

792 кн

П-67480

Издание неофициальное.

**ПРАВИЛА**  
**ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,**  
**ОТКРЫТЫХ**  
**ДЛЯ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.**

(Собр. узак. и расп. Правит. 1898 г., № 41).

ИЗДАТЬ

**Н. Н. ПАЛИБИНЪ**

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

замѣненное и дополненное по 20 марта 1915 года.

Первое издание „Правилъ“ отзывомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1907 года за № 2424 было признано весьма полезнымъ и удобнымъ для желѣзныхъ дорогъ.

Цена 1 р. 50 к.

Опись №

Б. д. №

НАРОДНЫЙ МУЗЕЙ  
 П. П. П. П. П. П.  
 В. П. П. П. П. П.  
 792 кн  
 453

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. Пивоварскаго в А. Типографа, Моховая, 8.  
1913.

## ОТЪ ИЗДАТЕЛЯ.

---

Въ настоящемъ 1913 году исполнилось ровно пятнадцать лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ Министерствомъ Путей Сообщенія были изданы „Правила технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ“.

За означенный періодъ времени послѣдовали измѣненія и дополненія этихъ „Правилъ“ по нѣкоторымъ ихъ параграфамъ, и такъ какъ „Правилами“ этими были введены лишь обидія основныя положенія, то, кромѣ того, центральными органами Министерства Путей Сообщенія, въ теченіе того же періода, были изданы отдѣльныя распоряженія и указанія, разъясняющія и развивающія „Правила“.

Такихъ распоряженій и указаній послѣдовало особенно много, причемъ, издаваясь разновременно, таковыя остались не систематизированными и, главное, не связанными съ „Правилами“, вслѣдствіе чего затрудняется и отысканіе этого матеріала, и пользованіе имъ на практикѣ.

Въ виду сего и принимая къ тому же во вниманіе, что теперь, за давностью времени, не только трудно, но почти невозможно достать даже старое министерское изданіе „Правилъ“, мы и задались цѣлью выпустить настоящее неофіціальное изданіе таковыхъ, внеся въ оное послѣдовавшія измѣненія въ ихъ текстѣ и связавъ съ этимъ основнымъ закономъ технической эксплоатаціи тѣ вышедшія распоряженія и указанія, которыя разъяняютъ и развиваютъ сго.

Послѣднее достигнуто нами помѣщеніемъ послѣдовавшихъ распоряженій и указаній (полностью или въ достаточныхъ извлеченіяхъ) въ выноскахъ къ соответствующимъ параграфамъ „Правилъ“, или же отдѣльными приложеніями къ нимъ, что въ то же время привело, конечно, и къ извѣстной систематизаціи самаго матеріала.

При этомъ, само собою понятно, что, такъ какъ цѣлью настоящаго изданія, какъ выше сказано, являлось переиздать только основной законъ по технической части эксплуатаціи и пополнить таковой лишь въ смыслѣ разъясненія и развитія его нормъ, то въ изданіе это не включены ни законоположенія, ни техническія условія, касающіяся различнаго рода желѣзнодорожныхъ устройствъ (земляного полотна, искусственныхъ сооружений, подвижного состава и т. п.) и специальныхъ въ отношеніи ихъ требованій.

Къ тому же, использование сего послѣдняго матеріала, не отвѣчая задачѣ изданія, по обилію матеріала даже и не могло бы быть выполнено въ одномъ общемъ трудѣ, не говоря уже о томъ, что этимъ только бы затмили самыя „Правила технической эксплуатаціи“, объемъ коихъ, самъ по себѣ, является сравнительно незначительнымъ.

Здѣсь слѣдуетъ, однако, оговориться, что, насколько это „Правила“ требовали и насколько отмѣченныя законоположенія представляются имѣющими болѣе или менѣе общій характеръ, въ настоящее изданіе пришлось все же включить извлеченія изъ Свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути о переходахъ и переѣздахъ и „Правила устройства, установки, содержанія и освидѣтельствованія паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія“.

Мало того, о переходахъ и переѣздахъ пришлось приложить къ сему изданію даже извлеченія изъ старыхъ „Правилъ содержанія и охраненія паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ“, которыя были утверждены еще въ 1883 году и которыя съ изданіемъ „Правилъ технической эксплуатаціи“ являются отмѣненными.

Сдѣлано это въ виду примѣчанія къ § 56 сихъ „Правилъ“, гдѣ, въ отношеніи переходовъ и переѣздовъ, имѣется ссылка на помянутыя отмѣненныя правила, какъ на заключающія въ себѣ руководящія указанія для желѣзныхъ дорогъ.

По той же причинѣ, въ виду такого же свойства ссылки въ примѣчаніи 2-омъ къ § 62 „Правилъ технической эксплуатаціи“, къ сему изданію приложены извлеченія и изъ старыхъ „Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ“ — о движеніи ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ.

Если бы сказанныхъ извлеченій изъ старыхъ правилъ, которыхъ, между прочимъ, нынѣ, пожалуй, и не найти, къ настоящему изданію приложено не было, то пользующіеся таковымъ были бы

тѣмъ самымъ поставлены въ немалое затрудненіе, почему, такимъ образомъ, включеніе въ оное подобнаго матеріала являлось тѣмъ бѣльшею необходимостью.

Что же касается остального, такъ сказать, главнаго матеріала, вошедшаго въ сіи „Правила“, то этотъ матеріалъ представляетъ собою, какъ было сказано, различныя распоряженія и указанія, развивающія и разъясняющія законъ.

Въ изданіе это включено до **150** приказовъ, циркуляровъ и телеграммъ этого рода, послѣдовавшихъ по 20 марта 1913 года со стороны центральныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія.

Распоряженія эти касаются самыхъ различныхъ вопросовъ по технической части эксплуатаціи, какъ, на примѣръ, продолжительности службы и отдыха служащихъ, повѣрочнаго испытанія ихъ, отвѣтственности служащихъ по разнымъ случаямъ, порядка изданія инструкцій служащимъ, условій назначенія инженеровъ на линейныя техническія должности, приближенія строеній къ пути, порядка утвержденія электрическихъ и сигнализационныхъ оборудованій, устраненія случаевъ взрыва паровозныхъ топковъ, повышенія предѣльныхъ скоростей для нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ, порядка составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу, мѣръ къ устраненію опозданій поѣздовъ, отправленія попутныхъ поѣздовъ одного влѣдъ за другимъ и т. п., и т. п.

При этомъ, въ виду особо важнаго значенія распоряженій, изданныхъ въ цѣляхъ обезпеченія безопасности движенія, а также касающихся порядка дѣйствій служащихъ при происшествіяхъ, такого рода распоряженія, составившія 11 и 12 приложенія къ сему изданію, вошли въ оное особенно полно.

На ряду съ прочими распоряженіями, въ изданіе это включены, между прочимъ, циркуляръ бывш. Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 11 мая 1898 г. за № 8359, разъясняющій значеніе „Правиль технической эксплуатаціи“, какъ основнаго закона, введеніемъ коего было дано начало для составленія и изданія дѣйствующихъ нынѣ на отдѣльныхъ дорогахъ инструкцій и положеній по технической части эксплуатаціи.

Ознакомленіе въ семъ смыслѣ съ „Правилами“, при паличии при нихъ сказаннаго историческаго циркуляра, по нашему мнѣнію, особенно необходимо для того молодого поколѣнія служащихъ, которые только и видѣли эти мѣстныя инструкціи и положенія, и

которые, какъ убѣдились мы, находятся, благодаря этому, зачастую въ глубокомъ заблужденіи о первоисточникѣ таковыхъ.

Кромѣ того, что касается, по крайней мѣрѣ, старшихъ служащихъ желѣзнодорожныхъ техническихъ службъ, включая сюда и начальниковъ станцій, въ обязанность коихъ входитъ инструктированіе подвѣдомственныхъ имъ агентовъ, то, казалось бы, что имъ слѣдовало бы имѣть самый первоисточникъ, хотя бы какъ скрижали основныхъ положеній по технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Принимая же во вниманіе, что въ настоящемъ трудѣ приведены и самый законъ съ измѣненіями, и дополняющія оный распоряженія за 15 лѣтъ, мы лично смѣемъ надѣяться, что изданіе это, являющееся, такимъ образомъ, практическимъ и справочнымъ руководствомъ, будетъ принято на желѣзныхъ дорогахъ и для болѣе широкихъ задачъ.

Въ заключеніе же, считаемъ долгомъ добавить, что этотъ нашъ трудъ значительно превосходитъ первое изданіе „Правиль технической эксплуатаціи“, выпущенное нами въ 1906 году, и что сказанное *первое изданіе*, которое, между прочимъ, разошлось цѣликомъ, *отзывомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1907 г. за № 2424 было признано весьма полезнымъ изданіемъ для желѣзныхъ дорогъ.*

С.-Петербургъ.

---

# ПОСТАНОВЛЕНИЕ

## Министра Путей Сообщенія

19 марта 1898 года

№ 5343.

*О введеніи въ дѣйствіе „Правилъ Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“.*

Утвердивъ „Правила Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“, предлагаю: 1) на основаніи ст. 166 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ и пункта 20 приложения къ ст. 180 того-же Устава, всѣмъ казеннымъ и частнымъ паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія принять таковыя правила къ руководству и точному исполненію черезъ шесть мѣсяцевъ со дня опубликованія \*), взамѣнъ соответствующихъ правилъ 1883 и 1891 годовъ, и 2) „Правила устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія“, утвержденныя 29 февраля 1880 года Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 18 день января 1880 года положенія Комитета Министровъ, и дополненныя 20 декабря 1882 г., и „Положеніе о сигналахъ“, опубликованное въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства отъ 23 марта 1873 года за № 26 (ст. 279),

\*) Срокъ этотъ былъ перенесенъ на 1 января 1900 г.

вмѣстѣ съ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 31 января 1873 г. № 42 \*)—оставить въ своей силѣ, впредь до изданія новыхъ по симъ предметамъ постановленій.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія

*Князь М. Хилковъ.*

---

\*) Въ настоящее время, вмѣстѣ прежняго „Положенія о сигналахъ“, объявленнаго къ исполненію постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 31 января 1873 г. за № 42, дѣйствуютъ „Общія Правила Сигнализатіи на желѣзныхъ дорогахъ“, утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія по журналу Инженернаго Совѣта отъ 23 марта и 13 мая 1909 года за № 28 и предложенныя къ руководству постановленіемъ Министра отъ 23 іюля 1909 г. за № 19509.

Правила эти опубликованы въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства отъ 2 ноября 1909 г. № 209 и сроки по введенію сихъ правилъ въ дѣйствіе были объявлены приказами по Министерству Путей Сообщенія отъ 28 іюля и 23 декабря 1909 г. за №№ 79 и 123, отъ 26 іюня 1910 г. за № 55 и отъ 13 іюня 1911 г. за № 75 (см. Вѣстники М. П. С. 1909 г. № 38, 1910 г. №№ 2 и 27 и 1911 г. № 26).

При этомъ, по вопросамъ, возникшимъ въ мѣстныхъ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, при введеніи въ дѣйствіе сказанныхъ новыхъ правилъ, были слѣданы нѣкоторые общія разъясненія циркулярами Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 11 января 1911 г. за № 638 5/246 (Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 6) и отъ 16/24 іюня 1911 г. за № 7052/480, съ объявленіемъ симъ послѣднимъ циркуляромъ о новыхъ общихъ срокахъ введенія въ дѣйствіе „Общихъ Правиль Сигнализатіи“ (1 января 1912 года для изданія Правиль и пересмотра Инструкцій и 1 іюля 1912 года— для введенія Правиль въ дѣйствіе).

## ЦИРКУЛЯРЬ БЫВШ. ДЕПАРТАМЕНТА ЖЕЛ. ДОРОГЪ

отъ 11 мая 1898 г. за № 8359.

*О порядкъ введенія въ дѣйствіе изданныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. за № 5343 „Правилъ Технической Эксплоатаціи“.*

*Гг. Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

Въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства, въ № 41 отъ 16 апрѣля сего года, были опубликованы во всеобщее свѣдѣніе, при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта сего года за № 5343, „Правила Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“, долженствующія согласно сего постановленія замѣнить собою съ 21 октября текущаго 1898 года \*) нынѣ дѣйствующія на паровозныхъ желѣзныхъ дорогахъ общаго пользованія: а) правила содержанія и охраненія дорогъ, утвержденныя 15 января 1883 г., б) правила движенія, утвержденныя 27 іюня 1883 года, и в) правила содержанія и употребленія подвижнаго состава, утвержденныя 11 апрѣля 1891 года.

Со вступленіемъ въ силу вновь опубликованныхъ правилъ отмѣняются также и дѣйствующія до настоящаго времени, изданныя центральными органами Министерства Путей Сообщенія, отдѣльными распоряженіями и указаніями относительно тѣхъ собственно пріемовъ и нормъ технической эксплуатаціи, опредѣленіе которыхъ предоставлено означенными правилами Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ.

Принимая во вниманіе, что указанный срокъ введенія въ дѣйствіе всѣхъ статей Правилъ Технической Эксплоатаціи въ полномъ ихъ объемѣ можетъ оказаться недостаточнымъ для своевременнаго подготовленія дорогъ къ точному исполненію постано-

\*) Срокъ этотъ былъ перенесенъ на 1 января 1900 года.

влешій, въ подлежащихъ статьяхъ заключающихся, а равно имѣя въ виду, что для желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго значенія и для подъѣздныхъ рельсовыхъ путей выполнение всѣхъ требованій, установленныхъ сими правилами, можетъ, вообще, представиться обременительнымъ и притомъ не обусловленнымъ дѣйствительною въ немъ надобностью, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ представить Департаменту неотлагательно свои соображенія:

1) о назначеніи болѣе отдаленныхъ частныхъ сроковъ для введенія въ дѣйствіе нѣкоторыхъ отдѣльныхъ статей Правиль Технической Эксплоатаціи, если къ вышеназначенному общему сроку подлежащая устройка на дорогѣ не могутъ быть приведены въ полное соотвѣтствіе съ условіями, опредѣленными для нихъ по новымъ правиламъ, или если для точнаго исполненія сихъ Правиль не имѣется достаточныхъ смѣтныхъ ассигнованій,

и 2) о тѣхъ облегченіяхъ, какія было бы желательно допустить при примѣненіи названныхъ Правиль къ подвѣдомственнымъ Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ паровознымъ подъѣзднымъ рельсовымъ путямъ и второстепеннымъ желѣзнымъ дорогамъ — общаго пользованія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ нынѣ опубликованныя Правила заключаютъ въ себѣ только общія основныя положенія, которыя должны быть еще пополнены подробными инструктивными указаніями, сообразованными съ отличительными особенностями отдѣльныхъ дорогъ, причемъ значительная часть разработки упомянутыхъ указаній предоставлена мѣстной желѣзнодорожной администраціи въ видахъ возможно лучшаго приспособленія пріемовъ технической эксплуатаціи къ тѣмъ условіямъ, въ коихъ каждая дорога находится, — то Департаментъ считаетъ долгомъ обратить вниманіе Начальниковъ и Управляющихъ дорогъ на важность предстоящей имъ задачи и просить приложить особое стараніе къ усидѣшному и рациональному выполненію возложеннаго на нихъ въ этомъ дѣлѣ труда.

Засимъ, озабочиваясь пріятіемъ мѣръ къ надлежащему направленію дальнѣйшаго развитія Правиль Технической Эксплоатаціи, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, съ разрѣшенія Его Сіятельства, предлагаетъ Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ при составленіи и изданіи правилъ, положеній и инструкцій, касающихся технической эксплуатаціи, придерживаться въ редакціонномъ отношеніи слѣдующаго порядка:

1) Начальники и Управляющіе желѣзныхъ дорогъ обязаны дополнить Правила Технической Эксплоатаціи по всѣмъ тѣмъ параграфамъ и пунктамъ, по которымъ имѣются въ сихъ правилахъ указанія на необходимость такого рода дополненій, утверждаемыхъ или самостоятельно Начальниками дорогъ, или въ подлежащихъ случаяхъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

2) Всѣ дополненія къ Правиламъ Технической Эксплоатаціи должны быть раздѣлены на слѣдующія двѣ категоріи:

а) инструкціи, опредѣляющія кругъ дѣятельности, права и обязанности служащихъ по технической части эксплуатаціи, издаваемая въ развитіе отдѣла I-го Правиль Технической Эксплоатаціи, собственно въ отношеніи должностей, подробно перечисленныхъ въ § 8 Правиль,

и б) правила содержанія, охраненія и пользованія путемъ, подвижнымъ составомъ и движенія, издаваемыя въ развитіе отдѣловъ II, III и IV Правиль Технической Эксплоатаціи.

Означенное различіе слѣдуетъ строго соблюсти при редакціи дополненій, имѣя въ виду, что главнымъ предметомъ инструкцій должно быть распредѣленіе обязанностей между служащими, соотвѣтствующее отдѣлу I Правиль Технической Эксплоатаціи, тогда какъ самыя Правила должны заключать въ себѣ подробное развитіе указаній (за исключеніемъ конструктивныхъ нормъ), вошедшихъ въ §§ 45—129. Эти послѣднія правила должны быть раздѣлены на три отдѣльныхъ изданія: а) Содержаніе и охраненіе пути и сооруженій, б) Содержаніе подвижного состава и пользованіе имъ и в) Движеніе поѣздовъ, соотвѣтственно отдѣламъ II, III и IV Правиль Технической Эксплоатаціи.

3) \*) Въ издаваемыхъ должностнымъ лицамъ, указаннымъ въ § 8-мъ Правиль Технической Эксплоатаціи, отдѣльныхъ инструкціяхъ должно быть во вступительной части каждой изъ нихъ воспроизведено въ тождественной редакціи, въ видѣ общихъ къ нимъ положеній, содержаніе §§ 8—21 Правиль съ соотвѣтствующими дополненіями

4) \*) Во всѣхъ инструкціяхъ и правилахъ основной текстъ Правиль Технической Эксплоатаціи долженъ быть сохраненъ

---

\*) Послѣдующимъ циркуляромъ бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3-го марта 1899 г. за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11), во первыхъ, разъяснено, что „въ инструкціяхъ служащихъ низшихъ категорій (т. е. лицъ, перечисленныхъ въ пар. 8-мъ Правиль Технической Эксплоатаціи, начиная отъ сигнальствова и ниже) достаточно ограничиться помѣщеніемъ, въ концѣ инструкцій, въ видѣ приложений, параграфовъ 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 и 21 Правиль Технической Эксплоатаціи, въ ихъ тождественной редакціи“, и, во вторыхъ, объявлено, что, „въ видахъ облегченія по изданію инструкцій лицамъ, перечисленнымъ въ § 8 Правиль Технической Эксплоатаціи, Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ признать возможнымъ, въ отступленіе отъ указаній, приведенныхъ въ пунктахъ 3 и 4 циркуляра Департамента жел. дорогъ отъ 11 мая 1898 г. за № 8359, предоставить Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, при составленіи инструкцій (особенно для низшихъ служащихъ), большую свободу дѣйствій, а именно: а) не ставить обязательнымъ помѣщеніе въ самыхъ инструкціяхъ текста параграфовъ Правиль Технической Эксплоатаціи въ ихъ „тождественной редакціи“, б) не дѣлать обязательнымъ помѣщеніе въ текстѣ инструкцій ссылокъ на соотвѣтствующіе параграфы Правиль Технической Эксплоатаціи, и в) оставить за Начальниками и Управляющими дорогъ право, не составляя новыхъ инструкцій, допустить измѣнять дѣйствующія нынѣ инструкціи, но при непремѣнномъ условіи полнаго ихъ согласованія съ требованіями Правиль Технической Эксплоатаціи“.

*Издание неофициальное.*

**ПРАВИЛА**  
**ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦІИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,**  
ОТКРЫТЫХЪ  
ДЛЯ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ.

(Собр. узак. и расп. Правит. 1898 г., № 41)

---

ИЗДАЛЪ

**Н. Н. ПАЛИБИНЪ.**

---

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

измѣненное и дополненное по 20 марта 1913 года.

---

Первое изданіе „Правиль“ отзывомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1907 года за № 2424 было признано весьма полезнымъ изданіемъ для желѣзныхъ дорогъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Типографія М. Пивоварскаго и А. Типографа, Моховая, 8.  
1913.

вполнѣ въ неприкосновенномъ видѣ, съ сохраненіемъ раздѣленія такового на отдѣлы, главы и параграфы, отнюдь безъ введенія въ самый текстъ отдѣльныхъ параграфовъ какихъ-либо измѣненій и дополненій. Эти дополненія должны быть размѣщены вслѣдъ за соотвѣтствующими параграфами въ видѣ отдѣльныхъ статей, напечатанныхъ въ отличіе отъ основного текста болѣе мелкимъ шрифтомъ, и нумерованы съ единицы для каждаго дополняемаго параграфа. Размѣщеніе это видно изъ слѣдующихъ примѣровъ:

Примѣръ 1-й.

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

Дополненіе. Ст. 1. На NN желѣзной дорогѣ осмотръ обходовъ возлагается на особо для сего назначенныхъ путевыхъ сторожей, обязанности которыхъ изложены въ § 28 Правилъ Технической Эксплуатаціи и дополнительныхъ къ нему статьяхъ.

Примѣръ 2-й.

**§ 115. Пунктъ 6. Способъ движенія при посредствѣ участкового распорядителя движеніемъ \*).**

Дополненіе. Ст. 1. На NN желѣзной дорогѣ означенный способъ движенія не примѣняется.

Примѣръ 3-й.

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

Дополненіе. Ст. 1. Порядокъ составленія, снаряженія, назначенія въ обращеніе, отправления и слѣдованія рабочихъ поѣздовъ подчиняется общимъ указаніямъ §§ 79—129 Правилъ Технической Эксплуатаціи, съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ частныхъ правилъ.

Ст. 2. Рабочіе поѣзда служатъ для перевозки матеріаловъ и рабочихъ, потребныхъ при текущемъ содержаніи пути и сооруженій, а равно и при новыхъ работахъ, и состоятъ при условіи точнаго соблюденія подлежащихъ правилъ движенія въ исключительномъ пользованіи службы пути.

\*) Въ приведенномъ случаѣ можно ограничиться помѣщеніемъ одного лишь заголовка безъ приведенія самаго текста параграфа Правилъ Технической Эксплуатаціи.

Ст. 3. Количество вагоновъ, входящихъ въ составъ каждаго рабочаго поѣзда, опредѣляется Начальникомъ участка пути, причѣмъ наибольшій составъ такихъ поѣздовъ не долженъ превышать состава товарныхъ поѣздовъ, допущеннаго на соответствующихъ районахъ обращенія.

5) Дополнительные статьи должны заключать въ себѣ вполнѣ точныя указанія, изложенныя въ видѣ категорическихъ требованій, редакцированныя возможно удобнѣмъ языкомъ, и не заключать въ себѣ ни повтореній сказаннаго уже въ соответствующихъ параграфахъ Правиль Технической Эксплоатаціи, ни редакціонныхъ вариантовъ означенныхъ параграфовъ, словомъ—должна быть полная раздѣльность основныхъ положеній и дополненій къ нимъ.

6) Желательно, чтобы всѣ инструкціи и правила печатались въ одномъ и томъ же форматѣ, въ  $\frac{1}{2}$  листа, причѣмъ прилагаемые къ нимъ чертежи и таблицы могутъ быть помѣщаемы или въ текстѣ, или въ концѣ соответствующихъ изданій.

Установленіемъ вышепредлагаемаго порядка имѣется въ виду облегчить періодическое составленіе впослѣдствіи сводовъ изданныхъ на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ дополнительныхъ правилъ, которые послужатъ матеріаломъ для возможнаго обобщенія, при участіи Съѣздовъ Представителей Техническихъ Службъ желѣзныхъ дорогъ, дѣйствующихъ на разныхъ дорогахъ положеній и нормъ, съ цѣлью устраненія излишняго въ нихъ разнообразія, не вытекающаго изъ сущности дѣла.

Начальники и Управляющіе желѣзныхъ дорогъ обязываются лично слѣдить за правильною систематизаціою издаваемыхъ ими въ развитіе Правиль Технической Эксплоатаціи дополненій. По утвержденіи таковыхъ установленнымъ порядкомъ, они должны быть доставляемы тотчасъ послѣ ихъ изданія въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, въ числѣ 50 экземпляровъ.

Подписаль: Управляющій Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ *Ястржембскій*.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель *Ивановъ*.

На подлинномъ написано:  
Настоящія правила утверждаю. 8 февраля 1898 г.  
Министръ Путей Сообщенія, Князь *М. Хилковъ*.  
Съ подлиннымъ вѣрно:  
Дьякопроизводитель Департамента  
железныхъ дорогъ *Ивановъ*.

# ПРАВИЛА

## технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.

### Отдѣлъ I.

## Общія основанія для технической экс- плуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

### ГЛАВА I.

## Общія положенія.

### Техническая эксплуатація желѣзныхъ дорогъ.

§ 1. Техническая эксплуатація 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 эксплуатація желѣзной дороги, открытой для общаго пользованія, находится въ за-вѣдываніи Начальника дороги \*) и распределяется между тремя, входящими въ составъ Управленія дорогой, отдѣльными техническими службами, а именно:

\*) 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.

- 1) Службою пути,
- 2) Службою подвижного 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, совмѣщеніе должностей, а равно и распредѣленіе занятій и отдыха служащихъ, опредѣляются Начальникомъ желѣзной дороги, согласно съ указазіями 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 глав-**

\*) По § 4 Правилъ Технической эксплуатаціи, циркуляромъ бывшаго Департа. жел. дор. отъ 3 4 марта 1899 г. за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г. № 11) разъяснено, что „относительно устройства службъ, порядка опредѣленія на должности и увольненія служащихъ, ихъ взаимныхъ отношеній, совмѣщенія должностей и распредѣленія занятій и отдыха служащихъ—надлежитъ руководствоваться временно, впродолженіе до дальнѣйшихъ по сему предметамъ указаній, изданными донныя общими и частными правилами и распоряженіями Министерства Путей Сообщенія“.

\*\*) Циркуляромъ отъ 29/30 Октября 1907 г. за № 27515.134 (Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 46), „во избѣжаніе затрудненій, могущихъ возникнуть при усиленномъ движеніи вслѣдствіе недостатка въ паровозной прислугѣ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ:

а) постоянно содержать на дорогѣ число помощниковъ машинистовъ, выдержавшихъ испытаніе на право самостоятельно управлять паровозомъ, въ размѣрѣ не менѣе 25% отъ числа предвидѣнныхъ штатами машинистовъ и помощниковъ, вѣдящихъ за машинистовъ,

и б) постоянно содержать на дорогѣ число слесарей, выдержавшихъ испытаніе на помощника машиниста, въ размѣрѣ не менѣе 25% отъ штатнаго числа помощниковъ, не имѣющихъ права управленія паровозомъ“.

\*\*\*) О продолжительности службы и отдыха служащихъ см. Приложение № 5.

ныя 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 околотки дорожныхъ мастеровъ, на рабочіе участки и на сторожевые обходы.

Протяженіе участковъ пути (дистанцій), околотковъ 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 дорогѣ 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 проходить 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 пользование вагонами;

б) непосредственное отвѣтственное завѣдываніе и распоряженіе означенною службою, подъ руководствомъ и наблюденіемъ 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 сооруженій, 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 отдѣлений пути и тяги, начальники мастерскихъ, начальники центральныхъ распорядительныхъ отдѣловъ и мѣстныхъ отдѣлений движенія, ревизоры и контролеры движенія, участковые распорядители движеніемъ, начальники участковъ пути (дистанцій), запасные начальники участковъ пути и помощники начальниковъ участковъ пути, начальники участ-

\*) 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.

ковъ 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 осмотрщики 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 слесаря и сторожа, сторожа при частяхъ пути или отдѣльныхъ сооруженіяхъ дороги, требующихъ особенно бдительнаго надзора, кочегары, вагонные осмотрщики, составители поѣздовъ, вагонные смазчики, вагонные истопники, дежурные въ паровозномъ сараѣ, стрѣлочники, сцѣпщики и кондукторы должны удовлетворять, независимо особыхъ указаній 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 соответственной спеціальности, 2) для ремонтныхъ рабочихъ, переѣздныхъ сторожей, мостовыхъ слесарей, паровозныхъ кочегаровъ, вагонныхъ осмотрщиковъ и смазчиковъ, вагонныхъ истопниковъ, сцѣпщиковъ 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 способными къ выполненію 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

\* ) Тамъ же условіямъ, какъ общимъ (§ 8), такъ и особымъ (§ 9), должны удовлетворять и замѣстители наименованныхъ въ § 8 лицъ.

движенія поѣздовъ, по правило это не распростра- няется на лицъ, уже находившихся на желѣзнодорож- ной службѣ въ должности, имѣвшей непосредственное отношеніе къ движенію поѣздовъ.

*Примѣчаніе 2-е.* Изъ числа должностей, именованныхъ 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 телеграфистокъ не возлагалось распоряженій по пріему и отправленію поѣздовъ и по маневрамъ:

б) не имѣть физическихъ недостатковъ, препятствую- щихъ служащему усиленно 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, познаніе русскаго языка можетъ быть допущено для ремонтныхъ рабочихъ, для путе- выхъ, тоннельныхъ и мостовыхъ сторожей, для переѣздныхъ сторожей и для сцѣпщиковъ;

г) знать русскую грамоту, причѣмъ, однакоже, ре- монтные рабочіе, путевые, тоннельные и мостовые сторожа, переѣздные сторожа, кочегары, вагонные истопники, а также стрѣлочники, сцѣпщики, вагонные смазчики и кон- дукторы, могутъ быть и неграмотные, но служащіе по- слѣднихъ четырехъ категорій лишь въ видѣ исключенія, и

д) обладать знаніемъ предстоящихъ имъ къ исполне- нію служебныхъ обязанностей и быть достаточно знако- мыми съ тѣми желѣзнодорожными устройствами, которыя будутъ поручены ихъ вѣдѣнію \*).

\*) Въ цѣляхъ предупрежденія происшествій, вызываемыхъ неопытностью лишь назначаемыхъ на стрѣлочные посты, циркулярѣмъ Управленія жел. дорогъ отъ 8 февраля 1900 г. за № 5833, подтверждено къ строгому исполненію, чтобы какъ постоянные, такъ и временные стрѣлочники выбирались изъ людей вообще рас- торонныхъ и сообразительныхъ и ставились на посты лишь послѣ испытанія въ знаніи обязанностей и инструкцій, относящихся до службы стрѣлочника, а также въ умѣньи управлять стрѣлками и хорошо различать установленные сигналы.

в) помощники начальниковъ участковъ пути (дистанцій) должны быть избираемы изъ лицъ, обладающихъ соотвѣтственными техническими познаніями, причемъ 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 (дистанціи), 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 \*);

и опытности кандидата изъ числа указанныхъ въ п. 2 лицъ, о чемъ всякій разъ должно быть удостовѣряемо въ представленіяхъ о назначеніи- установленномъ въ вышеприведенномъ п. 2-мъ годовой срокъ можетъ быть сокращаемъ до 6-ти мѣсяцевъ, но не иначе, какъ съ особаго каждый разъ, въ отношеніи данного лица, разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

Объ изложенномъ распоряженіи Господина Министра Путей Сообщенія Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь сообщить г.г. начальникамъ казенныхъ, управляющимъ и директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, для свѣдѣнія и руководства\*.

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 7 января 1908 г. за № 436 сообщено для исполненія нижеслѣдующее:

„Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 25 апрѣля 1906 г. за № 17720 101 было предложено г.г. Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы къ назначенію на административныя линейныя должности (начальниковъ участковъ и депо и ихъ помощниковъ) и въ ревизоры по службѣ Тяги они представляли лишь тѣхъ инженеровъ, которые прослужили не менѣе шести мѣсяцевъ въ должности поѣздного машиниста.

Затѣмъ, циркуляромъ того же Управленія отъ 21 августа 1907 года за № 21584 было подтверждено Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о необходимости для представляемыхъ ими къ назначенію на должности по службѣ Тяги кандидатовъ выношенія установленныхъ на сей предметъ требованій, хотя бы эти лица ранѣе уже занимали административныя должности по службѣ Тяги, и при этомъ было указано, что одна ссылка начальниковъ дорогъ въ своихъ представленіяхъ на это послѣднее обстоятельство не можетъ и не должна считаться уважительною.

Имѣя его Превосходительству Г. Министру Путей Сообщенія угодно было указать, что если инженеры, занимающіе нынѣ линейныя должности по службѣ Тяги помощниковъ начальниковъ участковъ или ревизоровъ Тяги <sup>1)</sup>, были назна-

1) Но лишь въ томъ случаѣ, если до назначенія ревизорами Тяги они прослужили достаточное время помощниками Начальника участка Тяги.

с) начальники обратных депо и машинисты-наставники должны быть избираемы из 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 заведыванія и распоряженія движеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ и обладающихъ соотвѣтствующими познаніями \*), и

члены на таковыя ранѣ изданія циркуляра отъ 25 апрѣля 1906 года за № 17729-101, то, для повышенія ихъ по службѣ, пріобрѣтеніе ценза шестимѣсячной ѣзды на паровозахъ въ качествѣ поѣздного машиниста является для нихъ необязательнымъ, но тѣмъ не менѣе при равныхъ прочихъ условіяхъ преимущество должно быть отдаваемо инженерямъ, имѣющимъ этотъ цензъ.

Что же касается инженерновъ, вновь поступающихъ на вышнія должности по службѣ Тяги, а также опредѣленныхъ на эти должности послѣ изданія вышеозначеннаго циркуляра, то для нихъ пріобрѣтеніе вышеуказаннаго ценза обязательно\*).

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 14-22 ноября 1908 г. за № 28860-2350-178 сообщается слѣдующее:

„Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, 10 декабря 1907 г. № 31629, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, было предложено Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ не представлять къ назначенію на должности ревизоровъ службы движенія инженерновъ, не имѣющихъ для занятія этихъ должностей соотвѣтствующаго служебнаго ценза, причемъ было указано, чтобы инженеры, избирающіе для себя службу движенія, проходили бы такую въ послѣдовательномъ порядкѣ техническихъ и коммерческихъ должностей, начиная съ младшихъ степеней, и переводились бы на послѣдующія лишь послѣ достаточнаго усвоенія практической стороны дѣла.

Нынѣ, имѣя въ виду повторяющіеся случаи несоблюденія нѣкоторыми Начальниками казенныхъ желѣзныхъ дорогъ указаннаго циркуляра № 31629 и что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ требованія его соблюдаются лишь съ чисто формальной стороны, причемъ молодыхъ инженерновъ проводить черезъ рядъ низшихъ должностей лишь въ теченіе краткихъ сроковъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ считаетъ нужнымъ указать, что главное назначеніе ревизоровъ движенія, помимо исполненія ими чисто ревизіонныхъ обязанностей, требующихъ практическихъ знаній по техническимъ и коммерческимъ частямъ службы, быть инструкторами и руководителями службы находящихся въ ихъ участкахъ линейныхъ агентовъ службы движенія, непрерывно наблюдать за ихъ работою и ихъ воспитывать. Назначеніе это не можетъ выполнятъ только даже съ высшимъ техническимъ образованіемъ, если они самъ активной практической работою не усвоятъ себѣ основательно все то, что должны знать подчиненные ему линейные агенты службы движенія. Независимо этого, лица съ высшимъ образованіемъ, занимающія такія должности, какъ ревизоръ движенія, представляютъ собою тотъ контингентъ, изъ котораго должны преимущественно избираться кандидаты для

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 сигнализациі, положеніе объ общихъ обязанностяхъ каждаго желѣзнодорожнаго служащаго, выписка статей законовъ о желѣзныхъ дорогахъ, относящихся ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ вообще и специально къ той должности, для которой инструкція составлена, извлеченія изъ правилъ другихъ службъ, имѣющихъ отношеніе къ этой должности, и другія приложенія, по усмотрѣнію Начальника дороги \*).

занятія болѣе отвѣтственныхъ должностей въ службѣ движенія и, если на эти должности иногда назначаются лица безъ высшаго образованія, то только благодаря ихъ отличной подготовкѣ, которую нѣтъ еще рѣдко имѣютъ лица съ высшимъ образовательнымъ цензомъ.

Въ виду изложеннаго, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, подтверждая вышеуказанный циркуляръ къ исполненію, предлагаетъ Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обратить серьезное вниманіе на основательное ознакомленіе молодыхъ инженеровъ съ практической стороною службы движенія и до назначенія ихъ на должности ревизоровъ движенія обязательно подвергать испытанію, какъ въ знаніи относящихся къ ихъ обязанностямъ статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и всѣхъ существующихъ положеній, правилъ и инструкцій техническаго и коммерческаго характера, такъ и въ подлежащемъ усвоеніи практической стороны дѣла. До выполнения этого и ранѣе 2-хъ лѣтъ практической дѣятельности по службѣ движенія, названныхъ лицъ къ исполненію должностей ревизоровъ движенія не назначать, тѣхъ же, которые уже были назначены на должности ревизоровъ движенія ранѣе указанного срока, подвергнуть нѣтъ же вышеуказанному испытанію въ особыхъ Комиссіяхъ изъ высшихъ лицъ состава Управленія и экзаменаціонные протоколы представлять въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ аттестаціонными отзывами Начальниковъ дорогъ\*.

\* ) 1) По § 10 Правилъ Технической Эксплуатаціи, циркуляромъ бывш. Департамента жел. дорогъ 3 4 марта 1899 года за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11) разъяснено, во-первыхъ, что подъ выраженіемъ „въ установленномъ порядкѣ“ слѣдуетъ понимать, что инструкціи для начальниковъ или управляющихъ

§ 11. Инструкціи и приложенія 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

жел. дорогъ составляются ихъ распоряженіемъ и представляются на утвержденіе подлежащихъ центральныхъ учреждений, равно какъ и инструкціи для начальниковъ службъ; затѣмъ, всѣ остальные инструкціи для лицъ, перечисленныхъ въ § 8 Правилъ Технической Эксплуатаціи, составляются распоряженіемъ начальниковъ (управляющихъ) дорогъ и ими непосредственно утверждаются; во-вторыхъ, что въ инструкціяхъ служащихъ низшихъ категорій (т. е. лицъ, перечисленныхъ въ § 8 Правилъ Технической Эксплуатаціи, начиная отъ сигнальщиковъ и ниже) достаточно ограничиться помѣщеніемъ, въ концѣ инструкціи, въ видѣ приложенія, параграфовъ 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 и 21 Правилъ Технической Эксплуатаціи, въ ихъ тождественной редакціи, и въ-третьихъ, что относительно приложенія къ инструкціямъ статей законовъ признается возможнымъ оставить нынѣ практикуемый на дорогахъ порядокъ помѣщенія въ концѣ каждой инструкціи (или въ началѣ) извлеченій изъ законовъ и распоряженій правительства, касающихся желѣзнодорожныхъ служащихъ, а именно:

изъ Устава о наказаніяхъ, полагаемыхъ мировыми судьями: статьи 30<sup>1</sup>, 31, 66<sup>1</sup>, 76, 76<sup>1</sup>, 91 и 109;

изъ Устава уголовного судопроизводства статьи 261<sup>1</sup>, 261<sup>2</sup> и 261<sup>3</sup>;

изъ Свода Законовъ, томъ X, часть I — ст. 683, пунктъ 8;

изъ Свода Законовъ, томъ XV, книга 1-я—Уложеніе о наказаніяхъ уголовныхъ и неправительныхъ (статьи 1083 <sup>1</sup>), 1084, 1085 <sup>1</sup>) и 1086 (эта послѣдняя статья замѣнена правилами, изложенными въ Уставѣ о наказаніяхъ, полагаемыхъ Мировыми Судьями, 1885 г. июня 12, Собраніе Указовъ, 671, мн. Госуд. Совѣта, II, IV); извлеченіе изъ Указа Правительствующаго Сената, по Высочайше утвержденному 25 января 1878 г. мѣнію Государственнаго Совѣта;

изъ Высочайше утвержденнаго 12 июня 1885 г. мѣнія Государственнаго Совѣта ст. IV, п. 1 и 2, а также, по указанію Начальника или Управляющаго дороги, и изъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ статьи: 145, 146, 147, 150, 151, 152, 154, 155, 157, 158, 161, 162, 175, 177, 181, 182, 184, 185 и 186.

2) Объ изданіи инструкцій и предъявленіяхъ къ нимъ требованійхъ — см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дор. отъ 23 27 июня 1912 г. № 18522-12985-2087 (Приложеніе № 11).

Объ указаніи въ инструкціяхъ по обслуживанію централизованныхъ приборовъ точнаго порядка перехода отъ центральнаго къ ручному управленію стрѣлками — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 23 августа 1908 г. № 20639 (Приложеніе № 11).

Объ указаніи въ инструкціяхъ о пользованіи централизованными стрѣлками и сигналами порядка вскрытія ящиковъ зависимости, для ихъ осмотра и ремонта, и категорій агентовъ, могущихъ производить эти работы — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 30 апрѣля 1911 г. № 12056 90 5040 33.) (Приложеніе № 11).

\* ) О принятіи мѣръ къ сознательному усвоенію инструкцій младшими аген-

1) Ст. ст. 1083 и 1085 см. по продолженію къ Своду Законовъ 1906 г.

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 сигнализациі и въ умѣннїи подавать сигналы \*).

Порядокъ испытанія указанныхъ въ семь 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 зна-

тами — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 23/27 іюня 1912 г. № 18522/12985/2087 (Приложеніе № 11).

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 января 1902 г. за № 5153 (Вѣстн. М. П. С. 1902 г., № 7) объявлено:

„Въ разъясненіе § 12 правилъ технической эксплуатаціи — о порядкѣ испытанія служащихъ въ знаніи относящихся къ ихъ должности обязанностей, — Его Сіятельство г. Министръ Путей Сообщенія приказалъ: чтобы при поступленіи на службу съ другихъ дорогъ агентовъ, сопрічастныхъ съ дѣломъ движенія поѣздовъ, хотя и имѣющихъ отъ данной дороги свидѣтельства и удостовѣренія на право занятія извѣстной должности, таковыя агенты, тѣмъ не менѣе, предварительно допущенія къ фактическому исполненію соответствующей должности, подвергались повѣрочному испытанію въ знаніи ими установленныхъ на дорогѣ какъ сигнализациі, такъ и правилъ и инструкцій, до ихъ должностей относящихся; машинистамъ и ихъ помощникамъ, кромѣ того, надлежитъ производить испытаніе въ знакомствѣ съ конструкціею и отопленіемъ паровозовъ, въѣремыхъ ихъ управленію.

Правило это, однако, не должно касаться командированія служащихъ съ однихъ желѣзныхъ дорогъ на другія, для выполненія движенія по массовымъ военскимъ перевозкамъ какъ военного, такъ и мирнаго времени, при чемъ при сказанныхъ командировкахъ и впредь надлежитъ руководствоваться: „Инструкціею о порядкѣ примѣненія положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ въ военное время“ и „Правилами подготовкн желѣзныхъ дорогъ къ массовымъ перевозкамъ войскъ и исполненія таковыхъ“.

О такомъ приказаніи г. Министра Путей Сообщенія Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ начальникамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ къ исполненію“.

Объ испытаніи агентовъ при назначеніи ихъ въ районы съ новыми для нихъ порядками и при порученіи имъ исполненія обязанностей, не относящихся къ предметамъ ихъ вѣдѣнія — см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23/27 іюня 1912 г. № 18522/12985/2087 (Прилож. № 11).

\*\*) По § 12 Правилъ Технической Эксплуатаціи, циркуляромъ бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 года за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11) разъяснено, что „подъ выраженіемъ „въ установленномъ порядкѣ“ слѣдуетъ пока разумѣть тотъ порядокъ, какой нынѣ установленъ на данной дорогѣ, впредь до установленія общихъ по сему предмету правилъ“.

комо съ детальнымъ устройствомъ паровоза, т. е. съ назначеніемъ, дѣйствиємъ 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 умѣннн 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, указанномъ 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 \*).

\*) Приказомъ Министра Путей Сообщенія отъ 12 іюля 1911 г. за № 86 объявлено:

„Въ 3-й день января 1880 г. были ВЫСОЧАЙШЕ утверждены по всеподданнѣйшему о томъ докладу бывшаго Министра Путей Сообщенія, генераль-адъютанта Посета, нижеслѣдующія правила отдаванія чины чинами вѣдомства путей сообщенія и желѣзнодорожными служащими:

Всѣ чины вѣдомства путей сообщенія и служащіе на жел. дорогахъ, когда

## Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

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

одѣты въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденные для нихъ форменные одежду и головной уборъ, обязаны отдавать честь слѣдующимъ порядкомъ:

1) Особамъ ИМПЕРАТОРСКОЙ Фамиліи—останавливаясь за три шага во фронтѣ, прикладывая правую руку къ своей шляпѣ или къ козырьку фуражки.

2) Министру Путей Сообщенія—указаннымъ въ первой пунктѣ порядкомъ.

3) Высшимъ по служебному положенію лицамъ -- прикладываніемъ правой руки къ своей шляпѣ или къ козырьку фуражки.

О таковой ВЫСОЧАЙШЕЙ волѣ было объявлено къ исполненію по вѣдомству путей сообщенія въ приказѣ Министра Путей Сообщенія отъ того же 3 января 1880 года за № 2.

Между тѣмъ, за послѣднее время замѣчаются уклоненія отъ точнаго исполненія вышеизложенныхъ правилъ. Усматривая въ семьѣ, что начальствующими лицами обращается недостаточно серьезное вниманіе на поддержаніе среди подвѣдомственныхъ имъ служащихъ надлежащей служебной дисциплины, предписываю начальникамъ всѣхъ центральныхъ и мѣстныхъ установленій ввѣреннаго мнѣ вѣдомства подтвердить къ неуклонному исполненію по подвѣдомственнымъ имъ частямъ вышеуказанныя ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя 3 января 1880 г. правила, и вмѣняю въ непремѣнную обязанность всѣмъ начальствующимъ лицамъ имѣть за исполненіемъ сихъ правилъ строгого наблюденія“.

Циркуляромъ Управленія жел. дор. отъ 27 октября 1912 г. за № 2726/29868 (Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 47) сообщается:

„На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ Его Высокопревосходительствомъ Г. Министромъ Путей Сообщенія замѣчено отсутствіе порядка въ одеждѣ путевой стражи.

Вслѣдствіе сего, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ г.г. начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частными желѣзными дорогами принять соотвѣтствующія мѣры къ недопущенію отправления путевой стражей служебныхъ обязанностей въ несоотвѣтствующихъ костюмахъ“.

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 29 декабря 1907 г. за № 165 4 января 1908 г.

(Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 5) обращается вниманіе начальниковъ (управляющихъ) дорогъ на то, что, если при разслѣдованіи несчастнаго случая на дорогѣ, причину такового обнаружится недостаточное знаніе служащимъ дѣйствующихъ правилъ, положеній, инструкцій и распоряженій, то къ отвѣтственности должны быть привлечены не только эти служащіе, но и начальствующія лица, на обязанности которыхъ лежало слѣдить за знаніемъ и правильнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими своихъ обязанностей. Указаніе объ отвѣтственности начальствующихъ лицъ, согласно этому же циркуляру, должно быть включено въ инструкцію подлежащихъ старшихъ агентовъ.

Циркулярною же телеграммою Начальника Управленія жел. дорогъ отъ 11 октября 1907 г. за № 8463, подтвержденною телеграммою отъ 16 ноября 1907 г. за № 9484, по приказанію Министра Путей Сообщенія, было предложено, въ случаяхъ рѣзкаго отклоненія отъ соблюденія правилъ, установленныхъ для обезпеченія безопасности движенія, привлекать къ уголовной отвѣтственности служащихъ, причастныхъ къ происшествіямъ на дорогахъ (хотя бы при происшествіяхъ и не было пострадавшихъ людей).

Распоряженіе это подтверждено, затѣмъ, къ неуклонному исполненію циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 20 января 1908 г. за № 1911 (Вѣстн. М. П. С.

## ГЛАВА II.

**Распредѣленіе обязанностей между служащими.****Общія 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 сигнальныхъ 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.

1908 г., № 5), причемъ циркуляромъ отъ 23 марта 1908 г. за № 9151 Управленіемъ было сообщено о послѣдовавшемъ согласіи Министра Путей Сообщенія съ Министрами Юстиціи и Внутреннихъ Дѣлъ касательно скорѣйшаго разсмотрѣнія въ подлежащихъ судебныхъ установленіяхъ дѣлъ по привлеченію железнодорожныхъ служащихъ къ уголовной ответственности за небрежное исполненіе ими служебныхъ обязанностей.

См. также въ Приложеніи № 11 циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 30/31 января 1906 г. № 4525 и отъ 18/21 апрѣля 1905 г. № 16162 1035 — о примѣненіи строгаго взысканія за проступки, ведущіе къ нарушенію безопасности движенія поѣздовъ.

§ 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, заявленныя 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, причемъ 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 \*).

\*) 1) „Изъ поступающихъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ разслѣдованій происшествій о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ усматривается, что значительное число случаевъ съ поѣздами въ послѣднее время имѣло мѣсто вслѣд-

## Особья обязанности служащихъ.

### Обязанности начальника желѣзной дороги.

§ 22. На Начальника желѣзной дороги возлагается отвѣтственность за прочность, правильность и цѣлесо-

стве неправильныхъ дѣйствій служащихъ по примѣненію ими правилъ, положеній и инструкцій, касающихся движенія поѣздовъ.

Имѣя въ виду, что, помимо § 12 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, коимъ установлено требованіе объ испытаніи служащихъ, предварительно допущенія ихъ къ должностямъ, въ знаніи относящихся къ ихъ должностямъ обязанностей, — по § 21-му тѣхъ же Правилъ начальствующія лица обязаны слѣдить за знаніемъ подчиненными имъ служащими относящихся къ обязанностямъ сихъ служащихъ существующихъ правилъ и положеній, а равно данныхъ имъ инструкцій и распоряженій, — Управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, рекомендуетъ мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ особенно тщательно слѣдить за тѣмъ, чтобы указанная въ § 21 Правилъ технической эксплуатаціи проверка знаний служащихъ, въ особенности всѣхъ тѣхъ, дѣятельность которыхъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ, производилась постоянно черезъ извѣстные періоды времени и во возможности комиссіями изъ агентовъ разныхъ службъ, въ составъ которыхъ, въ качествѣ предсѣдателей, входили бы старшіе агенты службъ отъ помощниковъ начальниковъ службъ до ревизоровъ и начальниковъ дистанцій включительно.

О результатахъ испытаній должны составляться журналы, причѣмъ агенты, не выдержавшіе испытанія и выказавшіе такое незнакомство съ дѣйствующими правилами и инструкціями, что оставленіе ихъ, по мнѣнію большинства членовъ комиссіи, при исполненіи отвѣтственныхъ должностей представляется опаснымъ, немедленно отстраняются распоряженіемъ предсѣдателя комиссіи отъ исполненія своихъ обязанностей и объ этомъ представляется вмѣстѣ съ журналомъ комиссіи начальнику (управляющему) дороги, для дальнѣйшаго съ его стороны распоряженія.

Лицамъ, выказавшимъ неудовлетворительное знаніе дѣйствующихъ правилъ и инструкцій, но не настолько, чтобы представлялось опаснымъ, хотя бы временно, оставить ихъ при исполненіи занимаемыхъ должностей, назначается, чрезъ опредѣленный срокъ, новое испытаніе, и если при этомъ вновь испытаніи они не обнаружатъ требуемыхъ познаній, то должны быть отстранены отъ исполненія тѣхъ обязанностей, къ которымъ не подготовлены. При этомъ, начальникъ (управляющій) дороги принимаетъ рѣшеніе — подлежитъ ли данный служащій увольненію отъ службы или переводу на другую должность, не связанную съ движеніемъ поѣздовъ.

