ концѣ поѣзда дозволеннаго числа поврежденныхъ вагоновъ (см. пунктъ Г. § 170 сего руков.), могущихъ безопасно слѣдовать съ поѣздомъ, на послѣднемъ вагонѣ *сзади*, хотя бы таковой былъ и не тормазной, устанавливается въ скобѣ или укрѣпляется на упряжномъ крюкѣ большой фонарь съ краснымъ стекломъ, боковые же фонари могутъ помѣщаться въ такомъ случаѣ и не на послѣднемъ вагонѣ: (см. рис. № 25) такой поѣздъ долженъ останавливаться по пути слѣдованія на всѣхъ проходимыхъ имъ остановочныхъ пунктахъ, включая блокъ-посты, дабы главный кондукторъ, дежурные по станціямъ и сигналисты блокъ-постовъ могли убѣдиться, что поѣздъ слѣдуетъ въ полномъ составѣ.

Вообще, отсутствіе на послѣднемъ тормазномъ или заднемъ вагонѣ установленныхъ сигналовъ должно приниматься служащими, находящимися на пути, кондукторами поѣзда и машинистомъ, за доказательство, что поѣздъ разорвался и вообще не идетъ въ полномъ составѣ.

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

Начальники же телеграфныхъ постовъ въ подобномъ случаѣ, показавъ сигналы остановки, не должны увѣдомлять о прослѣдованіи поѣзда, а должны немедленно послать своего агента или путевого сторожа просмотрѣть участокъ относительно нахождения на немъ оторвавшейся части поѣзда и для сей цѣли сообщить о случившемся начальнику сосѣдней станціи, которую поѣздъ прослѣдовалъ.

§ 64. На участкахъ дорогъ въ 2 пути, если поѣздъ отправленъ по *неправильному* пути, то есть по *лѣвому*, по направленію движенія поѣзда, а также на однопутныхъ участкахъ, когда поѣздъ слѣдуетъ при *перерывѣ* телеграфнаго дѣйствія, то въ *ночное* время, впереди паровоза съ *правой* его стороны буферный фонарь съ бѣлымъ огнемъ замѣняется таковымъ же фонаремъ съ краснымъ огнемъ, а днемъ на томъ же мѣстѣ вывѣшивается красный флагъ.

§ 65. Если *вслѣдъ* за идущимъ поѣздомъ *въ ту же* сторону долженъ пройти экстренный или иной непредвидѣнный поѣздъ, то о таковомъ поѣздѣ дѣлается заявка путевой стражѣ слѣдующимъ образомъ:

днемъ сзади на послѣднемъ вагонѣ, вывѣшивается въ лѣвомъ углу развернутый зеленый флагъ, а *ночью* и въ неясное время *днемъ* въ лѣвомъ боковомъ фонарѣ, вмѣсто *краснаго* огня обращается къ хвосту поѣзда *зеленый* огонь (см. рис. № 27).

§ 66. Если послѣ идущаго поѣзда долженъ пройти экстренный или иной непредвиденный поѣздъ въ *обратную* сторону, то для извѣщенія путевой стражи—*днемъ* на лѣвомъ буферномъ фонарѣ паровоза идущаго поѣзда прикрѣпляется развернутый зеленый флагъ, а *ночью* и въ темное время на томъ же мѣстѣ паровоза ставится фонарь съ зеленымъ огнемъ (см. рис. № 28).

§ 67. Такими сигналами должны быть заявлены всѣ безъ исключенія экстренные поѣзда, къ какому бы они разряду не принадлежали, то есть будутъ ли они пассажирскіе, воинскіе, товарные или рабочіе. Всѣ они должны быть заявлены установленными сигналами на послѣднихъ поѣздахъ, которые передъ ними проходили въ одномъ или противномъ направленіи.