Обращается вновь вниманіе начальниковъ (управляющихъ) дорогъ на то, что, если при разслѣдованіи несчастнаго случая на дорогѣ, причиною такого обнаружится недостаточное знаніе служащими дѣйствующихъ правилъ, положеній, инструкцій и распоряженій, то къ отвѣтственности должны быть привлекаемы не только эти служащіе, но и начальствующія лица, на обязанности которыхъ лежало слѣдить за знаніемъ и правильнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими своихъ обязанностей. Указаніе объ отвѣтственности начальствующихъ лицъ должно быть включено въ инструкцію подлежащихъ старшихъ агентовъ.

Производство указанныхъ выше испытаній служащихъ не должно ни въ чемъ нарушать нормальный ходъ линейной службы<sup>1)</sup>. (Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 29 декабря 1907 г. № 165—Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 5).

4 января 1908 г.

2) Управление желѣзныхъ дорогъ, считая заботы о безопасности движенія нерѣзкой обязанностью служащихъ, какъ низшихъ, такъ и высшихъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ г.г. начальникамъ казенныхъ, директорамъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ обратить внима-

образность, 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, соотвѣтствующее современнымъ потребностямъ \*).

не старшихъ начальствующихъ лицъ на необходимость постоянного личнаго наблюденія за ходомъ дѣла на линіи и личнаго руководства непосредственно подчиненными агентами, въ цѣляхъ осуществленія тѣхъ требованій безопасности, которымъ должно удовлетворять желѣзнодорожное движеніе". (Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15 октября 1910 г., № 26953 — Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 45).

3) О необходимости должнаго надзора со стороны мѣстнаго участковаго начальства за правильнымъ отправленіемъ службы подвѣдомственными агентами также отмѣчено циркулярами Управленія жел. дорогъ отъ 30/31 января 1906 г., № 4525 и отъ 18/21 апрѣля 1906 г., №16162/1036. (Циркуляры эти помѣщены въ Приложеніи № 11).

\*) 1) Примѣрный перечень мѣръ административнаго и техническаго характера который слѣдуетъ принимать для обезпеченія безопасности движенія— см. при циркулярѣ Управленія жел. дорогъ отъ 1 февраля 1911 г., 2878 (Прилож. № 11).

2) Циркуляромъ отъ 29 декабря 1907 г. за № 34357.168 (Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 3), Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ объявлено, къ руководству и исполненію, начальникамъ казенныхъ, директорамъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ:

„По докладу г. Главнаго Инспектора Министерства Путей Сообщенія результатовъ записей аппарата Ливчака о состояніи пути на осмотрѣнныхъ Главнымъ Инспекторомъ линіяхъ, Его Высокопревосходительство Господинъ Министръ изволилъ приказать, чтобы начальники казенныхъ и директора и управляющіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ обращали особое вниманіе на сообщаемыя имъ Главнымъ Инспекторомъ сравнительныя вѣдомости состоянія путей, осмотрѣнныхъ Главнымъ Инспекторомъ, и чтобы пути, не осмотрѣнные Главнымъ Инспекторомъ, осматривались ими, по возможности, лично, съ неотлагательнымъ принятіемъ мѣръ къ исправленію замѣченныхъ неисправностей“.

## А) ПО СЛУЖБѢ ПУТИ.

### **Обязанности начальника службы пути.**

§ 23. Начальникъ службы пути обязанъ:

а) заботиться объ общемъ исправномъ состояніи и надлежащемъ охраненіи пути и сооруженій дороги и наблюдать, какъ за правильнымъ и обеспеченнымъ отправленіемъ службы пути, такъ равно и за правильнымъ и своевременнымъ ремонтомъ пути и сооруженій 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; распредѣлять занятія между ними и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ и исполненіемъ всѣхъ относящихся до безопасности пути и сооруженій 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 со-

держаніемъ 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 дорожнаго мастера.**

§ 25. На дорожнаго 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 мѣсяць, а въ закругленіяхъ и переводахъ — не рѣже, какъ черезъ каждыя двѣ недѣли;

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 сентября 1907 г. за № 22351 (Вѣсти. М. П. С. 1907 г., № 37) подтверждено „къ неуклонному исполненію, чтобы начальники участковъ службы пути при сопровожденіи служебныхъ поѣздовъ, съ которыми изволить ѣхать. Господинъ. Министръ. Путей Сообщенія, находились обязательно на паровозахъ“.

в) обходъ околотка 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 околотка 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 работъ 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 брусевъ 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 нахождения на дорогѣ, осторожности, необходимой для ихъ личной безопасности \*), и

е) за отсутствіемъ на мѣстѣ дорожнаго мастера, исполнять обязанности, возложенныя на сего послѣдняго пунктомъ 3 § 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, указанныя ему дорожнымъ мастеромъ или старшимъ рабочимъ, работы по ремонту, содержанію и охраненію пути и сооружений, ограждая опасныя мѣста и работы сигналами.

*Примѣчаніе.* Если, для исполненія не терпящихъ отлагательства работъ, потребовался бы выходъ рабочаго на работу въ праздникъ или въ неурочное время,

\*) Циркулярною телеграммою Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 марта 1908 г. за № 1475, въ цѣляхъ предотвращенія случаевъ наѣзда поѣздами и паровозами на рабочихъ по расчисткѣ пути отъ снѣга, предложено принять мѣры къ обезпеченію ихъ безопасности установленіемъ надъ ра за рабочими со стороны постоянныхъ служащихъ и рабочихъ, какъ лицъ ознакомленныхъ съ желѣзнодорожными условіями и необходимыми мѣрами предосторожности.

днемъ или ночью, то рабочей 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, причемъ 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 сооруженій дороги и телеграфа, при невозможности же собственноручно произвести исправленіе, — оградить опасныя для движенія мѣста, согласно правиламъ сигнализациі;

г) надзирать за соблюденіемъ посторонними лицами полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ ст. ст. 145 - 147, въ п. б ст. 150 и въ ст. ст. 151 и 152 Общаго Устава Россійскихъ ж. д., причемъ 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 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 паро-

воза 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 сигнализации, 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, не соотвѣтствующему 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 \*).

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 6 февраля 1901 г. № 5493/24, подтвержденнымъ циркуляромъ отъ 21/26 февраля 1903 г. № 9458/50 (см. Вѣсти. М. П. С. 1901 и 1903 г.г., №№ 8 и 10), предложено: „Въ инструкціи путевымъ сторожамъ вводить обязательно указаніе о томъ, что сидѣніе или лежаніе для отдыха на полотнѣ дороги въ предѣлахъ ширины балластнаго слоя безусловно

### 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. ст. 148 и 149 и въ п. а ст. 150 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ 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. 3 § 28-го 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 обезпеченнымъ 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,

воспрещается. Кромѣ сего, въ инструкціяхъ должно быть помѣщено запрещеніе путевымъ сторожамъ перебѣгать путь передъ самымъ поѣздомъ, а также становиться передъ проходомъ поѣзда въ междупутьи при двойномъ пути“.

а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ подвижного состава и тяги; распредѣлять 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, не терпящихъ 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 поѣзды, 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, имѣющіяся 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.

\*) О принятіи мѣръ къ обезпеченію безопасности слѣдованія поѣздовъ съ паровозными бригадами чужихъ участковъ - см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 25 апрѣля 1912 г. № 12291/8587 (Прилож. № 11).

## Обязанности дежурнаго въ паровозномъ сараѣ.

§ 32. Дежурный въ паровозномъ сараѣ\*) обязанъ:

- а) приготовить къ дѣйствию указанные начальникомъ депо паровозы;
- б) прекращать или поддерживать парообразование въ паровозахъ, прибывшихъ въ паровозный сарай на стоянку;
- в) охранять находящіяся 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 сигнализации и инструментами, и, въ предѣлахъ предоставленныхъ ему средствъ, исправлять поврежденія въ паровозѣ;
- б) охранять паровозъ отъ всякихъ случайностей, причемъ:
  - ба) не удаляться съ паровоза, не передавъ наблюденія за нимъ назначенному для сего лицу\*\*);

\*) Циркуляромъ отъ 17/21 февраля 1911 г. за № 4882 38/2002/133 (Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 11), „Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по распоряженію Его Высочайшепревосходительства Господина Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ обратить вниманіе на то, чтобы, во избѣжаніе могущихъ быть несчастныхъ случаевъ и пожаровъ, дежурные по депо кочегары были основательно инструктированы, какъ это и предвидится Правилами технической эксплуатаціи, въ обращеніи съ системами отопленія паровозовъ какъ имѣющихся на дорогѣ, такъ и командируемыхъ съ другихъ дорогъ.“

Г.г. Начальники участковъ тяги и ихъ помощники, а также и Начальники оборотныхъ депо обязаны лично удостовѣриться въ отчетливомъ умѣнн кочегаровъ депо обращаться съ системами отопленія“.

\*\*\*) См. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 13 июля 1907 г. за № 18767 (выписка къ §§ 68 и 69 Правилъ технической эксплуатаціи).

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, причемъ, въ случаѣ разногласія между начальникомъ станціи и машинистомъ по сему вопросу, такое разрѣшается порядкомъ, установленнымъ управленіемъ каждой дороги;

д) управлять находящимся въ дѣйствиіи 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, данному главнымъ кондукторомъ;

з) во время нахождения паровоза на станціонныхъ путяхъ приводить его въ движеніе не иначе, какъ по сиг-

\*) О предотвращеніи случаевъ наѣзда паровозовъ и поѣздовъ на людей см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 октября 1899 г. № 42863 (Прилож. № 11).

Циркулярною телеграммою Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 марта 1908 г. за № 1475, въ цѣляхъ предотвращенія случаевъ наѣзда поѣздами и паровозами на рабочихъ по расчисткѣ пути отъ снѣга, предложено принять мѣры къ обезпеченію ихъ безопасности подтвержденіемъ машинистамъ о болѣе внимательномъ наблюденіи за путемъ при слѣдованіи во время метелей.

О производствѣ на каждомъ перегонѣ пробы автоматическихъ тормозовъ см. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 18 мая 1901 г. № 21033/1015 и отъ 13 юля 1907 г. № 18766 (Прилож. № 11).

О необходимости соблюденія должной осторожности при веденіи поѣздовъ, въ предупрежденіе разрыва сцепныхъ приборовъ см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/16 января 1910 г. № 1220/247/16 (Прилож. № 11).

наламъ 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 про-

изводитъ 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 таковыя могли быть своевременно исправлены или изъяты изъ поѣзда.

Независимо отъ сего вагонные смазчики обязаны:

в) поддерживать смазку въ вагонныхъ буксахъ, и

г) исполнять, согласно § 44 настоящихъ правилъ, обязанности тормозныхъ 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 \*).

\*) Объ аккуратномъ и умѣломъ обслуживаніи буксъ и подшипниковъ - см.

## В) ПО СЛУЖБѢ ДВИЖЕНІЯ.

### Обязанности начальника службы движения.

§ 36. Начальникъ службы движения обязанъ:

а) заботиться о томъ, чтобы станціи, поѣзды и служащіе по службѣ движения, равно какъ и количество, родъ и распредѣленіе подвижного состава, находящагося въ вѣдѣніи означенной службы, соотвѣтствовали общимъ условіямъ, необходимымъ для безопаснаго и правильнаго движенія поѣздовъ, и наблюдать за правильнымъ и обеспеченнымъ отправленіемъ службы движения, 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 движения; распредѣлять 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, 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.

*Примѣчаніе.* Ближайшее, подъ общимъ руководствомъ начальника движения, завѣдываніе и распоряженіе движеніемъ и наблюденіе за точнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими всѣхъ дѣйствующихъ правилъ можетъ быть возлагаемо на помощника начальника службы движения, 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 передвиженію подвижного состава въ предѣлахъ станціи;

б) распоряжаться всѣми, безъ исключенія, служащими по службѣ движенія, числящимися при станціи, руководить дѣйствіями означенныхъ служащихъ и распредѣлять служебныя занятія между ними; равнымъ образомъ, распоряжаться въ отношеніи всего, что касается службы поѣздовъ и движенія паровозовъ въ предѣлахъ станціи, 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 отвѣтственными лицами. Послѣднія 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, именуется *дежурными по станціи или по посту*.

Порядокъ и условія замѣщенія начальника станціи

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

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 приѣма 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, причѣмъ испортившійся сигналъ замѣнять другимъ временнымъ, или же принимать иныя 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 корреспонденці, ему порученной, и

в) въ случаѣ поврежденія упомянутыхъ въ п. а аппаратовъ и комнатнаго телеграфнаго устройства, принимать возможныя мѣры къ ихъ своевременному исправленію, причемъ 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 своевременномъ освѣщеніи порученныхъ ему сигналовъ;

в) держать стрѣлки всегда въ томъ положеніи, которое будетъ для сего опредѣлено, 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, причемъ, 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:

\*) Объ усиленіи надзора за стрѣлками, расположенными по маршрутамъ слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 14/15 октября 1911 г. № 26362/165 (Прилож. № 11).

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, причѣмъ руководить и наблюдать за работой сцѣпщиковъ и стрѣлочниковъ, а также распоряжаться движеніемъ паровоза и другихъ двигателей;

в) распоряжаться надлежащимъ размѣщеніемъ и закрѣпленіемъ вагоновъ, оставляемыхъ 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 главнаго 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; распределять 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 обслуживанія 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 тормозами, въ подлежащихъ случаяхъ и согласно существующимъ правиламъ;

г) во всѣхъ случаяхъ, угрожающихъ поѣзду или людямъ опасностью, дѣйствовать автоматическими тормозами 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 мѣрахъ къ надлежащему обслуживанію поѣздовъ въ цѣляхъ скорого и умѣлаго заторможенія ихъ въ случаѣ надобности— см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 18 мая 1901 г. № 21033/1015 (Прилож. № 11).

Объ энергичномъ дѣйствіи тормозильниковъ ручными тормозами, при подачѣ машинистомъ сигналовъ къ заторможенію— см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 30 октября 1 ноября 1912 г. № 30329-21558 (Прилож. № 11).

Объ обязанностяхъ кондукторовъ въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ— см. телеграмму Товарища Министра Путей Сообщенія отъ 10 октября 1907 г. № 8451 (Прилож. № 6).

О строгомъ надзорѣ со стороны кондукторскихъ бригадъ за обслуживаемыми ими вагонами, въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей— см. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 21 октября 1907 г. № 26845 и отъ 15/16 марта 1912 г. № 8671/6022 (Прилож. № 6).

## Отдѣлъ II.

# Содержаніе и охраненіе пути и сооружений.

### ГЛАВА I.

## Общія положенія.

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

Въ виду сего, путь, его принадлежности и всѣ желѣзнодорожныя сооруженія должны соотвѣтствовать вполнѣ 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 поверстнаго 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.

*Примѣчаніе* \*). Относительно устройства и раз-

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3525 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

мѣра частей желѣзныхъ дорогъ, указанныхъ въ третьемъ абзацѣ сего параграфа, каждая дорога должна руководствоваться изданными до сего, касающимися оной, общими и частными законоположеніями, правилами и техническими условіями.

§ 46. Участки пути, по коимъ поѣзды 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 сооруженій 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 приближеній строеній къ рельсовымъ путямъ, но при непремѣнномъ условіи принятія Управленіемъ дороги мѣръ къ безопасному движенію по путямъ.

*Примѣчаніе* \*). Въ тѣхъ случаяхъ, когда, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, соблюденіе габарита приближенія строеній для станціонныхъ сигналовъ (семафоровъ, дисковъ, стрѣлочныхъ фонарей), переводныхъ механизмовъ стрѣлокъ, гидравлическихъ колоннъ и столбовъ для фонарей, освѣщающихъ територію станціи, представляется невозможнымъ, означенныя устройства могутъ быть устанавливаемы, если разстояніе между габаритомъ подвижного состава и очертаніями этихъ устройствъ составляетъ не менѣе 0,15 саж. \*\*).

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3 апрѣля 1900 г., № 15580 (Вѣсти. М. П. С. 1909 г., № 19).

\*\*\*) Въ отношеніи льготы въ расположеніи на станціи фонарныхъ столбовъ, циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 8 ноября 1905 г. за № 43093/206 (Вѣсти. М. П. С. 1905 г., № 49/50) разъяснено, что „вышеозначенная льгота въ расположе-

§ 48. Постоянные сигналы, а равно и знаки, служащие для обозначения поперечного деления дороги, для указания склоновъ, начала и конца кривыхъ, предельные столбики и т. п., должны содержаться въ постоянной исправности \*).

§ 49. Ремонтъ пути и сооружений на дорогахъ 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 \*\*).

ни на станціи фонарныхъ столбовъ должна быть отнесена лишь къ такимъ фонарнымъ столбамъ, которые устанавливаются въ междупутьяхъ, внѣ платформъ; что же касается фонарныхъ столбовъ на платформахъ, то на существующихъ станціяхъ, гдѣ уже допущена льгота въ установкѣ деревянныхъ фонарныхъ столбовъ на платформахъ, слѣдуетъ впредь до капитальной перестройки этихъ станцій замѣнить всѣ деревянные столбы металлическими (напримѣръ, рельсовыми), толщиной не болѣе 0,05 саж., съ тѣмъ, чтобы фонари на этихъ столбахъ были подняты настолько, чтобы они находились внѣ общихъ предѣловъ приближенія строенія къ путямъ; замѣну эту необходимо произвести въ такомъ порядкѣ, чтобы она была вполнѣ закончена къ 1 января 1908 года“.

Затѣмъ, циркуляромъ отъ 23 января 1906 г. за № 3346/533, Управление желѣзныхъ дорогъ, въ разъясненіе § 47 Правилъ технической эксплуатаціи, сообщило, что разрѣшенныя отступленія отъ нормальнаго габарита приближенія строеній къ пути допускаются лишь по отношенію къ перечисленнымъ въ примѣчаніи къ сказанному параграфу и въ циркулярѣ № 43093/206 „отдѣльно стоящимъ предметамъ, зашпалюющимъ незначительное вдоль пути протяженіе (фонарные столбы, гидравлическія колонны и проч.); по отношенію же къ предметамъ, имѣющимъ болѣе значительныя по направленію вдоль пути размѣры, какъ, напримѣръ, опоры пѣшеходныхъ мостиковъ, путепроводовъ и т. п., означенныя отступленія отъ габарита не могутъ быть допущены; въ случаѣ же, если на дорогахъ существуютъ искусственныя сооруженія, кои, по размѣрамъ приближенія къ пути, не удовлетворяютъ указаннымъ выше требованіямъ, то надлежитъ принять соответствующія мѣры къ предотвращенію могущихъ произойти отъ того несчастныхъ случаевъ“.

Вмѣстѣ съ симъ, тѣмъ же циркуляромъ Управление жел. дорогъ предложило „при составленіи проектовъ переустройства и расширенія станціонныхъ путей въ тѣхъ случаяхъ, когда можно въ будущемъ предвидѣть необходимость въ устройствѣ пѣшеходныхъ мостовъ или путепроводовъ, размѣры междупутій на сихъ станціяхъ назначать по соображенію съ возможностью впоследствии установки на нихъ опоръ таковыхъ мостовъ, имѣя въ виду, что ни одна часть означенныхъ сооруженій не должна выходить за предѣлы нормальнаго габарита приближенія строеній къ путямъ“.

\*) Объ установленіи періодическихъ провѣрокъ исправнаго дѣйствія аппаратовъ сигнализаций, имѣющихся въ путевыхъ будкахъ—см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 13 мая 1910 г., № 13149/2705 (Прилож. № 11).

Объ обезпеченіи безопасности движенія правильнымъ обслуживаніемъ ящиковъ зависимости, какъ весьма серьезной и отвѣтственной части централизованныхъ приборовъ—см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 30 апрѣля 1911 г., № 12056/90/5040/339 (Прилож. № 11).

\*\*) Телеграммоу Начальника Управления жел. дорогъ отъ 4 мая 1911 г. за № 298/1812, въ предотвращеніе случаевъ происшествій съ поѣздами, вслѣдствіе недостаточнаго огражденія мѣста производства работъ на пути установленными сигналами и невыдачи станціями предупрежденій, предложено подтвердить агентамъ пути о необходимости неослабнаго наблюденія за точнымъ выполненіемъ правилъ производства работъ на пути и за огражденіемъ мѣста работъ сигналами.

Затѣмъ, на необходимость усиленія надзора за правильнымъ производствомъ

## ГЛАВА II.

**Ограждение перегоновъ, участковъ перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности при подходѣ къ нимъ поѣздовъ, а также средства сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линіею 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 утверженія Министерства Путей Сообщенія\*).

**Средства для сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линіею 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 \*).

---

работъ по ремонту пути и за должнымъ огражденіемъ мѣстъ работъ сигналами было также обращено вниманіе телеграммою Начальника Управленія жел. дорогъ отъ 14 іюня 1911 г. за № 1073/4766.

О примѣненіи системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 31 декабря 1912 г., № 36571/16879 (Прилож. № 7).

\*) Въ отношеніи порядка утвержденія проектовъ электрическихъ и сигнализационныхъ устройствъ, циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 1 іюня

*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) \*).

1906 г. за № 22515/126/3994 (Вѣсти. М. П. С. 1906 г., № 25) установлено слѣдующее:

„Начальникамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется право утверждать своєю властью проекты устройствъ, упомянутыхъ въ § 50 Правилъ технической эксплуатаціи, на всякую сумму, въ случаяхъ, когда предполагаемые по проекту приборы или системы устройствъ ранѣе примѣнялись на дорогѣ или являются общепринятыми на другихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ; къ числу таковыхъ въ настоящее время Управленіе желѣзныхъ дорогъ относитъ: электрожелзную сигнализацию Вебба и Томпсона (съ аппаратами батарейнаго, смѣшаннаго и индукціоннаго типа) и блокировочную систему Сименса и Гальске (двухпроводную-четырёхпроводную).

Въ тѣхъ-же случаяхъ начальникамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется право утверждать своєю властью проекты устройствъ, упомянутыхъ въ § 51 Правилъ технической эксплуатаціи, на всякую сумму. Къ числу общепринятыхъ устройствъ этого рода Управленіе желѣзныхъ дорогъ относитъ: электро-колокольную систему Сименса и Гальске и всякаго рода телефонныя устройства“.

\*) Циркуляромъ бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г. за № 3626 (Вѣсти. М. П. С. 1899 г., № 11), въ дополненіе къ § 52 Правилъ технической эксплуатаціи, преподано къ руководству слѣдующее правило:

„Стрѣлки, находящіяся внѣ предѣловъ станцій, должны быть или надежно закрѣплены по направленію главнаго пути механическимъ засовомъ, запертымъ на замокъ, или инымъ не менѣе надежнымъ способомъ, или же постоянно охраняемы. Ключъ отъ прибора, закрѣпляющаго такую стрѣлку, долженъ храниться или у одного изъ начальниковъ станцій перегона или у агента, находящагося при постѣ (гдѣ таковой имѣется).

Такія стрѣлки переводятся на боковой путь только для пропуска поѣзда, а затѣмъ тотчасъ-же ставятся по направленію главнаго пути и замыкаются; ключи же передаются тому лицу, у котораго они должны храниться. При стрѣлкахъ этихъ должно быть приспособленіе, указывающее, не менѣе какъ на 150 саж., то направленіе, въ которомъ поставлена стрѣлка.

Подвижной составъ, поставленный на боковыхъ путяхъ и вѣтвяхъ, не при-

## Ограждение 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, разрѣшаемыхъ Начальникомъ дороги, допускаются лишь съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Сигналы, ограждающіе входъ на станцію однокольныхъ 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

надлежащій къ поѣзду, долженъ быть охраняемъ и кромѣ того сдѣланы и заторможены; поѣздъ и подвижной составъ должны находиться въ предѣлахъ стоянія поѣздовъ, т. е. не выходить за указатели сихъ предѣловъ, поставленные между сходящимися путями. Кромѣ того, должны быть приняты мѣры, предупреждающія угонъ или уходъ со станціи поставленнаго на стоянку подвижнаго состава; такія мѣры могутъ заключаться: или въ постановкѣ стрѣлокъ такъ, чтобы путь стоянія подвижнаго состава былъ раздѣленъ отъ главнаго, или въ устройствѣ особыхъ отводныхъ путей, или постоянныхъ поворотныхъ барьеровъ на путяхъ, или въ подкладываніи подъ колеса подвижнаго состава особыхъ переносныхъ брусьевъ или клиньевъ, въ прикрѣпленіи подвижнаго состава къ составнымъ частямъ пути цѣпями и т. п. Поѣздъ и подвижной составъ, находящіеся на вышеупомянутыхъ боковыхъ путяхъ и вѣтвяхъ, не должны быть выводимы на главный путь, безъ особаго на то разрѣшенія начальства той станціи, въ вѣдѣніи котораго находится переводъ съ главнаго пути на боковой — или на вѣтвь\*.

О насыпкѣ на пріемные пути у упоровъ слоя песку, для достиженія возможно плавной остановки поѣзда — см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 13 іюля 1907 г. № 18766 (Прилож. № 11).

\*) По поводу механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы при неготовности станцій къ пріему поѣздовъ см. циркуляры Управления жел. дорогъ отъ 4/5 декабря 1900 г. № 56009/2493 и отъ 13 ноября 1910 г. № 30025/180/11021 (Прилож. № 11).

О порядкѣ сношеній со станціями поѣздовъ, остановившихся у семафоровъ во время тумановъ и снѣжныхъ метелей — см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 15 октября 1901 г. № 42744 (Прилож. № 11).

О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ вслѣдствіе неточной установки фонаря по отношенію къ сигнальнымъ стекламъ — см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 7/8 декабря 1911 г. № 31785/15012/995 (Прилож. № 11).

О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ вслѣдствіе недостаточной видимости сигнальныхъ огней таковыхъ — см. циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ 7 ноября 1912 г. № 30830/171/14427 (Прилож. № 11).

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 линією 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 инструкціи.

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 соотвѣтствующими стрѣлками, съ затворами разводныхъ мостовъ, съ указателями положенія передвижныхъ телѣжекъ и поворотныхъ круговъ и т. п., и снабжены специальными приспособленіями для огражденія безопасности движенія.

*Примѣчаніе* \*). Впредь до изданія новыхъ указаній и инструкцій, дорогамъ надлежитъ руководствоваться нынѣ дѣйствующими правилами \*\*).

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркулиру бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣсти. М. П. С. 1899 г., № 11).

\*\*\*) О порядкѣ выключенія централизованныхъ стрѣлокъ на станціяхъ изъ дѣйствующихъ централизацій—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 23 августа 1908 г. № 20689 (Прилож. № 11).

Объ обслуживаніи ящиковъ зависимости въ централизаціонныхъ приборахъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 30 апрѣля 1911 г. № 12056/90/5040/339 (Прилож. № 11).

## 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 сигнализаціи переѣздовъ, а также условія, коимъ означенная сигнализація 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.

*Примѣчаніе* \*). Впредь до дальнѣйшихъ распоряженій, дорогамъ надлежитъ руководствоваться указаніями Главы II Отдѣла II Правилъ содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ (утвержденныхъ 15 ян-

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣсти. М. П. С. 1899 г., № 11).

варя 1883 г. и измененныхъ послѣдующими постановленіями Министра Путей Сообщенія отъ 17 Февраля 1886 г. за № 1419 и отъ 28 Октября 1887 г. за № 3869) и циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 12 Августа 1885 года за № 6767\*), а также особыми распоряженіями Министерства Путей Сообщенія и частными отступленіями отъ этихъ указаній, которыя одновременно разрѣшаемы были Министерствомъ по отдѣльнымъ дорогамъ.

### **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 нарушение 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

\*) Съ изданіемъ (при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта 1900 г.) II-го выпуска Свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути, циркуляръ бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 12 августа 1885 г. за № 6767 (о необслуживаемыхъ переѣздахъ), а также всѣ опубликованные ранѣе распоряженія, циркуляры, приказы и постановленія Министерства Путей Сообщенія, касающіеся переѣздовъ и переходовъ, являются отмѣненными. Что же касается Главы II Отдѣла II старыхъ правилъ содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, то руководящее ихъ значеніе сохраняетъ силу лишь въ той части оныхъ, которая не предусмотрена Отдѣломъ V сказаннаго Свода, гдѣ, между прочимъ, въ Гл. II указаны новыя главныя основанія для причисленія переходовъ и переѣздовъ къ разряду обслуживаемыхъ и необслуживаемыхъ. См. Прилож. №№ 1 и 2.

\*\*\*) Установленныя §§ 58—61 Правилъ технической эксплуатаціи основаній

путей и ихъ принадлежностей, соотвѣтственно обходамъ, на которые дорога раздѣлена \*).

§ 59. Число и распределение 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, причемъ 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.

---

для опредѣленія обязательныхъ осмотровъ пути, согласно постановленію Министра Путей Сообщенія отъ 1 іюня 1907 г. за № 14471, остаются въ силѣ и послѣ введенія симъ постановленіемъ Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ. (См. Прилож. № 5).

См. п. 2 выноски къ § 22 Правиль технической эксплуатаціи.

\*) Телеграммою Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 октября 1907 г. за № 8836, въ цѣляхъ предотвращенія случаевъ злоумышленной порчи пути, поджога мостовъ и подкладыванія взрывныхъ снарядовъ подъ проходящіе поѣзда, подтверждено о необходимости тщательнаго надзора за путемъ и о наложеніи взысканій за не предупрежденные случаи злоумышленій.

## 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, вполне ознакомленному съ употребленіемъ вагончиковъ. При всякомъ передвиженіи вагончика, какъ нагруженнаго, такъ и порожняго, таковой долженъ быть всегда сопровождать 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 сопровождена кѣмъ-либо изъ состоящихъ въ этой службѣ лицъ, вполне 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

---

\*) Циркуляромъ отъ 13 мая 1910 г. за № 13150/2704 (Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 23) Управление желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ, для свѣдѣнія дорогъ, о произведенномъ на Екатерининской жел. дорогѣ пробномъ испытаніи моторныхъ дрезинъ шведскаго типа, доказавшемъ техническія преимущества такихъ дрезинъ передъ дрезинами обыкновенными, и присовокупляетъ, что, при пользованіи такого рода дрезинами, надлежитъ руководствоваться § 62 Правилъ технической эксплуатаціи относительно передвиженія путевыхъ вагончиковъ и 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 противъ настиженія вагончика или телѣжки попутнымъ поѣздомъ или ихъ столкновенія съ поѣздомъ встрѣчнымъ \*).

*Примѣчаніе 1-е \*\*).* По пункту б сего параграфа надлежитъ руководствоваться § 178 Правиль содержания и охраненія желѣзныхъ дорогъ (утвержденныхъ 15 января 1883 г. и измѣненныхъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 17 февраля 1886 г. за № 1419), а также особыми разрѣшеніями, данными Министерствомъ Путей Сообщенія въ отношеніи пользования дрезинами.

*Примѣчаніе 2-е \*\*).* Впредь до введенія въ дѣйствіе новыхъ Правиль сигнализациі, относительно правилъ о ручныхъ вагончикахъ и телѣжкахъ и ихъ движенія, надлежитъ руководствоваться, во-первыхъ, §§ 176, 177, 178 и 179 Правиль содержания и охраненія желѣзныхъ дорогъ (утвержденныхъ 15 января 1883 г. и измѣненныхъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 17 февраля 1886 г. за № 1419) и во-вторыхъ § 119 Правиль движенія (утвержденныхъ 27 іюня 1883 г.).

\*) О мѣрахъ въ предотвращеніе наѣзда поѣздами на вагончики и дрезины и въ предупрежденіе несчастныхъ случаевъ съ людьми при движеніи вагончиковъ и дрезинъ — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 15 февраля 1900 г. № 7273 (Прилож. № 11).

\*\*) Примѣчанія эти помѣщены здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3-го марта 1899 г. за № 3626 (Вѣсти. М. П. С. 1899 г., № 11), при чемъ, съ введеніемъ въ дѣйствіе новыхъ „Общихъ правилъ сигнализациі на желѣзныхъ дорогахъ“ (утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія по журналу Инженернаго Совѣта отъ 23 марта и 13 мая 1909 года, за № 28), въ отношеніи обозначенія путевыхъ телѣжекъ и вагончиковъ на одноколѣйныхъ и двухколѣйныхъ дорогахъ, надлежитъ руководствоваться уже не пунктомъ 9-ымъ § 176 старыхъ Правиль содержания и охраненія желѣзныхъ дорогъ, а §§ 45 и 46 новыхъ Общихъ правилъ сигнализациі на желѣзныхъ дорогахъ.

См. Приложенія №№ 1 и 3.

## Отдѣлъ 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, допускаемая нагрузка, качества, требуемая отъ вагоновъ для ихъ постановки въ пассажирскіе поѣзды, спеціальныя приспособленія вагоновъ, предназначенныхъ для опредѣленныхъ перевозокъ, сроки осмотровъ подвижного состава, а равно необходимыя принадлежности паровозовъ, приспособленія для сигнализациі, надписи на паровозахъ и вагонахъ и цвѣта окраски вагоновъ должны удовлетворять

\*) „Правила устройства, установки, содержанія и освидѣтельствованія паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія“— см. Приложение № 4.

правиламъ и техническимъ условіямъ, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія \*).

*Примѣчаніе* \*\*). Относительно установленія предѣльнаго очертанія подвижного состава, правилъ и техническихъ условій устройства и размѣра подвижного состава, предѣловъ его изнашиваемости и проч., а также правилъ подробнаго во всѣхъ частяхъ осмотра паровозовъ, освидѣтельствowanія и испытанія паровыхъ котловъ и правилъ срока освидѣтельствowanія вагоновъ — каждой дорогѣ надлежитъ руководствоваться изданными до сего времени, касающимися оной, общими и частными правилами и техническими условіями.

## ГЛАВА II.

# П а р о в о з ы .

### 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 освидѣствованъ 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 этой цѣлью паровозъ долженъ быть:

---

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 28 января 1909 г. за № 2154/21 (Вѣстн. М. П. С. 1909 г., № 8) подтверждено о необходимости дѣлать на вагонахъ надписи о ревизіи буксъ по трафарету, а не отъ руки.

Объ установленіи надзора за нагрузкою товарныхъ вагоновъ и о нѣкоторыхъ другихъ мѣрахъ въ цѣляхъ предупрежденія горѣнія буксъ и поломки ресоръ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 24/26 марта 1911 г. № 8942/68/3593 (Прилож. № 11).

Объ обязательной провѣркѣ, по габариту, очертанія подножекъ вагоновъ послѣ cadaго исправленія подножекъ или самихъ вагоновъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 18/24 мая 1912 г., № 15434/7129 (Прилож. № 11).

\*\*\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дор. отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

а) подвергнуть 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 ѣздою ранѣе, передачи на дорогу, испытанъ ѣздою.

Объ освидѣтельствovanіи 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 установленныя 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.

*Примѣчаніе* \*). Относительно установленія предѣльнаго очертанія подвижного состава, правилъ и техническихъ условій устройства и размѣра подвижного состава, предѣловъ его изнашиваемости и проч., а также правилъ подробнаго во всѣхъ частяхъ осмотра паровозовъ, освидѣтельствovanія и испытанія паровыхъ котловъ и правилъ срока освидѣтельствovanія вагоновъ—каждой дорогѣ надлежитъ руководствоваться изданными до сего времени, касающимися оной, общими и частными правилами и техническими условіями \*\*).

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

\*\*\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 25/26 августа 1906 г. за № 33624/169 (Вѣстн. М. П. С. 1906 г., № 36) указывается на имѣвшіе мѣсто случаи взрыва мѣдныхъ топокъ паровозовъ по причинѣ слѣзанія боковыхъ стѣнокъ топокъ, въ мѣстахъ наибольшаго ихъ обгара, съ обгорѣвшихъ связей и, въ устраненіе такого явленія, обращается вниманіе на необходимость строгаго надзора за состояніемъ топокъ и ихъ связей въ дѣйствующихъ паровозахъ и безотлагательной замѣны связей съ обгорѣвшими головками повыми, съ поясненіемъ, что постановка новой связи можетъ быть произведена какъ изнутри топки, такъ равно

## **Наибольшая скорость паровоза, соответствующая его конструкции.**

§ 65. Наибольшая скорость паровозовъ опредѣляется на каждой дорогѣ для каждаго типа паровозовъ, въ зависимости отъ его конструкции, Начальникомъ дороги, причемъ, 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.

---

и со стороны кожуха, причѣмъ въ первомъ случаѣ связи, устанавливаемая на плоскихъ мѣстахъ топочныхъ стѣнокъ, слѣдуетъ предпочитать не съ расклепанными головками, а съ заранѣе образцованными и подрѣзанными головками, снабженными квадратами для ввертыванія связей, срѣзаемыми послѣ постановки связей на мѣсто.

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24/25 апрѣля 1903 г. за № 19129/87/970 (Вѣстн. М. П. С. 1903 г., № 18) сообщено для исполненія ниже слѣдующее распоряженіе Министра Путей Сообщенія: „Дѣйствующими правилами технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (§§ 65 и 88) предусматривается, чтобы при движеніи поѣздовъ и отдѣльныхъ вагоновъ ни въ какомъ случаѣ и ни въ какомъ мѣстѣ не были превышаемы наибольшія скорости, устанавливаемая для отдѣльныхъ участковъ данной дороги въ зависимости отъ конструкции и состоянія подвижного состава, отъ техническихъ условій и состоянія на каждомъ участкѣ пути и сооруженій.

Въ цѣляхъ наибольшаго обезпеченія точнаго исполненія этого требованія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, Его Сіятельство Г-нъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ признать цѣлесоотвѣтственнымъ, чтобы на всѣхъ паровозахъ, обращающихся на путяхъ, не соответствующихъ, по состоянію своего верхняго строенія, скорости, съ которою могли-бы слѣдовать паровозы, въ зависимости отъ ихъ конструкции, на особо привнеченныхъ къ послѣднимъ доскахъ, была обозначена предѣльная скорость, до которой можетъ безопасно достигать ходъ этихъ паровозовъ на обслуживаемыхъ ими участкахъ. О такомъ распоряженіи Г-на Министра Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для исполненія“.

О повышеніи предѣльныхъ скоростей для нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ см. приложеніе № 9.

*Примѣчаніе.* Паровозъ, предназначенный для передвиженія его въ холодномъ состояннн, долженъ удовлетворять требованіямъ, установленнымъ для снаряженія въ поѣздъ вагона, и долженъ имѣть проводника, причемъ 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.

\*) Въ видахъ предупрежденія случаевъ самовольнаго приведенія злоумышленниками въ движеніе паровозовъ, находящихся подъ парами, а также самопроизвольнаго движенія паровозовъ, вслѣдствіе оставленія ихъ безъ надзора съ непотушенной топкой и не вполне закрытымъ или съ неисправнымъ регуляторомъ, Управление желѣзныхъ дорогъ, циркуляромъ отъ 13 іюля 1907 г. за № 18767 (Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 30), „предлагаетъ Гг. Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дорогъ и Завѣдывающимъ подѣздными путями:

1) подтвердить начальникамъ участковъ службы тяги, начальникамъ паровозныхъ депо и ихъ помощникамъ и ревизорамъ той-же службы необходимость постоянного, самаго строгаго надзора за надлежащей охраной паровозовъ, стоящихъ на путяхъ службы тяги, возложивъ непосредственную отвѣтственность за охрану паровозовъ на дежурныхъ старшихъ агентовъ при депо, дежурныхъ десятниковъ и старшихъ кочегаровъ депо и назначивъ для этого необходимое число сторожей, особенно въ ночное время, и 2) обсудить и примѣнить въ соответствующихъ случаяхъ слѣдующія мѣры: а) заторможеніе и сбѣлка находящихся на стоянкѣ на тракціонныхъ путяхъ горячихъ паровозовъ; б) закрытіе на замокъ регулятора, при помощи коего паровозъ приводится въ движеніе; в) устройство поворотныхъ барьеровъ на путяхъ службы тяги, или приспособленіе съ тою-же цѣлью тормозныхъ башмаковъ примѣнительно къ типу башмаковъ инженера Анничкова; г) усиленіе освѣщенія тракціонныхъ путей, и д) перекладка стрѣлокъ съ цѣлью устраненія непосредственнаго выхода съ путей на главные пути.

Что касается охраны паровозовъ, находящихся на службѣ на станціонныхъ путяхъ внѣ путей при паровозныхъ зданіяхъ, то такая охрана должна быть возложена на машинистовъ и ихъ помощниковъ, которые могутъ отлучаться съ паровоза лишь въ случаяхъ необходимости и во всякомъ случаѣ не одновременно. Соответственное сему указаніе должно быть, въ развитіе пункта б) § 33 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, включено въ инструкции паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ“.

§ 69. У паровоза подъ парами, не находящагося въ движеніи, регуляторъ долженъ быть закрытъ, парораспре-дѣлительный приборъ поставленъ на мертвую точку, про-дувательные краны должны быть открыты и тормозъ на-жать.

### ГЛАВА III.

## Вагоны.

### Освидѣтельствованіе вагона.

§ 70. Каждый вагонъ, поступающій на желѣзную до-рогу 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 предѣль-ной допускаемой его нагрузкѣ, движеніе въ соотвѣтствующ-шихъ его устройству поѣздахъ и съ соотвѣтствующею скоростью, съ каковою цѣлью вагонъ долженъ быть под-вергнуть осмотру въ тѣхъ его частяхъ, которыя могутъ быть освидѣтельствованы безъ разборки вагона, а пасса-жирскіе вагоны, кромѣ сего, должны быть испытаны про-каткою ихъ въ поѣздѣ.

Независимо сего, каждый вагонъ долженъ быть под-вергаемъ еще подробному освидѣтельствуванію въ сроки, установленные особыми правилами, издаваемыми Мини-стерствомъ Путей Сообщенія. Освидѣтельствованіе вагона въ вышеозначенные сроки должно заключаться въ по-дробномъ осмотрѣ всѣхъ его частей. При такомъ осмотрѣ кузовъ съ рамою долженъ быть поднятъ, причемъ 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 ис-

правность ходовыхъ и тяговыхъ частей должна быть провѣрена \*).

### **Провѣрка тары вагона.**

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

*Примѣчаніе \*\*).* Относительно установленія предѣльнаго очертанія подвижного состава, правилъ и техническихъ условій устройства и размѣра подвижного состава, предѣловъ его изнашиваемости и проч., а также правилъ подробнаго во всѣхъ частяхъ осмотра паровозовъ, освидѣтельствovanja и испытанія паровыхъ котловъ и правилъ срока освидѣтельствovanja вагоновъ—каждой дорогѣ надлежитъ руководствоваться изданными до сего времени, касающимися оной, общими и частными правилами и техническими условіями.

### **Буфера, тяговые и сцѣпные приборы.**

§ 72. Каждый вагонъ, предназначенный къ движенію въ поѣздахъ, долженъ быть снабженъ съ обоихъ концовъ: буферами, тяговыми приборами и сцѣпнымъ приборомъ, состоящимъ изъ винтовой стяжки, служащей сцѣпкою. Изложенное требованіе не относится къ вагонамъ, входящимъ исключительно въ составы рабочихъ поѣздовъ.

---

\*) О тщательномъ производствѣ срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра товарныхъ вагоновъ въ устраненіе неисправностей, вызывающихъ саморасцѣпку таковыхъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 24/25 февраля 1912 г. № 6068/2639 (Прилож. № 11).

\*\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

*Примѣчаніе.* Въ вагонахъ, предназначенныхъ къ движенію въ составѣ поѣздовъ: пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ, смѣшанныхъ и воинскихъ, перевозящихъ части войскъ, буфера и тяговые приборы должны быть упругіе, при чемъ такіе вагоны должны быть снабжены рессорами, а вагоны пассажирскіе всѣхъ классовъ, почтовые и багажные, вышедшіе изъ періодическаго осмотра послѣ 1 января 1916 г. имѣть сцѣпные приборы системы „Уленгута“ \*).

### **Приспособленія для установки сигналовъ.**

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

### **Особое условіе, которому должны удовлетворять непрерывные тормоза.**

§ 74. Тормоза вагоновъ, снабженныхъ непрерывными тормозами, 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 обѣихъ продольныхъ стѣнахъ и вентиляціонными аппаратами, а также подножками съ поручнями для входа въ вагонъ;

\*) Настоящій § 72 съ примѣчаніемъ къ оному помѣщенъ здѣсь въ измѣненной редакціи, согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18 марта 1911 г. № 8097/60/3269 (Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 18).

См. выноску къ § 70 Правилъ технической эксплуатаціи.

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 наружу, 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.

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 4 іюля 1900 г., за № 30894 (Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 30) сообщено для свѣдѣнія и надлежащаго исполненія нижеслѣдующее:

„Согласно распоряженія Его Превосходительства г. Управляющаго Министерствомъ путей сообщенія, послѣдовавшаго по докладу Управленія жел. дорогъ отъ 1 іюля 1900 года за № 686/1463, на основаніи § 2 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, допускается слѣдующее облегченіе въ примѣненіи требованія § 76 упомянутыхъ правилъ:

1) Всѣ вагоны пассажирскаго типа, какъ классные, такъ равно служебные, багажные и прочіе спеціальныя вагоны, имѣющіе служебныя и для слѣдованія пассажировъ отдѣленія, двери которыхъ въ открытомъ состояніи выступаютъ за габаритъ подвижного состава, могутъ обращаться въ поѣздахъ до времени поступленія вагоновъ въ большой ремонтъ; и

2) погрузочныя двери почтовыхъ вагоновъ могутъ и впредь сохранить створки, открывающіяся наружу съ очертаніями, выходящими за предѣлы габарита подвижного состава, но съ тѣмъ, чтобы таковыя не выходили за предѣлы приближенія строеній.

О такомъ разрѣшеніи Его Превосходительства Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ, для свѣдѣнія и надлежащаго исполненія“.

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

### **Устройство дверей въ крытомъ товарномъ вагонѣ.**

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

## **Отдѣлъ 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 каждаго рода, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ, опредѣляется Начальникомъ до-

\*) Объ опредѣленіи состава товарныхъ поѣздовъ по вѣсу—см. Прилож. № 8.

роги сообразно роду предстоящей перевозки и силѣ тяги паровоза и въ зависимости отъ техническихъ условій устройства дороги и подвижного состава, причемъ 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 Министеромъ 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) поѣзды 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 плат-

---

\*) Согласно циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 12 іюня 1912 г. за № 17371/98, предѣльный нормальный составъ воинскихъ командъ отнюдь не долженъ превосходить 82 осей, но дорогамъ предоставляется, въ соотвѣтствіи съ мѣстными условіями и силою тяги паровозовъ, путемъ прищипки вагоновъ съ частными грузами, дозволенными къ перевозкѣ въ воинскихъ поѣздахъ, увеличивать составъ воинскихъ поѣздовъ коммерческихъ росписаній не только до 82 осей, но и свыше этой нормы.

При этомъ, въ случаѣ опозданія воинскихъ поѣздовъ, всѣ или часть вагоновъ съ частнымъ грузомъ должны быть отщепляемы на станціяхъ съ цѣлью, какъ устраненія возможности увеличенія опозданій, такъ и нагона потеряннаго времени, для своевременнаго слѣдованія воинскихъ командъ.

формы, предѣльное очертаніе коихъ съ ихъ нагрузкою выходитъ изъ установленнаго предѣльнаго очертанія подвижного 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 тормозами, 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, тормозные 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 тормозной;

д) съ разрѣшенія Начальника дороги, при уклонахъ не свыше 0,01, за послѣднимъ тормознымъ вагономъ допускается прицѣплять и не тормозные пассажирскіе и товарные вагоны въ количествѣ не болѣе половины расчетнаго числа вагоновъ, приходящихся на тормозъ (§ 87);

е) прицѣпка къ поѣзду поврежденныхъ вагоновъ, мо-

---

\*) Въ виду имѣвшихъ мѣсто недоразумѣній относительно порядка установки въ товарно-пассажирскіе поѣзда, обслуживаемые автоматическими тормозами, товарныхъ вагоновъ, не приспособленныхъ къ такому обслуживанію, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ предлагается къ руководству нижеслѣдующее:

Товарные вагоны, не приспособленные къ обслуживанію автоматическими тормозами, могутъ ставиться въ товарно-пассажирскіе поѣзда, обслуживаемые названными тормозами, числомъ до шести, какъ во главѣ поѣзда, впереди пассажирскихъ вагоновъ, такъ и въ хвостѣ поѣзда, позади пассажирскихъ вагоновъ, причѣмъ должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

1) Количество осей въ поѣздѣ, приспособленныхъ къ автоматическому торможенію, должно удовлетворять требованіямъ, изложеннымъ въ нынѣ дѣйствующихъ Правилахъ технической эксплуатаціи, изданныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. за № 5343;

2) пользование ускорителями поѣздовъ должно быть ограничено случаями крайней необходимости, и

3) товарные вагоны, устанавливаемые во главѣ поѣзда, впереди пассажирскихъ вагоновъ, должны быть снабжены пролетными трубками для автоматическихъ тормозовъ". (Циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 30 сентября 8 октября 1903 г. № 44299/210—Вѣстн. М. П. С. 1903 г., № 43).

гущихъ 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 притомъ, если поѣзды эти снабжены непрерывными тормозами.

### **Правила помѣщенія въ поѣздѣ или прицепки къ поѣзду паровозовъ.**

§ 83. При помѣщеніи въ поѣздѣ или 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, причемъ эти отступленія допускаются лишь для поѣздовъ или одиночныхъ паровозовъ, наибольшая скорость хода коихъ не превышаетъ 40 вер. 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<sup>\*)</sup>. Отступленія отъ сего допускаются:

ба) при движеніи служебныхъ и рабочихъ поѣздовъ;

---

<sup>\*)</sup> О томъ, чтобы снѣгоочистители финляндскаго типа, при работѣ, находились обязательно сзади, а не спереди паровоза—см. циркуляръ Управленія желѣзни. дорогъ отъ 12/24 августа 1909 г., за № 21497/159 (Прилож. № 11).

бб) при подаіні 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 (п. г § 88).

г) На переднемъ вагонѣ поѣздовъ, подталкиваемыхъ паровозомъ сзади и не имѣющихъ 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 дви-

---

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 8 августа 1905 г. за № 31346--147 (Вѣстн. М. П. С. 1905 г., № 33) разъяснено нижеслѣдующее:

„Въ виду превышенія предѣльнаго вѣса 8-ми колесными тендерами, приспособленными къ нефтяному отопленію (выпускаемыми заводами въ груженомъ состояніи вѣсомъ въ 54 тонны, вмѣсто 51,5), Управленіе жел. дорогъ, на основаніи постановленія Инженернаго Совѣта, состоявшагося по журналу, отъ 24 ноября 1904 года за № 65, имѣетъ честь сообщить, что паровозы, снабженные тендерами вѣсомъ въ 54 тонны, не могутъ быть назначаемы для веденія поѣздовъ двойной тягой.

Въ виду изложеннаго, Управленіе жел. дорогъ предлагаетъ г.г. начальникамъ казенныхъ дорогъ избѣгать назначать паровозы, снабженные тендерами вѣсомъ въ 54 тонны, для веденія поѣздовъ двойной тягой; въ случаѣ-же необходимости отправлять такіе паровозы двойной тягой—водяной или нефтяной баки означенныхъ тендеровъ не должны быть наливаемы до полнаго объема на двѣ тонны“.

женія по находящимся на желѣзной дорогѣ мостовымъ сооруженіямъ и отъ другихъ условій.

### **Сцѣпка 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 сцѣплены, согласно установленнымъ на этотъ предметъ на дорогѣ 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 тормозовъ.

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

---

\*) Телеграммою Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 октября 1912 г. за № 1566, въ цѣляхъ прекращенія порчи стяжныхъ приборовъ, предложено сдѣлать распоряженіе по службамъ движенія и тяги о воспрещеніи двойной сцѣпки вагоновъ, имѣющихъ нормальную или усиленную товарную стяжку, съ указаніемъ, что нерабочая стяжка должна быть свернута до отказа и оставаться въ висячемъ положеніи. Затѣмъ, въ дополненіе сказанной телеграммы, разъяснено, телеграммою отъ 15 ноября 1912 г. за № 14819, что свинчиваніе нерабочей стяжки до отказа, съ оставленіемъ ея въ висячемъ положеніи, примѣняется въ тѣхъ случаяхъ, когда скоба ея не можетъ быть закинута за заплечикъ своего крюка.

О плотномъ свинчиваніи стяжки между вагонами товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ, въ предупрежденіе ихъ разрывовъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 15/16 января 1910 г. № 1220/247/16 (Прилож. № 11).

\*\*) Объ установленіи періодическихъ провѣрокъ исправнаго дѣйствія поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 13 мая 1910 г., № 13149/2705 (Прилож. № 11).

## Освидѣтельствованіе поѣзда.

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

### ГЛАВА III.

## Т о р м о з а.

§ 87. Относительно тормозовъ, коими должны быть снабжены поѣзды, надлежитъ руководствоваться слѣдующими правилами:

а) Поѣзды, наибольшая скорость коихъ превосходить 55 верстъ въ часъ, должны быть снабжены непрерывными тормозами, 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 тормозовъ, Начальникъ дороги устанавливаетъ для каждой дороги или отдѣльныхъ ея участковъ обязательное для каждаго рода поѣздовъ число обслуживаемыхъ тормозовъ.

в) Для опредѣленія числа тормозовъ 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 отмѣтокъ крайнихъ точекъ спуска не превышаетъ 4 саж.

г) Число дѣйствующихъ въ поѣздѣ тормозовъ 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 тысячныхъ).	При наибольшей скорости поѣзда въ пути на перегонахъ между станціями:									
	до 25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	верстѣ въ 1 часъ									
число груженыхъ тормозныхъ вагонныхъ осей должно составлять процентовъ общаго числа гружен. вагонныхъ осей всего поѣзда *):										
до 2 . . . . .	6	6	8	10	12	16	19	24	29	34
5 . . . . .	6	8	11	13	17	20	24	29	34	40
6 . . . . .	7	9	12	14	18	22	26	31	36	42
8 . . . . .	9	12	14	17	21	25	29	34	39	46
10 . . . . .	11	14	16	20	24	28	32	37	43	50
12 . . . . .	13	16	19	23	27	31	36	41	47	—
15 . . . . .	16	19	22	26	30	35	41	47	52	—

*Примѣчаніе 1-е.* Подъ наибольшею скоростью 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 предыдущей таблицѣ, процентныя отношенія тормозныхъ осей къ общему числу вагонныхъ осей поѣзда опредѣляются на основаніи той же таблицы изъ соотвѣтственной пропорціи.

*Примѣчаніе 3-е.* Тормозныя оси тендера въ расчетъ не вводятся; если же паровозъ снабженъ добавочнымъ тормозомъ съ колодками, дѣйствующими на колеса паровоза, то для уклоновъ въ 0,005 и свѣше каждая тормозная ось паровоза считается за одну тормозную 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

\*) Таблица эта помѣщена здѣсь въ измѣненномъ видѣ, согласно циркуляру Управленія жел. дорогъ отъ 30 іюля 1902 г. № 35170 (Вѣстн. М. П. С. 1902 г., № 32).

поѣздовъ числа тормозовъ на тѣхъ участкахъ, на коихъ имѣются такіе уклоны, въ зависимости отъ прочихъ техническихъ особенностей дороги.

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

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

з) Для поѣздовъ, составленныхъ изъ груженныхъ и порожнихъ вагоновъ, потребное количество тормозовъ опредѣляется по приведенной выше таблицѣ, отдѣльно для груженныхъ и отдѣльно для порожнихъ вагоновъ, со скидкой, предвидѣнною для послѣднихъ; при этомъ, въ случаѣ неимѣнія въ поѣздѣ надлежащаго количества тормозныхъ вагоновъ какой-либо изъ упомянутыхъ категорій, три порожнихъ тормозныхъ вагона могутъ быть засчитаны за два груженныхъ тормозныхъ 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 тормозовъ, наравнѣ съ груженными.

і) При слѣдованіи поѣзда съ наибольшею скоростью, не превышающей 40 верстъ въ часъ, число тормозовъ 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 тормозами, управляемыми машинистомъ ведущаго поѣзда 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, устанавливаемыя 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 сооружений \*).

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, соотвѣтствующей 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 соотвѣтствовать тормозной силѣ поѣзда (§ 87), при чемъ для поѣздовъ, не снабженныхъ непрерывными тормозами, 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 оный заднимъ ходомъ,

\*) Циркуляромъ отъ 20 февраля 1912 г. за № 5359/3749, „въ видахъ предупрежденія случаевъ порчи пути и снѣгоочистительныхъ аппаратовъ при чрезмѣрно быстромъ слѣдованіи снѣгоочистительныхъ поѣздовъ, Управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе объ ограниченіи скорости вышеупомянутыхъ поѣздовъ, при слѣдованіи снѣгоочистителей съ опущенными ножами, до двадцати верстъ въ часъ, разрѣшивъ увеличеніе указанной скорости, въ случаѣ надобности, лишь при условіи поднятія ножа надъ головкой рельсовъ до высоты не менѣе 0,015 саж.“

т. е. имѣя тендеръ впереди по направленію движенія, а равно для одиночныхъ паровозовъ, идущихъ заднимъ ходомъ, наибольшая скорость допускается не свыше 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 свыше 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 сравненіи съ другими поѣздами, опредѣленная очередь старшинства въ

\*) О скорости, во время тумановъ и снѣжныхъ метелей, при слѣдованіи поѣздовъ по перегонамъ и при подходѣ къ блокъ-постамъ и станціоннымъ семафорамъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 4/5 декабря 1900 г. № 56009/2493 (Прилож. № 11).

О скорости движенія поѣздовъ по стрѣлочнымъ переводамъ—см. приказъ по Министерству П. С. отъ 15 октября 1902 г., № 139 (Прилож. № 11).

О подходѣ къ входнымъ семафорамъ станцій съ умѣренной скоростью—см. приказъ по Министерству П. С. отъ 15 марта 1906 г. № 31, помѣщенный выноскою къ циркуляру Управленія жел. дорогъ отъ 18/21 апрѣля 1906 г. № 16162/1036 (Прилож. № 11).

О наибольшей допустимой скорости—см. Приложение № 9.

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).

*Примѣчаніе 1-е* \*). На дорогахъ, на которыхъ движеніе всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ производится по заранѣ объявленнымъ графикамъ или своевременно объявляемымъ росписаніямъ, очередь отправки поѣздовъ опредѣляется сими росписаніями, а потому при нормальныхъ условіяхъ надлежитъ руководствоваться упомянутыми росписаніями; при возникшихъ-же нарушеніяхъ въ движеніи противъ росписаній (какъ напримѣръ, при значительныхъ опозданіяхъ поѣздовъ, происшествіяхъ и т. п.), надлежитъ примѣнять нижеслѣдующій порядокъ постепенности отправки поѣздовъ.

Когда по заранѣ объявленнымъ графикамъ и росписаніямъ производится лишь движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія (см. § 91), а всѣ прочіе поѣзда обращаются на дорогѣ по правиламъ, изложеннымъ въ § 92, то—при нормальныхъ условіяхъ движенія—поѣзда срочнаго обращенія отправляются по очереди, назначенной для нихъ росписаніями и графическими таблицами, а всѣ остальные поѣзда совершаютъ движеніе съ соблюденіемъ порядка, указанного въ §§ 92 и 93 Правилъ. Засимъ, въ случаѣ нарушенія росписаній поѣздовъ срочнаго обращенія, относительно постепенности старшинства отправки поѣздовъ, должна быть соблюдаема слѣдующая очередь: а) первою очередью отправки пользуются поѣзда прямого сообщенія (согласованные съ сосѣдними дорогами) пассажирскіе—съ предоставленіемъ старшинства поѣздамъ большой скорости, воинскіе мирнаго времени и товарные, перевозящіе людей; б) второю очередью—поѣзда мѣстнаго сообщенія: пассажирскіе, воинскіе и то-

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

варные, перевозящіе людей; в) третью очередь — ускоренные товарные поезда специального назначения, и г) четвертую очередь — все прочие товарные поезда, рабочие, материальные и вообще поезда хозяйственного движения.

*Примѣчаніе 2-е* \*). Вспомогательные поезда — какъ въѣ очередные — имѣютъ преимущество передъ всеми поездами помянутыхъ категорій. Поезда служебные, а равно одиночные паровозы, высылаемые для приѣма поездовъ, въ зависимости отъ степени серьезности причинъ, вызвавшихъ ихъ назначеніе, могутъ быть причисляемы къ каждой изъ выше перечисленныхъ категорій.

§ 90. Каждому поезду 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 поездовъ срочнаго обращенія.

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

\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

\*\*\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 27/30 ноября 1912 г. за № 33272/23935/187 (Вѣстн. М. П. С. 1912 г. № 51) объявлено:

„На докладѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ о случаѣ нѣскольکو запоздавшаго назначенія и отправленія поезда на одной изъ дорогъ, при неожиданномъ наплывѣ пассажировъ на основной поездъ, Его Высокопревосходительствомъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія положена резолюція:

„Въ такихъ случаяхъ слѣдуетъ поездъ назначать въ возможно краткій срокъ за переполненнымъ и оповѣщать объ этомъ публику особыми анонсами“.

О таковой резолюціи Его Высокопревосходительства Г. Министра Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для свѣдѣнія и надлежащихъ распоряженій“.

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

*Примѣчаніе \*\*).* Росписанія поѣздовъ срочнаго обращенія, т. е. пассажирскихъ, воинскихъ мирнаго времени и ускоренныхъ товарныхъ прямого сообщенія, предназначенныхъ для перевозки людей и специальныхъ грузовъ, вырабатываются Управленіемъ каждой дороги, съ соблюденіемъ всѣхъ условій безопасности движенія, причемъ сказанные поѣзда должны быть надлежаще согласованы съ соотвѣтствующими поѣздами сосѣднихъ дорогъ.

Въ росписаніяхъ поѣздовъ противъ наименованія станцій и вообще остановочныхъ пунктовъ должны быть обозначены: разстоянія въ верстахъ, какъ послѣдовательныя отъ одного изъ окончныхъ пунктовъ дороги, такъ и частныя между каждыми двумя сосѣдними станціями или пунктами, часы отправленія и прибытія поѣздовъ на станціи, и продолжительность остановокъ \*\*\*); кромѣ того, въ служебныхъ росписаніяхъ должны быть показаны: скрещиванія со встрѣчными поѣздами, обгонъ и пропускъ поѣздовъ. Въ росписаніяхъ и афишахъ о ходѣ пассажирскихъ поѣздовъ,

\*) О мѣрахъ къ устраненію опозданій поѣздовъ—см. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 26 января 1906 г., № 3894 и отъ 4 мая 1909 г., № 11123 (Прилож. № 10).

Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ—см. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 23 мая и 21/24 іюля 1912 г., №№ 15298/10599 / 1/81 и 20913/14772/III (Прилож. № 10).

Объ ожиданіи на узловыхъ станціяхъ запоздавшихъ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ — см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/13 февраля 1913 г., № 5088/3669/32 (Прилож. № 10).

По вопросу объ условныхъ остановкахъ курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 11/12 марта 1913 г., № 8351/5904/50 (Прилож. № 10).

\*\*) Примѣчаніе это помѣщено здѣсь согласно циркуляру бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г., № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11).

\*\*\*) Противъ станцій и остановочныхъ пунктовъ, гдѣ поѣзду остановки не назначено, въ графѣ остановокъ надлежитъ проводить черту.

объявляемыхъ и вывѣшиваемыхъ на станціи для публики, должны быть обозначены часы отхода и прихода поѣздовъ на станціи дороги, какъ по Петербургскому, такъ и по мѣстному времени, а также часы прихода и отхода съ узловыхъ станцій соотвѣтствующихъ поѣздовъ прямого сообщенія другихъ дорогъ— по Петербургскому времени. При выработкѣ расписаній спеціальнаго назначенія, какъ-то: почтовыхъ, воинскихъ, для перевозки арестантовъ и проч., должны приниматься въ соображеніе заявленія представителей мѣстныхъ учрежденій заинтересованныхъ вѣдомствъ.

Проекты такихъ расписаній, въ смыслѣ согласованія поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ, разсматриваются въ особыхъ Съѣздахъ, созываемыхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, на каковыхъ Съѣздахъ разрѣшаются и всѣ встрѣченныя между дорогами недоразумѣнія по согласованію поѣздовъ. Результаты достигнутыхъ на Съѣздѣ соглашеній по согласованію расписаній поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ заносятся въ краткія схемы по каждой дорогѣ, отдѣльно по пассажирскому движенію, воинскому мирнаго времени и спеціальнымъ ускореннымъ товарнымъ поѣздамъ, причемъ схемы эти подписываются какъ участвующими въ занятіяхъ Съѣзда представителями заинтересованныхъ вѣдомствъ, такъ и присутствовавшими на Съѣздѣ представителями сосѣднихъ дорогъ.

По одобреніи Министромъ Путей Сообщенія общихъ схемъ для всей сѣти, Управленія желѣзныхъ дорогъ о томъ оповѣщаются особымъ циркуляромъ, для выработки, согласно достигнутыхъ на Съѣздѣ согласованій, подробныхъ расписаній, каковыя затѣмъ утверждаются непосредственно Начальниками и Управляющими дорогами. Въ помянутомъ циркулярѣ указываются какъ время введенія новыхъ расписаній, такъ условія и предѣлы допускаемыхъ измѣненій противъ выработанныхъ на Съѣздѣ согласованій.

Если бы на какой-либо дорогѣ встрѣтилась, въ видѣ исключенія, особенная надобность сдѣлать болѣе существенное измѣненіе въ расписаніяхъ прихода и отхода поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ, то объ этомъ

надлежитъ входить съ отдѣльнымъ представленіемъ въ Министерство Путей Сообщенія.

Окончательно выработанныя и утвержденныя росписанія движенія пассажирскихъ поѣздовъ срочнаго обращенія обязательно доставляются, въ установленные сроки, въ редакцію „Официальнаго Указателя желѣзныхъ, паровозныхъ и иныхъ пассажирскихъ сообщеній“ и, сверхъ сего, должны быть сообщаемы также редакціямъ частныхъ „Спутниковъ“ и „Путеводителей“, по просьбѣ таковыхъ. Росписанія всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ должны быть опубликованы въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ не позже, какъ за семь дней до дня введенія въ дѣйствіе росписаній; кромѣ того, въ тотъ же срокъ пассажирскія росписанія должны быть опубликованы, какъ въ мѣстныхъ газетахъ, такъ и въ болѣе распространенныхъ столичныхъ газетахъ, по усмотрѣнію Начальника или Управляющаго дороги.

По изготовленіи въ выше упомянутомъ порядкѣ росписаній поѣздовъ срочнаго обращенія, таковыя должны быть разосланы чинамъ мѣстнаго желѣзнодорожнаго жандармскаго полицейскаго Управленія, а также завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ и перевозкою почтъ по дорогѣ, розданы всѣмъ агентамъ дороги, причастнымъ къ совершаемому по дорогѣ движенію, и вывѣшены въ видѣ афишъ въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ всѣхъ станцій, въ залахъ всѣхъ классовъ, на видныхъ мѣстахъ. Равнымъ образомъ, афиши пассажирскихъ поѣздовъ должны быть своевременно разосланы Управленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ общую сѣть, въ числѣ экземпляровъ, достаточномъ для вывѣшивания ихъ на всѣхъ станціяхъ: оконечныхъ, узловыхъ и расположенныхъ при городахъ. Независимо сего, въ опредѣленные Министерствомъ Путей Сообщенія сроки и въ указанномъ имъ числѣ экземпляровъ, росписанія всѣхъ поѣздовъ срочнаго обращенія должны быть Управленіями дорогъ представлены въ Главный Штабъ Военнаго Министерства, въ Штабъ Корпуса Жандармовъ

и въ подлежащія центральныя учрежденія Министерства Путей Сообщенія \*).

### 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 росписаніямъ, или, безъ заранѣе 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.

Поѣзды, росписанія движенія которыхъ не объявлены станціямъ, назначаются въ движеніе выдачею главному кондуктору поѣзда лицомъ, уполномоченнымъ на сіе Начальникомъ дороги, поѣздной подорожной, въ которой указываются: номеръ или литера поѣзда, старшинство его,

\*) Циркуляръмъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 февраля 1912 г. за № 5655 4016/34, во избѣжаніе нареканій и жалобъ пассажировъ на задержки ихъ въ пути при слѣдованіи въ согласованныхъ въ узлахъ поѣздахъ, во время перехода съ одного росписанія на другое, предложено принять къ исполненію нижеслѣдующее:

„1) за недѣлю до дня перехода къ новому росписанію въ мѣстныхъ газетахъ помѣстить публикаціи, а надъ билетными кассами станцій вывѣсить объявленія о томъ, какіе поѣзда прямыхъ сообщеній будутъ отмѣнены или замѣнены другими при перемѣнѣ росписанія, а равно, на какихъ станціяхъ пассажирамъ, вслѣдствіе перехода съ одного росписанія на другое, предстоить выжиданіе, и указать продолжительность послѣдняго;

2) пассажировъ, отправляющихся съ поѣздами прямого сообщенія по старому росписанію, которые во время слѣдованія переходятъ на новое росписаніе, предупреждать о томъ при покупкѣ пассажирами билетовъ“.

станціи отправленія и назначенія, мѣсяць, 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-е.* 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 каждаго направленія движенія.

*Примѣчаніе 2-е.* 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 росписание 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 росписаніями.**

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

### **Поѣзды 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, соблюдаемыя въ отношеніи подвижного 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 подвижного состава на путяхъ, равно какъ порядокъ охраненія паровозовъ подъ парами устанавливаются Начальникомъ дороги \*).

\*) 1) По поводу принятія мѣръ въ устраненіе столкновеній поѣздовъ вслѣдствіе неумѣщенія ихъ въ предѣлахъ станціонныхъ путей—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 30 ноября 1900 г. № 55058 (Прилож. № 11).

2) О мѣрахъ въ предупредженіе самопроизвольнаго движенія вагоновъ и ухода ихъ со станціи—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 13/14 марта 1913 г., № 8640 (Прилож. № 11).

## 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, именуется главными, а всѣ прочіе пути, находящіеся на станціяхъ, именуется 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 \*\*\*).

\*) См. п. 1 выноски къ § 97 Правилъ технической эксплуатаціи.

\*\*) О типахъ стрѣлочныхъ переводовъ — см. приказъ по Министерству П. С. отъ 15 октября 1902 г., № 139 (Прилож. № 11).

## 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 пріема и пропуска поѣздовъ; въ случаѣ же занятія сихъ путей поѣздами или подвижнымъ составомъ, препятствіе должно быть ограждено сигналами, согласно правиламъ сигнализации.

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)\*\*).

\*) См. выноски къ §§ 53 и 102 Правилъ технической эксплуатаціи.

\*\*\*) О мѣрахъ въ предупрежденіе случаевъ неправильнаго входа поѣздовъ на станціи и пріема поѣздовъ станціями — см. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 15 октября 1901 г., № 42744 и отъ 18/21 апрѣля 1906 г., № 16162/1036 (Прилож. № 11).

О порядкѣ выдачи дежурными по станціямъ путевыхъ денешъ главнымъ кондукторамъ и машинистамъ — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 27 января 1900 г., № 4210 (Прилож. № 11).

См. п. 1 выноски къ § 97 Правилъ технической эксплуатаціи.

### **Раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на перегоны.**

§ 103. Желѣзныя дороги раздѣляются на перегоны.

Раздѣльные пункты перегонѡвъ именуются станціями, подразумѣвая подъ этимъ наименованіемъ также и другіе, распоряжающіеся самостоятельно пріемомъ, 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 перегонѡвъ 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 перегонѡвъ 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 поѣзды, отправляемые въ одномъ и томъ же направленіи, должны слѣдовать на перегонахъ между станціями по одному и тому же, опредѣленному для соотвѣтственнаго 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 несоотвѣтствующему 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 поѣзды 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.

Постоянныя исключенія изъ общаго правила о движеніи поѣздовъ по опредѣленному для соотвѣтственнаго ихъ направленію пути разрѣшаются Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 106. Указанное въ § 105 общее правило о движеніи поѣздовъ на двухколейныхъ дорогахъ по соотвѣтственному 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 несоотвѣтственному 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 приѣма и отправленія поѣздовъ на таковыхъ станціяхъ предоставляется Начальнику дороги.

## **Разграничиваніе попутныхъ поѣздовъ опредѣленнымъ пространствомъ и случаи отступленія отъ сего правила.**

§ 107. Находяшіеся въ движеніи поѣзды, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ ниже въ § 108, разграничиваются между собою опредѣленнымъ пространствомъ, въ виду чего поѣзды 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-му, отправленіе попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ опредѣленнымъ временемъ.

§ 108. Въ видѣ отступленія отъ общаго правила, установленнаго въ § 107-мъ, 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 неблагопріятныхъ 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 поѣзды: служебные, рабочіе, воинскіе малой скорости военного времени, смѣшанные и товарные,

причемъ воинскіе поѣзды военнаго времени—только въ томъ случаѣ, если на такой порядокъ движенія послѣдуетъ согласіе Военнаго вѣдомства, а смѣшанные и товарные поѣзды,—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 поѣзды, 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

\*) Циркуляромъ отъ 11 ноября 1910 г. за № 29525/5348 (Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 47), съ указаніемъ на то, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ изданныхъ инструкціяхъ установлено ограниченіе въ допущеніи отправленія вслѣдъ за впереди идущимъ поѣздомъ не только поѣздовъ пассажирскихъ, но и поѣздовъ смѣшанныхъ и товарныхъ, если съ послѣдними перевозятся люди, Управление желѣзныхъ дорогъ, признавая нужнымъ, чтобы подобнаго рода ограниченіе было проведено въ видѣ общей мѣры для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, разъясняетъ и сообщаетъ, для изданія соответствующихъ инструкцій, въ развитіе пункта е Правилъ технической эксплуатаціи, что вслѣдъ за переднимъ поѣздомъ могутъ быть отправляемы лишь поѣзда служебные, рабочіе, воинскіе военнаго времени (послѣдніе—въ порядкѣ, указанномъ въ § 108 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ) и товарные, если съ ними не перевозятся люди.

\*\*) По § 108 Правилъ технической эксплуатаціи, циркуляромъ Управления жел. дорогъ отъ 29 сентября 1899 г. за № 39137 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 44) желѣзн. дорогамъ предложено принять къ обязательному исполненію слѣдующее: „при отправленіи поѣзда вслѣдъ за другимъ, когда то является необходимымъ для возстановленія нарушенной правильности движенія, установить непремѣннымъ условіемъ, чтобы дежурный по станціи, передъ самымъ отправленіемъ по одному и тому же направленію двухъ попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ временемъ, выдавалъ особыя письменныя предупрежденія какъ главному кондуктору и машинисту перваго отправляемаго поѣзда или паровоза—о томъ, что вслѣдъ за ихъ поѣздомъ или паровозомъ будетъ отправленъ черезъ (столько-то) минутъ поѣздъ № (такой-то) или паровозъ, такъ равно и главному кондуктору и машинисту втораго поѣзда—о томъ, что впереди ихъ поѣзда или паровоза за (столько-то) минутъ отправился поѣздъ № (такой-то) или паровозъ. Безъ выдачи писменнаго преду-

опредѣлены особо для каждой дороги инструкцію, составленною распоряженіемъ Начальника дороги и утвержденною въ установленномъ порядкѣ \*).

### **Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами cadaго перегона.**

§ 109. Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами cadaго перегона обусловливается росписаніемъ поѣздовъ, а, при нарушеніи росписанія, или за неимѣніемъ такового— старшинствомъ поѣзда, или указаніями особою инструкціи, 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 \*\*).

прежденія предшествующему поѣзду или паровозу, отправленіе вслѣдъ втораго поѣзда или паровоза воспрещается\*.

\*) По пункту е § 108 Правилъ технической эксплуатаціи, циркуляромъ бывшаго Департамента жел. дорогъ отъ 3/4 марта 1899 г. за № 3626 (Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 11) разъяснено, что „указанныя въ сѣмъ пунктѣ инструкціи должны быть представляемы Начальниками и Управляющими дорогъ на утвержденіе подлежащаго центрального учрежденія Министерства Путей Сообщенія“.

\*\*) 1) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 15 ноября 1900 г. за № 52876 (Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 49), Начальникамъ и Управляющимъ жел. дорогъ, въ цѣляхъ ускоренія хода товарныхъ поѣздовъ, предоставлено, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій эксплуатаціи каждой дороги, примѣнять отправленіе таковыхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій и ранѣе времени, опредѣленнаго общимъ росписаніемъ, но не иначе какъ по особо изданнымъ на сей предметъ инструкціямъ. (См. выноску къ § 110 Правилъ технической эксплуатаціи).

2) Циркуляромъ отъ 12 ноября 1911 г. за № 29089/181, Управленіе жел. дорогъ сообщастъ Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, на предметъ соотѣтствующихъ распоряженій: „Параграфомъ 109 Правилъ технической эксплуатаціи допускается отправленіе воинскихъ поѣздовъ мирнаго времени, ранѣе времени назначеннаго по росписанію, съ тѣхъ станцій, на которыхъ не предвидѣны посадка, высадка и продовольствіе войскъ. Въ виду сего, а также въ цѣляхъ устраненія случаевъ, когда воинскіе поѣзда мирнаго времени, выдерживая во всѣхъ пунктахъ обгона и скрещеній полную назначенную росписаніемъ остановку, принуждены бывають задерживаться на станціяхъ сверхъ назначеннаго по росписанію времени, дабы выждать скрещеніе съ опоздавшими, имѣющими преимуществво, поѣздами, и вслѣдствіе этого сами запаздываютъ прибытіемъ на продовольственные пункты, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ были изданы въ 1903 г. циркуляры отъ 21/22 мая № 23197/113 и 16 декабря № 55066/279, коими

Отправление воинскихъ поѣздовъ военного времени опредѣляется особыми на сей предметъ правилами.

### **Случаи замедленія хода и остановки поѣзда, непредвидѣнные росписаніями.**

§ 110. Замедленіе хода поѣзда и остановки его, не предвидѣнныя росписаніемъ, или не указанныя 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\*),

---

разрѣшалось отправлять съ промежуточныхъ станцій воинскіе поѣзда мирнаго времени ранѣе времени, назначеннаго росписаніемъ, при условіи полного соблюденія безопасности движенія, и съ тѣмъ, чтобы начальники станцій немедленно по остановкѣ поѣзда оповѣщали о таковомъ измѣненіи росписанія офицера, сопровождающаго команду, а при его отсутствіи — старшаго по командѣ нижняго чина.

Въ 1905 году, при существовавшемъ тогда усиленномъ движеніи военного времени, порядокъ этотъ циркуляромъ 8/11 января за № 990/8 былъ временно отмѣненъ.

Находя, что, при нынѣ существующемъ нормальномъ выполненіи желѣзными дорогами воинскихъ перевозокъ, разрѣшеніе отправлять воинскіе поѣзда ранѣе росписанія на условіяхъ, указанныхъ въ циркулярахъ за №№ 23197/113 и 55066/279, слѣдуетъ признать мѣрою вполне отвѣчающею интересамъ воинскаго движенія, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію съ Отдѣломъ Военныхъ Сообщеній, признало полезнымъ и своевременнымъ возстановить порядокъ отправления воинскихъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій на условіяхъ, указанныхъ въ упомянутыхъ циркулярахъ, а съ большихъ станцій, гдѣ имѣются коменданты, по соглашенію съ послѣдними\*.

\*) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 15 ноября 1900 г. за № 52876 (Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 49), Начальникамъ и Управляющимъ жел. дорогъ, въ цѣляхъ ускоренія хода товарныхъ поѣздовъ, предоставлено, въ зависимости отъ мѣстныхъ условий эксплуатаціи каждой дороги, допускать ускореніе хода таковыхъ поѣздовъ и не въ устраненіе опозданія, но только на тѣхъ перегонахъ, на коихъ поѣзда слѣдуютъ по той или другой причинѣ въ составѣ меньшихъ противъ предѣльнаго, — и не иначе, какъ по особу изданнымъ на сей предметъ инструкціямъ. (См. п. 1 выноски къ § 109 Правилъ технической эксплуатаціи).

если отъ сего не можетъ послѣдовать ущерба для безопасности движенія или для удобства публики.

Условія, могуція 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.

\*) О мѣрахъ къ устраненію опозданій поѣздовъ—см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26 января 1906 г., № 3894 и отъ 4 мая 1909 г., № 11123 (Прилож. № 10).

Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ см. циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 мая и 21/24 июля 1912 г., №№ 15298/10599/1/81 и 20913/14772/III (Прилож. № 10).

Объ ожиданіи на узловыхъ станціяхъ запоздавшихъ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/13 февраля 1913 г., № 5088/3669/32 (Прилож. № 10).

По вопросу объ условныхъ остановкахъ курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ—см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 11/12 марта 1913 г., № 8351/5904/50 (Прилож. № 10).

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, переводитъ поѣздъ на другой путь или расцѣплять его, за исключеніемъ случаевъ, опредѣленно указанныхъ Начальникомъ дороги, когда право распоряженія перегономъ 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 поѣзды по соответственному пути перегона, причѣмъ 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 несоответственному пути (§ 105), на-

чальникъ станціи, отправляющій поѣздъ, руководствуется порядкомъ движенія поѣздовъ, установленнымъ для одноколѣйныхъ дорогъ (§ 115).

#### **Б. На одноколѣйныхъ дорогахъ.**

§ 115. На дорогахъ одноколѣйныхъ 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 одноколѣйныхъ 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 поѣзды обращаются по росписаніямъ, объявленнымъ станціямъ въ установленномъ

---

\*) См. выноску на стр.103.

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 поѣзды, 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, жезлъ посылается съ послѣднимъ поѣздомъ, а на предыдущіе поѣзды начальникомъ станціи выдаются письменныя разрѣшенія съ предъявленіемъ жезла. Поѣздъ или паровозъ, который долженъ возвратиться на станцію отправленія, не доходя до конца перегона (напр., паровозъ, подталкивающий по-

ѣздъ на перегонѣ), обязательно слѣдуетъ съ жезломъ, если ожидаемое направленіе слѣдующаго поѣзда будетъ отъ станціи отправленія, приче́мъ 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, должнствующаго 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 \*).

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 14/16 августа 1902 г. за № 37942/а, тѣмъ мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ (М.-Кур. и Ниж., Юго-Зап., Забайк., Балт. и П.-Риж., Никол., Перм., Средне-Азиат. и Уссур. к. ж. д. и Владикав., Моск.-Каз., Московской сѣти М.-Винд.-Рыб., Бѣлгородъ-Сумской и Кіево-Полт. частн. жел. дорогъ), на конхъ въ то время не предполагалась замѣна на однопутныхъ линіяхъ и участкахъ телеграфнаго способа движенія поѣздовъ болѣе усовершенствованными способами, было предложено, чтобы Управленія эти возбуждали своевременно, въ установленномъ порядкѣ, вопросы о такой замѣнѣ, когда на однопутныхъ участкахъ и линіяхъ движеніе начнетъ превышать десять паръ поѣздовъ въ сутки, приче́мъ была указана, какъ, по преимуществу, желательная, замѣна электрическими жезлами Томпсона и Вебба.

Тѣмъ-же мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ (Либ.-Ром., Полѣс., Привисл., Риго-Орл., Сам.-Златоуст., Сибир., С.-Вяз., Хар.-Ник., М.-Яр.-Арх.каз. ж. д. и Ряз.-Ур., М.-Кіево-Вор. и Петербургской сѣти М.-Винд.-Рыб. частн. ж. д.), на однопутныхъ участкахъ и линіяхъ которыхъ предполагалось тогда введеніе жезловъ взаменъ телеграфныхъ сношеній о движеніи поѣздовъ, циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 14/16 августа 1902 г. за № 37942/б было предложено, чтобы они: а) постеленно, въ теченіе предстоявшихъ трехъ лѣтъ, вносили въ проекты эксплуатаціонныхъ смѣтъ необходимыя, надлежаще обоснованныя и подробно мотивированныя цифровыя данныя, кредиты на осуществленіе этого устройства, ставя въ первую очередь участки наиболѣе интенсивнаго движенія, и б) чтобы, по разрѣшеніи означенныхъ кредитовъ, своевременно возбуждали вопросъ о соотвѣстномъ сокращеніи личнаго состава телеграфной службы.

Затѣмъ, приказомъ Министра Путей Сообщенія отъ 15 декабря 1907 г. за

*4) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ поѣздного проводника.*

На каждый опредѣленный перегонъ дороги назначается особый проводникъ для сопровожденія имъ каждаго поѣзда, слѣдующаго по перегону. Проводнику присвоивается 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 поѣзды 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 поѣзды безъ предварительнаго сношенія со станціею, на

№ 148 (Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 51) было обращено вниманіе начальниковъ казенныхъ и управляющихъ частныхъ жел. дорогъ на то, что, согласно требованія § 115 Правилъ технической эксплуатаціи, введеніе системы движенія поѣздовъ при посредствѣ жезла допускается не иначе, какъ съ предварительнаго разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, и было разъяснено, что, хотя изданнымъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ (14/16 августа 1902 г. за № 37942) циркуляромъ намѣчена желательность замѣны, при извѣстной интенсивности движенія поѣздовъ, телеграфныхъ сношеній о движеніи поѣздовъ болѣе усовершенствованными способами и по преимуществу электрическими жезлами Томпсона и Вебба, но что въ томъ-же циркулярѣ указано, что вопросы о замѣнѣ существующаго способа движенія поѣздовъ другими должны возбуждаться въ установленномъ порядкѣ.

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20 ноября 1907 г. за № 29595 (Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 49) объявлено:

„При поѣздкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія замѣчено, что, при установленіи движенія поѣздовъ на извѣстномъ разстояніи съ проводниками, о такомъ открытіи пилотажа объявляется въ приказахъ по линіи и въ циркулярныхъ телеграммахъ, но ни отъ машинистовъ, ни отъ главныхъ кондукторовъ не требуется росписки въ прочтеніи ими распоряженій объ установленіи порядка движенія при помощи пилотажа, хотя во все время дѣйствія его станціями и выдаются упомянутымъ агентамъ предупрежденія.

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ установить, чтобы отъ поѣздныхъ машинистовъ и главныхъ кондукторовъ обязательно отбирались росписки въ прочтеніи ими приказовъ о назначеніи пилотажа, и напоминаетъ о необходимости для машинистовъ предъ вступленіемъ поѣзда въ районъ пилотажа тщательно удостовѣряться въ исправномъ дѣйствіи автоматическаго тормоза\*.

которую поѣздъ отправляется. Направленіе это получаетъ наименованіе преимущественнаго, и каждый изъ перегоновъ подчиняется распоряженію начальника той изъ со-сѣднихъ станцій, съ которой слѣдуютъ на перегонъ поѣзды 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, не подчиненный 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, причемъ 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 исключительнымъ 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 перехо-

дять обязанности всѣхъ начальниковъ станцій ввѣреннаго ему участка по отправленію со станцій на перегоны всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ, при этомъ, однакоже, 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, посрединѣ завѣдываемаго имъ участка, причемъ 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 регистраціи 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 отправленія 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 поѣзды. 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

\*) О мѣрахъ въ предупрежденіе случаевъ наѣзда на людей при маневрахъ на станціяхъ— см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 23 октября 1899 г., № 42863 (Прилож. № 11).

\*\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 января 1901 г. за № 4818 (Вѣстн. М. П. С. 1901 г. № 6/7) объявлено:

„При служебной командировкѣ одного изъ инспекторовъ по эксплуатаціи

пути, таковая обязательна при всякомъ обнаруженномъ препятствіи для слѣдованія поѣзда, а также, если остановка эта необходима для поданія помощи или для устранения 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, удостоившись 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 возможные удобства.

Вся поѣздная и паровозная прислуга, а равно путевая стража, обязаны въ точности исполнять всѣ распоряженія главнаго кондуктора, относящіяся къ подачѣ помощи пас-

---

желѣзныхъ дорогъ на Московско-Казанской желѣзной дорогѣ имѣлъ мѣсто нижеслѣдующій случай. Поѣздъ, въ которомъ слѣдовалъ инспекторъ, былъ задержанъ на одной изъ станцій вслѣдствіе происшедшаго на перегонѣ по пути его слѣдованія крушенія товарнаго поѣзда. Съ этой же станціи, послѣ прихода вышеупомянутаго пассажирскаго поѣзда, былъ высланъ на мѣсто происшествія вспомогательный поѣздъ, о чемъ, однако, не было сообщено инспектору, о нахожденіи котораго въ данный моментъ на станціи было извѣстно; инспекторъ узналъ о самомъ происшествіи и о состоявшемся отправленіи вспомогательнаго поѣзда только случайно, почему и былъ лишенъ возможности разслѣдовать случай и осматрѣть свѣжіе слѣды крушенія.

Въ виду сего, Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ необходимымъ, чтобы со стороны мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ было сдѣлано соотвѣтствующее распоряженіе о томъ, чтобы, при проѣздѣ по линіи инспекторовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, имъ по возможности неотлагательно доставлялись свѣдѣнія какъ о происшествіяхъ, такъ и вообще о всякихъ случайностяхъ, происшедшихъ на данной дорогѣ, о чемъ и сообщаетъ для надлежащаго исполненія“.

\*) О принятій мѣрѣ къ предотвращенію случаевъ наѣзда паровозовъ и поѣздовъ на людей — см. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 23 октября 1899 г., № 42863 (Прилож. № 11).

сажирамъ и поѣзду и къ охраненію груза и подвижного состава.

Если поѣздъ, остановившійся на перегонѣ, затребо-валъ 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, остано-вившагося на перегонѣ, производятся однимъ изъ способовъ, дозволенныхъ Министерствомъ Путей Со-общенія (§§ 51 и 119).

§ 125. Начальникъ станціи, получивши требованіе о помощи или извѣщеніе объ остановкѣ или разрывѣ поѣзда на перегонѣ между станціями, долженъ: а) немед-ленно сообщить о происшедшемъ начальнику сосѣдней станціи занятаго перегона, б) руководствуясь заявленіемъ кондуктора остановившагося поѣзда, распорядиться вы-сылкою вспомогательнаго поѣзда или паровоза, или по-требовать высылки сего поѣзда или паровоза съ ближай-шей станціи, располагающей соотвѣтственными средствами, и в) озаботиться объ оказаніи медицинскаго пособія по-страдавшимъ.

По прибытіи вспомогательнаго поѣзда на мѣсто про-исшествія, старшій, присутствующій на мѣстѣ, служащій по движенію, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происше-ствія начальника дистанціи или депо, или иного старшаго служащаго службъ пути или подвижного состава и тяги, принимаетъ всѣ зависящія мѣры къ устраненію препят-ствія и возстановленію правильнаго движенія, причемъ служащіе другихъ службъ обязаны оказывать ему полное содѣйствіе.

§ 126. Если въ остановившемся на пути поѣздѣ бу-дутъ пассажиры, то, при невозможности довести поѣздъ или часть онаго до ближайшей станціи при посредствѣ прибывшаго поѣзда, указанные въ предыдущемъ пара-

\*) Въ дополненіе къ § 124 Правилъ технической эксплуатаціи, циркуляромъ Управленія жел. дорогъ отъ 10 марта 1904 года № 11214/52 (Вѣсти. М. П. С. 1904 г., № 12) разъяснено, что „снабженные автоматическимъ тормозомъ поѣзда, при остановкахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда произошелъ разрывъ поѣзда, или когда подвижной составъ оставляется въ пути безъ паровоза, или вообще разъединяется, хотя бы временно, отъ паровоза, должны быть обязательно затормаживаемы не только автоматическими, но и ручными тормозами“.

графъ 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, сооруженій и подвижного состава устанавливаются особою инструкціею, утверждаемою Начальникомъ дороги \*).

---

\*) Распоряженія съ указаніями относительно порядка дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ при происшествіяхъ и о мѣрахъ, которыя должны выполняться какъ при самыхъ происшествіяхъ, такъ и на случай таковыхъ см. въ Приложеніи № 12.

# ПРИЛОЖЕНИЕ.

# Правила содержанія и охраненія паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія \*)

*утвержденн. 15 января 1883 г.*

*и*

*измѣненн. постановленіями Министра Путей Сообщенія отъ 17 февр. 1886 г. за № 1419 и отъ 28 октября 1887 г. за № 3869.*

## Отдѣлъ II.

### ГЛАВА II.

#### **О переѣздахъ и переходахъ чрезъ желѣзныя дороги, устраиваемыхъ при пересѣченіи желѣзныхъ дорогъ съ проѣзжими въ одномъ уровнѣ.**

##### **О переѣздахъ.**

§ 81. Переѣзды должны содержаться въ чистотѣ и такой исправности, чтобы проѣздъ по нимъ подводъ и экипажей былъ удобенъ и чтобы въ подвижномъ составѣ, проходящемъ по переѣзду, не ощущалось толчковъ.

\*) Съ изданіемъ „Правиль технической эксплуатаціи“, „Правила содержанія и охраненія паровозныхъ жел. дор.“ являются отмѣненными; приводятся-же здѣсь извлеченія изъ сихъ правилъ о переѣздахъ и переходахъ и о ручныхъ вагончикахъ и телѣжкахъ, какъ заключающія въ себѣ руководящія указанія для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ дорогамъ предложено, впредь до дальнѣйшихъ распоряженій, руководствоваться временно указаніями по сему старыхъ правилъ.

При этомъ, въ отношеніи переѣздовъ и переходовъ (гл. II Отд. II) руководящее значеніе этихъ отмѣненныхъ правилъ можетъ имѣть силу лишь въ той части оныхъ, которая не предусмотрена Отдѣломъ V изданнаго при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта 1900 г. II-го выпуска Свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути жел. дорогъ, заключающимъ указанія о техническихъ условіяхъ устройства переѣздовъ и переходовъ чрезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ таковой (гл. I), о ремонтѣ и содержаніи переѣздовъ (гл. II) и о главныхъ основаніяхъ для причисленій переходовъ и переѣздовъ къ разряду обслуживаемыхъ и необслуживаемыхъ (гл. III—см. Приложение № 2), и отмѣняющимъ собою всѣ опубликованныя ранѣе распоряженія, циркуляры, приказы и постановленія Министерства Путей Сообщенія, касающіеся переѣздовъ и переходовъ.

Въ отношеніи-же ручныхъ вагончиковъ и телѣжекъ (Отд. IV), съ введеніемъ въ дѣйствіе новыхъ „Общихъ правилъ сигнализациі на желѣзныхъ дорогахъ“ (утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія по журналу Инженернаго

§ 82. Затворы или барьеры переѣздовъ должны устанавливаться не у самага полотна дороги, но, въ зависимости отъ профиля переѣзда и мѣстныхъ условий, помѣщаться на разстояніи не менѣе 4 сажень отъ пути и, по возможности, въ началѣ вѣздовъ или спусковъ къ переѣзду, если таковыя имѣются. (Собр. Узак. 1887 г., ст. 959).

§ 83. Система переѣздныхъ затворовъ должна соответствовать роду движенія по переѣзжей дорогѣ и мѣстнымъ условіямъ и быть утверждена инспекторомъ дороги. Высота затвора, т. е. возвышеніе барьера надъ землею, должна быть около 0,60 саж. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 84. Переѣзды, черезъ которые не прогоняется часто мелкій скотъ, дозволяется заграждать вмѣсто барьеровъ цѣпями, протягиваемыми между столбами, вкопанными по сторонамъ переѣзда.

§ 85. Дороги, ведущія къ переѣздамъ, должны быть ограждены съ обѣихъ сторонъ надолбами, перилами или другимъ способомъ на протяженіи между шлагбаумами и бровками полотна желѣзной дороги, для устраненія возможности объѣзда закрытыхъ шлагбаумовъ; при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду практикующійся на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ способъ постепенной замѣны надолбовъ рассадкою тополей или другой живой изгороди. (Собр. Узак. 1887 г., ст. 959).

§ 86. Приспособленіе для запиранія и отпиранія съ даннаго переѣзда барьеровъ сосѣднихъ переѣздовъ дозволяется устраивать съ разрѣшенія инспектора дороги, при слѣдующихъ условіяхъ:

а) Барьеры переѣздовъ, запираемыхъ издали, посредствомъ проволочнаго или иного провода, должны быть днемъ ясно видны сторожу, приводящему ихъ въ дѣйствіе.

*Примѣчаніе.* Отступленія отъ сего правила могутъ быть допущены лишь при устройствѣ такихъ приспособленій, которыя ясно указывали бы сторожу, дѣйствующему барьерами дальняго переѣзда, то положеніе, въ которомъ находятся барьеры, и давали бы возможность сторожу предупреждать проѣзжающихъ о предстоящемъ закрытіи барьеровъ, а проѣзжающимъ — высылать, въ случаѣ надобности, сторожа. Отступленія эти разрѣшаются для каждаго отдѣльнаго случая инспекторомъ дороги. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

б) Дѣйствіе барьерами посредствомъ проводовъ разрѣшается лишь на переѣздахъ второстепеннаго значенія, съ небольшимъ проѣздомъ. Устройство такихъ приспособленій на дорогахъ, по коимъ ходятъ поѣзда курьерскіе, и вообще на желѣзныхъ дорогахъ или участкахъ дорогъ съ большимъ движеніемъ — не дозволяется.

---

овѣта отъ 23 марта и 13 мая 1909 г., за № 28), надлежитъ руководствоваться уже не пунктами 9-ымъ и 6-ымъ §§ 176 и 179 старыхъ Правилъ содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ, а §§ 45 и 46 новыхъ Общихъ правилъ сигнализациі на желѣзныхъ дорогахъ.

См. примѣчанія къ §§ 56 и 62 Правилъ технической эксплуатаціи.

## О переходахъ.

§ 87. Переходы черезъ желѣзную дорогу дѣлаются только на такихъ участкахъ желѣзныхъ дорогъ, которые ограждены заборами или инымъ способомъ. Ихъ устраиваютъ отдѣльно или при переѣздахъ; въ послѣднемъ случаѣ они служатъ для пропуска черезъ желѣзную дорогу людей въ то время, когда барьеры переѣзда закрыты, но въ виду переѣзда не имѣется поѣзда и приближеніе такого не заявлено свисткомъ паровоза, рожкомъ сосѣдняго сторожа или инымъ способомъ.

§ 88. Когда переходъ расположенъ въ мѣстности не населенной или у переѣзда, по которому не происходитъ частаго прогона стада мелкаго скота, то переходъ можетъ быть заграждаемъ турникетомъ, сдѣланнымъ такъ, чтобы черезъ переходъ не могъ упасть на дорогу крупный скотъ.

Въ мѣстностяхъ же населенныхъ или у переѣздовъ, чрезъ которые часто прогоняются стада мелкаго скота, переходъ заграждается дверцами. Устройство сихъ дверецъ должно быть такое, чтобы онѣ сами принимали свое нормальное положеніе, запирающее переходъ, и чтобы черезъ переходъ не могли попадать на дорогу ни крупный, ни мелкій скотъ. За исключеніемъ случаевъ особенныхъ потребностей желѣзной дороги, переходы эти никогда не запираются на замокъ и содержатся всегда свободными для перехода по нимъ.

## Подраздѣленіе переѣздовъ на разряды, правила содержанія ихъ и надзора за ними.

§ 89. Переѣзды черезъ желѣзную дорогу въ уровень съ рельсами раздѣляются на 3 разряда. Одинъ и тотъ-же переѣздъ можетъ быть для различныхъ періодовъ времени относимъ къ различнымъ разрядамъ.

§ 90. Къ первому разряду относятся переѣзды на городскихъ улицахъ, шоссе и иныхъ дорогахъ, съ весьма дѣятельнымъ проездомъ.

Барьеры такихъ переѣздовъ содержатся обыкновенно открытыми и запираются лишь когда ожидается поѣздъ, или когда таковой показался въ виду переѣзда.

Они находятся днемъ и ночью подъ надзоромъ служащихъ, которые обязаны:

а) на желѣзныхъ дорогахъ съ большимъ движеніемъ поѣздовъ — находиться при самомъ переѣздѣ днемъ и ночью;

б) на дорогахъ съ небольшимъ движеніемъ поѣздовъ находиться при самомъ переѣздѣ днемъ во все время, когда барьеры закрыты, а ночью и въ темное время неотлучно. Въ свѣтлые часы дня, стража можетъ въ то время, когда барьеры открыты, отлучаться отъ переѣзда, напр. находиться въ построенной у пе-

реѣзда будѣ, если при этомъ она не теряетъ изъ виду переѣзда и прилегающихъ къ нему участковъ пути.

§ 91. Ко второму разряду относятся переѣзды съ обыкновенной средней дѣятельностью поѣзда по нимъ.

На желѣзныхъ дорогахъ съ весьма дѣятельнымъ движеніемъ поѣздовъ, барьеры переѣздовъ этого разряда содержатся днемъ и ночью запертыми и отпираются по требованію проѣзжающихъ.

На желѣзныхъ дорогахъ со среднимъ или слабымъ движеніемъ поѣздовъ, барьеры сего разряда переѣздовъ содержатся:

днемъ и въ ясное время — обыкновенно открытыми,

ночью и въ темное время — обыкновенно закрытыми; ихъ отпираютъ лишь по требованію проѣзжающихъ.

§ 92. Къ третьему разряду слѣдуетъ относить переѣзды съ незначительнымъ поѣздомъ по нимъ подводъ и экипажей.

Барьеры такихъ переѣздовъ содержатся обыкновенно днемъ и ночью закрытыми; ихъ отпираютъ по требованію проѣзжающихъ.

*Примѣчаніе.* Учрежденіе неохранныхъ переѣздовъ до-

пускается на основаніи особыхъ правилъ, утверждаемыхъ

Министромъ Путей Сообщенія (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 92<sup>1</sup>. Кромѣ указанныхъ трехъ разрядовъ допускается, согласно ст. 148 Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, устройство и содержаніе переѣздовъ частныхъ, для надобностей частныхъ лицъ, по особому съ ними соглашенію правленій обществъ, утвержденному инспекторомъ дороги.

Такие переѣзды устраиваются на дорогахъ частнаго пользованія, или полевыхъ. Барьеры такихъ переѣздовъ содержатся обыкновенно запертыми на замокъ, ключъ отъ котораго передается владѣльцу переѣзда черезъ мѣстную полицію \*), при чемъ отъ него отбирается подписка въ томъ, что при пользованіи переѣздомъ онъ будетъ соблюдать всѣ правила, установленныя Министерствомъ Путей Сообщенія (правила эти должны быть приложены къ подпискѣ и одинъ экземпляръ ихъ переданъ владѣльцу переѣзда). Въ той же подпискѣ должно быть оговорено, что владѣлецъ переѣзда принимаетъ на себя отвѣтственность за несвоевременное запираніе барьера на замокъ послѣ каждаго случая пользованія переѣздомъ. Правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ предоставляется право прекращать пользованіе такими переѣздами, черезъ своихъ агентовъ, въ часы прохода поѣздовъ значительной скорости, посредствомъ навѣшиванія второго замка, или инымъ способомъ.

Допущеніе такихъ переѣздовъ возможно лишь въ мѣстахъ, съ которыхъ путь виденъ въ обѣ стороны не менѣе какъ на 300 саж. Правила пользованія частными переѣздами утверждаются правительственнымъ инспекторомъ дороги (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502) \*\*).

\*) О возложеніи на мѣстную полицію этихъ обязанностей сдѣлано Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ соответственное распоряженіе.

\*\*) „Въ виду того, что, согласно дѣйствующимъ правиламъ, устройство переѣз-

§ 93. Если бы условия движенія экипажей и подводы по переѣздамъ 2-го разряда требовали содержанія барьеровъ открытыми въ продолженіе части или всей ночи, и вообще, въ темное время, то, съ разрѣшенія или по требованію инспектора дороги, общество обязано исполнить это съ установленіемъ въ такіе періоды времени на переѣздахъ сихъ непрерывнаго дежурства сторожей.