§ 68. Такіе же сигналы должны быть выставляемы и на такихъ рабочихъ и вспомогательныхъ поѣздахъ и пробныхъ паровозахъ, которые отправляются со станціи съ тѣмъ, чтобы возвратиться обратно не доходя до слѣдующей станціи, или тотчасъ же по прибытіи на оную.

§ 69. Если въ поѣздѣ слѣдуютъ вагоны со *взрывчатымъ* грузомъ, то объ этомъ дѣлается заявка посредствомъ краснаго сигнала—*ночью* фонаря съ краснымъ огнемъ, а *днемъ*—краснаго флага, устанавливаемаго на паровозѣ, у основанія трубы (см. рис. № 29).

Примѣчаніе: Если на паровозѣ у основанія трубы находится большой фонарь, то дѣлаемая заявка фонаремъ съ краснымъ огнемъ или краснымъ флагомъ о вагонахъ въ поѣздѣ со взрывчатымъ грузомъ—прикрѣпляются къ этому фонарю сверху или снизу.

§ 70. Каждый вагонъ, *нагруженный порохомъ*, боевыми припасами, снарядами и патронами, снабженъ особымъ сигналомъ, состоящимъ изъ квадратной доски въ 12 вершковъ въ сторонѣ, обведенной черною каймою шириною въ полтора вершка. На бѣломъ полѣ доски изображена пылающая бомба, при чемъ шаръ бомбы окрашенъ въ синій, а пламя въ красный цвѣтъ; пламя расположено по діагонали квадрата. Доска такая прибивается на обѣихъ дверяхъ вагона въ разстояніи 12 вершковъ отъ карниза крыши (см. рис. № 30).

§ 71. При движеніи поѣзда *вагонами впередъ* кондукторъ, находящійся на тормазной или вагонной площадкѣ поѣзда, идущаго вагонами впередъ, обязанъ кромѣ *развернутаго* краснаго флага—*днемъ* или фонаря съ краснымъ огнемъ обращеннымъ *на* путь—*ночью*, имѣть еще *сигнальный* рожокъ, которымъ и подаетъ необходимые сигналы, подтверждая ихъ флагомъ или фонаремъ.

Примѣчаніе: Сигнальнымъ рожкомъ кондукторъ снабжается начальникомъ той станціи, откуда поѣздъ отправляется вагонами впередъ или отправленный паровозомъ во главѣ долженъ возвратиться съ перегона вагонами впередъ.

Кромѣ того, *ночью*: а) на переднемъ вагонѣ *буферный* фонарь освѣщается бѣлымъ огнемъ, а боковые фонари (въ фонаряхъ этихъ имѣются стекла 3-хъ цвѣтовъ: бѣлый, зеленый и красный) повертываются бѣлымъ огнемъ по направленію движенія поѣзда и *зеленымъ* огнемъ въ сторону машиниста и б) на паровозѣ—сзади его долженъ находиться фонарь съ краснымъ огнемъ (см. рис. № 31).

§ 72. Если поѣздъ слѣдуетъ съ паровозомъ, поставленнымъ *тендеромъ впередъ*, а

также при слѣдованіи одиночнаго паровоза тендеромъ впередъ (задній ходъ), на тендерѣ стоитъ кондукторъ или иной агентъ дороги, имѣя при себѣ *днемъ*—развернутый красный флагъ, а *ночью*—фонарь, освѣщенный краснымъ огнемъ (см. рис. № 32).

При слѣдованіи поѣзда или одиночнаго паровоза тендеромъ впередъ, конецъ сигнальной *веревки*, привязанный къ свистку паровоза, долженъ быть протянутъ и къ находящемуся на тендерѣ агенту, который, въ подлежащихъ случаяхъ, даетъ посредствомъ этой веревки сигналъ машинисту объ остановкѣ поѣзда или паровоза.

§ 73. *Свистки паровозные*. Съ паровоза сигналы подаются машинистами посредствомъ паровозныхъ свистковъ въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) *Однимъ протяжнымъ* свисткомъ дается знать, что поѣздъ трогается съ мѣста. Сигналъ этотъ подается машинистомъ въ отвѣтъ на таковой же сигналъ, данный главнымъ кондукторомъ, карманнымъ свисткомъ.