§ 94. На такихъ желѣзныхъ дорогахъ, на коихъ не производится ночного движенія, барьеры открываются на всю ночь, тотчасъ послѣ прохода послѣдняго вечерняго поѣзда (если симъ послѣднимъ поѣздомъ не заявленъ экстренный ночной поѣздъ), и закрываются передъ приходомъ перваго утренняго поѣзда.

§ 95. Если въ опредѣленные часы ночи или періоды времени проѣздъ по переѣзду совершенно прекращается, то такіе переѣзды могутъ быть, съ разрѣшенія инспектора, совершенно запираемы на эти часы или періоды времени.

Предположенія правленія общества по сему предмету, представляемыя инспектору дороги на утверженіе, должны содержать слѣдующія свѣдѣнія:

1) № переѣзда по порядку;

довъ частнаго пользованія допускается лишь въ мѣстахъ, съ которыхъ путь виденъ въ обѣ стороны не менѣе, какъ на 300 саж., и что соблюденіе этого требованія, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, не допускаетъ устройства переѣзда частнаго пользованія въ такихъ мѣстахъ, въ которыхъ, на основаніи новыхъ облегченныхъ правилъ, можетъ быть допущено устройство необслуживаемаго переѣзда общаго пользованія, Управление желѣзныхъ дорогъ внесло на обсужденіе Инженернаго Совѣта вопросъ о пересмотрѣ правилъ устройства переѣздовъ частнаго пользованія.

На основаніи утвержденныхъ Господниомъ Министромъ Путей Сообщенія предположеній Инженернаго Совѣта по журналу отъ 2 августа сего года № 24, въ отношеніи устройства переѣздовъ частнаго пользованія постановлено:

1) Установленное § 92<sup>1</sup> Правилъ содержанія и охраненія паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія (Постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 17 февраля 1886 г. за № 1419), ограниченіе, въ видѣ общаго правила, устройства переѣздовъ частнаго пользованія только тѣми мѣстами, съ которыхъ путь виденъ въ обѣ стороны не менѣе, какъ на 300 сажень,—отмѣнить.

2) Предоставить Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Управляющимъ частными желѣзными дорогами разрѣшать своею властью устройство черезъ пути желѣзной дороги переѣздовъ частнаго пользованія во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ ими признано по мѣстнымъ условіямъ возможнымъ, а равно и устанавливать техническія условия устройства такихъ переѣздовъ и порядокъ пользованія ими со стороны владѣльцевъ съ соблюденіемъ всѣхъ изданныхъ правилъ и постановленій, касающихся огражденія желѣзнодорожнаго полотна и безопасности движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

3) Въ договорахъ, заключаемыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ съ владѣльцами, право пользованія частнымъ переѣздомъ должно быть ограничено опредѣленнымъ срокомъ, съ сохраненіемъ за Управленіемъ дороги права, по истеченіи сего срока, измѣнять условия пользованія переѣздомъ, или же, если Управленіемъ дороги будетъ признано въ интересахъ дороги необходимымъ, временно или навсегда запрещать пользованіе переѣздомъ, или же требовать уничтоженія переѣзда.

Объ изложенномъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь объявить Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ частными желѣзными дорогами и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ для свѣдѣнія и руководства". (Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 10 октября 1906 г., № 39554/194 — Вѣстн. М. П. С. 1906 г., № 43).

2) названіе губерніи и уѣзда;  
3) разстояніе отъ одной изъ оконечностей дороги, въ верстахъ и саженьяхъ;

4) ежедневные часы или ежедневные періоды, въ продолженіе которыхъ барьеры предполагается держать закрытыми.

§ 96. Барьеры переѣздовъ, содержимыхъ обыкновенно открытыми, должны быть закрываемы не позже, какъ за пять минутъ до времени, назначеннаго для прохода ежедневныхъ поѣздовъ или поѣздовъ, назначаемыхъ на извѣстный періодъ приказами управляющаго дорогою или начальника службы движенія. Для переѣздовъ, содержимыхъ обыкновенно или въ извѣстные часы открытыми, при которыхъ не имѣется безотлучно дежурящаго на переѣздѣ сторожа, должно быть составлено росписаніе времени, въ которое барьеры должны быть закрываемы. На дорогахъ, имѣющихъ колокольную сигнализацию, для оповѣщенія переѣздныхъ сторожей о выходѣ поѣзда, должно быть дано указаніе каждому сторожу о томъ, черезъ сколько времени по подачѣ сигнала о выходѣ поѣзда сторожъ обязанъ закрыть барьеръ.

Въ вышеозначенное росписаніе вносятся лишь поѣзда постоянные и поѣзда, назначаемые на періодъ не менѣе 4 недѣль приказами управляющаго дорогою. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 97. Въ случаѣ тумановъ, мятелей и вообще при наступленіи темнаго времени днемъ, надзоръ за переѣздами, дѣйствіе ими и все прочее совершается какъ предписано для ночного времени.

§ 98. Проектъ распредѣленія переѣздовъ каждой желѣзной дороги на разряды составляется правленіемъ общества, которое обязано озоботиться тѣмъ, чтобы переѣзды каждой категоріи имѣли всѣ приспособленія, необходимыя для точнаго исполненія всѣхъ указаній настоящихъ правилъ. Распредѣленія сіи утверждаются инспекторомъ дороги.

Проекты распредѣленія переѣздовъ на разряды должны содержать слѣдующія свѣдѣнія о каждомъ переѣздѣ:

1) № переѣзда по порядку;  
2) названіе губерніи и уѣзда;  
3) разстояніе отъ одной изъ оконечностей дороги, въ верстахъ и саженьяхъ;

4) названіе проѣзжей дороги;  
5) среднее число проѣздовъ черезъ переѣздъ въ сутки или въ теченіе опредѣленнаго времени; свѣдѣніе это, смотря по обстоятельствамъ, излагается среднее для всего года или среднее для извѣстнаго періода;

6) среднее суточное число поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ, проходящихъ по этимъ переѣздамъ въ тѣ періоды времени;

7) описаніе системы барьеровъ;

8) разныя дополнителныя свѣдѣнія, по усмотрѣнію правленія или по требованію инспектора дороги.

§ 99. Одному сторожу можетъ быть поручаемо не болѣе 3-хъ переѣздовъ; при этомъ слѣдуетъ стараться, чтобы средній

переѣздъ, при которомъ находится сторожъ, былъ наиболѣе дѣятельный по проѣзду.

§ 100. Отпирание и запираание переѣздовъ посредствомъ проводовъ въ ночное время воспрещается.

Отступленіе отъ сего допускается лишь съ разрѣшенія инспектора дороги и при соблюденіи условій, изложенныхъ въ примѣчаніи къ пункту а § 86. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 101. Порученіе сторожу дѣйствія и надзора за переѣздами, сосѣдними съ его переѣздомъ, дозволяется и въ томъ случаѣ, когда переѣзды эти снабжены барьерами мѣстнаго (а не дальняго) дѣйствія, если такіе сосѣдніе переѣзды отстоятъ не далѣе 50 саж. отъ того переѣзда, при которомъ находится сторожъ. Въ остальномъ соблюдаются тѣ же правила, какъ и при порученіи сторожу сосѣднихъ переѣздовъ, приспособленныхъ для дальняго дѣйствія.

### Сигнализациа переѣздовъ.

§ 102. На дорогахъ или участкахъ дорогъ большого движенія, по коимъ ходятъ очередные поѣзда, наибольшая средняя скорость коихъ между станціями превышаетъ 43 версты въ часъ, должны быть устраиваемы электрическіе звонки, или иные сигналы, для извѣщенія переѣздной стражи даннаго переѣзда о выходѣ поѣзда со станціи. Такіе же сигналы, по особому требованію Министерства Путей Сообщенія, должны быть устраиваемы и на другихъ дорогахъ, не имѣющихъ поѣздовъ вышеуказанной скорости, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда устройство такихъ звонковъ или сигналовъ на всей линіи или на отдѣльныхъ ея участкахъ будетъ признано необходимымъ главнымъ инспекторомъ. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 103. При барьерахъ переѣздовъ, удаленныхъ отъ мѣста нахожденія сторожа, приводящаго ихъ въ дѣйствіе, а также при будкѣ сторожа, приводящаго въ дѣйствіе таковыя барьеры, должны быть помѣщаемы звонки или иные звуковыя сигналы, помощьюъ которыхъ проѣзжающіе черезъ дальній переѣздъ могли бы вызвать сторожа—для открытія барьеровъ сего переѣзда, а сторожъ могъ бы предварять приближающихся къ дальнему переѣзду о предстоящемъ закрытіи барьеровъ.

§ 104. Въ ночное, темное время и во все время, пока совершается движеніе поѣздовъ, переѣзды 1-го разряда должны быть освѣщаемы двумя фонарями. Всѣ остальные переѣзды освѣщаются лишь по требованію инспектора дороги и, притомъ, однимъ фонаремъ. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 105. На каждомъ переѣздѣ должно быть выставлено объявленіе, содержащее правила, установленныя для пользованія переѣздами, и отвѣтственность по закону за ихъ нарушеніе. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

### **О сторожахъ и сторожихахъ, назначае­мыхъ для надзора за переѣздами.**

§ 106. Желаящiе быть допущенными или назначае­мые къ исполненiю обязанностей переѣздной стражи должны, кромѣ знанiя установленной для такихъ служащихъ инструкцiи, умѣть также объяснить публикѣ объявленiя, выставляе­мые на переѣздахъ управленiемъ дороги. Они должны умѣть опредѣлять время по часамъ.

§ 107. Въ занимаемыхъ переѣздною стражею домахъ и дру­гихъ дорожныхъ помѣщенiяхъ должны находиться часы. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502).

§ 108. Переѣздная стража, получивъ требованiе о пропускѣ черезъ переѣздъ, содержимый обыкновенно закрытымъ или закры­тый по случаю ожидаемаго прохода поѣзда, обязана, предвари­тельно открытiя барьеровъ, удостовѣриться, что проѣздъ по пе­реѣзду можетъ совершиться до прибытiя поѣзда; въ такомъ слу­чаѣ, она открываетъ барьеры, начиная съ выѣздного, и затѣмъ закрываетъ ихъ немедленно послѣ проѣзда.

Она обязана отказать въ немедленномъ пропускѣ чрезъ пе­реѣздъ, если приближающiйся поѣздъ будетъ виденъ въ разсто­янiи не болѣе 2-хъ верстъ или если о приближенiи его будетъ за­явлено свисткомъ паровоза, рожкомъ сосѣдняго сторожа или инымъ способомъ.

§ 109. Переѣздная стража обязана содержать переѣзды всегда въ чистотѣ и исправности, прочищать зазоры у рельсовъ для свободнаго прохода по нимъ колесныхъ закраинъ; сметать съ рельсовъ соръ и вообще содержать всю площадь переѣзда и при­лежающiе къ оному подѣзды въ порядкѣ и чистотѣ, счищая съ нихъ грязь и снѣгъ.

§ 110. Она обязана воспрещать остановки подводъ, экипажей и людей на переѣздѣ между барьерами и сгонять съ переѣзда и близъ лежащихъ участковъ пути скоть.

§ 111. Она обязана своевременно зажигать огонь въ фонаряхъ и наблюдать за исправнымъ горѣнiемъ онаго на тѣхъ переѣздахъ, которые въ опредѣленное время должны быть освѣщаемы.

§ 112. Во время нахождения при переѣздахъ на службѣ, стража должна имѣть при себѣ сигнальные флаги днемъ, или за­жженный фонарь въ ночное, туманное и вообще темное время, а также петарды, для дѣйствiя ими въ подлежащихъ случаяхъ, со­гласно положенiю о сигналахъ.

Относительно огражденiя пути сигналами остановки или умень­шенiя скорости хода поѣздовъ, а равно подачи сигналовъ прибли­жающимся и проходящимъ поѣздамъ, переѣздная стража обязана исполнять всѣ правила, предписанныя путевой стражѣ.

§ 113. Когда жилое помѣщенiе стражи находится у переѣзда, то обязанности барьернаго сторожа могутъ быть возлагаемы и на женщинъ.

§ 114. Воспрещается стражѣ поручать встрѣчу поѣздовъ малолѣтнимъ и стороннимъ лицамъ.

§ 115. Должность переѣзднаго сторожа можетъ быть соединяема съ должностями путевого сторожа или рабочаго ремонтной артели. На переѣзднаго сторожа могутъ быть также возлагаемы нѣкоторыя изъ ремонтныхъ работъ или охраненіе матеріаловъ, а также и другія занятія вблизи охраняемаго имъ переѣзда, если таковыя не препятствуютъ исполненію его главныхъ обязанностей.

Разрѣшаемымъ симъ § правомъ соединенія должностей или обязанностей слѣдуетъ пользоваться лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда это не препятствуетъ барьернымъ сторожамъ исправно исполнять ихъ главныя обязанности.

§ 116. Переѣздная стража обязана содержать занимаемая ею помѣщенія постоянно въ опрятномъ видѣ.

## Отдѣлъ IV.

### О ручныхъ вагончикахъ и телѣжкахъ.

#### Правила употребленія ручныхъ вагончиковъ.

§ 176. При употребленіи ручныхъ вагончиковъ для перевозки матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ при производствѣ работъ по ремонту пути, должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

1) Каждый вагончикъ поручается дорожному мастеру или артельному старостѣ, отвѣчающему за правильное его употребленіе и содержаніе.

2) Въ то время, когда вагончики не употребляются для работъ, они должны находиться у казармы дорожной артели или одного изъ сторожевыхъ домовъ рабочаго участка (у сторожевой будки), замкнутые цѣпью съ замкомъ; ключъ отъ замка долженъ храниться у того служащаго, которому порученъ вагончикъ.

3) Вагончики должны быть употребляемы на пути для перевозки матеріаловъ въ ясное, нетуманное время; употребленіе ихъ ночью и въ темное время допускается лишь въ случаяхъ крайней въ томъ надобности.

4) Вагончики, поставленные на путь, должны быть снимаемы съ пути настолько заблаговременно, чтобы не только не причинить остановки поѣздовъ, но даже замедленія въ ходѣ.

5) Передвиженіе вагончиковъ должно производиться людьми; употребленіе же для сей цѣли животныхъ или какого-либо другаго двигателя—воспрещается. При остановкахъ вагончика на уклонахъ, подъ колеса его должно класть подкладки, для предупрежденія ухода вагончика.

6) Означенные вагончики должны быть, по возможности, легкие. Нагрузка их не должна превосходить подъемной силы вагончика; въсь же отдѣльныхъ предметовъ долженъ быть таковъ, чтобы сопровождающіе вагончикъ рабочіе могли, въ случаѣ необходимости, скоро и удобно сбросить какъ предметы эти, такъ равно и самый вагончикъ съ пути.

7) Скорость движенія вагончиковъ не должна превосходить шести верстъ въ часъ; рабочимъ, передвигающимъ вагончикъ, воспрещается садиться на оный.

8) При передвиженіи нагруженнаго или порожняго вагончика, таковой долженъ быть непременно сопровождаемъ дорожнымъ мастеромъ или старшимъ рабочимъ. Люди, передвигающіе вагончикъ, должны находиться сзади или съ боковъ вагончика, но не впереди его, таща вагончикъ за собой.

9) \*) Во время движенія вагончика, на немъ должны находиться: днемъ, въ ясное время — укрѣпленный на саженномъ шестѣ красный щитъ, а въ ночное и темное время — фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающимъ путь какъ передъ вагончикомъ, такъ и позади его. Въ темное время вообще, а также въ свѣтлое, на такихъ участкахъ дороги, на которыхъ приближающійся поѣздъ не виденъ за двѣ версты, движеніе вагончика должно быть прикрываемо сигналомъ остановки, переносимымъ со стороны ожидаемаго поѣзда рабочимъ, идущимъ въ разстояніи около полуверсты отъ вагончика.

*Примѣчаніе.* На дорогахъ въ два пути сигнальный фонарь вагончика, при движеніи его по правильному пути, долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ — красный огонь. (Собр. Узак. 1886 г., ст. 502) \*).

---

\*) Въ новыхъ „Общихъ правилахъ сигнализациі на желѣзныхъ дорогахъ“ (утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія по журналу Инженернаго Совѣта отъ 23 марта и 13 мая 1909 года, за № 28) объ „обозначеніи путевыхъ тѣлѣжекъ и вагончиковъ на одноклейныхъ и двухклейныхъ дорогахъ“ имѣются слѣдующіе параграфы:

§ 45. „Тѣлѣжки (дрезины) или вагончики (§ 62 Прав. Техн. Экспл.) при нахожденіи ихъ на однопутныхъ участкахъ (или на двупутныхъ въ случаѣ установленія на нихъ однопутнаго движенія) должны имѣть: днемъ — укрѣпленный на шестѣ двухсторонній красный дискъ, а ночью — фонарь съ краснымъ огнемъ впередъ и назадъ (сигналь № 19 переняя).

На участкахъ съ двупутнымъ движеніемъ тѣлѣжки (дрезины) или вагончики должны имѣть красные сигналы (днемъ — красный дискъ на шестѣ, а ночью — фонарь съ краснымъ огнемъ), обращенные лишь въ сторону ожидаемаго наступленія поѣздомъ дрезины или вагончика; въ противоположную сторону дискъ долженъ быть обращенъ бѣлою стороною, а ночью — фонарь долженъ показывать бѣлый огонь“.

§ 46. „Независимо отъ указаннаго въ предыдущемъ параграфѣ обозначенія вагончиковъ, послѣдніе на однопутныхъ участкахъ (или на двупутныхъ — въ случаѣ установленія на нихъ однопутнаго движенія) должны быть ограждены съ обѣихъ сторонъ сигналами остановки, переносимыми послѣдовательно на разстояніи отъ вагончика не менѣе полуверсты. На участкахъ съ двупутнымъ движеніемъ означенное огражденіе вагончика требуется лишь со стороны ожидаемаго наступленія его поѣздомъ.“

Начальникамъ дорогъ предоставляется право указывать въ инструкціяхъ тѣ

10) На дорогахъ въ 2 пути, ручные вагончики должны двигаться, въ каждомъ направленіи, по указанному для поѣздовъ этого направленія пути.

11) Въ случаѣ неожиданнаго появленія поѣзда или паровоза ручной вагончикъ и грузъ онаго должны быть немедленно сброшены съ пути; если же своевременное исполненіе сего невозможно, то сопровождающіе вагончикъ рабочіе должны удалиться отъ онаго; наблюденіе за исполненіемъ сего правила возлагается на сопровождающаго вагончикъ служащаго.

12) Прицѣплять какимъ бы то ни было способомъ вагончикъ къ поѣздамъ воспрещается.

### **Назначеніе ручныхъ тельжекъ.**

§ 177. Ручныя тельжки служатъ для осмотра дороги начальниками дистанцій, ихъ помощниками и высшими начальствующими лицами, а въ экстренныхъ случаяхъ и для другихъ надобностей.

#### **Лица, имѣющія право пользоваться ручными тельжками.**

§ 178. Ручными тельжками могутъ пользоваться: чины центральной и мѣстной инспекцій Министерства Путей Сообщенія; чины телеграфнаго вѣдомства; управляющій дорогою; лица, состоящія въ службѣ пути и зданій и, въ случаѣ экстренной необходимости, нижепоименованныя лица:

Начальникъ станціи (см. прим. къ п. а § 119 правилъ движенія); агенты врачебной службы, для подаванія помощи служащимъ или лицамъ, пострадавшимъ отъ происшествія по дорогѣ; мѣстные чины желѣзнодорожнаго жандармскаго полицейскаго управленія, отправляющіеся со станціи на прилегающій къ ней перегонъ по случаю происшествія на семь послѣднемъ, имѣвшаго послѣдствіемъ перерывъ движенія; надсмотрщики за телеграфомъ дороги и должностныя лица управленія дороги, снабженныя на то распоряженіемъ управляющаго дорогою или начальника службы пути и зданій.

Лица, не принадлежащія къ инспекціи, а равно агенты, не состоящіе въ службѣ пути и зданій, могутъ пользоваться тельжкой не иначе, какъ съ вѣдома мѣстнаго начальника дистанціи или его помощника, при этомъ тельжка должна быть сопровождаема кѣмъ-либо изъ состоящихъ въ этой службѣ въ должности не ниже старшаго рабочаго, на котораго возлагается управленіе ходомъ и вообще распоряженіе тельжкой.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ необходимости подачи врачебной помощи пострадавшимъ отъ происшествія, когда начальникамъ станціи предоставляется право распоряжаться ручной тельжкой (прим. къ п. а § 119 прав. движ.), не ожидая для

участки дорогъ, на которыхъ въ дневное время такое дополнительное огражденіе можетъ быть отмѣнено".

сего особаго разрѣшенія, телѣжка, при отсутствіи подлежащихъ чиновъ службы пути и зданій, должна быть сопровождаема или самимъ начальникомъ станціи или лицомъ, имъ для сего назначеннымъ, вполне знакомымъ съ управленіемъ телѣжкою и правилами движенія поѣздовъ и ручныхъ телѣжекъ по дорогѣ.

### **О содержаніи и употребленіи ручныхъ телѣжекъ.**

§ 179. Относительно содержанія и употребленія ручныхъ телѣжекъ, обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

1) въ то время, когда ручныя телѣжки не употребляются, онѣ должны быть содержимы на станціяхъ или при казармахъ рабочихъ артелей прикрѣпленными къ мѣсту цѣпью съ замкомъ. Ключъ отъ замка долженъ храниться у того начальника дистанціи или его помощника, въ вѣдѣніи коего находится телѣжка, или же у дорожнаго мастера, или старшаго рабочаго, назначаемыхъ обыкновенно для сопровожденія ея;

2) служащій по ремонту пути, сопровождающій ручную телѣжку, обязанъ передъ каждою поѣздкою убѣдиться въ хорошемъ дѣйствіи тормоза и въ цѣлости колесъ и осей телѣжки;

3) движеніе телѣжки не должно препятствовать движенію поѣздовъ и паровозовъ;

4) движеніе на телѣжкахъ должно производиться по возможности только днемъ, въ ясное, нетуманное время;

5) скорость движенія телѣжки не должна превосходить 20 верстъ въ часъ; въ случаѣ движенія ея вслѣдъ за поѣздомъ, она не должна нагонять поѣзда или прицѣпляться къ нему;

6) во время движенія телѣжки, на ней долженъ находиться укрѣпленный на саженномъ шестѣ — днемъ, въ ясное время, красный щитъ, а ночью и днемъ въ туманное и вообще темное время — фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающій путь какъ впереди, такъ и позади телѣжки. Кромѣ того, управляющій ручною телѣжкою долженъ имѣть постоянно при себѣ ручной свистокъ для подачи сигналовъ\*);

7) на дорогѣ въ два пути телѣжка должна двигаться въ каждомъ направленіи, по указанному для поѣздовъ этого направленія пути;

8) отправленіе ручныхъ телѣжекъ и движеніе оныхъ должно производиться на точномъ основаніи установленныхъ для сего правилъ движенія;

9) на время прохода поѣздовъ, предвидѣнныхъ расписаніемъ, или при неожиданномъ появленіи поѣзда или паровоза, надлежитъ поспѣшно и своевременно снимать ручную телѣжку съ пути. Своевременное исполненіе сего правила лежитъ на обязанности распоряжающихся ходомъ телѣжки.

\* ) См. выноску на стр. 124.

## Сводъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути жел. дорогъ.

### Отдѣлъ V \*).

#### ГЛАВА III.

### Главные основанія для причисленія переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ и не обслуживаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія \*\*).

*(Не относятся до подъездныхъ путей).*

§ 1. Причисленіе переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ или необслуживаемыхъ, перечисленіе таковыхъ изъ одного разряда въ другой, въ зависимости отъ количества и рода

\*) Отдѣлъ V Свода предложенъ къ руководству при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта 1900 года, причемъ, въ отношеніи Главы III сего Отдѣла, приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 12 декабря 1900 г. за № 157 (Вѣсти. М. П. С. 1901 г., № 1) разъяснено дополнительно, что „вошедшія въ Сводъ распоряженій главныя основанія причисленія переходовъ и переѣздовъ къ разряду необслуживаемыхъ обязательны для руководства при постройкѣ новыхъ переѣздовъ на эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогахъ и на тѣхъ строящихся, для которыхъ ко времени опубликованія указаннаго выше постановленія не были утверждены техническія условія; что же касается существующихъ переѣздовъ на эксплуатируемыхъ дорогахъ и на тѣхъ строящихся, для которыхъ были утверждены техническія условія до изданія постановленія 15 марта сего года, то перечисленіе этихъ переѣздовъ на основаніи новыхъ правилъ должно производиться постепенно, въ зависимости отъ размѣровъ ассигнуемыхъ на сей предметъ кредитовъ“.

\*\*) Настоящія главныя основанія, дополненныя и измѣненныя согласно приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 19 ноября 1903 г. № 148, отъ 16 ноября 1904 г. № 137 и отъ 27 июня 1907 г. № 97, объявлены, между прочимъ, особымъ приложеніемъ къ приказу по Министерству Путей Сообщенія отъ 14 іюля 1912 г. за № 83 (Вѣсти. М. П. С. 1912 г., № 32).

При этомъ, означеннымъ приказомъ, впредь до окончательной выработки новыхъ правилъ допущенія необслуживаемыхъ переѣздовъ, предлагается „руководствоваться нынѣ дѣйствующими по сему предмету правилами съ нижеслѣдующими измѣненіями:

а) на тѣхъ перегонахъ, гдѣ ходятъ поѣзда со среднею скоростью свыше 42 верстъ въ часъ, каковая скорость являлась до сего времени предѣльной для допущенія необслуживаемыхъ переѣздовъ, временно, до изданія новыхъ правилъ, можетъ быть допущено оставленіе переѣзда необслуживаемымъ при условіи соотвѣтственнаго дѣйствующимъ правиламъ увеличенія разстоянія, съ котораго долженъ быть виденъ переѣздъ съ поѣзда и поѣздъ съ переѣзда, а именно озна-

движенія, профиля дороги и других мѣстныхъ условій, а равно и порядокъ обслуживанія переходовъ и переѣздовъ предоставляется Начальнику жел. дор. или Управляющему оной согласно § 56 правилъ технической эксплуатаціи жел. дорогъ.

§ 2. Необслуживаемые переѣзды и переходы въ уровнѣ рельсовъ не допускаются на городскихъ и сельскихъ улицахъ, на шоссе, на большихъ почтовыхъ и торговыхъ трактахъ и вообще въ мѣстахъ, гдѣ по переѣзду или переходу ожидается очень дѣятельное, особенно ночное движеніе.

§ 3. Необслуживаемые переѣзды въ уровнѣ рельсовъ не допускаются въ такихъ мѣстахъ, гдѣ, въ зависимости отъ скорости слѣдующихъ черезъ переѣздъ поѣздовъ и въ зависимости отъ неблагоприятныхъ условій профиля, а именно движенія по спуску, поѣзды не могутъ быть своевременно остановлены, въ случаѣ необходимости, ранѣе достиженія имъ переѣзда. Въ соотвѣтствіи съ симъ необслуживаемые переѣзды въ уровнѣ рельсовъ разрѣшается устраивать въ такихъ случаяхъ, когда идущій по тому или другому направленію поѣздъ можетъ быть виденъ съ переѣзда: а) на разстояніи не менѣе 200 саж., при средней скорости движенія поѣзда на перегонѣ между сосѣдними къ переѣзду станціями не болѣе 25-ти верстъ въ часъ; б) на разстояніи не менѣе 250 саж., при средней скорости движенія поѣзда на перегонѣ не болѣе 30 верстъ въ часъ; в) на разстояніи не менѣе 300 саж., при средней скорости движенія на перегонѣ не болѣе 35-ти верстъ въ часъ, и г) на разстояніи не менѣе 350 саж., при средней скорости движенія поѣзда на перегонѣ не болѣе 42 верстъ въ часъ. При средней скорости движенія поѣзда на перегонѣ свыше 42 верстъ въ часъ, устройство на указанномъ перегонѣ необслуживаемыхъ переѣздовъ вовсе не разрѣшается. Во всякомъ случаѣ необслуживаемые переѣзды должны устраиваться такимъ образомъ, чтобы съ обѣихъ сторонъ переѣзда на проѣзжей дорогѣ за горизонтальными площадками длиною 4 саж. отъ крайнихъ рельсовъ переѣзда, предусмотрѣнными въ Сводѣ Распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути—Отд. V, гл. 1, § 8, проѣзжая дорога не имѣла въ сторону переѣзда на протяженіи 10 саж. уклона круче  $\frac{1}{10}$  и чтобы съ каждой точки проѣзжей дороги, на протяженіи этихъ 14 саж. отъ переѣзда, былъ свободно виденъ на всемъ указанномъ выше, зави-

снѣнная видимость должна начинаться не менѣе какъ за одну минуту до прохода поѣзда черезъ переѣздъ, по расчету средней скорости движенія поѣзда на перегонѣ между станціями;

б) въ томъ случаѣ, если приведенное въ предшествующемъ пунктѣ а условіе не можетъ быть выполнено, то переѣздъ на время прохода тѣхъ поѣздовъ, скорость которыхъ не соотвѣтствуетъ установленнымъ нормамъ видимости, долженъ быть или охраняемъ, или же снабженъ акустическимъ сигналомъ, который за минуту до прохода черезъ переѣздъ указанныхъ поѣздовъ долженъ быть приводимъ въ дѣйствіе и дѣйствовать непрерывно все время до полного прохода поѣзда черезъ переѣздъ.

При изложенныхъ условіяхъ, все же видимость поѣзда съ переѣзда и переѣзда съ поѣзда не должна быть менѣе 200 саж. .

сящемъ отъ средней скорости движенія поѣзда, разстояніи приближающійся къ переѣзду съ той или другой стороны поѣздъ.

*Примѣчаніе 1-ое.* Оставленіе переѣздовъ безъ обслуживания въ ночное время, съ захода до восхода солнца, предоставляется усмотрѣнію Начальника или Управляющаго желѣзною дорогою, въ зависимости отъ мѣстныхъ условий.

*Примѣчаніе 2-ое.* Впредь до изданія новыхъ правилъ о переѣздахъ, Начальникамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами на тѣхъ линіяхъ, гдѣ средняя скорость движенія поѣздовъ на перегонахъ между станціями не превышаетъ средней скорости, при которой дѣйствующія нынѣ правила о переѣздахъ допускаютъ устройство переѣздовъ необслуживаемыхъ, предоставляется, по ихъ усмотрѣнію, въ зависимости отъ топографическихъ условий мѣстности и расположенія зданій, а равно и отъ иныхъ условий, не считать препятствіемъ къ допущенію необслуживаемыхъ переѣздовъ кратковременное (не болѣе какъ на восемь секундъ времени) сокрытіе поѣзда изъ глазъ пѣшехода, подходящаго къ переѣзду. При этомъ должны быть соблюдены нижеслѣдующія условия.

Необслуживаемые переѣзды могутъ быть допускаемы въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ, при незначительномъ движеніи подводъ и незначительномъ прогонѣ скота по переѣзду, при дальности и прочихъ условіяхъ видимости не меньшихъ, чѣмъ установлено дѣйствующими правилами (приказы по Министерству Путей Сообщенія отъ 19 ноября 1903 г. № 148 и отъ 16 ноября 1904 г. № 137), приближающійся къ переѣзду поѣздъ временно скрывается изъ глазъ пѣшехода, подходящаго къ переѣзду (со скоростью не болѣе 4-хъ верстъ въ часъ), — на время не болѣе восьми (8) секундъ. При этомъ, непосредственно вслѣдъ за такимъ сокрытіемъ, поѣздъ долженъ быть опять виденъ означенному пѣшеходу на разстояніи не менѣе ста пятидесяти сажень (150 саж.) отъ переѣзда и притомъ съ каждой точки четырнадцатисаженнаго (14 саж.) разстоянія подхода къ переѣзду, считая отъ наружнаго рельса.

Для предупрежденія машинистовъ о приближеніи къ необслуживаемому переѣзду, долженъ быть установленъ у рельсоваго пути, въ разстояніи наибольшей видимости поѣзда съ переѣзда, указаніемъ въ нынѣ дѣйствующихъ правилахъ, видимый отчетливо машинисту въ дневное время столбъ, съ надписью на дощечкѣ: „свистокъ“. Машинистамъ же обращающихся на соответственномъ перегонѣ поѣздовъ должны быть выданы подъ росписку списки означенныхъ столбовъ и должно быть вмѣнено въ обязанность при приближеніи къ этимъ столбамъ подавать свистки. Кромѣ того, на подходѣ къ переѣзду, въ разстояніи 14 саж. отъ наружнаго рельса, долженъ быть установленъ, съ каждой стороны рельсоваго пути, другой столбъ съ видимыми отчетливо въ дневное время на дощечкѣ надписями:

„Берегись поѣзда“.

„Остановись и послушай, нѣтъ ли паровознаго свистка или стука приближающагося поѣзда“.

Объ открытіи необслуживаемыхъ переѣздовъ, при означенныхъ въ семь примѣчаній условіяхъ, и о значеніи упомянутыхъ надписей окрестные жители должны быть оповѣщены, въ установленномъ порядкѣ, черезъ мѣстную полицію \*).

§ 4. Исключается.

§ 5. Машинистамъ поѣздовъ, обращающихся на участкахъ жел. дорогъ, гдѣ имѣются необслуживаемые переѣзды, выдается на руки подъ росписку вѣдомость сихъ переѣздовъ, съ указаніемъ верствъ и мѣстъ постановки знаковъ, указывающихъ мѣсторасположеніе необслуживаемыхъ переѣздовъ, какъ указано въ примѣчаніи 2 къ § 3.

§ 6. Перечисленіе необслуживаемыхъ переѣздовъ въ обслуживаемые должно быть производимо на основаніи указаній опыта и данныхъ о числѣ несчастныхъ случаевъ на соотвѣтствующемъ переѣздѣ.

§ 7. Передъ открытіемъ необслуживаемыхъ переѣздовъ на основаніи этихъ правилъ, Управление жел. дорогою обращается къ Губернатору, для предувѣдомленія мѣстныхъ жителей о предстоящемъ снятіи стражи или барьеровъ на переѣздахъ. Эти увѣдомленія должны дѣлаться не позже какъ за 6 недѣль до предстоящаго снятія стражи или барьеровъ \*\*).

---

\*) Приказомъ Министра Путей Сообщенія отъ 13 декабря 1901 за № 169 (Вѣстн. М. П. С. 1901 г., № 52), согласно постановленію Инженернаго Совѣта, разъяснено, что особое освѣщеніе предупредительныхъ знаковъ у необслуживаемыхъ переѣздовъ не обязательно.

\*\*) Циркуляромъ Управленія по сооруженію жел. дорогъ отъ 29/31 мая 1902 г. за № 6498 (Вѣстн. М. П. С. 1902 г., № 24), въ дополненіе къ отдѣлу V главы III § 7 Свода распоряженій, объявлено нижеслѣдующее:

„По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, Управление по сооруженію желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ Начальникамъ работъ по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Инспекторамъ и Главнымъ Инженерамъ по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій частными обществами и лицами сообщать Губернаторамъ для предувѣдомленія мѣстныхъ жителей о началѣ укладки пути и сопряженнаго съ этимъ начала обращенія поѣздовъ.

Означенное увѣдомленіе Губернаторовъ должно быть сдѣлано не позже какъ за 6 недѣль до начала укладки пути и притомъ, въ зависимости отъ хода работъ по укладкѣ, особо для отдѣльныхъ участковъ дороги, протяженіемъ около 50 верствъ.

Затѣмъ, за двѣ недѣли до начала временнаго пассажирскаго и коммерческаго движенія долженъ быть сообщенъ Губернаторамъ дополнительно списокъ дѣйствующихъ переѣздовъ, оставляемыхъ безъ обслуживания“.

Кромѣ того, въ соотвѣтствіи съ § 7 гл. III отд. V Свода распоряженій и съ вышеприведеннымъ циркуляромъ отъ 29/31 мая 1902 г. за № 6498, приказомъ Министра Путей Сообщенія отъ 19 ноября 1903 г. за № 148 (Вѣстн. М. П. С. 1903 г., № 49) подтверждено къ исполненію, „чтобы при открытіи необслуживаемыхъ переѣздовъ и переходовъ въ уровнѣ рельсовъ, какъ на эксплуатируемыхъ, такъ равно и на строящихся дорогахъ, во время временнаго на нихъ движенія, дѣлались своевременныя сношенія съ подлежащими Губернскими Управленіями, для оповѣщенія мѣстныхъ жителей и приглашенія ихъ соблюдать необходимую предосторожность при пользованіи необслуживаемыми переходами и переѣздами“.

## Правила движенія по желѣзнымъ (паровознымъ) дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользанія \*)

утвержденн. 27 іюня 1883 г.

### § 119

(въ редакціи 1883 г.).

#### Движеніе ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ.

§ 119. При движеніи ручныхъ телѣжекъ, отправляемыхъ со станціи, надлежитъ руководствоваться слѣдующими правилами:

а) отправленіе и движеніе ручныхъ телѣжекъ допускается только при нахожденіи на нихъ мѣстнаго начальника дистанціи, его помощника или кого-либо изъ начальствующихъ надъ ними лицъ; а безъ нихъ — только по особому, на каждый отдѣльный случай выданному, письменному разрѣшенію начальника дистанціи, и въ сопровожденіи назначеннаго начальникомъ дистанціи, опытнаго въ управленіи телѣжкою, агента службы пути.

*Примѣчаніе.* При необходимости въ ручной телѣжкѣ для скорѣйшей подачи врачебной помощи пострадавшимъ, начальникамъ ближайшихъ къ мѣсту происшествія станцій предоставляется право распорядиться телѣжкою, хотя-бы она была (см. § 178 и примѣч. къ нему правилъ охраненія, содержанія и ремонта жел. дорогъ) и на замкѣ, не ожидая для сего особаго разрѣшенія мѣстнаго начальника дистанціи.

б) безъ вѣдома начальника станціи ручная телѣжка не должна быть отправлена со станціи; лицо, распоряжающееся движеніемъ телѣжки, обязано заявить письменно, возвратится ли ручная телѣжка на станцію или дойдетъ до слѣдующей станціи, и въ какіе приблизительно промежутки времени она будетъ находиться на пути между станціями;

в) при отправленіи ручной телѣжки, начальникъ станціи уведомляетъ о семъ начальника сосѣдней по направленію движенія телѣжки станціи, при чемъ сообщаетъ ему и свѣдѣнія, полученныя имъ согласно пункта б сего § отъ лица, распоряжающагося движеніемъ телѣжки;

\*) Съ изданіемъ „Правиль технической эксплуатаціи“, „Правила движенія по желѣзн. дорогамъ“ являются отмѣненными; приводится же здѣсь § 119 сихъ правилъ, такъ какъ дорогамъ предложено руководствоваться временно указаніемъ таковаго параграфа. (См. Примѣчаніе 2-е къ § 62 Правиль технич. эксплуатаціи).

г) руководствуясь полученными свѣдѣніями, обѣ станціи обязаны выдавать машинистамъ и главнымъ кондукторамъ поѣздовъ, отправляемыхъ на тотъ перегонъ, на которомъ находится ручная телѣжка, письменныя объявленія о соблюденіи осторожности, согласно § 105 сихъ правилъ; распорядителю же движеніемъ телѣжки начальникъ станціи выдаетъ письменное свѣдѣніе о движеніи поѣздовъ между станціями;

д) по прибытіи ручной телѣжки на сосѣдную станцію или по возвращеніи ея на станцію отправленія, распоряджающійся движеніемъ ея агентъ обязанъ сообщить о прибытіи телѣжки начальнику станціи, а сей послѣдній увѣдомляетъ объ этомъ подлежащую сосѣдную станцію;

е) ручныя телѣжки не должны быть отправляемы со станціи навстрѣчу такому поѣзду, машинистъ и главный кондукторъ котораго не могли быть предупреждены о ея отправленіи.

## Приложение № 4.

Къ Отдѣлу III Правиль техн. экспл.

Утверждены Министеромъ Торговли и Промышленности 14 ноября 1906 года, по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія, Внутреннихъ дѣлъ и Морскимъ, на основаніи п. 1 Отд. I *Высочайше* утвержденного 8 іюня 1889 года мѣлнй Государственнаго Совѣта.

# Правила устройства, установки, содержанія и освидѣтельствования паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія\*).

## ГЛАВА I.

**Условія примѣненія настоящихъ правилъ, порядокъ утвержденія проектовъ котловъ и выборъ матеріала для постройки котловъ.**

§ 1. Всѣ паровые котлы паровозовъ и паровозо-вагоновъ, а также тѣ изъ котловъ съ внутреннимъ давленіемъ свыше половины атмосферы сверхъ наружной, которые устанавливаются въ вагонахъ и назначаются для обслуживанія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, подчиняются настоящимъ правиламъ.

§ 2. Всѣ необходимыя отъ сихъ правилъ отступленія могутъ быть допущены не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, которому предоставляется также издавать необходимыя распоряженія въ развитіе и дополненіе настоящихъ правилъ.

§ 3. Общій надзоръ за исполненіемъ настоящихъ правилъ возлагается на Начальниковъ дорогъ, \*\*) а ближайшее наблюденіе

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 14 апрѣля 1907 г. за № 10498/55/2738 (Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 18) объявлено:

„Министромъ Торговли и Промышленности утверждены 14 ноября 1906 г. Правила устройства, установки, содержанія и освидѣтельствования паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, опубликованныя въ Вѣстникѣ Путей Сообщенія № 11 отъ 17 марта 1907 г.

Съ изданіемъ означенныхъ правилъ отмѣняются техническія правила о паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котлахъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія, опубликованныя при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 18/24 апрѣля 1901 г. за № 17337, о чемъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ, по приказанію Министра Путей Сообщенія, для надлежащаго руководства и исполненія“.

\*\*) Подъ наименованіемъ „Начальникъ дороги“ слѣдуетъ также разумѣть и

за безопаснымъ и исправнымъ состояніемъ паровыхъ котловъ и правильнымъ уходомъ за ними, а равно и удостовѣреніе въ знаніи своихъ обязанностей лицами, приставленными къ паровымъ котламъ, лежитъ на Начальникахъ службъ Подвижного Состава и Тяги, а также, въ предѣлахъ установленныхъ для сего правилъ и инструкцій, и на подвѣдомственныхъ имъ лицахъ, причастныхъ къ содержанію, ремонту и работѣ паровыхъ котловъ.

Разрѣшеніе на допущеніе паровыхъ котловъ на службу дается Начальникомъ дороги или уполномоченнымъ имъ на это лицомъ.

§ 4. Проекты паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ, вновь изготовляемыхъ по типамъ, для которыхъ не имѣется утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія чертежей, представляются на утвержденіе сего Министерства, согласно изданной на сей предметъ инструкціи.

§ 5. Паровозные и вагонные паровые котлы и ихъ части должны изготовляться изъ соотвѣтственныхъ матеріаловъ.

Означенные матеріалы должны удовлетворять техническимъ условіямъ, установленнымъ для нихъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

## ГЛАВА II.

### Арматура котловъ.

§ 6. Изъ числа предметовъ арматуры, паровозные и вагонные паровые котлы должны быть обязательно снабжены:

- 1) указателемъ низшаго уровня воды (§ 7);
- 2) водоуказательнымъ стекломъ (§ 8);
- 3) пробными кранами (§ 9);
- 4) питательными приборами (§ 10);
- 5) предохранительными клапанами (§ 11);
- 6) манометромъ (§ 12), и
- 7) промывательными люками и спускнымъ краномъ (§ 14).

Сверхъ сего, паровозные котлы и вагонные котлы паровознаго типа должны быть обязательно снабжены еще и предохранительными легкоплавающими пробками (§ 13) и знакомъ, указывающимъ верхнюю грань нѣба топки (§ 7).

§ 7. Каждый паровозный и вагонный паровой котель снабжается указателемъ уровня, состоящимъ изъ жесткой металлической пластинки, располагаемой вблизи водомѣрнаго стекла и прикрѣпляемой неизмѣняемымъ образомъ относительно сего послѣдняго.

Для возможности вывѣрки указателя уровня, на котельномъ листѣ, на которомъ укрѣпленъ указатель, отмѣчается пересѣченіе этого листа съ уровнемъ, проходящимъ черезъ высшую часть ог-

управляющихъ частными желѣзными дорогами, а равно директоровъ тѣхъ частныхъ дорогъ, на коихъ должности управляющаго присвоено наименованіе директора, правительственныхъ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ таковые существуютъ, и начальниковъ работъ на строящихся желѣзныхъ дорогахъ.

невой коробки, при положеніи паровоза или вагона въ покоѣ на прямомъ и горизонтальномъ пути. Это пересѣченіе отмѣчается вершиною конуса, высверленного въ головкѣ шурупа, ввинчиваемаго въ упомянутый листъ котла, и надписью: „нѣбо топки“.

На указателѣ уровня вагонныхъ котловъ непаровознаго типа отмѣчается только одна черта, опредѣляющія положеніе низшаго уровня воды въ котлѣ для всѣхъ участковъ дороги. На указателѣ же уровня паровозныхъ и вагонныхъ паровознаго типа котловъ наносится рядъ отмѣтокъ—черточекъ, опредѣляющихъ положеніе низшаго уровня воды соответственно различнымъ уклонамъ дороги.

За низшій уровень воды въ паровозныхъ и въ вагонныхъ паровознаго типа котлахъ принимается уровень воды въ котлѣ, превышающій, предполагая паровозъ и вагонъ въ покоѣ и на прямомъ пути даннаго подъема, высшую часть огневой коробки въ паровозныхъ котлахъ не менѣе 55 мм., и въ вагонныхъ котлахъ паровознаго типа не менѣе 100 мм.

Величины подъемовъ, отмѣчающія по сему правилу опредѣленнымъ черточкамъ шкалы, отмѣткамъ низшихъ уровней, вписываются надъ соответствующими симъ подъемамъ черточками, при чемъ нулевая черта шкалы, отмѣчающая положеніе низшаго уровня для горизонтальныхъ частей пути, принимается за показатель низшаго уровня для всѣхъ спусковъ дороги.

Отмѣтки низшихъ уровней, нанесенныя на указателяхъ уровня (шкалахъ), должны быть видимы въ водомѣрномъ стеклѣ при высшемъ положеніи ея нижней гайки.

Паровозъ и вагонъ съ котломъ паровознаго типа можетъ обслуживать дорогу съ подъемами, не превышающими указанныхъ на шкалѣ указателя. На шкалѣ указателя должны быть отмѣчены номеръ и серія паровоза или вагона.

Начальнику дороги предоставляется право для обращающихся на дорогѣ паровозовъ и вагоновъ съ котлами паровознаго типа повышать положеніе низшихъ уровней воды на шкалѣ, противъ положеній, опредѣляемыхъ вышеприведенными правилами, а равно устанавливать на шкалѣ водомѣрнаго стекла для всего протяженія дороги или участка ея одно положеніе низшаго уровня воды, принимая за него положеніе уровня, опредѣленное для наибольшаго подъема данной дороги или участка, съ надписаніемъ на пластинкѣ указателя этого предѣльнаго подъема.

Въ вертикальныхъ трубчатыхъ котлахъ за низшій уровень воды принимается уровень воды, покрывающій, при находженіи вагона въ покоѣ на прямомъ горизонтальномъ пути, не менѣе 100 мм. высшую часть огневой коробки.

Въ вагонныхъ паровыхъ котлахъ, за исключеніемъ вышеупомянутыхъ вертикальныхъ трубчатыхъ котловъ и котловъ паровознаго типа, низшій уровень воды устанавливается Министерствомъ Путей Сообщенія при утвержденіи типового проекта котла (§ 4).

*Примѣчаніе.* Указатели низшаго уровня воды конструкцій, иныхъ противъ указанной въ семь параграфѣ, могутъ

быть примѣняемы для обозначенія низшаго уровня воды въ паровыхъ котлахъ, но не иначе, какъ съ особаго въ каждомъ частномъ случаѣ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

§ 8. Водоуказательное стекло должно имѣть отдѣльныя соединенія съ котломъ, какъ въ верхней, такъ и въ нижней его частяхъ.

Верхняя грань нижней гайки водомѣрнаго (водуказательнаго) стекла должна превышать наиболѣе возвышенную часть нѣба топки, при нахожденіи паровоза или вагона на прямомъ и горизонтальномъ пути, не менѣе какъ на 50 мм.

Соединительные каналы водомѣрнаго стекла должны быть такъ устроены, чтобы для ихъ прочистки можно было проходить ихъ иглой насквозь по прямому направленію, при холодномъ состояніи котла.

*Примѣчаніе.* Отступленія отъ такого устройства соединительныхъ каналовъ водомѣрнаго стекла могутъ быть допущены только съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

§ 9. При каждомъ паровомъ котлѣ должно быть не менѣе двухъ пробныхъ крановъ, при чемъ каждый кранъ долженъ имѣть отдѣльное соединеніе съ котломъ.

Пробные краны должны быть расположены одинъ ниже другого, при чемъ ось канала нижняго крана должна находиться не ниже 50 мм. надъ уровнемъ высшей части огневой коробки паровоза или вагона въ состояніи покоя, на прямомъ и горизонтальномъ пути.

Пробные краны должны быть такъ устроены, чтобы для прочистки ихъ каналовъ можно было проходить ихъ иглой насквозь по прямому направленію при холодномъ состояніи котла.

*Примѣчаніе.* Отступленія отъ такого расположенія и устройства пробныхъ крановъ могутъ быть допущены только съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

§ 10. Каждый паровозный котель и тѣ изъ вагонныхъ котловъ, поверхность нагрѣва которыхъ превышаетъ 15 кв. метровъ, должны быть снабжены двумя питательными приборами, дѣйствующими вполнѣ независимо одинъ отъ другого, при чемъ порча какой-либо части одного изъ приборовъ не должна препятствовать питанію котла другимъ приборомъ.

По крайней мѣрѣ,—одинъ изъ питательныхъ приборовъ долженъ быть устроенъ такъ, чтобы имъ можно было снабжать котель водою во время стоянки.

На паровозныхъ котлахъ, по меньшей мѣрѣ, одинъ питательный приборъ долженъ быть приспособленъ для тушенія пожаровъ.

Въ вагонныхъ котлахъ, имѣющихъ поверхность нагрѣва въ 15 кв. метровъ или менѣе, допускается одинъ питательный приборъ.

§ 11. При каждомъ паровомъ котлѣ должно быть не менѣе двухъ независимыхъ одинъ отъ другого предохранительныхъ клапановъ.

Изъ клапановъ этихъ, по крайней мѣрѣ, одинъ не долженъ допускать увеличенія нагрузки противъ установленной при испытаніи.

Нагрузка клапановъ должна соответствовать наибольшему допускаемому рабочему давленію пара въ котлѣ, увеличенному не болѣе какъ на  $1/2$  атмосферы.

Конструкція предохранительныхъ клапановъ должна допускать во всякое время провѣрку возможности ихъ дѣйствія.

§ 12. Манометръ долженъ помѣщаться на мѣстѣ, видномъ для всѣхъ лицъ, обслуживающихъ котель.

Если это условіе не можетъ быть выполнено однимъ манометромъ, то ставится два или болѣе манометровъ.

На манометрѣ должно быть отмѣчено красною чертою предѣльное наибольшее рабочее давленіе пара въ котлѣ.

При каждомъ паровомъ котлѣ должно быть приспособленіе для укрѣпленія контрольнаго манометра, устроеннаго по типу и размѣрамъ, указаннымъ въ инструкціи Министерства Путей Сообщенія, и провѣреннаго согласно ея указаніямъ.

§ 13. Предохранительныя легкоплавкія пробки ставятся въ огневыхъ коробкахъ паровозныхъ котловъ и вагонныхъ котловъ паровознаго типа согласно указаніямъ инструкціи Министерства Путей Сообщенія.