б) *Тремя* короткими свистками отдается кондукторамъ приказъ *тормозить* колеса.

в) *Двумя* короткими свистками дается кондукторамъ приказъ *отпустить* тормоза.

г) *Учащенные короткіе*, быстро слѣдующіе одинъ за другимъ свистки означаютъ *тревогу* и призывъ на помощь.

Сверхъ того, при маневрахъ на станціяхъ условнымъ сигналомъ свистка машинистъ заявляетъ стрѣлочникамъ, на какой путь для паровоза должны быть поставлены стрѣлки.

§ 74. Кромѣ перечисленныхъ сигналовъ, подаваемыхъ *паровознымъ свисткомъ*, машинистомъ подаются *протяжные* свистки еще въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) при проходѣ станціи, разѣзда или телеграфнаго поста, если поѣздъ слѣдуетъ безъ остановки на нихъ, послѣ свистка къ отправленію, даннаго главнымъ кондукторомъ этого поѣзда;

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

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

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 давать *протяжные* свистки возможно чаще.

§ 75. При движеніи поѣзда *двойною* тягою сигналы поѣздной прислугѣ и путевой стражѣ подаются однимъ лишь переднимъ паровозомъ.

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

а) о необходимости *закрѣпить* регуляторъ во время слѣдованія поѣзда, машинистъ втораго паровоза извѣщается однимъ отрывистымъ свисткомъ;

б) о необходимости же *открыть* регуляторъ—2-мя отрывистыми свистками. На каждый изъ этихъ сигналовъ машинистъ придаточнаго паровоза долженъ отвѣчать въ обоихъ случаяхъ *однимъ* короткимъ свисткомъ. Машинисту втораго паровоза дозволяется давать сигналы только въ слѣдующихъ случаяхъ, а именно:

- а) въ случаѣ порчи паровоза;
- б) въ случаѣ разрыва поѣзда или поврежденія въ немъ;
- в) при сигналахъ остановки, подаваемыхъ поѣздною прислугою;
- г) когда имъ будетъ замѣчено препятствіе къ движенію поѣзда и онъ не услышалъ сигнала о семъ съ передняго паровоза.

§ 76. Сигналы паровозными свистками при движеніи поѣзда съ *подталкивающими* паровозомъ слѣдующіе:

а) Машинистъ ведущаго поѣздъ паровоза, послѣ подачи главнымъ кондукторомъ сигнала отправленія, даетъ установленный *протяжный* свистокъ, но не приводитъ поѣзда въ движеніе до тѣхъ поръ, пока подталкивающий паровозъ не нажметъ буферовъ заднихъ вагоновъ и не увѣдомитъ объ этомъ 2-мя свистками. По полученіи съ подталкивающаго паровоза 2-хъ свистковъ, ведущій паровозъ приводитъ въ движеніе поѣздъ, а подталкивающий, продолжая нажимать буфера заднихъ вагоновъ, помогаетъ ему.

б) При выѣздѣ на горизонтальный участокъ или на уклонъ, когда помощь подталкивающаго паровоза является лишнею, ведущій паровозъ даетъ 1 короткій свистокъ, по которому подталкивающий перестаетъ помогать ведущему и заботится только, чтобы не отстать отъ хвоста поѣзда, о чемъ и даетъ сигналъ (1 короткій свистокъ), послѣ котораго ведущій паровозъ можетъ, если надо, тормазить.

в) При входѣ на подъемъ, когда поѣзду снова нужна помощь подталкивающаго паровоза, машинистъ ведущаго паровоза даетъ 2 короткихъ свистка, послѣ которыхъ машинистъ подталкивающаго паровоза немедленно, но осторожно снова нажимаетъ буфера заднихъ вагоновъ, и даетъ отвѣтный сигналъ также 2-мя короткими свистками.

г) Требованіе немедленной остановки заявляется 3-мя свистками тѣмъ машинистомъ, который первый замѣтитъ причину, требующую остановки; второй машинистъ отвѣчаетъ немедленно такими же 3-мя свистками, но тормазитъ поѣздъ и въ случаѣ надобности давать контръ-паръ машинистъ ведущаго паровоза начинаетъ только послѣ того, какъ подталкивающий паровозъ далъ сигналъ остановки.

Примѣчаніе: Кондукторская бригада приступаетъ къ тормаженію поѣзда только послѣ того, какъ второй паровозъ дастъ отвѣтные *три* свистка.

д) Въ случаѣ порчи подталкивающаго паровоза, послѣдній 3-мя свистками требуетъ остановки поѣзда, который и обязанъ остановиться для соглашенія машинистовъ съ главнымъ кондукторомъ о дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ.

е) Если подталкивающий паровозъ, не доходя до сосѣдней станціи, долженъ возвратиться съ перегона на станцію отправленія, то машинистъ его, выѣхавъ на обусловленную площадку, даетъ 1 протяжный и вслѣдъ за нимъ короткій свистокъ, и только по полученіи отвѣта отъ машиниста ведущаго паровоза такими же свистками, начинаетъ постепенно отставать отъ поѣзда, и затѣмъ возвращается обратно на станцію выхода поѣзда.

§ 77. *Колокола на паровозахъ*, работающих на станціяхъ и на вѣтвяхъ въ предѣлахъ городовъ, употребляются взаимно паровозныхъ свистковъ тогда, когда представляется къ тому надобность.

§ 78. Сигналы, подаваемые *карманными свистками*, слѣдующіе:

- а) *одинъ короткій* означаетъ какъ сигналъ машинисту быть готовымъ къ отправленію;

б) *однимъ протяжнымъ* свисткомъ главный кондукторъ отдаетъ приказъ отправляться. Сигналь этотъ подается главнымъ кондукторомъ лишь по убѣжденіи въ томъ, что вся поѣздная прислуга уже находится на своихъ мѣстахъ (см. ниже § 80 сихъ правилъ), то есть на тормазлахъ или вагонныхъ площадкахъ и вообще не имѣется препятствій къ отправленію поѣзда;

в) *тримя* короткими свистками главный кондукторъ требуетъ *остановки* поѣзда и

г) короткіе, быстро слѣдующіе одинъ за другимъ свистки означаютъ тревогу и призывъ на помощь.

При маневрахъ на станціяхъ лицо, распоряжающееся этими маневрами, однимъ протяжнымъ свисткомъ заявляетъ требованіе о движеніи паровоза трубою впередъ, двумя протяжными свистками требованіе о движеніи паровоза тендеромъ впередъ и тремя короткими свистками требованіе остановки поѣзда.

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

Сигнальная веревка однимъ концомъ прикрѣпляется къ рукояткѣ свистка паровоза, затѣмъ проводится вдоль вагоновъ:

Въ курьерскихъ, пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздахъ, а равно въ войсковыхъ и экстренныхъ пассажирскихъ, сигнальная веревка должна быть протянута чрезъ всѣ вагоны, входящіе въ составы этихъ поѣздовъ, начиная отъ свистка паровоза до послѣдняго вагона.

Въ товаропассажирскихъ и смѣшанныхъ товарныхъ поѣздахъ, а также въ товарныхъ, съ которыми слѣдуютъ воинскія команды, рабочіе и, вообще, вагоны съ людьми, сигнальная веревка должна быть протянута отъ свистка паровоза чрезъ всѣ занятые пассажирскіе вагоны и кончаться не ранѣе, какъ на послѣднемъ изъ нихъ.

Въ товарныхъ и рабочихъ поѣздахъ веревка должна непремѣнно находиться и прикрѣпляться съ одной стороны къ свистку паровоза, а съ другой стороны къ балкону перваго тормазного вагона.