Предохранительныхъ пробокъ при паровозныхъ котлахъ должно быть въ каждомъ котлѣ не менѣе двухъ; въ вагонныхъ котлахъ паровознаго типа можетъ быть устанавливаемо и по одной пробкѣ.

§ 14. Каждый паровой котель долженъ быть снабженъ промывательными люками и, сверхъ того, долженъ имѣть, по крайней мѣрѣ, одинъ спускной кранъ для выпуска воды изъ котла и продукки его.

### ГЛАВА III.

#### **Промывка, осмотръ, освидѣтельствованіе и гидравлическое испытаніе котловъ.**

§ 15. Котлы обязательно подвергаются:

- 1) промывкѣ (§ 16);
- 2) наружному осмотру (§ 17);
- 3) полному освидѣтельствуванію (внутреннему и наружному) (§ 18);
- 4) гидравлическому испытанію (§§ 19, 21 и 22).

§ 16. Паровозные и вагонные паровые котлы подвергаются промывкѣ въ слѣдующіе сроки:

- 1) котлы паровозные и вагонные, находящіеся въ работѣ, промываются въ сроки, устанавливаемые, съ одобренія Начальника дороги, Начальникомъ службы Подвижнаго Состава и Тяги, въ зависимости отъ напряженности работы котловъ и отъ качества воды;

2) котлы, стоявшіе внѣ службы полгода и болѣе, подвергаются промывкѣ передъ назначеніемъ ихъ въ службу;

3) котлы, подвергавшіеся осмотру (§ 17) или полному освидѣтельству (§ 18), промываются передъ назначеніемъ ихъ въ службу;

4) котлы, поступившіе въ инвентарь дороги съ заводовъ или съ другихъ дорогъ безъ свидѣтельства о времени ихъ промывки, подвергаются таковой передъ назначеніемъ ихъ въ службу.

Порядокъ и время промывки устанавливаются инструкціей Начальника дороги.

§ 17. Котлы паровозные и вагонные подвергаются наружному осмотру въ слѣдующіе сроки:

1) Котлы находящіеся въ работѣ:

а) паровозные котлы—не позже, какъ въ первое полугодіе по прошествіи двухъ лѣтъ со дня послѣдняго предшествовавшего наружнаго осмотра или полного освидѣтствованія (§ 18) котла;

б) вагонные котлы—ежегодно до наступленія зимняго періода.

2) Котлы, стоявшіе безъ работы два года и болѣе,—передъ назначеніемъ ихъ въ службу.

3) Котлы, переведенные въ инвентарь дороги, безъ свидѣтельствъ, удостовѣряющихъ время послѣдняго наружнаго осмотра, подвергаются такому передъ назначеніемъ котла въ службу.

Порядокъ наружнаго осмотра паровозныхъ и вагонныхъ котловъ опредѣляется правилами инструкціи Министерства Путей Сообщенія.

§ 18. Котлы паровозные и вагонные подвергаются полному освидѣтствованію и внутреннему, въ слѣдующіе сроки:

1) Котлы, находящіеся въ работѣ, въ сроки, устанавливаемые инструкціей Министерства Путей Сообщенія, въ зависимости отъ условій работы котловъ.

2) Котлы, стоявшіе безъ работы въ теченіе шести лѣтъ и болѣе—передъ назначеніемъ ихъ въ службу.

3) Котлы, получившіе такія поврежденія, которыя вызвали необходимость произвести смѣну въ котлѣ одного или нѣсколькихъ листовъ,—передъ назначеніемъ таковыхъ котловъ въ службу.

4) Котлы, переведенные въ инвентарь дороги безъ свидѣтельствъ, удостовѣряющихъ время послѣдняго полного ихъ освидѣтствованія на мѣстѣ прежней службы, подвергаются такому освидѣтствованію передъ назначеніемъ котла въ службу.

Порядокъ полного освидѣтствованія паровозныхъ и вагонныхъ котловъ опредѣляется правилами инструкціи Министерства Путей Сообщенія.

§ 19. Котлы паровозные и вагонные подвергаются гидравлическому испытанію въ слѣдующіе сроки:

1) Котлы, подвергавшіеся полному освидѣтствованію (§ 18),—по окончаніи такового.

2) Котлы, подвергавшіеся значительнымъ исправленіямъ,—въ случаяхъ, указанныхъ инструкціей Министерства Путей Сообщенія.

3) Вновь изготовленные котлы—при поступлении их на железнодорожную дорогу.

*Примѣчаніе.* Паровозные котлы, снабженные съ мѣста поступления надлежащими удостовѣреніями объ ихъ гидравлическомъ испытаніи, могутъ быть не подвергаемы требуемому симъ параграфомъ испытанію. Упомянутыя удостовѣренія сохраняютъ свою силу до срока слѣдующаго очереднаго испытанія котла, если при наружномъ осмотрѣ котла не были обнаружены какія-либо поврежденія, вліяющія на безопасность работы котла.

§ 20. Удостоверенія объ испытаніи вновь изготовленныхъ паровыхъ котловъ должны быть подписаны:

а) на русскихъ заводахъ—подлежащими правительственными лицами,

б) на иностранныхъ заводахъ—русскими правительственными лицами, уполномоченными на то Министромъ Путей Сообщенія, или мѣстными (иностранными) подлежащими правительственными лицами, съ удостовѣреніемъ подписи русскимъ консуломъ.

§ 21. Гидравлическое испытаніе паровыхъ котловъ производится порядкомъ, указаннымъ въ инструкціи Министерства Путей Сообщенія, при чемъ пробное дѣйствительное давленіе воды (сверхъ одной атмосферы) назначается согласно нижеизложеннымъ правиламъ:

а) при рабочемъ давленіи въ пять и менѣе атмосферъ, пробное дѣйствительное давленіе воды должно быть вдвое болѣе рабочаго и, во всякомъ случаѣ, не менѣе трехъ атмосферъ;

б) при рабочемъ давленіи болѣе пяти атмосферъ, пробное дѣйствительное давленіе воды должно быть на пять атмосферъ болѣе рабочаго.

Появленіе мелкой пыли и слезинокъ у швовъ и заклепокъ, а также выпотинъ не считается неисправностью.

§ 22. По окончаніи полного освидѣтельствованія и гидравлическаго испытанія котла, таковой промывается (§ 16) и исправность его состоянія провѣряется подъ парами установленнаго для службы рабочаго давленія, послѣ чего на котлѣ укрѣпляется, близь топочной дверцы, металлическая пластинка съ клеймомъ, указывающимъ время полного освидѣльствованія, допущенное рабочее давленіе пара и номеръ котла.

§ 23. Гидравлическое испытаніе на заводахъ вновь изготовленныхъ паровозныхъ и вагонныхъ котловъ производится на основаніи правилъ, изложенныхъ въ §§ 21 и 22.

## ГЛАВА IV.

### **Помѣщеніе для котловъ.**

§ 24. Помѣщенія для паровозовъ должны быть устроены по проектамъ, утвержденнымъ въ порядкѣ, установленномъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Помѣщенія для паровыхъ котловъ въ желѣзнодорожныхъ вагонахъ должны удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

а) всѣ части котла, требующія постоянного надзора и ухода во время работы котла, должны быть доступны для осмотра;

б) двери помѣщенія котловъ въ вагонахъ должны отворяться наружу относительно этихъ помѣщеній, или быть задвижными;

в) помѣщенія должны быть устроены соответственно противопожарнымъ мѣрамъ, указаннымъ въ инструкціи Министерства Путей Сообщенія.

На подлинномъ написано:

„На основаніи ст. 166 Общаго Устава Росс. жел. дор. и въ силу *Высочайше* разсмотрѣннаго 22 февраля 1907 г. особаго журнала Совѣта Министровъ отъ 23 и 30 января того же года, утверждаю. 1 іюня 1907 г. Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ Генераль-Лейтенантъ *Шаффаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфусъ*.

## Положеніе о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подъѣздныхъ путяхъ общаго пользованія \*).

**Ст. 1.** Дѣйствіе настоящаго Положенія распространяется на паровозныхъ, поѣздныхъ, станціонныхъ и линейныхъ служащихъ, работа и отдыхъ которыхъ, въ цѣляхъ обезпеченія безопасности движенія поѣздовъ, нормируется опредѣленнымъ числомъ часовъ. Перечень служащихъ указанной категоріи помѣщенъ ниже въ раздѣлахъ I, II и III сего Положенія.

### I. Паровозныя бригады.

(Машинисты, ихъ помощники и кочегары).

**Ст. 2.** Опредѣленные въ нижеслѣдующихъ статьяхъ 3 и 4 наибольшіе предѣлы для средней продолжительности службы паровозныхъ бригадъ и непрерывнаго нахожденія ихъ на службѣ относятся къ паровознымъ бригадамъ, обслуживающимъ поѣзда малыхъ скоростей (воинскіе, товарные, рабочіе и хозяйственные), а равно производящимъ маневры на станціяхъ; для прочихъ же поѣздовъ, скорости которыхъ превосходятъ скорость указанныхъ поѣздовъ, опредѣленные этими правилами предѣлы службы могутъ быть понижаемы Начальниками (Управляющими) желѣзныхъ дорогъ, въ соотвѣтствіи съ условіями движенія поѣздовъ по каждой дорогѣ (ст. 19).

**Ст. 3.** Какъ въ поѣздахъ, такъ и на маневрахъ средняя продолжительность службы паровозныхъ бригадъ за каждый 10-ти

\*) Постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 1 іюня 1907 г. за № 14471 о введеніи въ дѣйствіе названнаго „Положенія“ помѣщено ниже на стр. 149-ой.

суточный періодъ времени не должна превосходить 12 часовъ въ сутки (въ 10 сутокъ—120 часовъ службы и столько же отдыха), засчитывая при этомъ въ службу: сопровожденіе поѣзда на паровозѣ, приѣмку и подготовку паровоза при его отправленіи, всѣ остановки на станціяхъ и сдачу паровоза другой бригадѣ или агентамъ депо. Изъ вышеозначенныхъ 120 часовъ отдыха въ теченіе 10 сутокъ должно быть не менѣе 80 часовъ отдыха на мѣстѣ жительства служащаго.

*Примѣчаніе.* Отдыхомъ считается время, когда паровозная бригада не занята никакимъ дѣломъ, относящимся до службы, и можетъ оставить паровозъ и депо. Перерывъ службы менѣе одного часа отдыхомъ не считается.

**Ст. 4.** Продолжительность непрерывнаго нахожденія паровозныхъ бригадъ на службѣ въ поѣздахъ назначается въ соответствии съ оборотами паровоза, устанавливаемыми въ зависимости отъ скоростей хода поѣзда. Но, во всякомъ случаѣ, какъ въ поѣздахъ, такъ и на маневрахъ эта продолжительность, съ зачетомъ въ службу, согласно ст. 3, и всѣхъ связанныхъ со службою дѣйствій, не должна превышать 14 часовъ.

**Ст. 5.** Паровознымъ бригадамъ, слѣдующимъ съ поѣздами или производящимъ маневры, должно быть предоставлено въ теченіе каждыхъ 48 часовъ по крайней мѣрѣ два отдыха, въ общей совокупности не менѣе 18 часовъ; изъ нихъ одинъ отдыхъ обязателенъ на мѣстѣ жительства бригады и долженъ продолжаться непрерывно не менѣе 10 часовъ, а другой—не менѣе половины времени предшествующей ему службы, если послѣдняя продолжалась болѣе 7 час.

*Примѣчаніе.* Обязательство предоставленія отдыховъ въ мѣстахъ жительства не распространяется на паровозныя бригады балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ, а также на паровозныя бригады, временно командированныя для производства маневровъ на станціяхъ внѣ депо, къ которымъ онѣ приписаны, или вообще командированныя въ другіе участки тяги, если въ мѣстахъ работы для пребыванія служащихъ отведены помѣщенія, хотя бы и въ вагонахъ.

**Ст. 6.** Время слѣдованія бригады въ поѣздѣ пассажирами, какъ для вступленія въ службу, такъ и для обратнаго возвращенія, причесывается къ службѣ въ половинномъ размѣрѣ.

*Примѣчаніе.* Постановленіе статьи 6 не относится до смѣнныхъ паровозныхъ бригадъ, слѣдующихъ въ поѣздѣ, если имъ будетъ въ немъ отведено помѣщеніе для отдыха.

**Ст. 7.** Нахожденіе паровозной бригады въ резервѣ допускается до 24 часовъ къ ряду, при чемъ: 1) если паровозная бригада освобождена, на время резерва, отъ обязанностей по наблюденію за паровозомъ, то при ея назначеніи, послѣ нахожденія ея въ резервѣ, къ слѣдованію съ поѣздами, время въ резервѣ считается за отдыхъ, а при общемъ учетѣ часовъ службы паровозной бригады въ 10-ти суточный періодъ, такое время засчитывается

какъ отдыхъ лишь въ половинномъ размѣрѣ, и 2) если же паровозная бригада во время резерва не освобождена отъ наблюдений за паровозомъ, то въ отдыхъ бригады засчитывается половина числа часовъ резерва, при общемъ же учетѣ службы въ 10 суточный періодъ все время резерва полностью засчитывается въ службу.

## II. Кондукторскія бригады и другіе поѣздные служащіе, сопровождающіе поѣзда.

(Главные кондукторы, старшіе, багажные и рядовые кондукторы и поѣздные смазчики).

**Ст. 8.** Средняя продолжительность службы кондукторскихъ бригадъ и другихъ поѣздныхъ служащихъ, сопровождающихъ поѣзда, не должна превосходить, за каждый двухнедѣльный періодъ времени, 12 часовъ въ сутки (въ 14 сутокъ—168 час. службы и столько же отдыха), засчитывая при этомъ въ службу сопровожденіе бригадою поѣзда, приемку и подготовку поѣзда при его отправленіи, всѣ остановки на станціяхъ и сдачу поѣзда другой бригадѣ—при смѣнѣ бригады, или станціоннымъ агентамъ—по прибытіи поѣзда.

*Примѣчаніе.* Отдыхомъ считается время, когда кондукторская бригада или поѣздной служащій не заняты никакимъ дѣломъ, относящимся до службы, и могутъ оставить поѣздъ и станцію. Перерывъ службы менѣе одного часа отдыхомъ не считается.

**Ст. 9.** Продолжительность непрерывнаго нахожденія на службѣ кондукторскихъ бригадъ и другихъ поѣздныхъ служащихъ, сопровождающихъ поѣзда, назначается въ соотвѣтствіи съ родомъ поѣзда, временемъ прохожденія имъ всей дороги или участковъ оной и существомъ возложенныхъ на поѣздного служащаго обязанностей, но во всякомъ случаѣ это непрерывное нахожденіе его при исполненіи служебныхъ обязанностей, съ зачетомъ въ службу, согласно ст. 8, и всѣхъ связанныхъ со службою дѣйствій, не должно превышать 16 часовъ.

**Ст. 10.** Кондукторскимъ бригадамъ и другимъ служащимъ, сопровождающимъ поѣзда, должно быть предоставлено, въ теченіе каждыхъ 48 час., по крайней мѣрѣ два отдыха, въ общей совокупности не менѣе 16 часовъ; изъ нихъ одинъ отдыхъ обязателенъ на мѣстѣ жительства бригады и долженъ продолжаться непрерывно не менѣе 8 часовъ, а другой—не менѣе половины времени предшествовавшей ему службы, если послѣдняя продолжалась болѣе 7 час.

*Примѣчаніе къ ст. ст. 8, 9 и 10.* Постановленія ст. ст. 8, 9 и 10 не относятся до проводниковъ вагоновъ, а равно и до всѣхъ тѣхъ служащихъ, сопровождающихъ поѣзда, которымъ предоставляется возможность пользоваться въ пути отдыхомъ въ отведенномъ для сего въ поѣздѣ помѣщеніи.

*Примѣчаніе къ ст. 10.* Обязательство предоставленія отдыховъ въ мѣстахъ жительства не распространяется на кондукторскія бригады балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ и вообще на бригады, командированныя въ другіе районы, если въ мѣстахъ работы отведены для пребыванія этихъ служащихъ помѣщенія, хотя бы и въ вагонахъ.

**Ст. 11.** Нахождение въ резервѣ кондукторскихъ бригадъ и другихъ поѣздныхъ служащихъ, сопровождающихъ поѣзда, допускается до 24 часовъ къ ряду, при чемъ: 1) при назначеніи бригады, послѣ нахождения ея въ резервѣ, къ слѣдованію съ поѣздами, время, проведенное бригадою въ резервѣ, считается за отдыхъ, при общемъ же учетѣ часовъ службы кондукторской бригады въ 14 суточномъ періодѣ (ст. 8), такое время засчитывается въ отдыхъ лишь въ половинномъ размѣрѣ, и 2) время слѣдованія бригады въ поѣздѣ пассажирами, какъ для принятія поѣзда, такъ и для обратнаго возвращенія, присчитывается къ службѣ въ половинномъ размѣрѣ.

### **III. Станціонные и линейные служащіе, непосредственно причастные къ движенію поѣздовъ.**

(Начальники станцій и ихъ помощники, несущіе опередное дежурство, завѣдывающіе разѣздами, постами и остановочными пунктами и ихъ помощники, завѣдывающіе маневрами, старшіе и младшіе составители поѣздовъ, сцѣпщики, тормозильщики сортировочныхъ станцій, старшіе и рядовые стрѣлочники и проводники паровозовъ, сигнальщики и стрѣлочники приборовъ взаимно-замыкающихъ стрѣлки и сигналы и сигнальщики при электро-семафорныхъ, станціонныхъ и блокировочныхъ постахъ, телеграфисты и телефонисты по передачѣ поѣздныхъ депешъ, агенты технического осмотра вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, осмотровики вагоновъ, артельные старосты (старшіе рабочіе по ремонту пути), путевые, мостовые и тоннельные сторожа, барьерные сторожа при охраняемыхъ переѣздахъ\*) и рабочіе по ремонту пути).

**Ст. 12.** Въ тѣхъ случаяхъ, когда какой-либо постъ или районъ желѣзной дороги требуютъ непрерывнаго въ теченіе сутокъ обслуживанія и, вообще, когда опредѣленныя обязанности не могутъ быть исполняемы однимъ лицомъ безъ нарушенія нормъ, указанныхъ въ ст. 13, должна быть устанавливаема соотвѣтственная смѣнная служба или дежурство. Число смѣнъ опредѣляется въ каждомъ случаѣ въ зависимости отъ рода должности служащаго и условій его службы, примѣняясь къ указаніямъ ст. 15. Безсмѣнное дежурство допускается на дорогѣ или на участкѣ оной, или на станціи, когда на таковыхъ въ теченіе сутокъ между поѣздами имѣется постоянный промежутокъ времени не менѣе восьми часовъ, въ томъ числѣ не менѣе 3 часовъ ночныхъ.

*Примѣчаніе.* Дежурствомъ называется неотлучное нахождение служащаго въ теченіе опредѣленныхъ и періодически

\*) Кромѣ сторожей такихъ переѣздовъ черезъ проселочныя, полевыя и другія дороги съ незначительнымъ по нимъ проѣздомъ, охрана коихъ поручается одному лицу.

повторяемыхъ промежутковъ времени на опредѣленномъ посту или въ опредѣленномъ районѣ, для исполненія обязанностей, требуемыхъ по должности сего служащаго.

**Ст. 13.** Непрерывное нахожденіе на службѣ непосредственно причастныхъ къ движенію поѣздовъ станціонныхъ и линейныхъ служащихъ устанавливается въ зависимости отъ рода и условий ихъ службы, и притомъ съ такимъ расчетомъ, чтобы въ среднемъ, за двухнедѣльный періодъ времени, служащій находился на службѣ не болѣе 12 часовъ въ сутки (т. е., чтобы въ 14 сутокъ онъ имѣлъ 168 часовъ службы и столько же отдыха). Во всякомъ случаѣ, непрерывное нахожденіе означенныхъ служащихъ на службѣ не должно превышать 16 часовъ. Въ продолженіе сутокъ станціонные и линейные служащіе, непосредственно причастные къ движенію поѣздовъ, должны имѣть для непрерывнаго отдыха не менѣе 8 вполнѣ свободныхъ отъ службы часовъ. При этомъ, если мѣсто жительства служащаго, пользующагося указаннымъ 8-ми часовымъ минимальнымъ отдыхомъ, находится внѣ станціи, то время, употребляемое служащими на проходъ на службу и со службы (по расчету прохода одной версты въ четверть часа), засчитывается въ дежурство.

### Общія положенія.

**Ст. 14.** Продолжительность службы или дежурства служащихъ должна устанавливаться каждымъ Управленіемъ дороги, не выходя изъ опредѣленныхъ симъ Положеніемъ наибольшихъ предѣловъ для службы и наименьшихъ для отдыха, въ соотвѣтствіи съ родомъ должностей и условіями службы на каждой дорогѣ (ст. 15).

Совмѣщеніе должностей допускается лишь при условіи, чтобы такое не въ чемъ не вліяло на правильность отправленія каждой изъ совмѣщаемыхъ должностей.

**Ст. 15.** Подъ условіями службы (ст. 14) подразумѣваются: климатическія особенности мѣстности, обслуживаемой дорогою, техническія особенности дороги или отдѣльныхъ участковъ такой и ея устройствъ, густота движенія на дорогѣ или на отдѣльныхъ ея участкахъ, распредѣленіе поѣздовъ въ теченіе сутокъ, характеръ движенія и перевозокъ, продолжительность перерывовъ въ занятіяхъ служащихъ, напряженіе умственныхъ и физическихъ силъ ихъ, вниманіе и бдительность, требующіяся отъ служащаго, степень отвѣтственности служащаго и важность исполняемыхъ имъ обязанностей, а также условія исполненія ихъ, близость квартиры къ мѣсту служенія, работа въ отопляемомъ или неотапливаемомъ помѣщеніи, или на открытомъ воздухѣ.

**Ст. 16.** Одному и тому же служащему не должно быть назначено при смѣнномъ дежурствѣ болѣе 7 дней подъ-рядъ службы или дежурства, захватывающихъ болѣе половины ночныхъ часовъ, и, во всякомъ случаѣ, каждому служащему долженъ быть предо-

ставленъ, по возможности равномерно, не менѣе 10 разъ въ мѣсяцъ, отдыхъ, включающій не менѣе 4 ночныхъ часовъ каждый разъ \*).

*Примѣчаніе 1.* Ночными часами считается время между 12 часами ночи и 6 часами утра.

*Примѣчаніе 2.* Отступленіе отъ постановленія этой статьи въ отношеніи 10 ночныхъ отдыховъ въ теченіе мѣсяца допускается для паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда по обстоятельствамъ службы это представляется необходимымъ.

**Ст. 17.** Сверхъ установленныхъ на основаніи статей 3 и 11 и 13 сего Положенія отдыховъ, всѣмъ служащимъ, перечисленнымъ выше въ раздѣлахъ I, II и III, не пользующимся воскресными отдыхами, должно быть предоставлено въ продолженіе мѣсяца двое полныхъ свободныхъ сутокъ, за исключеніемъ работающихъ въ трехсѣнномъ дежурствѣ, коимъ въ теченіе мѣсяца предоставляются однѣ свободныя сутки. Въ предоставляемая свободныя сутки служащіе могутъ отлучаться отъ мѣста своего жительства и вообще располагать временемъ по своему усмотрѣнію. Эти свободныя сутки при общемъ учетѣ отдыха въ счетъ не принимаются. Расписаніе свободныхъ сутокъ, опредѣленныхъ для каждаго служащаго, объявляется заблаговременно порядкомъ, установленнымъ мѣстнымъ Управленіемъ дороги.

Въ отношеніи паровозныхъ бригадъ указанная выше свободныя сутки предоставляются, преимущественно, въ дни нахождения паровозовъ въ ремонтъ или промывкѣ. Равнымъ образомъ, свободныя сутки кондукторскимъ бригадамъ и другимъ поѣзднымъ служащимъ должны предоставляться, преимущественно, въ дни ослабленія движенія поѣздовъ по дорогѣ.

Свободное время, предоставляемое служащимъ на основаніи настоящей статьи, можетъ быть, если это допустимо условіями

\*) „Согласно статьи 16-й Положенія о работѣ и отдыхѣ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, „одному и тому же служащему не должно быть назначено при сѣнномъ дежурствѣ болѣе 7-ми дней подрядъ службы или дежурства, захватывающихъ болѣе половины ночныхъ часовъ, и, во всякомъ случаѣ, каждому служащему долженъ быть предоставленъ, по возможности равномерно, не менѣе 10 разъ въ мѣсяцъ, отдыхъ, включающій не менѣе 4-хъ ночныхъ часовъ каждый разъ“.

Такъ какъ по условіямъ службы иногда встрѣчается необходимость назначить служащихъ на сплошное ночное дежурство въ теченіе указанного предѣльнаго семидневнаго срока, то Управленіями нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ возбуждается вопросъ, допускается ли приведенной выше статьёй Положенія непрерывное дежурство служащихъ въ теченіе цѣлой ночи.

Въ предупредженіе какихъ-либо недоразумѣній, могущихъ возникнуть при осуществленіи на практикѣ статьи 16-й Положенія о работѣ и отдыхѣ служащихъ, Управление желѣзныхъ дорогъ сообщать для свѣдѣнія и руководства, что, согласно разъясненію Инженернаго Совѣта по журналу отъ 21 января текущаго года за № 10, указанная статья не исключаетъ возможности сплошныхъ дежурствъ въ теченіе всей ночи, безъ установленія на этотъ срокъ сѣнны, но при условіи, чтобы одинъ и тотъ же служащій назначался на таковыя дежурства не болѣе 7-ми ночей подрядъ“. (Циркуляръ Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 25 26 февраля 1911 г., № 5576 930—Вѣстникъ М. П. С. 1911 г., № 11).

службы, соединяемо съ отдыхомъ, установленнымъ по схемѣ очередного дежурства. Съ разрѣшенія начальства, служащіе, состоящіе въ одинаковыхъ должностяхъ и въ одномъ мѣстѣ, могутъ обмѣниваться между собою свободными сутками, но не могутъ передавать одинъ другому свое право на пользованіе свободными сутками.

*Примѣчаніе.* Право пользованія свободными днями ограничивается только каждымъ даннымъ текущимъ мѣсяцемъ и соединеніе неиспользованныхъ свободныхъ дней за нѣсколько мѣсяцевъ не допускается \*).

**Ст. 18.** Въ случаѣ прекращенія товарнаго движенія малой скорости и обмѣна вагонами между дорогами въ особо опредѣленные праздничные дни, служащіе, причастные исключительно къ движенію означенныхъ товарныхъ поѣздовъ и обмѣну вагонами, могутъ быть освобождаемы отъ занятій по усмотрѣнію Начальниковъ (Управляющихъ) дорогъ.

*Примѣчаніе.* При чрезвычайныхъ обстоятельствахъ допускается временно отнять на всей сѣти или на отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогахъ предвидѣнное настоящею статьею освобожденіе служащихъ отъ занятій въ дни прекращенія товарнаго движенія и обмѣна вагонами.

**Ст. 19.** На основаніи настоящаго Положенія и могущихъ быть изданными, въ развитіе его, постановленій Министра Путей Сообщенія, Начальниками, Директорами, Управляющими желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающими подъѣздными путями \*\*) должны быть устанавливаемы и вводимы въ дѣйствіе исполнительныя правила и нормы продолжительности службы и отдыха служащихъ въ разныхъ должностяхъ при существующихъ на каждой дорогѣ условіяхъ службы служащихъ (ст. 15). На частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и подъѣздныхъ путяхъ такія исполнительныя нормы и правила службы устанавливаются вышеуказанными лицами съ вѣдома

\*) „Нѣкоторыми мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ возбужденъ вопросъ, слѣдуетъ-ли, во исполненіе статьи 17 новаго Положенія о продолжительности службы и отдыха желѣзнодорожныхъ служащихъ, обязательно предоставлять свободные дни, вѣвъ зависимость отъ желанія самихъ служащихъ пользоваться такими свободными днями.

Въ виду сего, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, разъясняетъ: а) что пользованіе свободными днями составляетъ лишь право служащихъ и отнюдь не должно имѣть для нихъ принудительнаго или обязательнаго характера; б) что для всѣхъ служащихъ, работающихъ поемѣнно, согласно установленнаго расписанія дежурства, свободные дни должны указываться заблаговременно въ самыхъ расписаніяхъ дежурства, и в) паровознымъ и поѣзднымъ бригадамъ (кроме паровозныхъ бригадъ, работающихъ постоянно на маневрахъ) свободныя сутки заранее не устанавливаются, а представляются по мѣрѣ поступленія объ этомъ заявленій и показываются въ суточныхъ парядахъ“. (Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12 августа 1908 г. № 19783 - Вѣст. М. П. С. 1908 г. № 36).

\*\*) Для подъѣздныхъ путей, подчиненныхъ надзору отдѣльныхъ правительственныхъ Инспекторовъ, исполнительныя правила и нормы продолжительности службы и отдыха подлежатъ утвержденію подлежащаго Инспектора.

Правлений подлежащихъ Обществъ или владѣльцевъ подъѣздныхъ путей.

*Примѣчаніе.* Управление желѣзныхъ дорогъ въ правѣ, въ предѣлахъ общихъ нормъ, устанавливаемыхъ настоящимъ Положеніемъ, предписывать измѣненія и дополненія дѣйствующихъ на каждой отдѣльной желѣзной дорогѣ исполнительныхъ нормъ службы и отдыха служащихъ во всѣхъ случаяхъ, когда эти правила и нормы будутъ имъ признаны несоотвѣтствующими означеннымъ общимъ нормамъ и условіямъ правильности и безопасности движенія при тѣхъ условіяхъ службы, при которыхъ послѣдняя исполняется.

**Ст. 20.** Составленные для каждой дороги на основаніи статьи 19 сего Положенія исполнительныя нормы работы и отдыха служащихъ и правила ихъ примѣненія должны быть объявлены по каждой дорогѣ порядкомъ, установленнымъ для оповѣщенія служащихъ объ обязательныхъ для нихъ распоряженіяхъ Управления дороги. Кромѣ того, выписки изъ исполнительныхъ нормъ должны быть, по каждой категоріи служащихъ, выставлены въ дежурныхъ помѣщеніяхъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ и въ станціонныхъ конторахъ.

**Ст. 21.** Установленныя на дорогѣ исполнительныя нормы служатъ руководствомъ при составленіи графиковъ оборота паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ и другихъ росписаній отправления службы служащими. Отступленія при исполненіи отъ установленныхъ на дорогѣ нормъ или отъ нормъ сего Положенія, вызванныя случайными обстоятельствами, не считаются нарушеніемъ сихъ правилъ, если таковыя случайныя обстоятельства не могли быть предвидѣны при составленіи нарядовъ, графиковъ и росписаній и при назначеніяхъ отправления службы.

**Ст. 22.** Никто изъ служащихъ, при несеніи очередного дежурства или при исполненіи опредѣленной работы, не можетъ самовольно прекратить дежурство или отлучиться съ него безъ замѣны другимъ служащимъ. Равнымъ образомъ, никто, смѣняясь или оставляя дежурство, не долженъ прерывать работу, исполненіе которой по ея характеру, на примѣръ, продажа проѣздныхъ билетовъ, передача вагоновъ, осмотръ поѣзда и т. п., не можетъ быть, въ незаконченномъ видѣ, передано вновь вступающему на дежурство агенту. Никто изъ служащихъ, сопровождающихъ поѣздъ или паровозъ, или дежурящихъ въ районѣ или на посту, требующемъ безотлучнаго нахожденія на немъ агента, и почему-либо въ установленное время не смѣненный, не имѣетъ права самовольно оставить поѣздъ, паровозъ или дежурство въ силу лишь того, что время нормальной его работы истекло, но обязанъ продолжать службу и сверхъ нормы.

**Ст. 23.** Контроль надъ правильнымъ примѣненіемъ настоящаго Положенія принадлежитъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, а равно и Инспекторамъ при Министерствѣ Путей Сообщенія и Управленію

желѣзныхъ дорогъ во время нахождения ихъ на желѣзнодорожныхъ линияхъ.

**Ст. 24.** Въ порядкѣ изданія настоящаго Положенія объявляются также и всѣ необходимыя измѣненія и дополненія къ Положенію.

## Постановленіе Министра Путей Сообщенія

1 іюня 1907 года, № 14471.

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 30).

*О введеніи въ дѣйствіе Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подъѣздныхъ путяхъ общаго пользованія.*

Постановленіями Министра Путей Сообщенія отъ 27 іюня 1883 г. и 4 іюня 1891 года за №№ 5900 и 7044 и изданными по распоряженію Министра Путей Сообщенія циркулярами бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 21 февраля 1890 г., 2 сентября 1893 г., 6 іюня и 2 декабря 1896 г., 14 января, 22 марта и 28 октября 1897 г., 10/11 августа 1898 г. за №№ 2202, 13025, 9556, 20474, 715, 5255, 18877 и 14085 и Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 ноября 1899 г. за № 47510, опредѣлены дѣйствующія по сіе время, не вполне удовлетворяющія условіямъ безопасности движенія поѣздовъ, нормы работы и отдыха нѣкоторыхъ категорій желѣзнодорожныхъ служащихъ, причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ.

Преслѣдуя цѣли возможно бѣльшаго обезпеченія безопасности совершающагося по желѣзнымъ дорогамъ движенія поѣздовъ и озабочиваясь принятіемъ мѣръ противъ физическаго переутомленія тѣхъ агентовъ, служебная дѣятельность которыхъ непосредственно причастна къ движенію поѣздовъ, я призналъ необходимымъ, въ отмѣну вышеперечисленныхъ правилъ и распоряженій, установить для всѣхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ и для подъѣздныхъ путей общаго пользованія приложенное къ сему Положеніе, опредѣляющее предѣлы наибольшей продолжительности службы и наименьшаго отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ.

Въ это новое Положеніе введены, между прочимъ, слѣдующія главныя основанія:

1) Всѣ связанныя со службою дѣйствія, не составляющія дѣйствительной работы, какъ-то: пріемка и подготовка паровоза при его отправленіи и сдача такового при прибытіи или смѣнѣ бригады, а также въ подлежащихъ случаяхъ проходъ служащаго отъ его квартиры до мѣста службы и обратно, засчитываются въ службу (ст. ст. 3, 8 и 13 Положенія).

2) Для паровозныхъ бригадъ, обслуживающихъ поѣзда, ско-

рость которых превосходить скорость обыкновенных товарных поѣздовъ, предусмотрѣна возможность пониженія определенныхъ новымъ Положеніемъ предѣловъ продолжительности непрерывнаго нахожденія на службѣ (ст. 2).

3) Для кондукторскихъ бригадъ наибольшая продолжительность безсмѣнной службы уменьшена до 16 часовъ (ст. 9 Положенія), вмѣсто 18 по старымъ правиламъ, а для паровозныхъ бригадъ— до 14 часовъ (ст. 4 Положенія), вмѣсто 16 по старымъ правиламъ.

4) Поѣзднымъ служащимъ обеспечивается, въ извѣстный циклъ времени, наименьшій непрерывный отдыхъ на мѣстѣ ихъ жительствова: паровознымъ бригадамъ—10 часовъ (ст. 5) и кондукторскимъ бригадамъ— 8 часовъ (ст. 10).

5) Средняя продолжительность работы прочихъ старшихъ и младшихъ служащихъ, причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ, ограничена 12 часами въ сутки, а наибольшая продолжительность пребыванія въ службѣ или на дежурствѣ для тѣхъ же служащихъ ограничена 16 часами. Непрерывный отдыхъ для служащихъ этой категоріи въ теченіе сутокъ не можетъ быть менѣе 8 часовъ (ст. 13 Положенія).

6) Ограничена ночная работа служащихъ и установлено обязательство предоставленія каждому служащему, имѣющему ночныя дежурства, ночного отдыха не менѣе 10 разъ въ мѣсяцъ (ст. 16 Положенія).

7) Каждому служащему, не пользующемуся воскресными отдыхами, предоставлены, сверхъ установленныхъ отдыховъ, еще двое полныхъ свободныхъ сутокъ въ мѣсяцъ при двухсмѣнномъ дежурствѣ и одинъ сутки при трехсмѣнномъ дежурствѣ (ст. 17 Положенія),

и 8) Въ праздничные дни, въ которые на желѣзныхъ дорогахъ прекращается товарное движеніе и обмѣнъ вагонами, предусмотрѣна возможность освобожденія отъ занятій причастныхъ къ этому движенію служащихъ (ст. 18 Положенія).

Утвердивъ 1 іюня 1907 года, на основаніи ст. 166 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и въ силу ВЫСОЧАЙШЕ разсмотрѣннаго 22 февраля 1907 г. Особаго Журнала Совѣта Министровъ отъ 23 и 30 января того же года, упомянутое выше Положеніе о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подѣздныхъ путяхъ общаго пользования, предлагаю принять такое къ руководству, взамѣнъ вышеперечисленныхъ разновремененно изданныхъ постановленій и циркулярныхъ распоряженій, и ввести его въ дѣйствіе съ 1 января 1908 года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ объявляю къ надлежащему исполненію слѣдующее:

1) По отношенію тѣхъ отдѣльныхъ участковъ желѣзныхъ дорогъ, на коихъ существующее расположеніе паровозныхъ депо

и разстояніе между ними, расположеніе дежурныхъ помѣщеній поѣздныхъ служащихъ и т. п. мѣстныя условія дѣлаютъ невозможнымъ выполнение, въ указанный выше срокъ, требованія ст. ст. 4, 5, 9 и 10 Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, безъ измѣненія пунктовъ смѣны бригадъ, Начальникамъ (Управляющимъ) желѣзныхъ дорогъ предлагается заблаговременно войти въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ мотивированными представленіями о разрѣшеніи временно на этихъ участкахъ оставить въ дѣйствиіи существующія нынѣ нормы работы и отдыха, согласно Постановленія Министра Путей Сообщенія отъ 4 іюня 1891 г. за № 7044 и циркуляровъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 2 сентября 1893 года, 6 іюня и 2 декабря 1896 года за №№ 13025, 9556 и 20474.

2) Съ примѣненіемъ приложеннаго къ сему постановленію Положенія, остаются въ силѣ устанавливаемыя §§ 58, 59, 60 и 61 дѣйствующихъ Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. за № 5343) основанія для опредѣленія обязательныхъ осмотровъ пути,

и 3) Начальники и Управляющіе желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающіе подѣздными путями обязаны: а) принять нынѣ же мѣры къ выработкѣ, на основаніи приложеннаго къ сему постановленію Положенія, какъ исполнительныхъ нормъ продолжительности работы и отдыха служащихъ соотвѣтственно съ условіями службы на каждой дорогѣ или ея участкѣ (ст. 19 Положенія), такъ и плана постепеннаго введенія этихъ нормъ на дорогѣ, и о послѣдующемъ донести Управленію желѣзныхъ дорогъ; б) донести Управленію желѣзныхъ дорогъ о тѣхъ сдѣланныхъ пониженіяхъ нормъ работы и отдыха паровозныхъ бригадъ, слѣдующихъ съ поѣздами увеличенной скорости, которыя будутъ признаны необходимыми Начальниками (Управляющими) дорогъ, въ силу ст. 2 Положенія, и в) озаботиться измѣненіемъ дѣйствующихъ на каждой отдѣльной желѣзной дорогѣ инструкцій для согласованія ихъ съ новымъ Положеніемъ о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ \*).

Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ  
Генераль-Лейтенантъ *Шауфусъ*.

\* Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 сентября 1906 г. за № 34991/2299 (Вѣстн. М. П. С. 1906 г. № 39), было разъяснено, что „вопросъ объ установленіи трехсмѣннаго дежурства маневровыхъ бригадъ могъ бы подлежать утвердительному, въ установленномъ порядкѣ, разрѣшенію лишь въ слѣдующихъ случаяхъ: а) когда работа паровозовъ, обслуживаемыхъ въ двухсмѣнномъ дежурствѣ, настолько интенсивна, что, съ одной стороны, является переутомленіе паровознаго персонала, вредно отражающееся на производительности работы и на ея безопасности, а съ другой — не даетъ возможности машинисту, во время нахожденія его на дежурствѣ, отлучиться съ паровоза для обѣда, кратковременнаго отдыха и проч., и б) когда по условіямъ погоды, напримѣръ, при наступленіи зимней стужи, работа на маневрахъ, хотя бы и не столь интенсивная, какъ указано выше, представляетъ чрезмѣрныя трудности и вредно отражается на здоровьи лицъ, несущихъ двухсмѣнное дежурство“.

и разстояніе между ними, расположеніе дежурныхъ помѣщеній поѣздныхъ служащихъ и т. п. мѣстныя условія дѣлаютъ невозможнымъ выполнение, въ указанный выше срокъ, требованія ст. ст. 4, 5, 9 и 10 Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, безъ измѣненія пунктовъ смѣны бригадъ, Начальникамъ (Управляющимъ) желѣзныхъ дорогъ предлагается заблаговременно войти въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ мотивированными представленіями о разрѣшеніи временно на этихъ участкахъ оставить въ дѣйствиіи существующія нынѣ нормы работы и отдыха, согласно Постановленія Министра Путей Сообщенія отъ 4 іюня 1891 г. за № 7044 и циркуляровъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 2 сентября 1893 года, 6 іюня и 2 декабря 1896 года за №№ 13025, 9556 и 20474.

2) Съ примѣненіемъ приложеннаго къ сему постановленію Положенія, остаются въ силѣ устанавливаемыя §§ 58, 59, 60 и 61 дѣйствующихъ Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. за № 5343) основанія для опредѣленія обязательныхъ осмотровъ пути,

и 3) Начальники и Управляющіе желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающіе подѣздными путями обязаны: а) принять нынѣ же мѣры къ выработкѣ, на основаніи приложеннаго къ сему постановленію Положенія, какъ исполнительныхъ нормъ продолжительности работы и отдыха служащихъ соотвѣтственно съ условіями службы на каждой дорогѣ или ея участкѣ (ст. 19 Положенія), такъ и плана постепеннаго введенія этихъ нормъ на дорогѣ, и о послѣдующемъ донести Управленію желѣзныхъ дорогъ; б) донести Управленію желѣзныхъ дорогъ о тѣхъ сдѣланныхъ пониженіяхъ нормъ работы и отдыха паровозныхъ бригадъ, слѣдующихъ съ поѣздами увеличенной скорости, которыя будутъ признаны необходимыми Начальниками (Управляющими) дорогъ, въ силу ст. 2 Положенія, и в) озаботиться измѣненіемъ дѣйствующихъ на каждой отдѣльной желѣзной дорогѣ инструкцій для согласованія ихъ съ новымъ Положеніемъ о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ \*).

Министръ Путей Сообщенія, Инженеръ  
Генераль-Лейтенантъ *Шауфусъ*.

\* Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 сентября 1906 г. за № 34991/2299 (Вѣстн. М. П. С. 1906 г. № 39), было разъяснено, что „вопросъ объ установленіи трехсмѣннаго дежурства маневровыхъ бригадъ могъ бы подлежать утвердительному, въ установленномъ порядкѣ, разрѣшенію лишь въ слѣдующихъ случаяхъ: а) когда работа паровозовъ, обслуживаемыхъ въ двухсмѣнномъ дежурствѣ, настолько интенсивна, что, съ одной стороны, является переутомленіе паровознаго персонала, вредно отражающееся на производительности работы и на ея безопасности, а съ другой — не даетъ возможности машинисту, во время нахождения его на дежурствѣ, отлучиться съ паровоза для обѣда, кратковременнаго отдыха и проч., и б) когда по условіямъ погоды, напримѣръ, при наступленіи зимней стужи, работа на маневрахъ, хотя бы и не столь интенсивная, какъ указано выше, представляетъ чрезмѣрныя трудности и вредно отражается на здоровьи лицъ, несущихъ двухсмѣнное дежурство“.

## Распоряженія въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ, насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей.

### Телеграмма Товарища Министра Путей Сообщенія:

Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

10 октября 1907 г., № 8451.

*О мѣрахъ въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ.*

Замѣчается значительная повторяемость случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ при движеніи поѣздовъ и при выходѣ и входѣ пассажировъ въ вагоны на станціяхъ, что обязываетъ поѣздныхъ и станціонныхъ служащихъ содѣйствовать всѣми мѣрами къ предупрежденію этихъ несчастныхъ случаевъ. Предлагаю:

1) строжайшимъ образомъ подтвердить кондукторскимъ бригадамъ постоянное нахожденіе на своихъ мѣстахъ и самое дѣятельное наблюденіе за недопущеніемъ выхода пассажировъ на площадки, во время движенія поѣзда;

2) при остановкахъ на станціяхъ предупреждать пассажировъ объ опасности преждевременнаго выхода изъ вагоновъ и не допускать вскакиванія въ вагоны на ходу поѣзда;

3) вмѣнить въ обязанность кондукторскимъ бригадамъ, при отправленіи поѣздовъ съ каждой станціи, тщательно осматривать и закрывать плотно на щеколды двери въ вагонахъ и ручныя поручни на площадкахъ;

4) подтвердить станціоннымъ служащимъ объ обязанности ихъ надзора за недопущеніемъ нарушеній правилъ обезпеченія безопасности пассажировъ;

5) возложить на начальниковъ отдѣленій и участковъ по движенію, пути и тяги и ревизоровъ движенія обратить особое вни-

маніе на общій порядокъ въ поѣздахъ, наблюдать за нахожденіемъ поѣздной прислуги на своихъ мѣстахъ, такъ какъ по донесенію Инспекторовъ отсутствие кондукторовъ со своихъ мѣстъ и полное ихъ невниманіе къ соблюденію пассажирами установленныхъ правилъ безопасности сдѣлалось обычнымъ явленіемъ;

6) при повтореніи несчастныхъ случаевъ съ пассажирами, подвергать строгой отвѣтственности начальствующихъ лицъ, согласно принципу, указанному въ циркулярной телеграммѣ моей отъ 12 февраля сего года за № 37\*);

7) выставить объявленія въ коридорахъ вагоновъ о воспрещеніи выхода на площадки во время хода поѣздовъ;

8) провѣрить исправность дверныхъ затворовъ и поручней на площадкахъ, и

9) принять возможные мѣры къ скорѣйшему устройству предохранительныхъ рѣшетокъ на площадкахъ вагоновъ, на что указывалось неоднократно. Непринятіе должныхъ и энергичныхъ мѣръ къ предупрежденію повторенія случаевъ паденія пассажировъ изъ поѣздовъ будетъ имѣть послѣдствіемъ привлеченіе къ отвѣтственности старшихъ начальствующихъ лицъ.

Подписалъ: За Министра Путей Сообщенія

Товарищъ Министра *Вендрихъ*.

### Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ:

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

21 октября 1907 г., № 26845.

*О строгомъ надзорѣ со стороны кондукторскихъ бригадъ за обслуживаемыми ими вагонами, въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей.*

Повторяющіеся случаи ограбленія пассажировъ въ поѣздахъ указываютъ на недостаточно внимательный надзоръ со стороны кондукторскихъ бригадъ, къ обязанностямъ коихъ относится—заботиться о спокойствіи и безопасности пассажировъ. Какъ оказывается, кондукторы не только не проявляютъ какого-либо содѣйствія къ предупрежденію ограбленія пассажировъ и кражи ихъ вещей и къ задержанію злоумышленниковъ, но и о самыхъ случаяхъ ограбленія узнаютъ лишь потомъ.

\*) Циркулярною телеграммою отъ 12 февраля 1907 г. № 37, данную изъ Москвы генералъ-лейтенантомъ фонъ-Вендрихомъ (въ качествѣ Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ), предлагалось, въ отношеніи отвѣтственности, объявить „служащимъ, въ особенности высшимъ и среднимъ, что они не только что будутъ отвѣчать каждый разъ за низшихъ,—но и за недостатокъ проявленія инициативы и энергіи въ предѣлахъ своихъ законныхъ правъ и обязанностей“.

По отзыву Инспекторовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, ими, при служебныхъ разъѣздахъ по желѣзнымъ дорогамъ, постоянно замѣчается отсутствіе кондукторовъ на своихъ мѣстахъ и скопленіе ихъ въ служебныхъ отдѣленіяхъ, при чемъ отдѣльные вагоны поѣзда остаются безъ всякаго надзора.

Такое отношеніе кондукторовъ къ ихъ обязанности по огражденію безопасности пассажировъ показываетъ на отсутствіе надзора за службой кондукторовъ и порядкомъ въ поѣздахъ со стороны мѣстныхъ начальствующихъ лицъ, не обращающихъ вниманія на эту важную сторону дѣла.

Въ виду сего, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ Г.г. Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями внушить кондукторамъ и проводникамъ, обслуживающимъ пассажирскіе поѣзда, что со стороны ихъ долженъ быть проявляемъ, особенно въ настоящее тревожное время, самый бдительный надзоръ за поручаемыми имъ вагонами, въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей, и что за обнаруженное нерадѣніе въ этомъ отношеніи со стороны кондукторовъ и проводниковъ они будутъ привлекаемы къ строгой отвѣтственности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, предлагается вмѣнить въ обязанность Начальникамъ отдѣленій, участковъ и Ревизорамъ всѣхъ службъ обращать особое вниманіе на общій порядокъ въ поѣздахъ и строго наблюдать за нахожденіемъ кондукторовъ и служителей вагоновъ на своихъ мѣстахъ и, въ случаѣ обнаруженія безпорядка и неисполненія кондукторами своихъ обязанностей, подвергать взысканіямъ не только главныхъ и младшихъ кондукторовъ, но и тѣхъ начальствующихъ лицъ, на обязанности коихъ лежитъ инструктированіе кондукторовъ и организація кондукторской службы.

П о д п и с а л ь: И. сб. Начальника Управленія П. *Думитрашко*.

**Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Управляющимъ частными желѣзными дорогами.**

15/16 марта 1912 г., № 8671/6022.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 14).

*О принятіи мѣръ въ устраненіе хищеній въ пути вещей у пассажировъ.*

Въ виду имѣвшихъ мѣсто въ послѣднее время частыхъ случаевъ кражъ въ пути вещей у пассажировъ и высказываемыхъ послѣдними подозрѣній, что хищенія такого рода совершаются кондукторами, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ принять надлежащія мѣры къ тому, чтобы въ число кондукторовъ прини-

мались лица, репутація коихъ была-бы выше всякихъ подозрѣній, и чтобы кондукторская бригада относилась къ своимъ обязанностямъ болѣе внимательно, въ цѣляхъ предупрежденія указанныхъ случаевъ.

Независимо сего, въ тѣхъ-же цѣляхъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ весьма желательнымъ, чтобы начальствующія лица почаще ѣздили въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ и побольше обращали вниманія на инструктированіе кондукторскихъ бригадъ.

Подписаль: За Начальника Управленія *Гуцинъ*.

## Общія основанія примѣненія системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ\*).

1) Допуская для исключительныхъ случаевъ и особенно весною, въ мѣстахъ, требующихъ немедленнаго исправленія, частичный ремонтъ, устанавливается, какъ правило, производство сплошного ремонта на протяженіи пикета или сотки; при этомъ, артель рабочихъ, приступившая къ сплошному ремонту пути, не должна переходить на другое мѣсто, пока не окончитъ ремонта на этой части пути. На участкахъ съ непроитанными шпалами, впредь до окончанія замѣны ихъ пропитанными, предоставляется сплошной ремонтъ производить поперстно.

2) Выборъ пикетовъ для производства сплошного ремонта и послѣдовательнаго исполненія его долженъ быть устанавливаемъ путемъ составленія начальниками участковъ заблаговременно программы ремонта пути, по соображенію съ имѣющимися кредитами и состояніемъ пути. При этомъ, слѣдуетъ озаботиться своевременнымъ снабженіемъ пикетовъ, подлежащихъ ремонту, необходимыми матеріалами (шпалами, балластомъ, скрѣпленіями и пр.), дабы сплошной ремонтъ могъ быть произведенъ на пикетѣ одновременно во всѣхъ разстроенныхъ элементахъ пути. Не слѣдуетъ

---

\*) „Съ установленіемъ на XXIX Совѣщательномъ Съѣздѣ инженеровъ службы пути опредѣленнаго заключенія относительно болѣе цѣлесообразныхъ основаній сплошного ремонта пути на сѣти желѣзныхъ дорогъ, представляется своевременнымъ введеніе въ жизнь тѣхъ улучшеній, которыя выяснились уже на практикѣ.

Въ виду сего и съ цѣлью объединенія, въ допустимыхъ предѣлахъ, основаній системы веденія работъ по ремонту пути, Управление желѣзныхъ дорогъ, по обсужденіи дѣла въ Техническомъ Совѣщаніи, находитъ, что, для достиженія однороднаго и болѣе устойчиваго пути, при все возрастающей потребности въ обращеніи болѣе скорыхъ и тяжелыхъ поѣздовъ, надлежитъ отдать предпочтеніе системѣ сплошного ремонта по пикетамъ или по соткамъ (100 саж.), съ тѣмъ, чтобы система частичнаго ремонта примѣнялась въ возможно меньшихъ размѣрахъ; при этомъ, судя по опытамъ нѣкоторыхъ дорогъ, расходы по общему ремонту не должны увеличиться.

Сообщая о семъ, Управление желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь предложить для руководства утвержденныя по журналу Техническаго Совѣщанія сего Управленія отъ 20 декабря 1912 г., за № 314, главныя основанія примѣненія системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ, которыя, однако, имѣютъ лишь характеръ временныхъ правилъ, подлежащихъ измѣненію и дополненію по указанію практики. Посему Управление желѣзныхъ дорогъ проситъ, по мѣрѣ введенія системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ, сообщать ему о тѣхъ измѣненіяхъ, кои необходимо ввести въ предлагаемая основанія, а также и соображенія о томъ, какъ отразилось введеніе означенной системы ремонта на расходы по ремонту пути“. (Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 декабря 1912 г., № 36571/16879—Вѣстн. М. П. С. 1913 г., № 3).

безъ уважительной причины нарушать прохожденія ремонтномъ пути послѣдовательно отъ пикета къ смежнымъ пикетамъ.

3) Изъ числа работъ, исполняемыхъ при сплошномъ ремонтѣ (подъемка, выправка по уровню, подбивка шпаль, перешивка, смѣна скрѣпленій, рехтовка, разгонка зазоровъ, пополненіе балласта и смѣна шпаль), обязательно во всякомъ случаѣ производство вскрытія всего балласта и подбивка всѣхъ шпаль по всей постели.

4) Сплошной ремонтъ по пикетамъ слѣдуетъ начинать непосредственно послѣ оттаиванія пути и просыханія балласта и производить его возможно интенсивнѣе, при этомъ, на примѣръ, для средней полосы Россіи возможно будетъ оканчивать его въ іюль. Для этого поденные и добавочные ремонтные рабочіе берутся по напередъ сдѣланному подсчету необходимаго количества рабочихъ дней, и при разверсткѣ на артели число ихъ назначается въ такихъ наибольшихъ размѣрахъ, какіе допускаютъ возможность правильнаго надзора.

Послѣ окончанія сплошнаго ремонта пикетовъ или сотокъ, осмотръ и поддержаніе пути должны производиться только постояннымъ составомъ артели.

5) Повтореніе общаго ремонта пикетовъ или сотокъ, пройденныхъ сплошнымъ ремонтномъ въ тотъ же строительный сезонъ, производится лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда потребность его устанавливается результатами подробнаго осмотра пути старшими участковыми агентами.

6) Тѣ части пути, которыя, согласно программы, упомянутой въ п. 2, остаются непройденными сплошнымъ ремонтномъ по отдѣльнымъ пикетамъ или соткамъ, подлежатъ ремонту по системѣ и въ порядкѣ, наиболѣе отвѣчающимъ мѣстнымъ условіямъ.

7) Донесенія дорожныхъ мастеровъ начальникамъ участковъ о производствѣ сплошнаго ремонта по пикетамъ или соткамъ производятся ежедневно по формѣ, подлежащей выработкѣ мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ, при этомъ, однако, во избѣжаніе увеличенія числа отдѣльныхъ бланковъ, желательны существующіе на дорогахъ бланки суточныхъ рапортовъ дорожныхъ мастеровъ дополнить графами или столбцами, соотвѣтствующими работамъ по сплошному ремонту. На основаніи этихъ данныхъ начальники участковъ составляютъ графики, дающіе наглядную картину хода и стоимости ремонта пути. Для фактической провѣрки донесеній дорожныхъ мастеровъ, начальники участковъ, при проѣздахъ на дрезинѣ, провѣряютъ лично на выдержку отдѣльные пикеты, независимо отъ систематическихъ провѣрокъ помощниками начальника участка или старшими дорожными мастерами.

Подпись: За Управляющаго Техническимъ Отдѣломъ,  
инженеръ *Н. Богуславскій.*

## Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ относительно опредѣленія состава товарныхъ поѣздовъ по вѣсу.

Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

29 декабря 1906 г., № 50244/239.

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 2).

Въ интересахъ улучшенія условій пользованія вагонами и паровозами, въ смыслѣ урегулированія составовъ поѣздовъ въ зависимости отъ силы тяги паровозовъ и другихъ условій ихъ работы, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предполагаетъ ввести на всѣхъ казенныхъ дорогахъ примѣняемый нынѣ на нѣкоторыхъ линіяхъ порядокъ опредѣленія составовъ товарныхъ поѣздовъ не по числу груженыхъ и порожнихъ осей, какъ это производится теперь на большинствѣ дорогъ, а по дѣйствительному вѣсу, то есть посредствомъ учета вѣса тары и груза вагоновъ.

Примѣненіе такого порядка, по мнѣнію Управленія желѣзныхъ дорогъ, не вызывая существенныхъ затрудненій, даетъ возможность: 1) наилучшимъ образомъ использовать тяговую силу паровозовъ, 2) уменьшить число случаевъ остановокъ въ пути и разрывовъ поѣздовъ, вслѣдствіе чрезмѣрнаго ихъ вѣса, и 3) правильнѣе устанавливать нормы расхода топлива паровозами и правильнѣе исчислять преміи паровознымъ бригадамъ за сбереженіе топлива.

Въ виду изложеннаго, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выработать въ возможно непродолжительномъ времени подлежащія на этотъ предметъ правила и нормы составовъ, примѣнительно къ прилагаемымъ при семъ общимъ основаніямъ составленія товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ по вѣсу, разработаннымъ XVI-мъ Совѣщательнымъ Съѣздомъ представителей службы движенія, представить таковыя правила въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ и сообщить, съ какого времени новый порядокъ опредѣленія составовъ поѣздовъ будетъ примѣненъ на ввѣренныхъ имъ дорогахъ.

Подписалъ: Вр. исп. об. Начальника Управленія П. Думитрашко.

Заключеніе XVI-го Совѣщательнаго Съѣзда представителей службы движенія по вопросу 10-му программы занятій „О выработкѣ общихъ основаній какъ способа опредѣленія станціями вѣса поѣзда, такъ и порядка ихъ примѣненія при составленіи товарныхъ поѣздовъ не по числу груженыхъ и порожнихъ осей, а по вѣсу поѣзда“.

Принимая во вниманіе, что опредѣленіе составовъ по вѣсу уже примѣняется на многихъ дорогахъ, *Съѣздъ*, не находя основаній отказываться отъ примѣненія порядка составленія товарныхъ поѣздовъ по ихъ вѣсу на всѣхъ дорогахъ, *полагаетъ необходимымъ*, какъ руководящее начало для составленія поѣздовъ такимъ порядкомъ, установить нижеслѣдующія основанія:

### Общія основанія

#### *составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу.*

1. Порядокъ составленія поѣздовъ по вѣсу примѣняется къ поѣздамъ товарнымъ и ускореннымъ; не примѣняется къ поѣздамъ передаточнымъ, рабочимъ и балластнымъ.

2. Нормальный составъ поѣздовъ опредѣляется полнымъ вѣсомъ ихъ, т. е. вѣсомъ тары и груза, назначаемымъ для cadaго участка линіи въ зависимости отъ его профиля, отъ времени года и отъ типа ведущаго поѣздъ паровоза. Нормальный вѣсъ этотъ указывается въ особой таблицѣ, издаваемой дорогами какъ приложение къ правиламъ. Нормы вѣса поѣздовъ разсматриваются и утверждаются особымъ совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ начальника или управляющаго дорогою, изъ начальниковъ службъ пути, движенія и тяги, а на казенныхъ дорогахъ и при участіи непремѣннаго члена Совѣта Управленія отъ Министерства Путей Сообщенія.

*Примѣчаніе.* Введеніе означеннаго порядка установленія нормъ въ особомъ совѣщаніи необходимо въ виду того, что при опредѣленіи нормальнаго вѣса поѣздовъ сталкиваются интересы двухъ различныхъ службъ: движенія и тяги, и въ виду того, что единоличная начальникомъ или управляющимъ дорогою провѣрка правильности расчетовъ нормъ службою тяги невозможна, между тѣмъ интересы эксплуатаціи требуютъ безусловно наиболѣе точнаго опредѣленія нормальнаго вѣса поѣздовъ.

3. При опредѣленіи вѣса поѣзда, вѣсъ груза въ вагонахъ берется изъ документовъ согласно дѣйствительности. При этомъ, при перевозкахъ людей и живого груза въ товарныхъ вагонахъ, вѣсъ ихъ, принимаемый къ расчету, устанавливается дорогами при изданіи правилъ.

4. Вѣсъ тары вагоновъ опредѣляется съ натуры по надписямъ на швеллерныхъ брусьяхъ.

*Примѣчаніе.* Управленію каждой дороги въ отступленіе отъ сего предоставляется устанавливать среднюю величину вѣса порожняго вагона, и тогда вѣсъ тары поѣзда можетъ быть опредѣляемъ перемноженіемъ количества вагоновъ въ поѣздѣ на эту среднюю величину.

5. При составленіи поѣзда по его вѣсу, каждый поѣздъ долженъ сопровождаться особымъ документомъ (вѣдомость о вѣсѣ поѣзда), въ которомъ станціей первоначальнаго отправленія поѣзда должно быть указано: №№ вагоновъ и противъ каждого № вагона—вѣсъ груза въ вагонѣ и вѣсъ тары; затѣмъ, въ концѣ долженъ быть показанъ итогъ вѣса груза во всѣхъ вагонахъ, итогъ вѣса тары во всѣхъ вагонахъ и общій итогъ всего вѣса поѣзда.

На промежуточныхъ станціяхъ соотвѣтственно отмѣчается въ документѣ отцѣпка вагона или отгрузка груза изъ вагона и дополняется — прицѣпка вагона или догрузка, съ обязательнымъ указаніемъ противъ № вагона данныхъ о вѣсѣ груза въ вагонѣ и тары, при чемъ итоги, въ зависимости отъ уменьшенія или увеличенія вѣса поѣзда станціями отцѣпки или отгрузки и станціями прицѣпки или догрузки, соотвѣтственно измѣняются.

*Примѣчаніе.* Дорогамъ по мѣстнымъ условіямъ предоставляется не вводить особаго документа, а записывать данныя о вѣсѣ поѣзда въ путевой поѣздной журналъ.

6. Машинисты, въ случаѣ предположенія, что вѣсъ поѣзда превышаетъ предѣльный вѣсъ его, могутъ требовать вѣдомость вѣса поѣзда для просмотра.

7. За правильное составленіе вѣдомости о вѣсѣ поѣзда полная отвѣтственность возлагается на подлежащихъ станціонныхъ агентовъ.

Подписалъ: Предсѣдатель Съѣзда А. Тухинъ.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

15/19 марта 1912 г., № 8874/3990/51/406.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 17).

Въ отмѣну циркуляра б. Временнаго Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 августа 1890 года, за № 19243, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ при нормировкѣ составовъ товарныхъ поѣздовъ исходить изъ слѣдующихъ двухъ основныхъ положеній:

- 1) наивыгоднѣйшимъ, обычно, является наибольшій возможный составъ, и
- 2) наибольшій составъ опредѣляется изъ условія сцѣпленія между рельсами и ведущими колесами паровоза.

Если же, по условиям пропускной способности дороги или по другим местным особенностям, положение первое представляется неприемлемым, или если для поездной службы дорога применяет такие паровозы, у которых размеры цилиндров не позволяют использовать всего сцепления, то составы товарных поездов могут быть соответственно уменьшены. Такое уменьшение, однако, на казенных дорогах может быть произведено не иначе, как с разрешения Управления желѣзных дорог, на основании подробно мотивированнаго представления. Что же касается дорог частных и подъѣздных путей, то управляющим и завѣдывающим оными представляется произвести подобныя уменьшения состава собственною властью, донося лишь о томъ незамедлительно въ Управление желѣзных дорогъ съ указаніемъ причинъ, оправдывающихъ такую мѣру.

Независимо отъ указанныхъ выше основныхъ положеній, Управление желѣзныхъ дорогъ въ цѣляхъ единообразія рекомендуетъ при расчетахъ составовъ товарныхъ поездовъ придерживаться слѣдующихъ формулъ и цифръ, отступление отъ коихъ, хотя и не требуетъ утвержденія, но должно быть тоже подробно мотивировано.

1. Расчетъ состава ведется, исходя изъ условия равномернаго движенія поѣзда на наиболѣе трудномъ подъемѣ даннаго участка, т. е., исходя изъ условия

$$\max F_k = Pw_v + Qw_n + (P+Q) i_k \dots (1),$$

гдѣ  $F_k$  — сила тяги на ободѣ движущихъ колесъ (за вычетомъ внутренняго тренія),  $P$  — вѣсъ паровоза съ тендеромъ въ тоннахъ,  $Q$  — вагоновъ,  $w_v$  — удѣльное сопротивление паровоза, какъ повозки,  $w_n$  — удѣльное сопротивление вагоновъ, а  $i_k$  — расчетный подъемъ, причемъ, вообще говоря —  $i_k = i + \frac{350}{R}$ , гдѣ  $i$  — дѣйствительный подъемъ, а  $R$  — радиусъ въ саженьяхъ.

2. Согласно условия сцепленія  $\max F_k = 1.000 \psi_k P_k$ , гдѣ  $P_k$  — сцепной вѣсъ паровоза въ тоннахъ, а  $\psi_k$  — коэффициентъ сцепленія, который слѣдуетъ принимать равнымъ лѣтомъ для паровозовъ съ независимымъ дѣйствіемъ пара въ цилиндрахъ, а также Тандемъ и Воклэнъ 1/5,5, а для двухцилиндровыхъ паровозовъ Компаундъ 1/6. На зимнее время, въ зависимости отъ местныхъ условий, можно при расчетахъ уменьшать значеніе этого коэффициента, но не ниже 1/7.

3. Для товарнаго подвижнаго состава и малыхъ скоростей можно считать, что  $w_v = w_n$ , и тогда формула (1) обратится въ

$$Q = \frac{1.000 \psi_k P_k}{w_n + i_k} - P.$$

4. Для опредѣленія удѣльнаго сопротивления вагоновъ рекомендуется пользоваться или формулой профессора Петрова или формулой Х.-Н. ж. д.

$$w_n = 1,4 + \left(0,04 + \frac{20}{q}\right) V^*),$$

гдѣ  $q$  есть полная (брутто) нагрузка вагона въ пудахъ, т. е.  $q = m + p$ , гдѣ  $m$ —тара вагона, а  $p$ —полезная нагрузка вагона.

5. При пользованіи этими формулами, нагрузку надлежитъ принимать равной средней нагрузкѣ вагона, тару же  $m$  надлежитъ для специальныхъ вагоновъ брать съ натуры, а для нормальныхъ вагоновъ, цистернъ и платформъ—равной 420 пуд. Употребленіе при расчетахъ фиктивныхъ значеній для тары безусловно воспрещается какъ казеннымъ, такъ и частнымъ дорогамъ.

6. Что же касается скорости  $V$ , то ее слѣдуетъ брать равной той наибольшей скорости, при которой парообразованіе котла позволяетъ еще использовать весь сѣпной вѣсъ. Эта скорость опредѣляется пересѣченіемъ прямой

$$\max F_k = 1.000 \psi_k P_k$$

съ кривой

$$F = \varphi(V),$$

построенной, исходя изъ условія, что машина паровоза должна расходовать какъ разъ столько пара, сколько его даетъ котель. Для паровозовъ 0-4-0 нормального типа и 1-4-0 измѣненнаго—Китайской Восточной дороги, скорости эти, согласно опытовъ Екатеринбургской, Ташкентской и Николаевской ж. д., равны:

СОРТЪ ТОПЛИВА.	Теплотворная способность.	Скорость въ килом./часъ.	
		0—4—0	1—4—0
Дрова . . . . .	—	9	10
Плохой уголь . . . . .	< 6500*)	8	10
Средній . . . . .	6500—7500	9	11
Хорошій . . . . .	7500—8500	10	12
Нефть . . . . .	∞ 11000	12	14

\*) Исправлено согласно циркуляру Управленія жел. дорогъ отъ 12/15 мая 1912 г., № 14467/6665/657/78 (Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 23).

Для паровозовъ же другихъ типовъ ихъ можно опредѣлить или изъ опыта, или пользуясь прилагаемой таблицей фонъ-Борриса, данныя которой для дровъ и средняго угля осторожнѣе уменьшать на 5<sup>0</sup>/о, а для плохого угля—даже на 10<sup>0</sup>/о.

Т А Б Л И Ц А

числа паровыхъ лошадей на ободъ движущихъ колесъ товарнаго паровоза, получаемыхъ съ одного квадратнаго метра наружной поверхности нагрѣва.

ЧИСЛО ОБОРОТОВЪ ВЪ СЕКУНДУ.		1	1,5	2,0	2,5	3,0
Безъ перегрѣвателя:	Однократнаго расширенія .	3,2	3,5	3,7	3,9	4,1
	Компаундъ . . . . .	3,5	3,8	4,1	4,4	4,6
Съ перегрѣвателемъ:	Однократнаго расширенія .	5,8	6,4	6,8	7,2	7,5
	Компаундъ . . . . .	6,0	6,6	7,1	7,6	7,8

7. Расчетный подъемъ  $i_k$  опредѣляется двоякимъ образомъ:

а) изъ дѣйствительнаго профиля участка берется наибольшій подъемъ, длиною не менѣе 500 сажень, причемъ, если на протяженіи не менѣе 250 саж. онъ совпадаетъ съ кривыми, раздѣленными между собою вставками менѣе 50 саж., то въ расчетный подъемъ вводится и сопротивление этихъ кривыхъ по формулѣ

$$i_a = i + \frac{350}{R_c},$$

Гдѣ  $R_c$  — средний ихъ радіусъ;

б) изъ дѣйствительнаго профиля участка берется затяжной подъемъ, практически представляющій наибольшія трудности, и для него опредѣляется расчетное значеніе  $i_k$  по формулѣ:

$$i_{\sigma} = \frac{h}{l} + \frac{350 \Sigma a}{l} \text{ *)},$$

гдѣ  $h$  — разность между отмѣтками рельса вершины и подошвы подъема,  $l$  — длина его, а  $\Sigma a$  — ариѳметическая сумма центральныхъ угловъ въ радіанахъ всѣхъ кривыхъ, встрѣчающихся на данномъ подъемѣ.

Тотъ изъ этихъ двухъ подъемовъ, который окажется больше, и надлежитъ принимать при расчетахъ. Независимо отъ сего, при

\*) См. выноску на стр. 163-й.

расчетахъ на зимнее время подъемъ этотъ разрѣшается увеличивать на нѣкоторую дробь  $e$ , которая въ зависимости отъ мѣстныхъ условій можетъ колебаться отъ 0 до 1.

Такіе расчеты надлежитъ произвести для всѣхъ участковъ дороги, образуемыхъ узловыми и деповскими станціями, а затѣмъ, въ зависимости отъ условій движенія и развитія станцій, установить тѣ изъ нихъ, гдѣ надлежитъ производить измѣненіе составовъ. Результаты этихъ расчетовъ должны быть представлены въ Управление желѣзныхъ дорогъ не позже 1 іюня сего года и введены на казенныхъ дорогахъ не позже 15 октября сего года.

При представленіи этихъ расчетовъ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ придерживаться слѣдующей формы:

Участокъ дороги.	Типъ паровоза и тендера.	Л Ъ Т О.			З И М А.								
		Составъ въ тысячахъ пуд.			Составъ въ тысячахъ пуд.								
		Принимавшійся въ 1911 г. въсь тары нормальн. вагона	Принятое значеніе коэффициента сѣвленія.	Принятое значеніе расчетнаго подъема.	Въ 1911 г.	По расчету согласно сего циркуляра.	Принятый для 1913 г.	Принимавшійся въ 1911 г. въсь тары нормальн. вагона	Принятое значеніе коэффициента сѣвленія.	Принятое значеніе расчетнаго подъема.	Въ 1911 г.	По расчету согласно сего циркуляра.	Принятый для 1913 г.

и прилагать къ нимъ:

1) выкопировку изъ провѣреннаго съ натурой профиля того участка, по которому опредѣленъ расчетный подъемъ;

2) объясненія о всѣхъ отступленіяхъ отъ требованій настоящаго циркуляра, и

3) соображенія, послужившія къ установленію для нѣкоторыхъ участковъ дороги составовъ поѣздовъ меньшаго вѣса, чѣмъ это допускаетъ ихъ профиль.

Подписалъ: За Начальника Управленія Ю. Ломоносовъ.

## Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ о повыше- неніи предѣльныхъ скоростей для нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ и о наибольшей допустимой скорости.

Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дорогъ.

12/13 сентября 1911 г., № 23267/10905/152/1528.

(Вѣсти. М. П. С. 1911 г., № 42).

Для ускоренія движенія поѣздовъ оказалось необходимымъ увеличить предѣльная допускаемая скорости для нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ. Въ удовлетвореніе этой потребности, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ изданъ циркуляръ отъ 18/26 мая с. г., за № 14054/5921/102. Нынѣ, вслѣдствіе желательности повысить предѣльные скорости и для другихъ типовъ паровозовъ, Инженерный Совѣтъ, разсмотрѣвъ вопросъ объ измѣненіи § 65 Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, постановилъ по журналу № 80 отъ 20 іюля с. г., утвержденному Его Высокопревосходительствомъ Г. Министеромъ Путей Сообщенія, нижеслѣдующее:

I. Въ виду того, что общій вопросъ о величинахъ предѣльныхъ скоростей для паровозовъ разныхъ типовъ, въ зависимости отъ ихъ конструкціи и вліянія на путь, подлежитъ еще разработкѣ въ особой Комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ, согласно заключенія Инженернаго Совѣта по журналу № 49—1909 года, нынѣ сохранить редакцію § 65 Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ безъ измѣненія.

II. Допустить, въ дополненіе къ указаніямъ упомянутаго § 65, нижеслѣдующія предѣльные скорости:

1. Для пассажирскихъ паровозовъ:

- а) типа 2—3—0 Колом. зав. при діам. кол. . 1700 м/м. скор. 92 в. въ часъ (число об. 306).
- б) типа 2—3—0 М.-Каз. ж. дор. при діам. кол. 1700 м/м. скор. 92 в. въ часъ (число об. 306).
- в) типа 2—3—0 Владикав. ж. д. при діам. кол. 1730 м/м. скор. 94 в. въ часъ (число об. 307,5).
- г) типа 2—3—0 Брянск. зав. при діам. кол. . 1830 м/м. скор. 100 в. въ часъ (число об. 309).
- д) типа 1—3—1 Сормов. зав. при діам. кол. 1830 м/м. скор. 100 в. въ часъ (число об. 309).

е) типа 2—2—0 Путил. зав. при діам. кол. 2000 м/м. скор. 108 в. въ часъ (число об. 306).

2. Для пассажирскихъ паровозовъ 2—3—0 Путиловскаго завода, съ 4-мя цилиндрами (колѣнчатая ось), скорость 100 вер. въ часъ, что соотвѣтствуетъ 327 оборотамъ въ минуту.

3. Для пассажирскихъ паровозовъ типа 1—3—0:

а) съ радіальною осью:

при діаметрѣ колесъ 1700 м/м. скор. 85 вер. въ часъ (число об. 283).

при діаметрѣ колесъ 1900 м/м. скор. 94 вер. въ часъ (число об. 280).

б) съ телѣжкой Бисселя:

при діаметрѣ колесъ 1700 м/м. скор. 88 вер. въ часъ (число об. 293).

при діаметрѣ колесъ 1900 м/м. скор. 99 вер. въ часъ (число об. 295).

4. Для товарныхъ паровозовъ типа 1—4—0 Восточно-Китайской жел. дор. скорость 60 вер. въ часъ (число об. 261).

5. Для танкъ-паровозовъ:

а) типа 1—4—1 Невск. зав. скорость 66 вер. въ часъ (число об. 287).

б) типа 1—3—1 Владик. ж. дор. скор. 82 вер. въ часъ (число об. 299).

в) 2—3—0 М.-В.-Рыб. ж. д., при движеніи его переднимъ ходомъ, скорость 83 вер. въ часъ (число об. 305).

III. Въ виду невыясненности вліянія на состояніе пути скорости движенія поѣздовъ и опредѣлившейся неудовлетворительности для сего указаній динамической формулы:

$$P^1 = \frac{P}{1 - \frac{8 \frac{k}{\mu} + 7}{16 \frac{k}{\mu} + 40}} \times \frac{P_1 v^2}{E J g}$$

впредь при расчетахъ рельсовъ указанной формулой не пользоваться, исключивъ такую изъ § 57-го техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія \*).

Сообщая вышеизложенное въ отмѣну циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18/21/26 мая сего года за № 14054/5921/102, Управленіе жел. дор. имѣетъ честь пояснить, что рѣшеніе вопроса о возможности допущенія указанныхъ скоростей, въ соотвѣтствіи съ прочностью верхняго строенія и другими мѣстными условіями, остается согласно § 88 Правилъ технической эксплуатаціи въ предѣлахъ компетенціи и на отвѣтственности гг. Начальниковъ казенныхъ и Управляющихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Н. Митинскій*.

\*) Пунктъ III настоящаго циркуляра дополненъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ  $\frac{30 \text{ ноября}}{2 \text{ декабря}}$  1911 г. за № 31225/14769.

**Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дорогъ.**

30 ноября/2 декабря 1911 г., № 31225/14769.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 1).

Въ дополненіе и развитіе пун. III циркуляра отъ 12/13 сентября сего года за № 23267/10905/152/1528, Управление желѣзныхъ дорогъ имѣеть честь разъяснить нижеслѣдующее.

Въ приложенной къ приказу по Министерству Путей Сообщенія отъ 14 января 1903 г. № 14\*) таблицъ были приведены наибольшія скорости поѣздовъ, допускаемая рельсами нормальныхъ типовъ при разныхъ давленіяхъ оси паровоза и разномъ числѣ шпалъ на версту пути. Эти скорости были опредѣлены по формулѣ, помѣщенной въ § 57 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія, въ которой оцѣнивается вліяніе скорости, съ тѣмъ однако измѣненіемъ, что обусловленное этимъ параграфомъ допускаемое напряженіе въ рельсахъ отъ динамической нагрузки 20 клгр. на кв. мм., при составленіи означенной таблицы, было увеличено для случаевъ скоростей выше 60 вер. въ часъ до 25 клгр. на кв. мм. Указанный выше приказъ вмѣстѣ съ таблицей скоростей былъ впослѣдствіи отмѣненъ приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 14 августа 1908 г. № 90; приказомъ же отъ 30 декабря 1908 г. № 119 было разъяснено, что, впредь до установленія новыхъ нормъ для опредѣленія наибольшихъ скоростей въ зависимости отъ устройства верхняго строенія пути и типа подвижнаго состава, относящіяся къ этимъ нормамъ вопросы при всякомъ измѣненіи установленныхъ до изданія приказа № 90 наибольшихъ скоростей подлежатъ внесенію на рѣшеніе центральныхъ учреждений Министерства Путей Сообщенія.

Вновь изданнымъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/13 сентября сего года № 23267/10905/152/1528 было сообщено начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, что, по утвержденному Министеромъ Путей Сообщенія журналу Инженернаго Совѣта отъ 20 іюля сего года № 80, окончательно постановлено исключить изъ § 57 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія формулу для расчета напряженій въ рельсахъ подъ дѣйствіемъ движущейся нагрузки. Новой формулы для опредѣленія вліянія на состояніе пути скорости движенія поѣздовъ еще не установлено, но разработка этого вопроса въ настоящее время заканчивается въ Инженерномъ Совѣтѣ.

Такимъ образомъ, впредь до установленія новыхъ принциповъ для рѣшенія вопросовъ, касающихся напряженій въ рельсахъ и

\*) Приказъ № 14 былъ объявленъ въ Вѣстн. М. П. С. 1903 г., № 7.

другихъ частяхъ верхняго строенія пути, вопросъ о допустимости обращенія паровозовъ того или другаго типа по рельсамъ опредѣленнаго вѣса долженъ рѣшаться на основаніи приведенной въ § 57 техническихъ условій проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія формулы Циммермана для статической нагрузки, вопросъ же о наибольшей допустимой скорости, согласно циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/13 сентября сего года № 23267/10905/152/1528 и въ соответствіи съ § 88 Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, долженъ рѣшаться начальниками и управляющими желѣзныхъ дорогъ въ зависимости отъ общаго состоянія пути и подвижнаго состава, причеъ, если расчетное напряженіе въ рельсахъ отъ статической нагрузки превосходитъ допускаемые 14 клгр. на кв. мм. для новыхъ рельсовъ и 16,80 кил. для изношенныхъ, какъ установлено упомянутымъ выше § 57 техническихъ условій, то вопросъ о допустимости обращенія паровозовъ, вызывающихъ перенапряженіе въ рельсахъ, долженъ быть представляемъ, согласно приказа по Министерству Путей Сообщенія отъ 30 декабря 1908 г. № 119, вмѣстѣ съ заключеніемъ начальниковъ или управляющихъ дорогъ, на разсмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

П о д п и с а л ь: За Начальника Управленія *Н. Митинскій.*

## Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ относительно обезпеченія своевременнаго движенія поѣздовъ.

Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

26 января 1906 г., № 3894 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1906 г., № 7).

*О мѣрахъ къ устраненію опозданій поѣздовъ.*

Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ обратить особое вниманіе на постоянную, приобрѣвшую на многихъ желѣзныхъ дорогахъ хроническій характеръ, несвоевременность движенія товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ и, въ видахъ упорядоченія этой весьма важной стороны эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, приказалъ предложить мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ принять энергическія мѣры къ устраненію такихъ опозданій товарныхъ и особенно пассажирскихъ поѣздовъ, которыя не могутъ быть объяснены какими-либо непредвидѣнными, уважительными причинами, какъ-то: снѣжные заносы, случайная порча паровоза, происшествіе съ поѣздомъ и проч.

Какъ видно изъ доставляемыхъ желѣзными дорогами отчетныхъ данныхъ, весьма значительное число случаевъ опозданій пассажирскихъ поѣздовъ вызывается причинами, которыя не имѣютъ ничего общаго съ указанными выше, а именно: неправильными задержками поѣздовъ на станціяхъ узловыхъ и промежуточныхъ, слѣдованіемъ поѣздовъ въ большемъ, противъ установленныхъ предѣльныхъ нормъ, составѣ, дурнымъ качествомъ угля и нерѣдко неумѣлымъ управленіемъ паровозомъ.

Сообщая о семъ, прошу гг. Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ озаботиться принятіемъ дѣйствительныхъ мѣръ къ обезпеченію своевременности движенія товарныхъ и пассажир-

\*) Циркуляръ этотъ былъ подтвержденъ нижеслѣдующею телеграммою Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 ноября 1907 г. за № 1138/9556:

„Усматривая, что въ послѣднее время опозданія пассажирскихъ поѣздовъ на линіяхъ всѣхъ почти дорогъ значительно увеличились, Министръ приказалъ подтвердить къ руководству циркулярное предложеніе № 3894 отъ 26 января 1906 г., установить строгій надзоръ за своевременнымъ движеніемъ поѣздовъ и подвергать виновныхъ въ задержкахъ поѣздовъ на станціяхъ и несвоевременномъ слѣдованіи въ пути безъ особо уважительныхъ причинъ строгимъ взысканіямъ“.

скихъ поѣздовъ. Съ этой цѣлью рекомендуется: а) установить строгій контроль за простоемъ поѣздовъ на станціяхъ; б) подтвердить подлежащимъ участковымъ агентамъ службы тяги необходимость должнаго надзора за правильнымъ веденіемъ поѣздовъ машинистами; в) всячески поощрять нагонъ опозданій помощью увеличенія скорости хода поѣздовъ на перегонахъ въ допускаемыхъ предѣлахъ, и г) ввести особый видъ вознагражденія „преміи“ за нагонъ опозданій, съ примѣненіемъ строгихъ взысканій за опозданія поѣздовъ безъ уважительныхъ причинъ.

Подписалъ: Начальникъ Управленія, Инженеръ  
Генераль-Маіоръ *Шэффгаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфусъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ  
желѣзныхъ дорогъ.**

4 мая 1909 г., № 11123.

(Вѣстн. М. П. С. 1909 г., № 23).

*О мѣрахъ къ устраненію опозданій поѣздовъ.*

Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ обратить особое вниманіе на неблагопріятныя условія передвиженія пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе несвоевременнаго слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ.

Ближайшее обслѣдованіе опозданій пассажирскихъ поѣздовъ приводитъ къ выводу, что явленіе это часто не можетъ быть объяснено какими-либо особыми, неустранимыми причинами; въ большинствѣ случаевъ, нарушеніе правильности движенія вызывается задержками поѣздовъ на станціяхъ, сверхъ установленнаго по росписанію времени, для нагрузки, выгрузки и передачи багажа, для набора воды и топлива, для погрузки почтовой клади и для посадки пассажировъ въ вагоны. Кромѣ того, поѣзда часто запаздываютъ на узловыхъ и промежуточныхъ станціяхъ по причинѣ значительнаго наплыва пассажировъ въ предпраздничные дни и въ началѣ и концѣ дачнаго сезона. Всѣ перечисленные случаи несвоевременнаго отправленія поѣздовъ почти всегда могутъ быть устранены при внимательномъ отношеніи къ дѣлу со стороны агентовъ, распоряджающихся движеніемъ. Такъ, напримѣръ, для своевременной нагрузки, выгрузки и передачи почты и багажа, набора топлива и воды необходимо, чтобы достаточное число рабочихъ, снабженныхъ соответствующими приспособленіями, ожидали въ надлежащихъ мѣстахъ станціи прибытія поѣзда, дабы безъ всякаго промедленія приступить къ работѣ. Въ случаяхъ наплыва пассажировъ, надлежитъ увеличивать число кассировъ билетныхъ и багажныхъ кассъ и назначать добавочныхъ вѣсовщиковъ, носильщиковъ и проч., а также отправлять дополнительные поѣзда, избѣгая превышенія нормальнаго состава основныхъ поѣздовъ, вызывающаго опозданія въ пути послѣднихъ.

Такъ какъ своевременное принятіе указанныхъ мѣръ не всегда во власти станціонныхъ служащихъ, то представляется необходимою, чтобы старшіе агенты желѣзныхъ дорогъ возможно чаще лично наблюдали на станціяхъ за порядкомъ движенія поѣздовъ и усиливали бы средства станцій при первой въ томъ надобности.

Если бы, однако, по тѣмъ или инымъ причинамъ, нельзя было избѣжать отправленія поѣздовъ безъ опозданія, то паровозной бригадой должны быть приняты всѣ мѣры къ нагону опозданія въ пути, не превосходя, при этомъ, установленныхъ предѣльныхъ скоростей движенія.

Для выполнения вышеприведенныхъ мѣръ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ г.г. Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ:

1) преподать необходимыя указанія всѣмъ служащимъ, частнымъ къ движенію поѣздовъ;

2) усилить надзоръ за движеніемъ поѣздовъ со стороны старшихъ агентовъ дорогъ, и съ этою цѣлью: а) поручить ревизорамъ движенія ежедневно, въ теченіе извѣстнаго времени, сопровожденіе тѣхъ поѣздовъ, опозданія которыхъ особенно часты, съ цѣлью изученія и немедленнаго устраненія причинъ опозданія, и б) установить веденіе графиковъ дѣйствительнаго хода пассажирскихъ поѣздовъ за каждыя сутки, съ тѣмъ, чтобы графики эти были ежедневно разсматриваемы, для немедленнаго выясненія причинъ каждаго опозданія, наложенія взысканій на виновныхъ агентовъ и принятія необходимыхъ мѣръ;

3) неотлагательно разработать и, по разрѣшеніи вопроса съ кредитной стороны, ввести денежныя выдачи паровознымъ бригадамъ за нагонъ опозданій, по образцу установленныхъ на Юго-Западныхъ и Либаво-Роменской дорогахъ, и

4) представить разработанныя соображенія о введеніи премій дежурнымъ по станціямъ агентамъ за сокращеніе стоянокъ опоздавшихъ поѣздовъ.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *Козыревъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор. и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

23 мая 1912 г., № 15298/10599/1/81 \*).

*Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ.*

Въ цѣляхъ устраненія имѣвшихъ мѣсто между агентами желѣзныхъ дорогъ и чинами Почтоваго вѣдомства недоразумѣній, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ при опозданіяхъ почтовыхъ поѣздовъ сокращать таковыя опозданія только путемъ

\*) Циркуляръ этотъ дополненъ циркуляромъ отъ 21/24 іюля 1912 года № 20913/14772/III.

увеличенія скорости хода на перегонахъ, не допуская при этомъ уменьшенія продолжительности стоянокъ поѣздовъ по станціямъ, каковыя устанавливаются въ зависимости отъ нуждъ Почтоваго вѣдомства и по соглашенію съ нимъ.

Исключенія могутъ быть допущены лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда на сокращеніе стоянки послѣдуетъ согласіе мѣстныхъ почтовыхъ чиновъ, сопровождающихъ данный почтовый поѣздъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Ив. Борисовъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор. и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

21/24 іюля 1912 г., № 20913/14772/III.

*Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ.*

Въ развитіе циркуляра отъ 23 мая сего года № 15298/10599/1/81, относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ, Управление желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ, что, при опозданіи почтовыхъ поѣздовъ, стоянки ихъ въ узловыхъ пунктахъ могутъ быть сокращаемы до размѣровъ времени стоянки, опредѣленной узловыми комиссіями по каждому отдѣльно узлу и для cadaго отдѣльнаго почтоваго поѣзда, независимо согласія чиновъ Почтоваго вѣдомства, но съ предупредженіемъ послѣднихъ о предстоящемъ сокращеніи стоянки.

На остальныхъ же станціяхъ стоянки почтовыхъ поѣздовъ могутъ быть сокращаемы лишь по соглашенію съ чинами, сопровождающими почтовый поѣздъ, какъ указано въ вышеупомянутомъ циркулярѣ. Подписалъ: За Начальника Управленія *Борисовъ*.

**Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

12/13 февраля 1913 г., № 5088/3669/32.

*Объ ожиданіи на узловыхъ станціяхъ запоздавшихъ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ.*

Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ согласиться съ сужденіями 75-го Съѣзда представителей службы Движенія, разсматривавшаго вопросъ 4-й программы—о времени выжиданія въ узлахъ согласованныхъ поѣздовъ, съ которыми слѣдуютъ вагоны безпересадочныхъ сообщеній, и разрѣшилъ, въ отступленіе отъ установленнаго циркулярами бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 27 апрѣля 1890 г. № 4815—30-ти минутнаго времени выжиданія опаздывающихъ поѣздовъ въ узлахъ, вы-

рабатывать по взаимному соглашенію на Създѣ, въ отдѣльныхъ случаяхъ, новые сроки выжиданія.

Въ виду сего и въ отмѣну циркуляровъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 27 апрѣля 1890 г. № 4815, отъ 20 мая 1893 г. № 6707, 26 октября 1894 г. № 18902 и 27 февраля 1895 г. № 3652, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ получасовое выжиданіе опаздывающихъ поѣздовъ сохранить какъ общую норму.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, если дорога, по указаніямъ опыта, найдетъ, что таковое выжиданіе для пользы дѣла слѣдуетъ сократить или наоборотъ увеличить, въ зависимости отъ характера и значенія поѣзда и вліянія размѣра выжиданія на дальнѣйшій ходъ поѣзда, то къ выполненію сего въ будущемъ препятствій не встрѣчается, но лишь при условіи, чтобы таковыя выжиданія, отступающія отъ 30-ти-минутной нормы, вырабатывались по взаимному между собою соглашенію подлежащихъ дорогъ и затѣмъ представлялись на окончательное разсмотрѣніе и согласованіе очередного Създа, по формѣ предложенной на 75 Създѣ и при семъ помѣщаемой\*).

Подписаль: За Начальника Управления *Ив. Борисовъ*.

\*) Форма:

На періодъ съ ..... по .....  
..... желѣзн ..... дорог.....

Свѣдѣнія о размѣрахъ выжиданія въ узлахъ опаздывающихъ поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ.

№ № ПОѢЗДОВЪ		Размѣръ согласованія. ч. м.	Размѣръ выжиданія. ч. м.	ПРИМЪЧАНІЕ. (Отмѣчаются причины отсутствія выжиданія; основанія, по которымъ установлены выжиданія, и ихъ размѣры и пр.)
Опаздывающихъ.	Выжидающ. опаздывающіе поѣзда.			
1	2	3	4	5
	1.	Узелъ		

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ  
желѣзныхъ дорогъ.**

11/12 марта 1913 г., № 8351/5904/50.

(Вѣстн. М. П. С. 1913 г., № 13).

*По вопросу объ условныхъ остановкахъ курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ.*

До настоящаго времени на нѣкоторыхъ дорогахъ практикуется выдача мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ свидѣтельствъ на право остановки отдѣльными лицами курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ на станціяхъ, гдѣ остановки этихъ поѣздовъ росписаніемъ не предвидѣны.

Въ виду того, что всякая вновь вводимая остановка, въ особенности курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ, можетъ неблагопріятно вліять на своевременный ходъ поѣздовъ, и принимая во вниманіе, помимо этого, зависимость хода поѣздовъ отъ данныхъ на извѣстный періодъ скоростей, состоянія пути, вѣса поѣзда, атмосферическихъ явленій и тому подобныхъ обстоятельствъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ, изволилъ приказать не выдавать впредь свидѣтельствъ на остановку поѣздовъ безъ особаго на то согласія Его Высочайшаго Преосвященнѣйшаго Государственнаго Протопрѣдателя, но вмѣстѣ съ тѣмъ оставилъ за мѣстными Управленіями дорогъ правѣ разрѣшенія остановки этихъ поѣздовъ для отдѣльныхъ лицъ, лишь въ единичныхъ случаяхъ, по предварительному каждый разъ заявленію заинтересованнаго лица въ мѣстное Управленіе, которое, сообразуясь съ выше изложенными условіями, неблагопріятно вліяющими на ходъ поѣзда, непосредственно и опредѣляетъ возможность удовлетворенія подобнаго ходатайства.

Сообщая о таковыхъ приказаніяхъ Его Высочайшаго Преосвященнѣйшаго Государственнаго Протопрѣдателя для исполненія и зависящихъ распоряженій, Управленіе желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ тѣмъ предлагаетъ начальникамъ, директорамъ и управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, при полученіи ими ходатайствъ о выдачѣ свидѣтельствъ на право остановокъ поѣздовъ, таковыя препровождать въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ со своимъ заключеніемъ.

Подписаль: За Начальника Управленія *Ив. Борисовъ.*

## Приложение № 11.

Къ §§ 10, 11, 12, 15, 21, 22, 31, 33,  
35, 41, 44, 48, 52, 53, 55, 62, 63, 70,  
72, 83, 84, 85, 88, 97, 98, 99, 101, 102,  
121 и 123 Правилъ техн. экспл.

# Распоряженія съ указаніемъ мѣръ администра- тивного и технического характера, въ цѣляхъ предупрежденія происшествій и обезпеченія без- опасности движенія.

## Приказъ по Министерству Путей Сообщенія.

15 октября 1902 г. № 139.

(Вѣстн. М. П. С. 1902 г., № 41).

*О мѣрахъ въ видахъ большаго обезпеченія безопасности движенія  
поѣздовъ на развѣтвленіяхъ и пересѣченіяхъ путей.*

Въ видахъ большаго обезпеченія безопасности движенія поѣздовъ на развѣтвленіяхъ и пересѣченіяхъ путей, предлагаю принять къ руководству одобренныя мною по журналу Техническаго Совѣщанія Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 17 сентября сего года за № 387, нижеслѣдующія указанія:

1. При установленіи скоростей движенія поѣздовъ по стрѣлочнымъ переводамъ, наибольшая скорость движенія для прохода поѣздами по прямому пути централизованныхъ или запертыхъ на стрѣлочные замки стрѣлокъ, какъ попутныхъ, такъ и встрѣчныхъ, не должна превышать средней дѣйствительной скорости (безъ остановокъ) наиболѣе скорыхъ поѣздовъ, обращающихся на дорогѣ, а при переходахъ на боковые пути скорость прохода поѣздовъ не должна превышать 30 верстъ въ часъ.

II. Впредь до предстоящей замѣны существующихъ стрѣлочныхъ переводовъ новыми переводами, проекты коихъ нынѣ вырабатываются въ соотвѣтствіи съ новыми нормальными типами рельсовъ, приступитъ нынѣ же къ усиленію переводовъ, уложенныхъ на главныхъ путяхъ тѣхъ дорогъ или ихъ участковъ, для которыхъ при сплошной смѣнѣ предназначается укладывать рельсы, вѣсомъ 24<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фунт. въ пог. футѣ и болѣе, или на которыхъ средняя скорость движенія поѣздовъ (безъ остановокъ) превышаетъ 35 верстъ въ часъ. Означенное усиленіе должно заключаться въ нижеслѣдующемъ:

а) острия стрѣлокъ изъ обыкновенныхъ рельсовъ должны быть замѣняемы остриями изъ фасонныхъ рельсовъ, причемъ

размѣры этихъ фасонныхъ рельсовъ не должны быть менѣе, чѣмъ въ острякахъ стрѣлокъ казеннаго типа къ рельсамъ 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фунтовъ въ пог. футѣ. Впредь до замѣны такихъ остряковъ, въ которыхъ, при прохожденіи наиболѣе тяжелыхъ паровозовъ изъ обращающихся на дорогѣ, получается по расчету напряженія болѣе установленныхъ нормъ, слѣдуетъ соотвѣтственно увеличивать число поперечныхъ брусевъ подъ стрѣлкою; то же самое надлежитъ дѣлать въ случаѣ, если напряженія въ рамныхъ рельсахъ превосходятъ нормы;

б) рамные рельсы должны быть связаны двумя или тремя сквозными желѣзными полосами, положенными на переводные брусья подъ башмаки;

в) контррельсы, расположенные противъ крестовинъ, должны быть изготовляемы изъ коробчатаго желѣза и возвышаться надъ головкой рельса на 38 мм. Контррельсы эти должны быть наглухо соединены съ крестовинами особыми жесткими распорками;

г) части крестовинъ, имѣющія характеръ контррельсовъ, т. е. предназначаемыя для направленія и удержанія колесъ подвижнаго состава въ англійскихъ стрѣлкахъ и пересѣченіяхъ, должны также возвышаться надъ головкою рельса;

д) изготовленіе сборныхъ крестовинъ должно быть оставлено, и онѣ должны постепенно замѣняться крестовинами цѣльными изъ твердой стали.

III. Въ виду возрастающей потребности въ увеличеніи скоростей движенія поѣздовъ и установленіи прямыхъ поѣздовъ, проходящихъ станціи безъ остановокъ, указанныя въ статьѣ II мѣры должны быть приведены въ исполненіе не позже четырехъ лѣтъ со времени настоящаго приказа, причемъ порядокъ постепенности исполненія сихъ мѣръ на линияхъ, по которымъ обращаются скорые и прямые поѣзда, долженъ быть установленъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

IV. Для переводовъ на путяхъ, не принадлежащихъ къ категоріи путей, указанныхъ въ статьѣ II настоящаго приказа, перечисленныя выше улучшенія, за исключеніемъ пп. в и г статьи II, не обязательны, и введеніе сихъ улучшеній предоставляется усмотрѣнію Начальниковъ, Директоровъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ значенія и рода дѣятельности каждаго перевода.

V. Впредь до введенія новыхъ типовъ переводовъ, соотвѣствующихъ усиленнымъ нормальнымъ типамъ рельсовъ, при заказѣ переводовъ надлежитъ имѣть въ виду указанныя выше постановленія.

Подписалъ: За Министра Путей Сообщенія,  
Товарищъ Министра *В. Мясоѣдовъ-Ивановъ*.

## Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ:

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

23 сентября 1899 г., № 38090\*).

(Вѣстн. М. П. С. 1899 г., № 42).

*О мѣрахъ предосторожности при расцѣпкѣ поѣздовъ въ пути и во время маневровъ на станціяхъ.*

Изъ донесеній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ усматривается, что за послѣднее время стали повторяться случаи: а) остановки товарныхъ поѣздовъ въ пути, вслѣдствіе малосильности или порчи паровозовъ, при чемъ при расцѣпкѣ поѣздовъ, для дальнѣйшаго доставленія подвижного состава по частямъ, отцѣпленные вагоны нерѣдко уходятъ и сталкиваются съ поѣздами, и б) самопроизвольнаго движенія отцѣпленнаго подвижного состава при производствѣ маневровъ на станціяхъ, при чемъ также нерѣдко происходятъ столкновенія и поврежденія вагоновъ.

Уходъ подвижного состава въ такихъ случаяхъ несомнѣнно указываетъ на непринятіе мѣръ предосторожности при расцѣпкѣ поѣздовъ въ пути и на недостаточно внимательное производство маневровъ на станціяхъ.

Въ видахъ возможнаго предупрежденія подобныхъ случаевъ на будущее время, Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ необходимымъ, чтобы мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ были приняты строжайшія мѣры къ тому, чтобы: а) въ тѣхъ случаяхъ, когда является необходимость расцѣпки поѣзда въ пути, расцѣпка эта производилась, по возможности, на горизонтальныхъ площадяхъ, съ тщательнымъ соблюденіемъ мѣръ предосторожности противъ ухода подвижного состава, а именно: чтобы подъ колеса отцѣпленнаго подвижного состава клались подкладки и, главное, чтобы производилось полное заторможеніе вагоновъ, и б) чтобы, при производствѣ маневровъ на станціяхъ составителями, сцѣпщиками, машинистами, а равно участвующими въ производствѣ маневровъ кондукторами и стрѣлочниками, обращалось особенное вниманіе на предупрежденіе самопроизвольнаго движенія подвижного состава, что можетъ быть достигнуто, между прочимъ, при помощи своевременнаго торможенія вагоновъ, подклиненія ихъ и устраненія чрезмѣрно сильныхъ толчковъ о вагоны маневровыхъ паровозовъ.

Сверхъ того, Управленіе желѣзныхъ дорогъ признавало бы

\*) См. циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 января 1900 г. № 248/1, отъ 23/25 февраля 1900 г. № 8571, отъ 8 декабря 1901 г. № 51245/240/2654 и отъ 13/14 марта 1913 г. № 8640.

желательнымъ, чтобы мѣстныя Управленія вошли въ обсужденіе вопроса о примѣненіи механическихъ приспособленій для предупрежденія ухода и самопроизвольнаго движенія вагоновъ, какъ-то: башмаковъ, зацѣповъ и проч., и о послѣдующемъ представили въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

О вышеприведенномъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ, для соотвѣтствующихъ распоряженій.

Подпись: Начальникъ Управленія *В. Мясоедовъ-Ивановъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

23 октября 1899 г., № 42863.

(Вѣстн. М. П. С. 1899, № 46).

*О принятіи мѣръ къ предотвращенію случаевъ наѣзда паровозовъ и поѣздовъ на людей.*

За послѣднее время стали особенно учащаться случаи наѣзда на людей на перегонахъ и на станціяхъ, а также случаи наѣзда на людей паровозами и подвижнымъ составомъ при маневрахъ.