Сигналь остановки сигнальною *веревкою* подается посредствомъ натягиванія ее кондукторомъ, при чемъ одновременно кондукторъ выставляетъ *днемъ* красный флагъ, а *ночью* фонарь съ краснымъ огнемъ; сигналь этотъ повторяется какъ всѣми кондукторами поѣзда, такъ и путевою стражею, для того, чтобы машинисту въ случаѣ недействія сигнала, передаваемого веревкою, всетаки было передано требованіе остановки поѣзда. Вмѣстѣ съ тѣмъ задній тормазной кондукторъ оборачиваетъ боковой вагонный фонарь, послѣдняго тормазного вагона, краснымъ огнемъ къ машинисту.

Примѣчаніе: Сигнальная веревка должна быть безъ узловъ и свободно двигаться по крючьямъ, въ чемъ обязанъ удостовѣриться лично главный кондукторъ предъ отправленіемъ поѣзда. Въ пути же, при слѣдованіи поѣзда, машинисты должны постоянно слѣдить за тѣмъ, чтобы сигнальная веревка не зацѣплялась за дрова и не закладывалась ими.

Въ поѣздахъ, снабженныхъ непрерывными тормазами, остановка поѣзда производится дѣйствіемъ рукоятки тормазы, помѣщенной на паровозѣ, а для экстренныхъ случаевъ — въ каждомъ пассажирскомъ вагонѣ.

§ 80. Для убѣжденія главнаго кондуктора въ томъ, что всѣ кондукторы отправляющагося со станціи поѣзда находятся на своихъ мѣстахъ (тормазныхъ или вагонныхъ площадкахъ) и бодрствуютъ,— всѣ они, находясь на указанныхъ мѣстахъ, обязаны выставить фонарь днемъ *не освѣщенный*, а ночью съ *блѣднымъ* огнемъ, обращеннымъ къ паровозу и держать его неподвижно до подачи главнымъ кондукторомъ сигнала отправленія. Ранѣе чѣмъ выставить фонарь, кондукторы должны убѣдиться въ томъ, что всѣ тормазы въ поѣздѣ отпущены.

§ 81. *Остановка и огражденіе остановившагося въ пути поѣзда.* Подача сигналовъ остановки съ вагоновъ, неимѣющихъ сигнальной веревки или, если таковая почему-либо не дѣйствуетъ, производится исключительно выставленіемъ, снаружи, днемъ красныхъ флаговъ, а ночью фонарей съ краснымъ огнемъ и обращеніемъ боковыхъ фонарей на послѣднемъ тормазномъ вагонѣ краснымъ огнемъ къ машинисту.

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

Машинистъ, остановивъ поѣздъ по сигналамъ, поданнымъ съ поѣзда, не имѣетъ права тронуть поѣзда съ мѣста пока красный огонь боковыхъ фонарей задняго вагона не будетъ замѣненъ блѣднымъ огнемъ, и пока не будетъ полученъ сигналъ къ отправленію отъ главнаго кондуктора.

Въ случаѣ остановки поѣзда по какой-бы то ни было причинѣ, поѣздные кондукторы должны немедленно затормазить поѣздъ, а кондукторъ послѣдняго тормазнаго вагона обязанъ тотчасъ же, не справляясь даже о причинѣ остановки, прикрыть хвостъ поѣзда сигналами, то есть выставить сзади него, на разстояніи не менѣе 300 саж., красный сигналъ и положить еще на рельсы петарды.

Главный кондукторъ долженъ наблюсти и лично удостовѣриться въ томъ, что вышеизложенное исполнено кондукторомъ.

Огражденіе *краснымъ* сигналомъ и петардами поѣзда спереди обязательно:

- а) гдѣ движеніе производится по одному пути,
- б) въ томъ случаѣ, если затребована помощь со станціи, впереди лежащей и
- в) 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 помощника машиниста, подѣ непосредственнымъ наблюденіемъ машиниста.