Въ отношеніи наѣздовъ на людей поѣздами замѣчается слѣдующее общее для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ явленіе: въ донесеніяхъ объ этихъ случаяхъ мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ обыкновенно указывается, что при обнаруженіи на пути людей поѣздными машинистами были принимаемы всѣ мѣры къ предупрежденію наѣзда, и что мѣры эти, за весьма малыми исключеніями, не достигали желаемыхъ результатовъ, вслѣдствіе невозможности своевременной остановки поѣзда.

Мѣстныя Управленія оставляютъ обыкновенно такіе случаи наѣздовъ безнаказанными, относя ихъ къ неосторожности самихъ пострадавшихъ.

Нельзя, конечно, ставить въ вину машинисту, если онъ не остановитъ поѣздъ, когда, по причинѣ закругленія пути, или въ ночное время, замѣтитъ нахожденіе на пути человѣка въ слишкомъ близкомъ разстояніи впереди поѣзда, но другое дѣло, если это происходитъ на прямомъ участкѣ и въ свѣтлое время; тогда машинистъ, въ виду нахожденія на пути человѣка, заблаговременно можетъ и долженъ начать заторможеніе поѣзда, дабы, въ случаѣ надобности, остановить его во-время, какъ это требуется § 156 дѣйствующихъ правилъ движенія\*).

Въ дѣйствительности же нерѣдко бываетъ, что машинисты, хотя и издалика замѣчаютъ нахожденіе на пути людей, но огра-

\*) Съ изданіемъ „Правилъ технической эксплуатаціи“, „Правила движенія по желѣзнымъ дорогамъ“ являются отмѣненными. Указанному § 156 прежнихъ правилъ движенія соотвѣтствуетъ § 123 дѣйствующихъ „Правилъ технической эксплуатаціи.“

ничиваются лишь подачею предупредительныхъ свистковъ, къ торможению же прибѣгаютъ въ крайнемъ случаѣ и притомъ тогда, когда остановить поѣздъ и тѣмъ предупредить несчастье уже не представляется возможнымъ.

Такой установившійся порядокъ, къ постоянному примѣненію котораго машинисты находятъ поощреніе въ полной безнаказанности своей за наѣзды, едва ли можно признать желательнымъ.

Въ отношеніи наѣздовъ, имѣющихъ мѣсто при маневрахъ на станціяхъ, замѣчено, что большое число ихъ происходитъ въ тѣхъ случаяхъ, когда впереди паровоза движутся вагоны, или паровозъ, передвигаая вагоны, слѣдуетъ тендеромъ впередъ. Отсутствіе при такихъ передвиженіяхъ на переднемъ вагонѣ движущагося впереди паровоза подвижного состава и на тендерѣ особыхъ лицъ, которыя могли бы слѣдить за пространствомъ впереди и подавать звуковые сигналы, при нахожденіи на пути людей, представляетъ, уже само по себѣ, условія, благопріятствующія наѣздамъ, при невозможности устранить нахожденіе постороннихъ людей на станціонныхъ путяхъ.

Для предупрежденія такого рода несчастныхъ случаевъ, по мнѣнію Управленія желѣзныхъ дорогъ, представляется цѣлесообразнымъ войти въ обсужденіе слѣдующихъ мѣръ:

а) устройство пѣшеходныхъ мостиковъ черезъ пути на такихъ станціяхъ, гдѣ мѣстными условіями вызывается значительное передвиженіе людей черезъ пути (какъ-то: при расположеніи пассажирскихъ платформъ и помѣщеній на сторонѣ, противоположной поселенію; при нахожденіи мастерскихъ, заводовъ, промышленныхъ заведеній и проч. на сторонѣ, противоположной мѣсту жительства рабочихъ, или на сторонѣ, противоположной расположенію города или мѣстечка; при нахожденіи товарныхъ конторъ, платформъ, пакгаузовъ и дворовъ также на сторонѣ противоположной мѣсту, съ котораго грузы доставляются на станцію или отправляются съ нея);

б) снабженіе лицъ, производящихъ маневры на станціяхъ, звуковымъ сигналомъ (рожкомъ), съ установленіемъ обязательнаго нахожденія этихъ лицъ на переднемъ или на одномъ изъ ближайшихъ къ нему вагоновъ движущагося впереди паровоза подвижного состава, для наблюденія за путемъ впереди и подачи звуковыхъ сигналовъ при нахожденіи кого-либо на пути, по которому движутся вагоны, и

в) примѣненіе этой мѣры также и къ движущимся по перегонамъ, вагонами впередъ, балластнымъ и матеріальнымъ поѣздамъ.

Что касается предупрежденія наѣздовъ на людей поѣздами на перегонахъ и паровозами, слѣдующими тендеромъ впередъ при маневрахъ, то въ этомъ отношеніи Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ необходимымъ:

во-1-хъ, чтобы мѣстными Управленіями были приняты энергичныя мѣры къ достиженію бѣльшей внимательности и осмотрительности со стороны поѣздныхъ машинистовъ въ случаяхъ нахо-

ждения на пути людей, съ тщательнымъ опредѣленіемъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, возможности для машиниста исполнить требованіе § 156 правилъ движенія\*) и взысканіемъ съ нихъ за неисполненіе этого требованія, если, по изслѣдованіи обстоятельствъ происшествія, окажется, что машинистъ могъ предотвратить наѣздъ своевременной остановкой поѣзда;

во-2-хъ, чтобы машинисты, при производствѣ маневровъ на станціяхъ тендеромъ впередъ, внимательно слѣдили за путемъ впереди тендера и принимали соответствующія мѣры въ случаѣ нахождения на пути людей, для предупрежденія наѣздовъ, и

въ 3-хъ, чтобы въ донесеніяхъ о случаяхъ наѣзда на людей указывалось, сколько такихъ наѣздовъ совершено даннымъ машинистомъ въ теченіе его службы на дорогѣ.

Сообщая о вышеизложенномъ къ надлежащему исполненію и руководству, Управление желѣзныхъ дорогъ проситъ о доставленіи ему предположеній своихъ по пунктамъ а, б и в сего циркуляра.

Подписаль: За Начальника Управления *Кетриць*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор., Управляющимъ и Завѣдывающимъ узкоколейными и подъѣздными путями.**

4 января 1900 г., № 248/1 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 5).

*О необходимости примѣненія приспособленій для предупрежденія самопроизвольнаго движенія вагоновъ на станціяхъ.*

Нерѣдко имѣющія мѣсто на желѣзнодорожной сѣти происшествія вслѣдствіе самопроизвольнаго движенія вагоновъ по станціоннымъ путямъ и ухода подвижнаго состава со станцій вызываются, между прочимъ, неудовлетворительнымъ устройствомъ подкладокъ подъ находящіяся на стоянкѣ вагоны изъ шпаль или часто просто изъ кольевъ, обрубковъ деревъ и досокъ. Такія подкладки, безъ приспособленій для прикрѣпленія ихъ къ рельсамъ, почти не достигаютъ никакой цѣли, ибо пришедшими въ движеніе колесами вагоновъ онѣ обыкновенно очень легко сбрасываются съ рельсовъ.

Имѣя въ виду значительность числа подобныхъ происшествій, несчастія и убыточныя послѣдствія, ихъ сопровождающія, представляется своевременнымъ изысканіе приспособленій для преду-

\*) См. выноски на стр. 180-ой.

\*) См. циркуляры Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 23 сентября 1899 г. № 38090, отъ 23/25 февраля 1900 г. № 8571, отъ 8 декабря 1901 г. № 51245/240/2634 и отъ 13/14 марта 1913 г. № 8640.

преждеднія такихъ происшествій, особенно на станціяхъ, имѣющихъ въ какую-либо сторону скаты.

Для предупрежденія ухода со станцій вагоновъ, находящихся на стоянкѣ, на Юго-Западныхъ дорогахъ получены хорошіе результаты при помощи подкладокъ изъ шпаль, снабженныхъ особыми выступающими скобами, которыя не даютъ возможности подкладкѣ передвинуться по рельсу далѣе первой стыковой накладки; онѣ легче обыкновенныхъ шпаль и болѣе удобны для переноски; стоимость ихъ отъ 3 до 4 рублей.

Для огражденія безопасности движенія при ручной перекаткѣ вагоновъ, особенно на маленькихъ станціяхъ, гдѣ не имѣется достаточныхъ средствъ для надзора, могутъ служить также съ успѣхомъ испытанные на Юго-Западныхъ дорогахъ дубовые клинья, укрѣпленные на рельсахъ и запираемые замкомъ. — Клинья эти служатъ какъ бы переносными упорами-тормозами, ограждающими самопроизвольный уходъ вагоновъ съ даннаго пути.

Управление желѣзныхъ дорогъ, находя полезнымъ рекомендовать эти и имъ подобныя приспособленія для примѣненія на желѣзныхъ дорогахъ, присовокупляетъ, что за подробными свѣдѣніями о вышеуказанныхъ приспособленіяхъ слѣдуетъ обращаться къ ихъ изобрѣтателю, состоящему при Управленіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, агенту по изслѣдованію происшествій, инженеру Аничкову.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Кетриць*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор., Управляющимъ и Завѣдывающимъ подъѣздными узкоколейными путями.**

27 января 1900 г., № 4210.

(Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 9).

*О порядкѣ выдачи дежурными по станціямъ путевыхъ депешъ главнымъ кондукторамъ и машинистамъ.*

Изъ разсмотрѣнія происшествій на желѣзныхъ дорогахъ выяснилось, что дежурные по станціямъ нерѣдко вручаютъ разрѣшительныя путевыя депеши главнымъ кондукторамъ и машинистамъ ранѣе того времени, когда въ дѣйствительности поѣздъ можетъ быть отправленъ, и что въ такихъ случаяхъ, особенно при скрещеніи поѣздовъ, имѣютъ мѣсто столкновения, вслѣдствіе отправленія поѣзда, получившаго разрѣшительную депешу, ранѣе прибытія на станцію ожидаемаго встрѣчнаго поѣзда.

Въ цѣляхъ предупрежденія такого рода случаевъ представляется необходимымъ воспретить не только выдачу, но и подписаніе дежурнымъ по станціи путевыхъ депешъ ранѣе наступленія

времени, когда поѣздъ можетъ быть въ дѣйствительности отправленъ, съ тѣмъ, чтобы при скрещеніяхъ поѣздовъ путевыя депеши были выдаваемы лишь послѣ того, какъ дежурный по станціи убѣдится, что ожидаемый встрѣчный поѣздъ прибылъ благополучно и въ полномъ составѣ.

Объ изложенномъ, по приказанію, за Министра Путей Сообщенія, г. Товарища Министра, Управление желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для зависящихъ распоряженій.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *В. Мясоодовъ-Ивановъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дорогъ и Завѣдывающимъ узкоколейными и подъѣздными путями.**

15 февраля 1900 г., № 7273.

(Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 11).

*О мѣрахъ въ предотвращеніе наѣзда поѣздами на вагончики и дрезины и въ предупрежденіе несчастныхъ случаевъ съ людьми при движеніи вагончиковъ и дрезинъ.*

Въ истекшемъ году на всей сѣти случаи наѣздовъ поѣздами на вагончики и дрезины очень участились и нѣкоторые сопровождались пораненіями людей и даже смертными исходами. За тотъ же періодъ времени на всѣхъ дорогахъ было значительное число несчастныхъ случаевъ съ людьми при движеніи вагончиковъ и дрезинъ.

Какъ видно изъ имѣющихся данныхъ, наѣзды поѣздами на вагончики и дрезины происходили, главнымъ образомъ, вслѣдствіе неогражденія ихъ при движеніи установленными сигналами, допущенія движенія ихъ съ грузомъ въ такіе періоды времени, когда, по росписанію, ожидается прослѣдованіе очередныхъ постоянныхъ поѣздовъ, и вообще вслѣдствіе неосторожности и безпечности лицъ, коимъ поручается управленіе вагончиками (по большей части рабочихъ, вмѣсто дорожныхъ мастеровъ и артельныхъ старостъ, какъ то требуется дѣйствующими Правилами технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ).

Несчастные случаи съ людьми при движеніи вагончиковъ и дрезинъ происходили, главнымъ образомъ, вслѣдствіе отсутствія необходимой осторожности рабочихъ и недостаточности надзора за ними и руководства ихъ дѣйствіями со стороны управляющихъ движеніемъ вагончиковъ и дрезинъ.

Значительность числа такого рода происшествій, возникающихъ по причинѣ неисполненія младшими агентами службы ремонта пути установленныхъ правилъ, ограждающихъ безопасность движенія вагончиковъ и дрезинъ, указываетъ на слабый надзоръ

за этой стороны дѣла гг. начальниковъ участковъ названной службы, — въ виду чего Управление желѣзныхъ дорогъ поручаетъ Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ обратить внимание на такое неблагопріятное положеніе дѣла и предлагаетъ имъ: а) подтвердить начальникамъ участковъ службы ремонта пути необходимость періодическаго удостовѣренія въ твердомъ знаніи подвѣдомственными имъ служащими правилъ движенія ручныхъ вагончиковъ и дрезинъ и постояннаго надзора за точнымъ исполненіемъ послѣднихъ, и б) при разсмотрѣніи происшествій, имѣвшихъ мѣсто при движеніи вагончиковъ и дрезинъ, входить каждый разъ въ обсужденіе степени виновности въ таковыхъ происшествіяхъ подлежащихъ агентовъ службы пути какъ въ слабомъ надзорѣ, такъ и въ неисполненіи установленныхъ правилъ.

Подписаль: Начальникъ Управления *В. Мясоѣдовъ-Ивановъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор., Управляющимъ и Завѣдывающимъ узкоколейными и подъѣздными путями.**

23/25 февраля 1900 г., № 8571 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 12).

*О мѣрахъ къ предупрежденію самопроизвольнаго ухода вагоновъ со станцій.*

По § 97 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, соотвѣтственныя мѣры противъ самопроизвольнаго ухода вагоновъ со станцій должны быть устанавливаемы, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, Начальниками и Управляющими дорогъ для каждой дороги въ отдѣльности. Тѣмъ не менѣе нельзя не признать желательными общія по сему предмету указанія для того, чтобы принимаемыя дорогами мѣры не сводились къ такимъ примитивнымъ способамъ, какъ подкладываніе подъ колеса предметовъ, случайно находящихся въ мѣстахъ остановки вагоновъ. Въ этомъ отношеніи циркуляръ Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 4 января сего года за № 248 і указано на необходимость изысканія приспособленій, которыя бы отвѣчали своему назначенію — препятствовать самопроизвольному движенію вагоновъ, и рекомендованы для примѣненія съ успѣхомъ употребляемыя на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ: а) особыя подкладки изъ шпаль съ выступающими скобами, задерживающими передвиженіе подкладки по рельсу, и б) дубовыя клинья, укрѣпляемые на рельсахъ и запираемые на замокъ. Сверхъ

\*) См. циркуляры Управления жел. дорогъ отъ 23 сентября 1899 г. № 38090, отъ 8 декабря 1901 г. № 51245/240/2654 и отъ 13/14 марта 1913 г. № 8640.

того, съ цѣлью дальнѣйшей выработки общихъ на этотъ предметъ указаній, вопросъ о мѣрахъ къ предупрежденію ухода вагоновъ былъ внесенъ на обсужденіе XII технической комиссіи при Общемъ Сѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ, которымъ одобрены нижеслѣдующія мѣропріятія, намѣченныя комиссіею:

1) при производствѣ маневровъ на станціяхъ съ уклонами, паровозъ долженъ находиться, по возможности, со стороны уклона; при невозможности исполненія этого требованія, тормоза въ поѣздѣ, съ которымъ производятся маневры, должны быть обязательно обслужены, и

2) желательно устройство на станціяхъ отводныхъ путей съ подъемомъ отъ станцій и барьерами.

Не встрѣчая препятствій къ утвержденію вышеприведеннаго постановленія XII технической комиссіи, Управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Его Сіятельства г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ принять таковое къ руководству.

Подписалъ: За Начальника Управленія *К. Губеръ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор., Управляющимъ и Завѣдывающимъ эксплуатаціею поѣздныхъ узкоколейныхъ путей.**

30 ноября 1900 г., № 55058 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1900 г., № 51).

*По поводу принятія мѣръ въ устраненіе столкновеній поѣздовъ вслѣдствіе неумѣщенія ихъ въ предѣлахъ станціонныхъ путей.*

Въ послѣднее время замѣчается увеличеніе на многихъ желѣзныхъ дорогахъ числа столкновеній поѣздовъ по слѣдующаго рода специальной причинѣ — неумѣщенію поѣздовъ въ обозначаемыхъ контрольными столбиками предѣлахъ станціонныхъ путей.

По мнѣнію Управленія желѣзныхъ дорогъ, такое нежелаемое явленіе, если оно не вызывается случайными условіями,

\*) По существу этого-же циркуляра Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ была дана, 7 октября 1906 г. за № 410/11182, телеграмма слѣдующаго содержанія:

„Министромъ обращено серьезное вниманіе на значительную повторяемость на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ происшествій съ поѣздами, по причинѣ небезопасности свободнаго прохода поѣздовъ, прибывающихъ на станціи или отправляющихся съ нихъ, и небрежности паровозныхъ машинистовъ. Усматривая въ этомъ несоблюденіе станціонными распорядительными агентами требованій параграфовъ 97, 98, 99, 101 и 102 Правилъ технической эксплуатаціи, неисполненіе паровозными машинистами положенія о сигналахъ при слѣдованіи по станціоннымъ путямъ и недостаточность надзора за порядкомъ со стороны мѣстнаго участковаго начальства по службамъ Движенія и Тяги, Министръ приказалъ вмѣнить Начальникамъ и Управляющимъ дорогъ въ непремѣнную обязанность озаботиться принятіемъ самыхъ энергичныхъ мѣръ къ предупрежденію повторенія указанныхъ происшествій и къ устраненію причинъ, ихъ вызывающихъ. Министръ особо указываетъ на необходимость усиленія ответственного надзора участковымъ начальствомъ при

слѣдуетъ отнести къ допускаемому на желѣзныхъ дорогахъ, въ видахъ усиленія пропускной способности, увеличенію составовъ поѣздовъ, при оставленіи въ прежнемъ видѣ длины части станціонныхъ путей.

Обращая на это обстоятельство вниманіе мѣстныхъ Управ-

усиленномъ движеніи и наступленіи неблагоприятнаго осенняго и зимняго времени, когда вообще понижается степенъ исполнительности служащихъ”.

Затѣмъ, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ даны были телеграммы:

**24 октября 1907 г., за № 8846:**

Повторяются случаи столкновенія и наѣздовъ вслѣдствіе неправильной остановки поѣздовъ на станціяхъ за предѣльными столбиками. Въ видахъ предупрежденія такихъ случаевъ, по приказанію Товарища Министра, Генераль-Лейтенанта фонъ-Вендриха, подтверждаю къ точному исполненію требованія циркуляра отъ 30 ноября 1900 года за № 55058 и предлагаю подвергать строгимъ взысканіямъ какъ непосредственно виновныхъ въ проѣздѣ предѣльныхъ столбиковъ, такъ и мѣстныхъ старшихъ агентовъ за неудовлетворительный надзоръ. *Думитрашко*”.

**25 февраля 1908 г., за № 1277:**

„Въ послѣднее время стали повторяться случаи столкновенія поѣздовъ, при входѣ на станціи, съ маневрирующими составами и паровозами, даже при открытыхъ семафорахъ, случаи столкновеній поѣздовъ вслѣдствіе принятія ихъ на несоотвѣтствующіе пути и случаи ухода вагоновъ со станцій. Это недопустимое явленіе возможно объяснить только небрежнымъ отношеніемъ къ дѣлу служащихъ и слабымъ надзоромъ начальства. По приказанію Министра, предлагаю принять рѣшительныя мѣры къ усиленію надзора за линейной службой и обезпеченію должнаго порядка, подвергая строгимъ взысканіямъ не только непосредственно виновныхъ, но и ихъ начальниковъ. Обратите вниманіе на строгое преслѣдованіе всякаго проявленія безпорядка и небрежности, вѣвъ зависимости отъ послѣдствій“.

*Думитрашко.*

**17 ноября 1908 г., за № 765/7844:**

„По приказанію Товарища Министра, предлагаю обратить вниманіе на повторяемость случаевъ съ поѣздами вслѣдствіе проѣзда контрольныхъ столбиковъ. Принимите мѣры по усиленію надзора и взысканій съ виновныхъ. *Козыревъ*“.

**1 декабря 1908 г., за № 37/8109:**

„Товарищъ Министра обратилъ вниманіе на повторяемость случаевъ столкновеній вслѣдствіе неправильной установки подвижнаго состава и поѣздовъ за предѣлами указательныхъ столбиковъ. Прошу принять мѣры и сообщить, что въ свое время сдѣлано для предупрежденія такихъ происшествій, согласно циркуляра № 55058, отъ 30 ноября 1900 года. *Кригеръ*“.

**6 октября 1911 г., за № 275/7839:**

„Участившіеся случаи столкновенія поѣздовъ на станціяхъ, вслѣдствіе неправильныхъ установокъ стрѣлокъ, вынуждаютъ меня обратить на это Ваше особое вниманіе.

Прошу старшихъ агентовъ движенія и пути неослабно слѣдить, чтобы начальники станцій и дежурные неукоснительно соблюдали всѣ правила, установленныя на дорогахъ по пріему поѣздовъ, по установкѣ стрѣлокъ и запору ихъ на замокъ. Неправильная установка стрѣлокъ и сигналовъ при нихъ должна разсматриваться какъ одно изъ самыхъ серьезныхъ упущеній по службѣ, и строгой отвѣтственности за это должны подвергаться не только виновные стрѣлочники, но и дежурные и начальники станцій. *Козыревъ*“.

влений желѣзныхъ дорогъ, Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ необходимымъ, чтобы мѣстныя Управленія: а) озаботились выясненіемъ, въ какой мѣрѣ случаи съ поѣздами отъ неумѣщенія ихъ въ предѣлахъ путей, опредѣляемыхъ контрольными столбиками, вызываются вообще недостаточнымъ развитіемъ станцій, и б) при существованіи такого положенія, изыскали и осуществили мѣры и средства для обезпеченія пріема поѣздовъ на пути соответственной длины впредь до того времени, когда станціи постепенно будутъ приведены въ соответственное состояніе, съ надлежащимъ развитіемъ всѣхъ путей для пріема поѣздовъ.

При этомъ, Управление желѣзныхъ дорогъ считаетъ долгомъ замѣтить: 1) что работы по приведенію длины пріемныхъ путей въ соответствіе съ максимальной длиной обращающихся поѣздовъ слѣдуетъ считать работами первой очереди, и 2) что на обязанность мѣстныхъ Управленій возлагается безотложное представленіе о производствѣ всѣхъ работъ подобнаго рода.

Подписалъ: Вр. ис. об. Начальника Управления *К. Кетрицъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управляющимъ и Завѣдывающимъ эксплуатацію узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.**

4/5 декабря 1900 г., № 56009/2493 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1901 г., № 2).

*По поводу механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы, при неготовности станцій къ пріему поѣздовъ.*

Циркуляромъ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 13 марта 1895 года за № 1574 и затѣмъ циркулярными телеграммами бывшаго Управленія казенныхъ дорогъ, отъ 2 декабря 1898 года, за № 3486, и бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 31 декабря того же года за № 22889, установлено, чтобы станціи, при неготовности ихъ къ пріему поѣздовъ, обязательно ограждались петардами, особенно же во время тумановъ и снѣжныхъ метелей.

Практика указываетъ, что требованіе объ огражденіи станцій и постовъ петардами трудно осуществимо; для того, чтобы это требованіе непременно было осуществлено каждый разъ, когда требуется остановка поѣзда у семафора, необходимо имѣть особыхъ агентовъ, кои, будучи освобождены отъ исполненія другихъ обязанностей, могли бы, въ случаяхъ надобности, носить петарды на установленное разстояніе отъ станцій для наложенія ихъ на рельсы. Исполнить это существующими средствами станціонной

\*). См. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13 ноября 1910 г., № 30025/180.11021.

службы, при вообще густомъ движеніи на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ и при весьма частыхъ случаяхъ остановки поѣздовъ у семафоровъ, по причинѣ недостаточнаго развитія станцій, весьма затруднительно. При такихъ условіяхъ болѣе рациональнымъ средствомъ обезпеченія безопасности движенія въ указанныхъ выше случаяхъ представляется механическая укладка петардъ на рельсы.

Въ виду сего, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Его Сіятельства Господина Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, по возможности, озаботиться введеніемъ на станціяхъ и постахъ механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы, при неготовности станцій и постовъ къ приему поѣздовъ, во время тумановъ и снѣжныхъ метелей; выборъ тина приспособленій такого рода можетъ быть сдѣланъ по предварительномъ испытаніи.

Впредь же до осуществленія сего, предлагается установить, чтобы во время тумановъ и снѣжныхъ метелей, когда оптическіе сигналы видны лишь при самомъ приближеніи къ нимъ, поѣзды слѣдовали по перегонамъ и особенно при подходѣ къ блокъ-постамъ и станціоннымъ семафорамъ съ малыми скоростями (примѣрно версть 10 въ часъ), кои давали бы полную возможность немедленной остановки, въ случаѣ соответствующаго показанія сигнала, и чтобы, послѣ остановки, вызванной требованіемъ сигнала, поѣзды отправлялись далѣе съ блокъ-постовъ по письменному разрѣшенію начальника поста, а отъ станціонныхъ семафоровъ — по прибытіи къ посту особаго агента со станціи съ разрѣшеніемъ на входъ поѣзда на станцію.

Подписалъ: Вр. исп. об. Начальника Управленія *Кетрицъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

18 мая 1901 г., № 21033/1015 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 21).

*О мѣрахъ къ надлежащему обслуживанію поѣздовъ въ цѣляхъ скораго и умѣлаго заторможенія ихъ въ случаѣ надобности и о производствѣ на каждомъ перегонѣ пробы автоматическихъ тормозовъ.*

Со времени введенія въ пассажирскихъ поѣздахъ автоматическихъ тормозовъ, кондукторы, какъ показываютъ разслѣдованія происшествій, стали отвыкать считать своею обязанностью дѣйствіе кранами автоматическихъ тормозовъ и ручными тормозами

---

\*) См. циркуляры Управленія жел. дорогъ отъ 13 іюля 1907 г., № 18766 и отъ <sup>31</sup> октября / <sub>1</sub> ноября 1912 г., № 30329/21558.

по подаваемымъ машинистами сигналамъ; при бывшемъ на одной изъ дорогъ, въ началѣ текущаго года, случаѣ неостановки поѣзда у пассажирской платформы станціи прибытія, вслѣдствіе бездѣйствія автоматическаго тормоза, обнаружилось, что кондукторская бригада не только не обратила вниманія на сигналы машиниста тормозить, но и не знала ни расположенія въ вагонахъ крановъ автоматическаго тормоза, ни мѣстонахожденія рукоятокъ ручныхъ тормозовъ.

Принимая во вниманіе сопровождающіеся несчастьями съ поѣздами случаи порчи автоматическихъ тормозовъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію за Министра Путей Сообщенія, Господина Товарища Министра, предлагаетъ мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ: 1) подтвердить кондукторскимъ бригадамъ пассажирскихъ поѣздовъ, что они обязаны, не смотря на слѣдованіе поѣзда на автоматическомъ тормозѣ, самымъ внимательнымъ образомъ относиться къ подаваемымъ машинистомъ сигналамъ о торможеніи и принимать по такимъ сигналамъ немедленно мѣры къ остановкѣ поѣзда, при помощи дѣйствія кранами автоматическаго тормоза и ручными тормозами, и 2) установить: а) чтобы кондукторы, передъ приѣмомъ поѣздовъ, были ознакомлены съ расположеніемъ крановъ автоматическаго тормоза въ вагонахъ и мѣстонахожденіемъ ручныхъ тормозовъ; б) чтобы кондукторы были размѣщены по длинѣ всего поѣзда такъ же, какъ и при слѣдованіи поѣзда на ручныхъ тормозахъ, и в) чтобы ревизоры службы движенія, при служебныхъ разъѣздахъ, наблюдали за правильнымъ обслуживаніемъ бригадами поѣздовъ и дѣлали испытанія кондукторовъ въ знаніи ими мѣстъ расположенія крановъ автоматическаго тормоза и мѣстъ нахожденія рукоятокъ ручныхъ тормозовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ рекомендуется установить примѣненіе условія, определеннаго § 31-мъ наставленія для машинистовъ (изъ помѣщеннаго въ протоколахъ XIV Технической Комиссіи представителей службы подвижнаго состава и тяги проекта правилъ содержанія и употребленія автоматическихъ тормозовъ Вестингауза) о производствѣ на каждомъ перегонѣ пробы автоматическаго тормоза.

Подписалъ: За Начальника Управленія *К. Губеръ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управляющимъ и Завѣдывающимъ эксплуатаціей узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.**

15 октября 1901 г., № 42744.

(Вѣстн. М. П. С. 1901 г., № 43).

*О порядкѣ сношеній со станціями поѣздовъ, остановившихся у семафоровъ во время тумановъ и снѣжныхъ метелей.*

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5 декабря 1900 года за № 56009 былъ установленъ порядокъ сношеній станцій и блокъ-постовъ съ остановившимися у семафоровъ во время тумана и метели поѣздами.

Изложенныя въ означенномъ циркулярѣ правила, не представляя затрудненій въ примѣненіи ихъ на блокъ-постахъ, оказались неудобопримѣнимыми въ тѣхъ случаяхъ, когда сими правилами приходится руководствоваться при остановкахъ поѣздовъ передъ станціонными семафорами.

Главнымъ неудобствомъ при исполненіи сказанныхъ правилъ въ подобныхъ случаяхъ является то обстоятельство, что мѣста расположенія семафоровъ, даже на небольшихъ станціяхъ, обыкновенно значительно удалены отъ мѣста пребыванія дежурныхъ по станціи агентовъ.

При такихъ условіяхъ передача на поѣздъ письменныхъ разрѣшеній на входъ на станцію сопряжена съ потерей времени, а продолжительныя остановки поѣздовъ у семафоровъ, кромѣ неизбѣжнаго нарушенія всего хода движенія, обуславливаютъ возможность возникновенія и болѣе серьезныхъ осложненій.

Въ виду изложеннаго, по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ, г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать:

Въ примѣненіи правилъ о порядкѣ сношеній со станціями и блокъ-постами поѣздовъ, остановившихся у семафоровъ во время тумановъ и снѣжныхъ метелей, установить различіе между случаями остановокъ у блокъ-постовъ и случаями таковыхъ остановокъ у станціонныхъ семафоровъ. Въ первыхъ случаяхъ правила, установленныя циркуляромъ № 56009, подлежатъ исполненію въ полномъ объемѣ; во вторыхъ, т. е. при остановкахъ поѣздовъ во время тумановъ и снѣжныхъ метелей у станціонныхъ семафоровъ, поѣздному машинисту, независимо отъ возможнаго личнаго удостовѣренія въ положеніи семафора, должно быть вмѣнено въ обязанность слѣдовать далѣе лишь по полученіи отъ главнаго поѣздного кондуктора письменнаго удостовѣренія о томъ, что семафоръ открытъ, взамѣнъ установленнаго сказаннымъ циркуляромъ письменнаго разрѣшенія на входъ на станцію отъ дежурнаго станціоннаго агента.

О такомъ распоряженіи г. Министра Путей Сообщенія

Управление желѣзныхъ дорогъ объявляетъ Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, для руководства и соотвѣтственнаго въ подлежащихъ случаяхъ исполненія.

Подписаль: Начальникъ Управленія *Кетрицъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управляющимъ и Завѣдывающимъ подъѣздными и узкоколейными путями.**

8 декабря 1901 г., № 51245.240/2654 \*).

(Вѣсти. М. П. С. 1902 г., № 6).

*Относительно обзаведенія усовершенствованными приспособленіями для предупрежденія самопроизвольнаго ухода вагоновъ со станцій.*

Несоднократно издававшимися общими распоряженіями циркулярами Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 сентября 1899 г. за № 38090, 4 января и 23 февраля 1900 г. за №№ 248 и 8571 было обращено вниманіе гг. Начальниковъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ: а) на часто повторяющіяся на желѣзныхъ дорогахъ происшествія отъ самопроизвольнаго движенія вагоновъ и ухода ихъ со станцій на перегонъ и отъ ухода вагоновъ отъ поѣздовъ, при случайныхъ остановкѣ ихъ и расцѣпкѣ составовъ въ пути, б) на неудовлетворительное устройство употребляемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, безъ прикрѣпленія къ рельсамъ, подкладокъ подъ вагоны, для предупрежденія самопроизвольнаго движенія ихъ и ухода со станцій, и в) на небрежное отношеніе къ этому дѣлу служащихъ, выражающееся въ оставленіи вагоновъ на станціяхъ не подклиненными, не заторможенными, въ производствѣ маневровъ безъ должной осторожности (безъ постановки паровозовъ впереди состава, при маневрахъ въ сторону уклона и проч.).

Тѣми же распоряженіями было предложено озаботиться: 1) изысканіемъ и примѣненіемъ болѣе усовершенствованныхъ приспособленій для предупрежденія ухода вагоновъ со станцій, при чемъ были рекомендованы нѣкоторыя изъ такихъ приспособленій (циркуляръ № 248), 2) примѣненіемъ мѣръ, рекомендованныхъ XII-ю технической комиссіею (циркуляръ № 8571), и 3) побужденіемъ служащихъ къ особой осторожности при расцѣпкѣ поѣздовъ, остановившихся случайно въ пути, и при производствѣ маневровъ на станціяхъ, особенно имѣющихъ въ какую-либо сторону уклоны (циркуляръ № 38090).

Помимо того, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, во многихъ

\*) См. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13/14 марта 1913 г., № 8640.

отдѣльныхъ случаяхъ, дѣлались почти всѣмъ мѣстнымъ Управленіямъ напоминанія о необходимости приведенія въ исполненіе требованій вышеприведенныхъ циркуляровъ и въ частности—о скорѣйшемъ снабженіи дорогъ улучшеннымъ типомъ приспособленій противъ самопроизвольнаго движенія вагоновъ и о принятіи мѣръ къ достиженію болѣе внимательнаго исполненія подлежащими служащими правилъ предосторожности, установленныхъ въ цѣляхъ предупрежденія такого движенія вагоновъ.

Не смотря на все это, какъ извѣстно Управленію желѣзныхъ дорогъ, по настоящее время лишь немногія дороги обзавелись болѣе усовершенствованными приспособленіями для предупрежденія ухода вагоновъ со станцій.

Частью по этой причинѣ, а частью вслѣдствіе проявляемой желѣзнодорожными агентами небрежности при исполненіи преданныхъ мѣстными Управленіями правилъ и инструкцій о мѣрахъ для предупрежденія ухода вагоновъ со станцій, и неиспользованія тѣми же агентами приспособленія для означенной цѣли тамъ, гдѣ они заведены, происшествія отъ самопроизвольнаго движенія и ухода вагоновъ со станцій и ухода вагоновъ отъ поѣздовъ, при случайной ихъ остановкѣ въ пути, продолжаютъ въ значительномъ числѣ повторяться, что указываетъ на неотложную необходимость принятія особо энергическихъ мѣръ: а) къ развитію и распространенію примѣненія на практикѣ усовершенствованныхъ приспособленій и техническихъ устройствъ, какъ предупредительныхъ средствъ противъ происшествій разсматриваемой категоріи, и б) къ установленію строгаго надзора за обязательнымъ исполненіемъ служащими мѣръ предосторожности и за примѣненіемъ на практикѣ имѣющихся для указанной цѣли механическихъ приспособленій и средствъ.

Частая повторяемость на всѣхъ желѣзныхъ дорогъ случаевъ самопроизвольнаго движенія и ухода вагоновъ со станцій и отъ поѣздовъ, при остановкѣ послѣднихъ на перегонахъ, обратила на себя особое вниманіе г. Министра Путей Сообщенія, и Его Сіятельство, озабочиваясь устраненіемъ такого неблагопріятнаго положенія, изволилъ приказать подтвердить гг. Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ къ неуклонному руководству требованія помянутыхъ выше циркуляровъ за №№ 38090, 248 и 8571.

При этомъ, въ дополненіе къ рекомендованнымъ указанными выше циркулярами приспособленіямъ для предупрежденія самопроизвольнаго движенія и угона вагоновъ со станцій,—Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ указывается на примѣняемое съ этой цѣлью на Московско-Ярославско-Архангельской дорогѣ весьма цѣлесоотвѣтственное приспособленіе—особую вагу съ цѣпью.

Чертежъ такой ваги, съ пояснительною къ нему запискою, при семъ прилагается.

Однимъ изъ болѣе дѣйствительныхъ средствъ для предупрежденія случаевъ самопроизвольнаго движенія и ухода вагоновъ со станцій является примѣненіе въ широкихъ размѣрахъ усовер-

шенствованныхъ приспособленій для подкрѣпленія вагоновъ и для огражденія маневровыхъ путей; въ виду сего, вмѣстѣ съ подтвержденіемъ къ неуклонному исполненію, во всей своей совокупности, требованій, приведенныхъ въ вышеуказанныхъ циркулярахъ,—Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ гг. Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, что имъ назначается годичный срокъ для обзаведенія, распоряженіями мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, усовершенствованными приспособленіями, изъ числа рекомендованныхъ, прежде—циркуляромъ отъ 4-го января 1900 г. за № 248, и рекомендуемыхъ симъ циркуляромъ, типовъ, для предупрежденія ухода вагоновъ со станцій (на стоянкѣ и при маневрахъ), съ тѣмъ, чтобы Управленія тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на коихъ въ назначенный срокъ означенная мѣра не можетъ быть осуществлена, донесли о томъ съ указаніемъ причинъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *К. Губеръ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

30/31 января 1906 г., № 4525.

*Объ обезпеченіи безопасности движенія строгимъ надзоромъ за линейною службою и взысканіемъ за проступки, ведущіе къ нарушенію безопасности движенія.*

За послѣднее время особенно участились случаи неправильнаго отправленія поѣздовъ на занятые перегоны; въ теченіе 1905 года такихъ случаевъ, сопровождавшихся столкновеніемъ поѣздовъ и окончившихся сравнительно благополучно, было на всей желѣзнодорожной сѣти 69.

Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ обратить особое вниманіе на столь значительную повторяемость означеннаго рода происшествій, являющихся прямымъ указаніемъ на невнимательное отношеніе служащихъ къ серьезному и отвѣтственному дѣлу обезпеченія безопасности движенія поѣздовъ и на отсутствіе должнаго надзора со стороны мѣстнаго участковаго начальства за правильнымъ отправленіемъ службы подвѣдомственными ему агентами.

Въ виду сего, Его Превосходительство приказалъ подвергнуть служащихъ и начальствующихъ надъ ними лицъ, замѣченныхъ въ небрежномъ отношеніи къ дѣлу, строгимъ взысканіямъ, предупредивъ служащихъ, что за проступки, упущенія и небрежность, ведущіе къ нарушенію безопасности движенія поѣздовъ, они будутъ немедленно увольняемы отъ службы.

О приведенномъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія Управленіе жел. дорогъ сообщаетъ гг. Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ жел. дорогъ, для принятія соотвѣствующихъ мѣръ.

Подписалъ: Начальникъ Управленія, Инженеръ Генераль-Маіоръ *Шаффаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шаубусъ*.

## Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

18/21 апрѣля 1906 г., № 16162/1036 \*).

*О мѣрахъ въ предупрежденіе случаевъ неправильнаго входа поѣздовъ на станціи и приѣма поѣздовъ станціями.*

Въ виду продолжающихся повторяться на многихъ желѣзныхъ дорогахъ случаевъ неправильнаго (при закрытыхъ семафорахъ) входа поѣздовъ, даже пассажирскихъ, на станціи и неправильнаго (на не подлежащіе пути) приѣма поѣздовъ, по причинѣ небрежнаго отношенія къ выполнению правилъ технического движенія со стороны, главнымъ образомъ, дежурныхъ агентовъ по станціи, стрѣлочниковъ и машинистовъ, Управление желѣзныхъ дорогъ, въ цѣляхъ возможнаго предупрежденія такихъ прискорбныхъ случаевъ, считаетъ необходимымъ указать на нижеслѣдующія мѣры, какія соотвѣтственно было бы принять въ дополненіе къ мѣрамъ, указаннымъ въ приказѣ Г. Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта с. г. за № 31 \*\*), а именно: 1) производство ревизорами движенія, въ

\*) Циркуляръ № 16162/1036 былъ подтвержденъ нижеслѣдующею циркулярною телеграммою Начальника Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 25 октября 1907 г., за № 1629 8840:

„Товарищъ Министра Генераль-Лейтенантъ фонъ-Вендрихъ обратилъ вниманіе на повторяемость несчастныхъ случаевъ вслѣдствіе въѣзда поѣздовъ на станціи при закрытыхъ семафорахъ. Подтверждаю требованіе циркуляра отъ 18/21 апрѣля 1906 года за № 16162/1036 и, въ виду предупрежденія такихъ происшествій, предлагаю примѣнять къ поѣзднымъ машинистамъ строгія мѣры взысканія за всякіе проѣзды закрытаго семафора, какъ сопровождавшіеся неблагоприятными послѣдствіями, такъ и не сопровождавшіеся такими послѣдствіями. *Думитрашко*“.

\*\*) Приказъ Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта 1906 г., за № 31 (Вѣстн. М. П. С. 1906 г., № 12) гласитъ:

„Въ послѣднее время на многихъ желѣзныхъ дорогахъ замѣчено весьма значительное, по сравненію съ предыдущими годами, увеличеніе числа происшествій съ поѣздами, по причинѣ неправильныхъ и ошибочныхъ дѣйствій служащихъ. Создаваемое означенными причинами положеніе выражается въ увеличеніи по преимуществу числа столкновеній поѣздовъ, вслѣдствіе въѣзда ихъ на станціи при закрытыхъ семафорахъ, проѣзда станціи безостановочно, неправильной постановки входныхъ стрѣлокъ и ошибочнаго отравленія встречныхъ поѣздовъ (на однопутныхъ линіяхъ и участкахъ) на занятые пергоны.“

Такое небрежное отношеніе служащихъ къ своимъ отвѣтственнымъ обязанностямъ не можетъ быть терпимо, вслѣдствіе чего предлагаю г.г. Начальникамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ: а) принимать ближайшее участіе въ разсмотрѣніи актовъ техническихъ разслѣдованій происшествій съ поѣздами, съ цѣлью выясненія причинъ отдѣльныхъ происшествій, степени подготовленности къ желѣзнодорожной службѣ тѣхъ агентовъ, къ составу коихъ принадлежатъ провинившіеся, и условій и обстоятельствъ, при коихъ приходится нести службу этимъ лицамъ; б) входить въ обследованіе общихъ условій и причинъ повторяемости однородныхъ происшествій и, въ зависимости отъ выяснившихся результатовъ, озаботиться принятіемъ энергичныхъ мѣръ къ устраненію всѣхъ тѣхъ неблагоприятныхъ условій, кои создаютъ прискорбное возрастаніе числа происшествій съ поѣздами отъ ошибочныхъ и неправильныхъ дѣйствій служащихъ, и в) обратить особое вниманіе на надлежащую постановку надзора и отвѣтственности старшихъ начальствующихъ

предѣлахъ ихъ участковъ, и начальниками станцій провѣрочнаго опроса всѣхъ стрѣлочниковъ, для выясненія степени знакомства ихъ съ служебными обязанностями, на нихъ возлагаемыми; 2) строжайшее подтвержденіе начальникамъ участковъ тяги и ревизорамъ службъ Тяги и Движенія необходимости болѣе внимательнаго съ ихъ стороны отношенія къ дѣлу служебнаго воспитанія подвѣдомственныхъ ихъ надзору агентовъ; 3) подтвержденіе къ неуклонному исполненію, чтобы предъ семафорами, въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ дѣйствующими правилами о сигналахъ, накладывались петарды \*), а также, чтобы стрѣлки, по пути слѣдованія принимаемыхъ поѣздовъ, закрѣплялись особыми затворами, для предупрежденія случаевъ неправильнаго перевода стрѣлокъ по разсѣянности или замѣшательству, и 4) примѣненіе строгихъ взысканій къ агентамъ наиболѣе виновнымъ въ проѣздѣ закрытыхъ семафоровъ и въ впускѣ поѣздовъ на занятые пути, съ тѣмъ, чтобы такіе агенты не только были увольняемы отъ службы, но и предавались бы суду по ст. 1085 Улож. о наказ. и ст. 76<sup>в</sup> Уст. о наказ., налаг. Мир. Суд., съ предупрежденіемъ о примѣненіи такой мѣры взысканія особымъ приказомъ по линіи.

Подписалъ: Начальникъ Управленія, Инженеръ Генераль-  
Маіоръ *Шэффгаузенъ-Шенбергъ-Экъ-Шауфусъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ железныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

13 іюля 1907 г., № 18766.

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 30).

#### *О производствѣ пробы автоматическихъ тормозовъ.*

При движеніи поѣздовъ, снабженныхъ автоматическимъ тормозомъ, нерѣдко наблюдаются случаи отказа въ дѣйствіи тормоза,

лицъ за правильнымъ отпращиваніемъ службы непосредственными исполнителями, предупредивъ начальниковъ службъ и мѣстныхъ старшихъ участковыхъ агентовъ, что небрежное исполненіе обязанностей подвѣдомственными имъ служащими будетъ мною относиться къ недостатку надзора и руководства начальства и ставиться по слѣдному въ личную вину.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по отношенію предупрежденія особенно часто повторяющихся на разныхъ железныхъ дорогахъ случаевъ столкновеній поѣздовъ, вслѣдствіе вѣзда ихъ на станціи при закрытыхъ семафорахъ, предлагаю обратить вниманіе на достаточное, согласно установленнымъ правиламъ, огражденіе станцій сигналами при неготовности ихъ къ приему поѣздовъ, особенно въ ночное время, подтвердивъ паровознымъ бригадамъ необходимость подхода къ входнымъ семафорамъ станцій съ умѣренной скоростью, и примѣнять мѣры самыхъ строгихъ взысканій за проѣзды закрытыхъ семафоровъ не только къ виновнымъ въ проѣздѣ паровознымъ машинистамъ, но и къ ихъ помощникамъ\*.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія *Немьшаевъ*.

\*) См. циркуляръ Управленія железныхъ дорогъ отъ 13 ноября 1910 г., № 30025/180/11021.

вслѣдствіе чего поѣзда проѣзжаютъ станціи и врѣзываются въ упоры и въ станціонныя зданія. Для предупрежденія такихъ происшествій циркуляромъ отъ 18 мая 1901 года за № 21033/1015 \*) предложено мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ вмѣнить паровознымъ машинистамъ въ обязанность производить на каждомъ перегонѣ пробу автоматическаго тормоза, чтобы такимъ путемъ удостовѣриться въ исправномъ его дѣйствіи. Однако, случаи отказа въ дѣйствіи тормоза при остановкахъ поѣздовъ на станціяхъ продолжаютъ повторяться, что указываетъ вообще на небрежное отношеніе машинистовъ къ этому серьезному дѣлу и на несоблюденіе ими упомянутаго весьма важнаго правила. Въ виду сего, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ подтвердить паровознымъ машинистамъ къ неуклонному исполненію слѣдующія требованія: 1) при каждой прицѣлкѣ и отцѣлкѣ вагоновъ къ составамъ поѣздовъ, снабженныхъ автоматическимъ тормозомъ, и при смѣнѣ паровозовъ производить при участіи осматривающихъ вагоновъ испытаніе дѣйствій тормозовъ поѣзда и безъ удостовѣренія въ исправномъ ихъ дѣйствіи не отправляться со станціи, и 2) при подходѣ къ входному семафору каждой станціи, на которой назначена остановка, производить пробу автоматическаго тормоза помощью легкаго притормаживанія поѣзда.

Гг. Начальники казенныхъ, Директора и Управляющіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающіе подъѣздными путями приглашаются подтвердить старшимъ участковымъ агентамъ службы Тяги, а также и начальникамъ станцій отвѣтственный надзоръ за исполненіемъ означенныхъ требованій, первымъ—во всей совокупности лежащихъ въ этомъ отношеніи на машинистахъ обязанностей, а вторымъ — только по отношенію производства машинистами пробы автоматическихъ тормозовъ на станціяхъ при смѣнѣ паровозовъ или прицѣлкѣ и отцѣлкѣ вагоновъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ предупрежденія неблагоприятныхъ послѣдствій, кои неизбѣжны въ случаѣ отказа въ дѣйствіи автоматическаго тормоза при подходѣ поѣзда къ тупиковымъ станціямъ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ нынѣ же распорядиться насыпать (тамъ, гдѣ это не сдѣлано) на пріемные пути у упоровъ слой песку, достаточный для достиженія возможно плавной остановки поѣзда. Если по мѣстнымъ условіямъ, принятіе означенной мѣры почему-либо окажется затруднительнымъ, то предлагается представить въ Управление желѣзныхъ дорогъ соображенія о другихъ средствахъ, отвѣчающихъ указанной выше цѣли.

Подписалъ: Исп. об. Начальника Управления *Думитрашко*.

\*) Циркуляръ № 21033/1015 см. выше; см. также циркуляръ Управления жел. дорогъ отъ <sup>30 октября</sup> 1 ноября 1912 г., № 30329/21558.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ жел. дор. и Завѣдывающимъ эксплуатаціею узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.**

23 августа 1908 г., № 20689.

(Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 38).

*О порядкѣ выключенія централизованныхъ стрѣлокъ на станціяхъ изъ дѣйствующихъ централизацій.*

При рассмотрѣніи донесеній о происшествіяхъ съ поѣздами (преимущественно о столкновеніи поѣздовъ) на сѣти желѣзныхъ дорогъ выяснено, что причинами таковыхъ во многихъ случаяхъ является практикующееся на нѣкоторыхъ станціяхъ выключеніе стрѣлокъ изъ дѣйствующей централизаціи путемъ разьединенія стрѣлочныхъ тягъ отъ приводныхъ шкивовъ, безъ принятія надлежащихъ мѣръ предосторожности, какъ это было, напримѣръ, на станціи Гжель Московско-Нижегородской желѣзной дороги 2-го декабря минувшаго года, послѣдствіемъ чего явилось столкновеніе поѣздовъ. Такъ какъ подобное выключеніе стрѣлокъ изъ дѣйствующихъ централизацій можетъ имѣть мѣсто съ такими же послѣдствіями и на другихъ дорогахъ, то Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ начальникамъ казенныхъ, управляющимъ и директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и завѣдывающимъ эксплуатаціею подъѣздныхъ путей принять мѣры къ тому, чтобы, въ случаѣ надобности, централизованныя стрѣлки на станціяхъ выключались изъ дѣйствующихъ централизацій каждый разъ не иначе, какъ съ вѣдома дежурнаго по станціи, и только агентами, непосредственно наблюдающими за исправностью дѣйствія упомянутыхъ централизаціонныхъ системъ, и чтобы, кромѣ того, во всѣхъ инструкціяхъ по обслуживанію централизаціонныхъ приборовъ былъ точно указанъ порядокъ перехода отъ центрального къ ручному управленію стрѣлками, подобно тому, какъ это предусмотрено въ инструкціяхъ по сигнализаци, въ инструкціяхъ о переходѣ съ двупутнаго на однопутное движеніе и въ инструкціяхъ по обслуживанію блокъ-системы и электро-железовой сигнализаци.

Подписалъ: За Начальника Управленія *К. Губеръ*.

**Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор.**

12/14 августа 1909 г., № 21497/159.

(Вѣстн. М. П. С. 1909 г., № 36).

*О томъ, чтобы снѣгоочистители финляндскаго типа, при работѣ, находились обязательно сзади, а не спереди паровоза.*

Въ текущемъ году на одной изъ желѣзныхъ дорогъ былъ случай схода съ рельсовъ снѣгоочистителя финляндскаго типа, вызвавшій перерывъ движенія.