Если кондукторъ или помощникъ машиниста, отправившійся на путь для огражденія поѣзда, или одиночнаго паровоза, встрѣтитъ путевого сторожа, то поручаетъ ему постановку сигналовъ и, удостовѣрившись въ исполненіи сего сторожемъ, возвращается къ своему поѣзду или паровозу. Если же кондукторъ или помощникъ машиниста не встрѣтитъ путевого сторожа, то самъ устанавливаетъ сигналы и остается при нихъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ смѣненъ путевымъ сторожемъ или отозванъ на поѣздъ или паровозъ, безъ чего отнюдь не имѣетъ права отлучаться отъ мѣста огражденія сигналами.

Въ случаѣ же отозванія на поѣздъ или паровозъ, онъ снимаетъ выставленный

имъ сигналъ и петарды, если таковые были положены и возвращается къ своему поѣзду или паровозу.

§ 82. Въ случаѣ загроможденія поѣздомъ, сошедшимъ съ рельсовъ, сосѣдняго пути или междупутья, то какъ голова, такъ и хвостъ таковаго поѣзда ограждаются красными сигналами по обоимъ путямъ.

§ 83. Въ случаѣ разрыва поѣзда, кондукторы оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ обязаны немедленно затормозить оные и не давать сигналъ остановки, пока оторвавшіеся вагоны не остановятся, что должно быть соблюдаемо во избѣжаніе столкновенія оторвавшихся вагоновъ съ передней частью поѣзда.

§ 84. Если по какой-либо причинѣ скорость хода поѣзда замедлена на столько, что представляется опасеніе о настиженіи этого поѣзда другимъ, позади идущимъ, то такой поѣздъ долженъ быть остановленъ у ближайшаго переѣзда 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 ятому мѣсту приблизился другой поѣздъ, идущій вслѣдъ первому, то сторожъ обязанъ остановить его и вручить записку главному кондуктору.

Если же по истеченіи времени, назначеннаго главнымъ кондукторомъ перваго поѣзда для снятія сигналовъ остановки, никакой поѣздъ не явится, то сторожъ снимаетъ съ пути сказанные сигналы, а записку при первой встрѣчѣ передаетъ дорожному мастеру.

§ 85. Всѣ служащіе обязаны обращать особое вниманіе при движеніи поѣздовъ на сигналы, подаваемые съ поѣзда кондукторами и немедленно подавать таковые же сигналы машинисту. Каждый служащій, усмотрѣвъ на пути остановку 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 не достаточно оградили поѣздъ, согласно правилъ, служащіе обязаны лично оградить поѣздъ.

§ 86. Въ видахъ согласованія дѣйствій машиниста и поѣздной кондукторской бригады при затормаживаніи поѣздовъ и отпускѣ тормазовъ, кондукторская бригада, исполнивъ требованіе машиниста, сигналомъ затормазить или отпустить тормаз, каждый разъ, обязана показывать въ сторону машиниста—*днемъ* зеленый флагъ, а *ночью*—фонарь съ зеленымъ огнемъ.

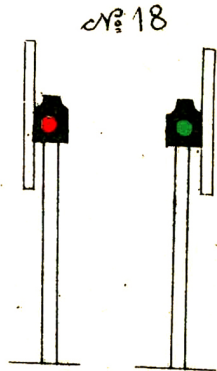
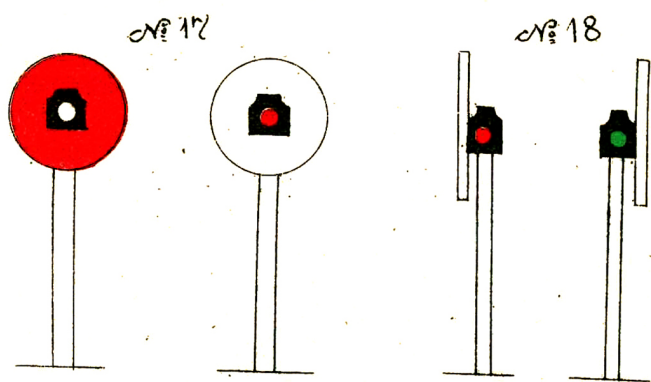
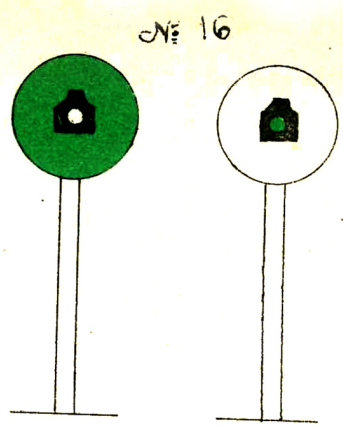
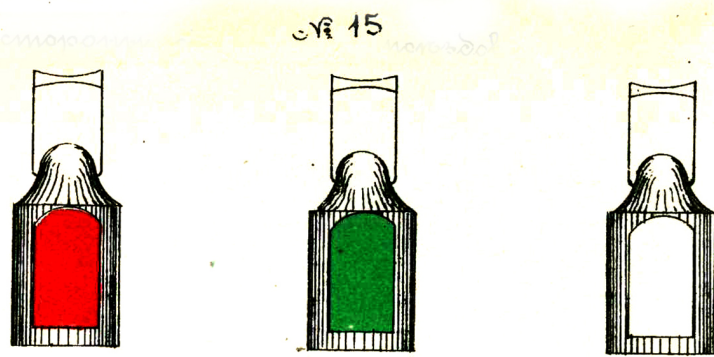
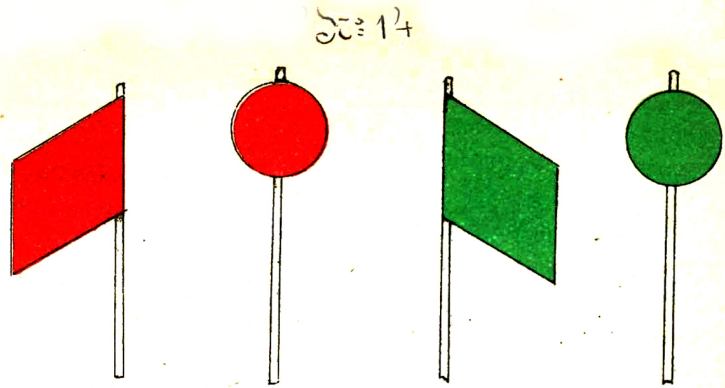
§ 87. По докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 26 января 1899 года за № 138, Г. Министръ Путей Сообщенія извоилъ утвердить слѣдующія мѣры, признанныя II-ю Технической Комиссіей необходимыми для устраненія безпокойства, причиняемаго паровозными свистками, особенно ревунами, обывателямъ прилегающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ населенныхъ мѣстностей:

1. Воспретить вызовъ на станціяхъ рабочихъ или паровозной прислуги учащенными свистками паровозовъ, допустивъ примѣненіе таковыхъ свистковъ только какъ сигналъ тревоги.

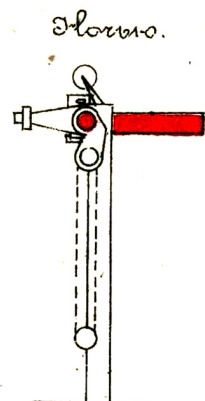
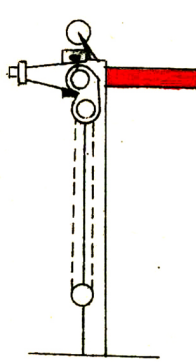
2. Вмѣнить въ обязанность паровозной прислугѣ не злоупотреблять свистками, т. е. не давать слишкомъ продолжительныхъ свистковъ, какъ на маневрахъ, такъ и въ поѣздахъ, проходящихъ близъ населенныхъ мѣстностей.

3. На паровозахъ, снабженныхъ свистками-ревунами, поставить также и обыкновенные свистки по образцу устроенныхъ на паровозахъ Владикавказской дороги, и

4. Пользоваться свистками-ревунами слѣдовало-бы при проѣздѣ черезъ населенныя мѣстности лишь въ исключительныхъ обстоятельствахъ, какъ на примѣръ: во время сильныхъ тумановъ, мятелей и снѣжныхъ заносовъ.

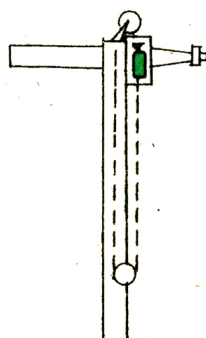
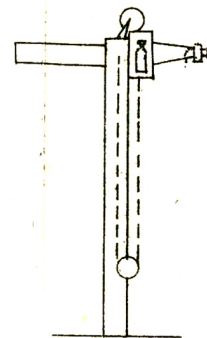


Со стороны введения поезда:

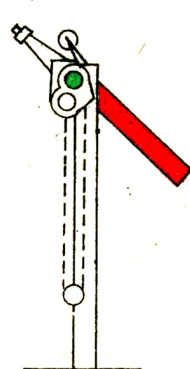
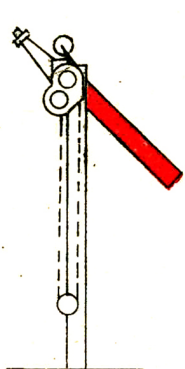


№ 19

Со стороны отъезда:

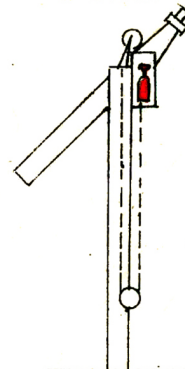
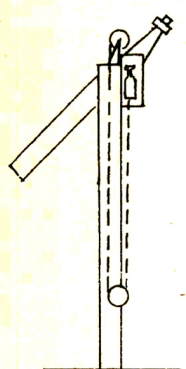


Со стороны введения поезда:

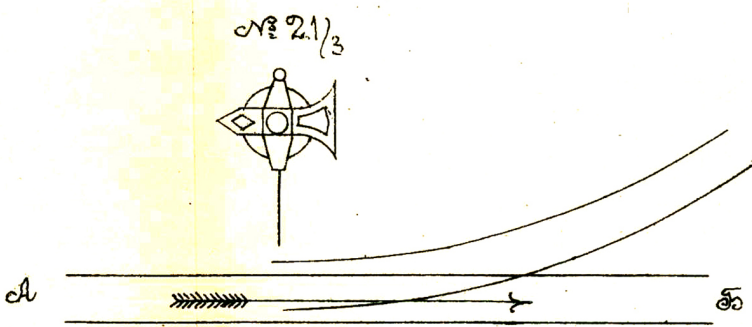
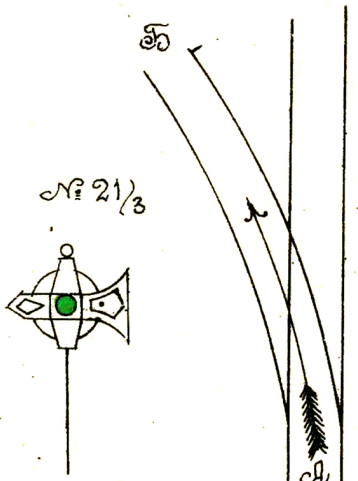
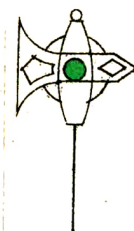


№ 20

Со стороны отъезда:



№ 21/2



№ 22