Изъ разслѣдованія сего случая выяснилось, что причиною схода явилось то обстоятельство, что снѣгоочиститель былъ поставленъ впереди паровоза при очисткѣ плотнаго снѣга, толщиною до 0,30 саж. Въ предупрежденіе повторенія подобныхъ случаевъ и принимая во вниманіе, что снѣгоочистители указанного типа, предназначенные для очистки снѣга небольшой толщины, должны быть прицѣпляемы непосредственно сзади паровоза, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ г.г. начальникамъ и управляющимъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ примѣняются снѣгоочистители означеннаго типа или иныхъ подобныхъ типовъ (напр., снѣгоочистители системы Бурковского), сдѣлать распоряженіе, чтобы въ инструкціяхъ о пользованіи такими снѣгоочистителями было указано, что при работѣ снѣгоочиститель долженъ находиться обязательно сзади, а не спереди паровоза.

Подписалъ: За Начальника Управления *Викторовъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

15/16 января 1910 г., № 1220/247/16 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 7).

*О принятіи необходимыхъ мѣръ для возможнаго уменьшенія числа случаевъ разрывовъ поѣздовъ, по причинѣ излома сцѣпныхъ приборовъ.*

На русской желѣзнодорожной сѣти весьма часто повторяются случаи разрывовъ поѣздовъ, по причинѣ излома сцѣпныхъ приборовъ; изломы происходятъ главнымъ образомъ при троганіи поѣздовъ съ мѣста на станціяхъ и на перегонахъ послѣ остановки у подъёмовъ.

Съ цѣлью предупрежденія разрыва сцѣпныхъ приборовъ, всѣ вновь изготовляемые на заводахъ вагоны снабжаются усиленной упряжью, но все же весьма значительное количество вагоновъ остается еще въ обращеніи на желѣзныхъ дорогахъ съ упряжью прежняго, болѣе слабого типа.

Поэтому, въ настоящее время разрабатываются предположенія объ испрошеніи по смѣтамъ предстоящихъ лѣтъ увеличенныхъ кредитовъ для усиленія сцѣпныхъ приборовъ въ тѣхъ вагонахъ, которые имѣютъ еще стяжки прежняго типа.

Но, до осуществленія этихъ предположеній, необходимо озаботиться возможнымъ уменьшеніемъ числа случаевъ разрывовъ поѣздовъ. Въ сихъ видахъ и принимая во вниманіе: а) что разрывы сцѣпныхъ приборовъ происходятъ большею частью отъ не-

\*) См. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24/25 февраля 1912 г., № 6068/2639.

осторожнаго взятія поѣздовъ съ мѣста машинистами, и б) что провисшая (не туго свинченная) упряжь между вагонами при троганіи съ мѣста подвергается болѣе или менѣе значительному удару, тогда какъ плотно свинченная упряжь плавно, при помощи упряжныхъ пружинъ, передаетъ усиліе отъ одного вагона къ другому, Управление желѣзныхъ дорогъ просить г.г. начальниковъ, директоровъ и управляющихъ желѣзныхъ дорогъ: 1) вновь подтвердить поѣзднымъ машинистамъ необходимость соблюденія должной осторожности при веденіи поѣздовъ и подвергать обслѣдованію каждый случай разрыва сцѣпныхъ приборовъ въ поѣздахъ, съ цѣлью выясненія и наказанія виновныхъ машинистовъ, и 2) предложить подлежащимъ служащимъ плотно свинчивать стяжки между вагонами товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ, установивъ соотвѣтственный надзоръ за исполненіемъ этого требованія\*).

Подписалъ: За Начальника Управленія *Дурново*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

13 мая 1910 года, № 13149/2705.

(Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 23).

*Объ установленіи періодическихъ повѣрокъ исправнаго дѣйствія какъ поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ, такъ и аппаратовъ сигнализаций, имѣющихся въ путевыхъ будкахъ.*

При разслѣдованіи происшествія, имѣвшаго мѣсто на одной изъ желѣзныхъ дорогъ и выразившагося въ задержкѣ пассажирскаго поѣзда вслѣдствіе порчи паровоза, выяснилось, что хотя тотчасъ же по обнаруженіи неисправности главнымъ кондукторомъ поѣзда были приняты мѣры къ затребованію вспомогательнаго паровоза, и имѣвшійся въ поѣздѣ переносный телеграфный аппаратъ былъ перенесенъ въ ближайшую будку для соединенія съ соотвѣтствующимъ проводомъ, однако, вслѣдствіе порчи аппарата, передать извѣщеніе о происшествіи на ближайшую станцію не представилось возможнымъ, что и вызвало задержку поѣзда на 3 часа 15 минутъ.

Изъ дальнѣйшихъ донесеній, поступившихъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ по поводу означеннаго происшествія, было усмотрѣно, что указанный переносный телеграфный аппаратъ при осмотрѣ его оказался разрегулированнымъ и что періодической повѣрки

\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/16 ноября 1907 г., за № 9458/8224/1308 (Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 3), въ устраненіе случаевъ разрывовъ упряжныхъ и сцѣпныхъ приборовъ въ поѣздахъ, было, между прочимъ, предложено производить на станціяхъ, расположенныхъ у подошвы крутыхъ и затяжныхъ подъемовъ, специальный тщательный осмотръ частей этихъ приборовъ.

исправнаго дѣйствія поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ дѣйствующимъ на дорогѣ положеніемъ о сигналахъ не предусмотрѣно.

Имѣя въ виду, что неисправность поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ, лишая поѣздную администрацію возможности своевременно довести до свѣдѣнія ближайшихъ станцій о происшествіи, можетъ въ извѣстныхъ случаяхъ влечь за собой рядъ нежелательныхъ, а иногда и тяжелыхъ осложнений, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, проситъ г.г. начальниковъ, директоровъ и управляющихъ желѣзныхъ дорогъ озаботиться надлежащимъ упорядоченіемъ этой стороны дѣла и принять мѣры къ установленію періодическихъ повѣрокъ исправнаго дѣйствія какъ поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ, такъ и аппаратовъ сигнализаций, имѣющихся въ путевыхъ будкахъ \*).

Подписалъ: За Начальника Управленія *Дурново*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управляющимъ и Завѣдывающимъ эксплуатаціей узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.**

13 ноября 1910 г. № 30025/180/11021.

(Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 49).

*По поводу механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы, при неготовности станцій къ приему поѣздовъ.*

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4/5 декабря 1900 года за № 56009/2493<sup>\*\*</sup>), было предложено мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ по возможности озаботиться введеніемъ на станціяхъ и постахъ механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы при неготовности станціи и постовъ къ приему поѣздовъ, во время тумановъ и снѣжныхъ метелей, причемъ выборъ типа приспособленій такого рода было представлено сдѣлать по предварительномъ ихъ испытаніи.

Въ настоящее время выяснилось, что большинство приборовъ, изобрѣтенныхъ для этой цѣли, по существу своего устройства требуютъ ихъ установки непосредственно у самыхъ сигналовъ остановки, между тѣмъ, согласно новыхъ Общихъ Правилъ сигнализации, подобные приборы должны устанавливаться впереди сигналовъ остановки на разстояніи достаточномъ для полного торможенія.

\*) Объ установленіи періодическихъ провѣрокъ исправнаго дѣйствія телеграфныхъ аппаратовъ и сигнализационныхъ приборовъ объявлено также циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 9 января 1910 г., за № 563 (см. въ Приложеніи № 12).

\*\*\*) Циркуляръ № 56009/2493 см. выше; см. также циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18/21 апрѣля 1906 г., № 16162/1036 и отъ 7/8 декабря 1911 г., № 31785/15012/995.

По докладѣ сего вопроса Господину Министру Путей Сообщенія, Его Высокопревосходительство призналъ возможнымъ разрѣшить примѣненіе и такихъ приборовъ, но лишь въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) когда разстояніе между входнымъ сигналомъ на станціи и первой ограждаемой имъ стрѣлкой вполне достаточно для полного торможенія (§ 24 абз. 2 Общ. Правиль сигнализациі), и вытяжка на главный путь при маневрахъ, по своему устройству станціонныхъ путей, навстрѣчу прибывающимъ поѣздамъ не допускается;

2) когда проѣзжая закрытый семафоръ, поѣздъ автоматически входитъ въ спеціальныи предохранительный тупиковый путь.

Такъ какъ въ теченіе времени, истекшаго со дня опубликованія вышеприведеннаго циркуляра, на нѣкоторыхъ дорогахъ были произведены въ достаточно широкихъ размѣрахъ испытанія подобнаго рода приспособленій, какъ для механическаго накладыванія петардъ, напр. приборы системы Ильина, такъ и для полученія звуковыхъ сигналовъ вообще, причемъ, по отзыву этихъ дорогъ, были получены въ общемъ удовлетворительные результаты, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, признавая своевременнымъ болѣе широкое примѣненіе такихъ приборовъ, предлагаетъ озаботиться установкой таковыхъ въ подлежащихъ случаяхъ, занося необходимые для сего кредиты въ проекты смѣтъ.

Подписаль: Начальникъ Управленія *Козыревъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

1 февраля 1911 г., № 2878.

(Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 8).

*Съ сообщеніемъ примѣрнаго перечня мѣръ административнаго и техническаго характера, которыя слѣдуетъ принимать для обезпеченія безопасности движенія.*

Согласно приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ было произведено подробное обслѣдованіе общаго положенія службы движенія на одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ связи съ вопросомъ о мѣрахъ къ обезпеченію безопасности движенія.

При означенномъ обслѣдованіи, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ обращено особое вниманіе на тѣ административныя распоряженія и улучшенія техническаго характера, которыя были осуществлены мѣстнымъ Управленіемъ дороги въ видахъ уменьшенія повторяемости происшествій съ поѣздами.

Принимая во вниманіе, что ближайшее ознакомленіе Упра-

вленій другихъ желѣзныхъ дорогъ съ означенными распоряженіями и техническими усовершенствованіями можетъ принести симъ Управленіямъ извѣстную пользу въ томъ отношеніи, что укажетъ на подлежащее восполненію пропуски въ дѣлѣ развитія мѣръ къ обезпеченію безопасности движенія, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ препровождаетъ у сего, для свѣдѣнія гг. начальниковъ казенныхъ, директоровъ и управляющихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, *перечень мѣръ административнаго и технического характера*, принятыхъ на одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ указанныхъ выше цѣляхъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Дрей.*

## Перечень мѣръ административнаго и технического характера.

### *1. Мѣры административнаго характера.*

1) Испытаніе вновь поступающихъ, а также тѣхъ, которые назначаются изъ низшихъ должностей на высшія, и лицъ, желающихъ пріобрѣсти право на замѣщеніе высшихъ должностей, въ знаніи ими своихъ обязанностей и всѣхъ относящихся до нихъ правилъ и распоряженій;

2) періодическая провѣрка тѣхъ же знаній въ особыхъ испытательныхъ комиссіяхъ;

3) постоянное инструктированіе служащихъ ихъ ближайшимъ начальствомъ;

4) наложеніе на виновныхъ строгихъ взысканій, до увольненія отъ службы и привлеченія къ судебной отвѣтственности;

5) систематическая подготовка къ служебной дѣятельности агентовъ дороги по техническому движенію и коммерческой части путемъ учрежденія при Управленіи дороги вечернихъ желѣзно-дорожныхъ курсовъ;

6) обязательность для причастныхъ къ движенію агентовъ неуклонно наблюдать за надлежащей сигнализацией пріемныхъ путей, за правильной постановкой и закрѣпленіемъ стрѣлочныхъ переводовъ, за правильной установкой подвижного состава между предѣльными столбиками и обязательнымъ употребленіемъ подкладокъ или шпаль подъ вагоны;

7) непремѣнное огражденіе поѣздовъ, остановившихся въ пути или задержанныхъ у закрытыхъ семафоровъ, ручными красными сигналами и укладываніемъ петардъ за 300 сажень;

8) установленіе контроля въ пути за бдительностью кондукторскихъ бригадъ;

9) равномерное распредѣленіе тормозовъ и тормозильщиковъ въ поѣздахъ;

10) отмѣна практиковавшагося прежде порядка условныхъ запросовъ о разрѣшеніи пути поѣздамъ;

11) постановка въ голову поѣзда, въ цѣляхъ предупрежденія

разрывовъ и сходовъ поѣздовъ, вагоновъ болѣе тяжелаго типа, хотя бы поѣзда слѣдовали по вѣтвямъ малаго протяженія;

12) воспрещеніе отправлять поѣзда вслѣдъ одинъ за другимъ ночью, въ туманъ, дождь и метель, а также безусловно на нѣкоторыхъ участкахъ дороги;

13) привлеченіе къ судебной отвѣтственности виновныхъ въ небрежномъ исполненіи обязанностей служащихъ-исполнителей, а также и старшихъ участковыхъ агентовъ за недостатокъ проявленія инициативы и энергіи въ предѣлахъ своихъ правъ и обязанностей;

14) повтореніе стрѣлочникамъ передаваемыхъ имъ по телефону распоряженій, для увѣренности, что полученныя распоряженія ими усвоены;

15) снабженіе поѣздовъ механическими приспособленіями системы Заурбрея, Аничкова, Бюссинга и другихъ для заклиниванія вагоновъ въ пути, при остановкахъ поѣзда \*);

16) объявленіе по линіи о строгомъ воспрещеніи допускать телеграфныхъ учениковъ къ работѣ на поѣздныхъ аппаратахъ;

17) обязательность для старшихъ линейныхъ агентовъ каждый разъ при проѣздѣ провѣрять правильность соблюденія установленныхъ нормъ продолжительности службы и отдыха агентовъ, причастныхъ къ движенію;

18) врученіе кондукторскимъ бригадамъ разрѣшеній на отправленіе поѣзда лишь послѣ того, какъ дежурный по станціи удостовѣрится въ готовности путей и стрѣлокъ къ благополучному проходу поѣзда;

19) воспрещеніе одновременнаго приѣма и отправления поѣздовъ;

20) выдача машинистамъ, при неготовности станціи къ приѣму поѣзда, предупрежденій объ осторожномъ подходѣ къ станціи;

21) воспрещеніе принимать поѣзды „на свободный путь“, безъ указанія, на какой именно;

22) закрѣпленіе стрѣлочныхъ переводовъ въ опредѣленномъ положеніи помощью замковъ, ключъ отъ коихъ хранится у дежурнаго по станціи;

23) увеличеніе штата старшихъ стрѣлочниковъ на нѣкоторыхъ особенно бойкихъ станціяхъ;

24) производство періодической провѣрки исправности дѣйствія станціонныхъ сигналовъ;

25) назначеніе для исполненія обязанностей дежурныхъ по станціямъ распорядительныхъ агентовъ—исключительно мѣстныхъ станціонныхъ агентовъ, выдержавшихъ установленное испытаніе и знакомыхъ съ мѣстными условіями и мѣстнымъ штатомъ станціи;

26) установленіе металлическихъ ярлыковъ для каждаго при-

\*) Снабженіе поѣздовъ сказанными приспособленіями и вообще принятіе мѣръ къ возможно широкому распространенію таковыхъ, въ предотвращеніе ухода вагоновъ отъ поѣздовъ, при стоянкахъ и остановкахъ, было, между прочимъ, предложено циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/16 ноября 1907 г. за № 9458/8224/1308 (Вѣсти. М. П. С. 1908 г., № 3).

емнаго пути съ выбитыми на нихъ нумерами путей, съ тѣмъ, чтобы, при выходѣ поѣзда съ сосѣдней станціи, стрѣлочникъ, являясь къ дежурному за распоряженіемъ, каждый разъ получалъ ярлыкъ съ номеромъ того пути, на который слѣдуетъ принять поѣздъ;

27) правильная регистрація случаевъ разрыва поѣздовъ, съ тѣмъ, чтобы машинисты съ наибольшимъ количествомъ обрывовъ выдѣлялись и назначались на маневровую службу, или смѣщались въ помощники машинистовъ;

28) воспрещеніе машинистамъ останавливаться при разрывѣ ранѣе удостовѣренія въ томъ, что оторвавшаяся часть поѣзда не нагоняетъ переднюю;

29) инструктированіе низшихъ станціонныхъ служащихъ, въ особенности временно командируемыхъ на станцію, въ знаніи ими правилъ и специальныхъ порядковъ данной станціи;

30) сокращеніе скорости хода поѣздовъ при подходѣ къ станціямъ, чтобы всегда была возможна остановка передъ закрытымъ семафоромъ;

31) провѣрка видимости на достаточномъ разстояніи входныхъ сигналовъ и наблюденіе за исправнымъ ихъ состояніемъ;

32) примѣненіе строгихъ взысканій къ машинистамъ за въѣзды на станціи при закрытыхъ семафорахъ и за проѣзды контрольныхъ столбиковъ;

33) уменьшеніе предѣльной скорости поѣздовъ на нѣкоторыхъ участкахъ;

34) воспрещеніе станціоннымъ агентамъ внезапно закрывать входные семафоры непосредственно передъ приближающимся къ станціи поѣздомъ, съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ крайней необходимости въ такомъ закрытіи, обязательно были укладываемы петарды;

35) усиленіе надзора при производствѣ маневровъ;

36) обязательная явка къ дежурнымъ по депо машинистовъ передъ ихъ отправленіемъ съ поѣздами,

и 37) особо тщательный осмотръ подвижнаго состава передъ сформированіемъ поѣздовъ.

## *II. Мѣры технического характера.*

а) Развитие централизаціи управленія стрѣлками и сигналами;

б) усиленное освѣщеніе станціонныхъ путей;

в) на тѣхъ станціяхъ, гдѣ семафоры недостаточно ясно видны дежурнымъ въ плохую погоду съ перрона, установлены повторители семафоровъ въ дежурныхъ комнатахъ;

г) для скорѣйшей передачи стрѣлочникамъ распоряженій по приему и отправленію поѣздовъ и для лучшаго контроля за исполненіемъ сихъ распоряженій, на входныхъ стрѣлкахъ многихъ бойкихъ станцій установлены телефоны;

д) на всѣхъ полувагонахъ системы Кушмана, подъемной силы 1.800 пудовъ, произведено укорачиваніе нижнихъ концовъ тормоз-

ныхъ рычаговъ, такъ какъ послѣдніе стояли низко и при проходѣ по стрѣлкамъ задѣвали за стрѣлочныя тяги;

е) у полувагоновъ той же системы телѣжки, первоначально установленныя слишкомъ близко къ буфернымъ брусьямъ, чѣмъ вызывалось задѣваніе и даже протираніе ребрами колесъ нижнихъ полокъ буферныхъ брусевъ, а иногда и сходъ вагоновъ съ рельсовъ, сдвинуты на 90 мм. внутрь;

ж) приступлено къ постепенному исправленію полувагоновъ системы Фоксъ-Арбеля, подъемной силы 2.250 пудовъ, обнаружившихъ конструктивныя недостатки, обусловливающіе плохую ихъ вписываемость въ кривыя, что влечетъ за собою частые сходы этихъ вагоновъ на стрѣлочныхъ и станціонныхъ кривыхъ;

з) во всѣхъ четырехосныхъ классныхъ вагонахъ съ Пульмановскими телѣжками скошены углы въ телѣжечныхъ брусьяхъ, во избѣжаніе наблюдавшихся сходовъ этихъ вагоновъ, вслѣдствіе неповоротливости телѣжекъ при проходѣ по кривымъ;

и) товарные паровозы нормального типа Компаундъ оборудуются во время ихъ нахождения въ капитальномъ ремонтѣ тормозами Вестингауза;

к) во всѣхъ паровозахъ, при нахожденіи ихъ въ капитальномъ ремонтѣ, регуляторныя ручки передѣланы по одному типу;

л) всѣ четырехосные тендеры нормальныхъ паровозовъ снабжены предохранительными скобами, препятствующими паденію трианглей рычажной тормозной передачи при обрывахъ подвѣсокъ тормозныхъ колодокъ;

м) со времени поступленія на дорогу паровозовъ типа 1-4-0 установленъ особый надзоръ за телѣжками этихъ паровозовъ, особенно же за трущимися ихъ частями, во избѣжаніе ихъ заѣданія и уменьшенія вписываемости въ кривыя;

н) значительно усилено верхнее строеніе пути; усиленіе это состояло: 1) въ замѣнѣ балласта мелкаго, глинистаго, легко раскисающаго отъ влаги и дающаго частые просадки пути, сплошнымъ слоемъ балласта изъ битаго каменнаго щебня; 2) въ замѣнѣ рельсовъ легкаго типа рельсами типа тяжелаго, и 3) въ увеличеніи числа шпальтъ подъ рельсами до 1.500 штукъ на версту дороги, и

о) на станціяхъ, гдѣ станціонныя пути расположены по кривымъ слишкомъ малаго радіуса, пути сѣи переложены въ закругленія радіуса значительно большаго, а стрѣлки и крестовины прежнихъ неудовлетворительныхъ типовъ, обусловливавшія сходы подвижнаго состава вслѣдствіе конструктивныхъ недостатковъ, замѣняются переводами новѣйшихъ болѣе совершенныхъ типовъ.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель Управленія В. Фоминъ.

**Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ жел. дор.**

24/26 марта 1911 г., № 8942/68/3593.

(Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 17).

*Объ установленіи надзора за нагрузкою товарныхъ вагоновъ и о нѣкоторыхъ другихъ мѣрахъ, въ цѣляхъ предупреденія горѣнія буксъ и поломки рессоръ.*

Въ виду наблюдаемаго возрастанія на желѣзныхъ дорогахъ за послѣдніе годы случаевъ отцѣпокъ товарнаго подвижнаго состава отъ поѣздовъ вслѣдствіе горѣнія буксъ и поломки рессоръ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, г.г. начальникамъ казенныхъ, управляющимъ и директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ установить болѣе бдительный надзоръ за недопущеніемъ какъ перегрузки вагоновъ сверхъ указанной существующими правилами нормы, такъ, въ особенности, неправильной ихъ нагрузки; производить болѣе строгую пріемку съ заводовъ новыхъ рессоръ; усилить тщательность осмотра рессоръ и буксъ на передаточныхъ пунктахъ; производить болѣе тщательно обточку шеекъ осей; обратить вниманіе, чтобы для подшипниковъ употреблялись сплавы надлежащаго состава и чтобы смазочные матеріалы пріобрѣтались надлежащихъ качествъ, а въ особенности предлагается усилить надзоръ за аккуратнымъ и умѣлымъ обслуживаніемъ буксъ и подшипниковъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Викторовъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

30 апрѣля 1911 г., № 12056/90/5040/339.

(Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 22).

*Объ обезпеченіи безопасности движенія правильнымъ обслуживаніемъ ящичковъ зависимости, какъ весьма серьезной и ответственной части централизаціонныхъ приборовъ.*

На одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣлъ мѣсто случай столкновенія поѣздовъ вслѣдствіе неправильной установки маршрута, вызванной неисправнымъ состояніемъ ящичка зависимости, при посредствѣ котораго осуществляется взаимное замыканіе стрѣлочныхъ, маршрутныхъ и сигнальныхъ рычаговъ централизаціонныхъ приборовъ.

Путемъ разслѣдованія было выяснено, что неисправность ящичка зависимости заключалась въ поломкѣ винта, закрѣплявшаго

на маршрутномъ валикѣ замычку, и что поломка эта явилась послѣдствіемъ неумѣлаго и грубаго съ нимъ обращенія слесаря службы пути.

Далѣе было выяснено, что на нѣкоторыхъ дорогахъ инструкціями о пользованіи централизованными стрѣлками и сигналами не предусмотрѣнъ порядокъ вскрытія ящиковъ зависимости для ихъ осмотра и ремонта, а также отсутствуютъ указанія о томъ, какіе агенты могутъ производить эти работы. Признавая, что правильное дѣйствіе ящиковъ зависимости надлежитъ обезпечить всѣми доступными мѣрами, въ виду серьезнаго ихъ значенія для огражденія безопасности движенія, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ озаботиться, чтобы порядокъ обслуживания этой отвѣтственной части централизаціи былъ вполне точно установленъ соответственными инструкціями о пользованіи централизованными стрѣлками и сигналами и чтобы для той же цѣли, согласно постановленія Техническаго Совѣщанія Управленія желѣзныхъ дорогъ, по журналу отъ 4-го апрѣля 1911 г. за № 73, было установлено, какъ общее правило, чтобы ящики зависимости закрытаго типа, какъ, напр., въ блокъ-аппаратахъ Сименса, держались постоянно запломбированными пломбами надсмотрщика телеграфа и запертыми на замки, ключи которыхъ должны храниться у тѣхъ же агентовъ, причемъ вскрытіе ящиковъ зависимости разрѣшалось лишь надсмотрщикамъ телеграфа съ предварительнымъ увѣдомленіемъ о томъ начальника станціи.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Н. Митинскій*.

### **Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор.**

14/15 октября 1911 года, № 26362/165.

(Вѣсти. М. П. С. 1911 г., № 45).

*Объ усиленіи надзора за стрѣлками, расположенными по маршрутамъ слѣдованія пасс. поѣздовъ.*

На одной изъ желѣзныхъ дорогъ произошелъ сходъ вагоновъ пассажирскаго поѣзда большой скорости на входной стрѣлкѣ, вслѣдствіе злоумышленной порчи стрѣлки путемъ вынутія болта во внутренней между перьями переводной тягѣ. На докладѣ объ означенномъ происшествіи Его Превосходительствомъ, за Министра Путей Сообщенія, Г. Товарищемъ Министра Путей Сообщенія, тайнымъ совѣтникомъ Н. Л. Щукинымъ положена резолюція:

„Слѣдуетъ осматривать стрѣлки во всѣхъ подробностяхъ“...

Сообщая о вышеизложенномъ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ г.г. начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ усилить надзоръ за стрѣлками, расположенными по маршрутамъ слѣдованія въ предѣлахъ станцій пассажирскихъ поѣздовъ, путемъ осмотра таковыхъ во всѣхъ подробностяхъ, и, независимо сего, сообщить названному Упра-

влению свои соображенія о тѣхъ мѣрахъ, какія должны быть приняты въ цѣляхъ устраненія возможности злоумышленной порчи такихъ стрѣлокъ, т. е. стрѣлокъ, расположенныхъ по маршрутамъ слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Викторовъ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

7/8 декабря 1911 года, № 31785/15012/995 \*).

(Вѣсти. М. П. С. 1912 г., № 1).

*О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ, вслѣдствіе неточной установки фонаря по отношенію къ сигнальнымъ стекламъ.*

На одной изъ дорогъ имѣлъ мѣсто случай наѣзда товарнаго поѣзда на другой товарный поѣздъ, вслѣдствіе неисправности семафора, показывавшаго въ моментъ происшествія неправильные огни при закрытомъ положеніи семафора, а именно одновременно зеленые огни въ стороны станціи и перегона.

Разслѣдованіемъ было установлено, что неправильное показаніе огней семафора явилось слѣдствіемъ неточной установки фонаря по отношенію къ сигнальнымъ стекламъ, установленнымъ непосредственно на семафорномъ крылѣ.

Во избѣжаніе повторенія этого рода случаевъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, согласно заключенія технического совѣщанія по журналу отъ 22 ноября с. г., за № 243, предлагаетъ:

1) Примѣнять въ новыхъ устройствахъ такую оснастку семафоровъ, при которой семафорные очки опускаются вмѣстѣ съ фонаремъ и представляютъ отдѣльное отъ крыла устройство; причемъ, при опусканіи фонаря, отверстіе послѣдняго должно быть закрыто краснымъ цвѣтнымъ стекломъ, которое притомъ не можетъ быть откинута до окончательнаго подъема и установки его въ правильное положеніе по отношенію къ крыльямъ семафора.

2) При пользованіи существующими семафорами, конструкція крыльевъ которыхъ такова, что семафорные очки представляютъ одно цѣлое съ крыльями, примѣнять слѣдующія мѣры:

а) въ случаяхъ примѣненія на семафорахъ въ качествѣ сигнальныхъ красного и зеленого огней, приспособить фонарные подъемныя цѣпи къ возможности закрѣпленія ихъ въ строго опредѣленномъ положеніи помощью звена большого размѣра и запиранія цѣпи на замокъ, ключъ котораго долженъ храниться у начальника станціи;

\*) См. циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13 ноября 1910 г., № 30025/180/11021 и отъ 7 ноября 1912 г., 30830/171/14427.

б) въ случаяхъ примѣненія на семафорахъ бѣлаго огня, въ качествѣ сигнальнаго, надлежитъ примѣнять скрѣпленные съ фонаремъ щиты, автоматически закрывающіе бѣлый огонь при подъемѣ и опусканіи фонаря.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Н. Митинскій*.

### **Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор.**

24/25 февраля 1912 г., № 6068/2639 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 11).

*О тщательномъ производствѣ срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра товарныхъ вагоновъ, въ устраненіе неправильностей, вызывающихъ саморасцѣпку таковыхъ.*

Въ послѣднее время стали часто повторяться случаи поврежденія стяжки, а также саморасцѣпки вагоновъ съ простой стяжкой при слѣдованіи поѣздовъ подъ уклонъ.

Причины, вызывавшія такіе случаи, были слѣдующія:

1) Недостаточное свободное вращеніе скобъ на цапфахъ гаекъ, такъ что стяжка вмѣсто гибкой линіи представляла постоянно жесткую линію, вопреки § 5 правилъ срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра.

2) Разработанность отверстія въ буферномъ брусь для стержня крюка, значительно превосходящая тѣ зазоры по 6 м.м. на обѣ стороны между отверстиемъ шайбы буфернаго бруса и стержнемъ крюка, которые допускаются § 5 правилъ срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра.

3) Длина винта, превосходящая длину 410 м. м., допускаемую циркуляромъ 20 февраля 1896 г. за № 2975, на 5 и 10 м. м.

Осѣвшія или поломанныя пружины буферовъ, значительно уменьшающія высоту буферовъ.

Имѣя въ виду, что означенные недосмотры, при производствѣ срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра, вызываютъ саморасцѣпки, въ которыхъ страдаютъ иногда и люди, Управление желѣзныхъ дорогъ проситъ г.г. начальниковъ и управляющихъ дорогъ обратить серьезное вниманіе на исполненіе требованій, установленныхъ правилами срочнаго 3-хъ-годичнаго осмотра товарныхъ вагоновъ, предупреждая, что виновные въ недосмотрахъ будутъ подвергаемы взысканіямъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Ломоносовъ*.

\*) См. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/16 января 1910 г., № 1220/247/16.

**Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор.**

25 апрѣля 1912 г., № 12291/8587.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 21).

*О принятіи мѣръ къ обезпеченію безопасности слѣдованія поѣздовъ съ паровозными бригадами чужихъ участковъ.*

При разслѣдованіи бывшаго недавно случая столкновенія поѣздовъ на одной изъ дорогъ было выяснено, что главною причиною происшествія было командированіе машинистовъ на совершенно незнакомый имъ участокъ съ труднымъ профилемъ и неблагоприятнымъ подходомъ къ станціи, на которой, кромѣ того, стрѣлки расположены такъ, что выходъ поѣздовъ совершается черезъ входныя стрѣлки наперерѣзь приближающимся къ станціи поѣздамъ.

Въ виду сего, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы въ случаѣ командированія паровозовъ изъ одного тягового участка въ другой были принямаемы соотвѣтствующія мѣры къ обезпеченію безопасности слѣдованія поѣздовъ съ паровозными бригадами чужихъ участковъ \*).

Подписалъ: За Начальника Управления *Гущинъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

18/24 мая 1912 г., № 15434/7129.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 24).

*Объ обязательной провѣркѣ, по габариту, очертанія подножекъ вагоновъ послѣ каждаго исправленія подножекъ и самихъ вагоновъ.*

Въ виду бывшаго на Полѣскихъ желѣзныхъ дорогахъ случая постановки въ товаро-пассажирскаго поѣзда товарнаго вагона съ подножкой, расположенной на 10 дюймовъ ниже ея нормальнаго положенія и вышедшей за очертаніе габарита приближенія строеній на станціяхъ, вслѣдствіе чего, при проходѣ поѣзда по станціоннымъ путямъ, ударомъ этой подножки въ конецъ переводнаго рычага стрѣлки былъ переброшенъ баллансиръ, слѣдствіемъ чего явился отходъ остряковъ стрѣлки отъ рамныхъ рельсовъ и сходъ трехъ товарныхъ вагоновъ, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ, для предупрежденія впредь подобныхъ случаевъ, производить обязательно по габариту предѣльнаго очертанія подвижнаго состава провѣрку очертанія подножекъ вагоновъ послѣ каждаго исправленія какъ подножекъ, такъ и самихъ вагоновъ.

Подписалъ: За Начальника Управления *Ю. Ломоносовъ*.

\* ) См. п. 3 циркуляра Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 23/27 іюня 1912 г., № 18522/12985/2087.

**Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Инспекторамъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

23/27 июня 1912 года, № 18522/12985/2087.

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 29).

*Объ изданіи инструкцій и объ испытаніи агентовъ.*

При разслѣдованіи столкновенія поѣздовъ вблизи одной изъ узловыхъ станцій, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ было, между прочимъ, обращено вниманіе на установленный на этой станціи, находящейся въ періодѣ переустройства, порядокъ движенія поѣздовъ и маневровъ во время ея переустройства, а также на постановку дѣла по инструктированію агентовъ дороги по выполненію сего порядка.

Въ инструкціи о движеніи поѣздовъ и маневрахъ, объявленной приказомъ по дорогѣ, заключались указанія, какъ о томъ порядкѣ, которымъ надлежало руководствоваться вслѣдъ за объявленіемъ инструкціи, такъ и о другомъ порядкѣ, который слѣдовало ввести, когда работы по переустройству станціи достигнутъ уже указанного въ инструкціи состоянія. Хотя этотъ послѣдующій порядокъ и былъ предусмотрѣнъ инструкціею, но при введеніи его потребовалось издать особое распоряженіе съ дополненіями и разъясненіями.

Такимъ образомъ преждевременное включеніе въ инструкцію того порядка движенія, который предстояло ввести лишь впоследствии, вызвало напрасное увеличеніе числа распоряженій по одному и тому же предмету, что обременяетъ безъ надобности агентовъ дороги и чего можно было бы избѣжать, если бы о новомъ порядкѣ движенія было объявлено тогда, когда онъ могъ бы быть уже вполне точно установленъ. Содержаніе инструкціи, въ частяхъ, касающихся категорій младшихъ станціонныхъ служащихъ, частныхъ къ движенію поѣздовъ, было разъяснено имъ словесно мѣстнымъ начальствомъ, но ни выборокъ изъ общей инструкціи, ни особыхъ спеціальныхъ инструкцій имъ выдано не было, между тѣмъ какъ одно лишь словесное разъясненіе такой важной инструкціи не можетъ считаться достаточнымъ, такъ какъ каждый желѣзнодорожный агентъ долженъ вполне точно знать тѣ обязанности, за исполненіе которыхъ онъ несетъ отвѣтственность.

Что касается самой инструкціи, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій довольно сложной, то, какъ оказалось, она была составлена недостаточно систематично, почему она являлась неудобною, какъ для изученія, такъ и для наведенія по ней справокъ.

Въ видахъ устраненія подобнаго же рода недостатковъ въ инструкціонныхъ распоряженіяхъ и принимая во вниманіе всю важность надлежащаго инструктированія желѣзнодорожныхъ аген-

товъ для обезпеченія правильности и безопасности движенія, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ гг. начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и завѣдывающимъ подъѣздными путями:

1) Приступить неотлагательно къ пересмотру дѣйствующихъ, по всѣмъ службамъ, инструкцій, положеній и распоряженій линейнымъ агентамъ, не исключая и самыхъ младшихъ агентовъ, и къ изданію, въ случаѣ необходимости, новыхъ инструкцій, взамѣнъ дѣйствующихъ, имѣя при этомъ въ виду, что кругъ обязанностей, которыя лежатъ на каждомъ агентѣ, долженъ быть вполнѣ точно установленъ и что въ выборки изъ инструкцій для низшихъ агентовъ, или въ специально составленныя для нихъ инструкціи, не должно входить то, что не имѣетъ къ обязанностямъ этихъ агентовъ непосредственнаго отношенія.

Временныя инструкціи, издаваемыя въ случаяхъ переустройства станцій, должны заключать въ себѣ лишь то, чѣмъ надлежитъ руководствоваться въ настоящее время, съ тѣмъ, чтобы дальнѣйшія распоряженія издавались впоследствии, когда ихъ можно будетъ ввести въ дѣйствіе.

Какъ постоянныя, такъ и временныя инструкціи должны представлять простыя, вполнѣ опредѣленныя указанія, не вызывающія въ желѣзнодорожныхъ агентахъ никакихъ сомнѣній въ томъ, какъ имъ надлежитъ поступать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что особенно важно для младшихъ служащихъ, дѣйствія которыхъ должны отличаться автоматизмомъ, не исключаяющимъ, впрочемъ, въ особыхъ исключительныхъ случаяхъ, проявленія собственной инициативы, иногда сопряженной съ нарушеніемъ дѣйствующихъ при нормальныхъ условіяхъ инструкцій.

2) Подтвердить старшимъ агентамъ, чтобы они, не ограничиваясь однимъ разъясненіемъ инструкцій своимъ подчиненнымъ, вселяли бы въ нихъ сознательное отношеніе къ ихъ обязанностямъ и въ особенности обращали бы вниманіе на усвоеніе младшими агентами сознанія необходимости точнаго соблюденія инструкцій, что особенно важно для агентовъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ приему и отправленію поѣздовъ и къ производству маневровъ.

3) Подтвердить, чтобы при назначеніи агента къ исполненію своихъ обязанностей въ такомъ районѣ, гдѣ онъ этихъ обязанностей не исполнялъ ранѣе, этотъ агентъ былъ предварительно подвергнутъ испытанію въ знаніи порядковъ и правилъ, дѣйствующихъ въ данномъ районѣ. Равнымъ образомъ при назначеніи агента къ исполненію обязанностей, которыя относятся къ предмету вѣдѣнія агентовъ иной категоріи, обязательно испытать такого агента въ знаніи дѣла, которое ему поручается, хотя бы временно\*).

\*) См. циркуляръ Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 25 апрѣля 1912 г., № 12291/8587.

4) Имѣющія быть изданными, согласно п. 1 сего циркуляра, инструкціи линейнымъ агентамъ, подлежащія утвержденію начальниками и управляющими желѣзныхъ дорогъ и инспекторами подъѣздныхъ путей, представлять, въ двухъ экземплярахъ, въ Управление желѣзныхъ дорогъ.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *Викторовъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

30 октября  
1 ноября 1912 г., № 30329/21558\*).

*Объ энергичномъ дѣйствіи тормозильщиковъ ручными тормозами, при подачѣ машинистомъ сигналовъ къ заторможенію.*

Въ виду имѣвшихъ мѣсто за послѣднее время случаевъ входа поѣздовъ на станціи при закрытомъ семафорѣ, при чемъ одною изъ главныхъ причинъ такихъ случаевъ являлось недостаточное торможеніе поѣзда, предлагаю подтвердить особымъ распоряженіемъ, чтобы при подачѣ машинистомъ сигналовъ къ торможенію, независимо отъ принимаемыхъ имъ мѣръ къ остановкѣ поѣзда, всѣ кондуктора и смазчики, обслуживающіе ручные тормоза, энергичнымъ дѣйствіемъ таковыми способствовали заторможенію поѣзда, при этомъ, въ случаѣ заявленія машиниста о томъ, что кондукторскія бригады не оказали достаточной помощи, дежурный по движенію долженъ совмѣстно съ машинистомъ произвести осмотръ тормозныхъ колодокъ въ отношеніи степени нагрѣва ихъ съ цѣлью опредѣлить силу нажатія колодокъ и установить, не было-ли въ данномъ случаѣ упущенія со стороны тормозильщиковъ, которые, если это будетъ обнаружено, должны быть подвергнуты самымъ строгимъ взысканіямъ.

Указанія настоящаго циркуляра предлагаю принять къ точному руководству и исполненію.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *Викторовъ*.

\*) См. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18 мая 1901 года, № 21033/1015.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ  
жельзныхъ дорогъ.**

7 ноября 1912 г., № 30830/171/14427 \*).

(Вѣстн. М. П. С. 1912 г., № 48).

*О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ  
семафоровъ, вслѣдствіе недостаточной видимости сигнальныхъ  
огней таковыхъ.*

Изъ поступающихъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ донесеній о происшествіяхъ усматривается, что въ текущемъ году участились случаи проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ съ серьезными послѣдствіями таковыхъ проѣздовъ, причемъ большинство такихъ случаевъ (до 80<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) падаетъ на ночное время. Хотя разслѣдованіями происшествій установлено, что непосредственною причиною этихъ происшествій является недостаточная бдительность паровозныхъ бригадъ, за что послѣднія подвергаются строгимъ взысканіямъ включительно до увольненія отъ должности, тѣмъ не менѣе повторяемость подобныхъ происшествій въ ночное время даетъ основанія возбудить вопросъ о томъ, обезпечена ли въ надлежащей степени видимость сигнальныхъ огней.

Въ настоящее время на семафорахъ, включенныхъ въ централизацию или путевую блокировку, обыкновенно устанавливаются фонари, имѣющіе керосиновую горѣлку размѣромъ въ 12-14 лин. и высеребранный рефлекторъ изъ бѣлаго металла діаметромъ 150 мм., видимость сигнальныхъ огней каковыхъ семафоровъ, по опыту примѣняющихъ ихъ дорогъ, надлежитъ признать вполне достаточной. Наряду съ этимъ значительное число нецентрализованныхъ семафоровъ имѣетъ болѣе слабое устройство свѣтового аппарата и, слѣдовательно, менѣе обезпеченную видимость сигнальныхъ огней.

Въ виду сего Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, директорамъ и управляющимъ частными желѣзными дорогами сдѣлать распоряженіе объ обследованіи видимости сигнальныхъ огней входныхъ семафоровъ, обративъ особое вниманіе на тѣ случаи, когда подходъ къ станціямъ или разѣздамъ располагается на длинныхъ спускахъ или кривыхъ, и о неотлагательномъ принятіи мѣръ къ усиленію и надлежащему расположенію свѣтовыхъ источниковъ семафорныхъ фонарей въ тѣхъ случаяхъ, когда видимость сигнальныхъ огней окажется недостаточной по условіямъ торможенія и, при томъ, въ первую очередь, для тѣхъ участковъ, на которыхъ обращаются товарные поѣзда большого состава.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *Викторовъ*.

\* См. циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 7/8 декабря 1911 г., № 31785/15012/995.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ  
желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

13/14 марта 1913 г., № 8640.

*О мѣрахъ въ предупрежденіе самопроизвольнаго движенія вагоновъ  
и ухода ихъ со станцій.*

Циркулярами Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 сентября 1899 г. за № 38090, 4 января 1900 г. за № 248, 23/25 февраля 1900 г. за № 8571 и 8 декабря 1901 г. за № 51245/240/2654 \*) предлагались, въ развитіе § 97 „Правиль. Технической Эксплоатаціи“, различныя мѣры къ предупрежденію самопроизвольнаго движенія вагоновъ и ухода ихъ со станцій; упомянутые циркуляры, въ отдѣльныхъ случаяхъ, подтверждались къ исполненію мѣстнымъ Управленіямъ особыми распоряженіями.

Въ виду того, что случаи самопроизвольнаго ухода подвижного состава тѣмъ не менѣе продолжаютъ повторяться, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ, руководствуясь вышеперечисленными циркулярами, вновь пересмотрѣть вопросъ о мѣрахъ къ предупрежденію такихъ случаевъ и сдѣлать по каждой дорогѣ соотвѣтствующія распоряженія, какъ въ отношеніи надлежащаго оборудованія станцій наиболѣе совершенными приспособленіями для предупрежденія ухода подвижного состава со станцій, такъ и въ отношеніи установленія должнаго порядка пользования этими приспособленіями, обративъ вмѣстѣ съ тѣмъ особое вниманіе на усиленіе надзора со стороны старшихъ агентовъ службы движенія за правильнымъ примѣненіемъ упомянутыхъ приспособленій, а также и иныхъ мѣръ, направленныхъ къ предупрежденію ухода вагоновъ, какъ напримѣръ сцѣпки вагоновъ, постановки стрѣлокъ для направленія вагоновъ въ тупики и проч.

Вышеизложенное Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ принять къ точному руководству и исполненію \*\*).

Подписалъ: За Начальника Управленія *Ив. Борисовъ.*

\*) Означенные циркуляры см. выше.

\*\*\*) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/16 ноября 1907 г., за № 9458 8224/1308 (Вѣстн. М. П. С. 1908 г. № 3), въ предотвращеніе ухода вагоновъ отъ поѣздовъ, при стоянкахъ и остановкахъ, было, между прочимъ, предложено озаботиться снабженіемъ поѣздовъ механическими приспособленіями для заклиниванія вагоновъ системы Зауэрбрея, Аничкова, Бюссинга и другихъ и, вообще, принятіемъ мѣръ къ возможно широкому распространенію усовершенствованныхъ приспособленій этого рода.

**Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ съ указаніями относительно порядка дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ при происшествіяхъ и о мѣрахъ, которыя должны выполняться, какъ при самыхъ происшествіяхъ, такъ и на случай таковыхъ.**

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

2 іюня 1905 г., № 22029.

(Вѣстникъ М. П. С. 1905 г., № 24).

*Объ изданіи инструкцій касательно порядка дѣйствій служащихъ при происшествіяхъ и объ организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ.*

Объявленными при постановленіи Министра Путей Сообщенія, отъ 19 марта 1898 года за № 5343, „Правилами технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“, опредѣляются лишь общіе принципы; установленіе же деталей, во многихъ частяхъ, возлагается на начальниковъ (управляющихъ) дорогъ.

Въ указанномъ порядкѣ, т. е. властью начальниковъ дорогъ, должны быть, согласно § 129 упомянутыхъ Правиль, изданы инструкціи о порядкѣ дѣйствій желѣзно-дорожныхъ служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами и съ перевозимыми въ нихъ людьми и грузами, а также при поврежденіяхъ пути, сооруженій и подвижнаго состава.

Изъ цѣлаго ряда обслѣдованныхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ происшествій, однако, выяснилось, что означенное требованіе § 129 Правиль технической эксплуатаціи на многихъ желѣзныхъ дорогахъ доселѣ не выполнено. Рядомъ съ этимъ, какъ-бы въ связи съ отсутствіемъ необходимыхъ для служащихъ руководствъ, неоднократно были замѣчаемы продолжительные, несоотвѣтствовавшіе размѣрамъ происшествій, перерывы въ движеніи поѣздовъ, позднее прибытіе, или полное отсутствіе врачебной помощи, недостатокъ въ организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ и проч.

Понимая всю затруднительность опредѣлить, при помощи инструкцій, порядокъ дѣйствій служащихъ при происшествіяхъ, когда требуется сообразоваться съ обстоятельствами и проявлять собственную сообразительность, Управленіе желѣзныхъ дорогъ на-

ходить, что въ инструкціонномъ порядкѣ должны быть установлены не эти, трудно поддающіяся опредѣленію условія, а условія организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ, условія оборудованія ихъ и снабженія работою силою, порядокъ дѣйствій служащихъ по возможно скорѣйшему извѣщенію начальства о происшествіяхъ, обязанность прибытія на мѣсто происшествій старшихъ начальствующихъ лицъ и случаи обязательнаго прибытія врачебной помощи.

По приказанію Его Сіятельства Г-на Министра Путей Сообщенія, Управление желѣзныхъ дорогъ подтверждаетъ, въ указанномъ смыслѣ, требованіе § 129 Правилъ технической эксплуатаціи, дабы желѣзныя дороги, на коихъ не имѣется еще правильно постановленной организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ и соответствующихъ инструкцій, озаботились восполненіемъ этого существеннаго пропуска \*).

Подписалъ: Начальникъ Управленія П. *Думитрашко*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

17/18 декабря 1906 г., № 49083.

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 1).

*Объ организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ и о порядкѣ отправленія таковыхъ, для оказанія помощи, на мѣста происшествій.*

Изъ поступающихъ свѣдѣній усмотрѣно, что наблюдающееся иногда несвоевременное прибытіе врачебнаго персонала на мѣста происшествій съ поѣздами для оказанія медицинской помощи пострадавшимъ людямъ происходитъ вслѣдствіе того, что готовые къ отправленію вспомогательные поѣзда, съ находящимися уже въ наличіи агентами врачебной службы, задерживаются отправленіемъ по назначенію по причинѣ неготовности и медленныхъ сборовъ агентовъ другихъ службъ или рабочихъ.

Вслѣдствіе сего, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ гг. Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ: а) принять мѣры къ обезпеченію вполнѣ своевременнаго отправленія вспомогательныхъ поѣздовъ на мѣста происшествій въ полномъ ихъ снаряженіи, т. е. съ лицами врачебнаго персонала, перевязочными средствами, матеріалами, рабочими и проч., и съ этой цѣлью установить, чтобы вспомогательные поѣзда въ опредѣленномъ составѣ находились на запасныхъ путяхъ станцій въ должной готовности къ отправленію, б) установить

\*) См. помѣщенные ниже циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17/18 декабря 1906 г. № 49083, отъ 19 января 1908 г. № 1708/215 и отъ 26/28 мая 1911 г. № 14556/6175.

строгую отвѣтственность служащихъ и рабочихъ за всякое промедленіе въ сборахъ для отправления съ вспомогательными поѣздами при происшествіяхъ, и в) озаботиться надлежащей организаціей вспомогательныхъ поѣздовъ на отдѣльныхъ участкахъ желѣзныхъ дорогъ и изданіемъ правилъ и инструкцій, опредѣляющихъ порядокъ дѣйствій служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами, согласно требованію § 129 Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, и г) донести, что и когда именно сдѣлано въ этомъ отношеніи, во исполненіе требованія циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 2 іюня 1905 г. за № 22029.

Имѣя вмѣстѣ съ симъ въ виду, что при происшествіяхъ съ поѣздами всѣ заботы должны быть прежде всего направлены къ возможно скорѣйшей подачѣ помощи пострадавшимъ, если таковы имѣются, Управление желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ къ неуклонному руководству, что врачебный персоналъ съ необходимыми перевязочными средствами и медикаментами долженъ быть отправляемъ на мѣста происшествій немедленно, отнюдь не ожидая запоздавшихъ, и что, посему, въ случаѣ несвоевременнаго прибытія для слѣдованія съ вспомогательнымъ поѣздомъ агентовъ другихъ службъ, рабочихъ и проч., слѣдуетъ отправлять ихъ уже вторымъ вспомогательнымъ поѣздомъ \*).

Подписалъ: Вр. исп. об. Начальника Управленія Ду-митрашко.

### **Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ.**

17 февраля 1907 г., № 4995/25.

(Вѣстн. М. П. С. 1907 г., № 9).

*О внесеніи матеріаловъ, касающихся всѣхъ происшествій и несчастныхъ случаевъ, въ Бюро Совѣщательнаго Съѣзда начальниковъ службы движенія.*

На обсужденіе XVI-го Совѣщательнаго Съѣзда начальниковъ службы движенія, по приказанію Господина Министра, былъ внесенъ вопросъ о повторяющихся случаяхъ столкновеній поѣздовъ на станціяхъ и о выясненіи мѣръ къ обезпеченію входа и выпуска поѣздовъ при приѣмѣ, отправленіи, производствѣ маневровъ по путямъ слѣдованія поѣздовъ.

Съѣздъ, не имѣя подъ руками иныхъ данныхъ по сему предмету, кромѣ общаго числа случаевъ столкновеній за послѣдніе 2-3 мѣсяца, въ заключеніи своемъ выразилъ рядъ пожеланій весьма общаго характера.

Между тѣмъ, несомнѣнно, что наиболѣе правильнымъ и ра-

\*) См. помѣщенные ниже циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 января 1908 г. № 1708/215 и отъ 26/28 мая 1911 г., № 14556/6175.

ціональнимъ путемъ для выработки надлежащихъ мѣръ къ уменьшенію столкновеній и другихъ несчастныхъ случаевъ является подробное разсмотрѣніе условий, въ которыхъ имѣло мѣсто то или другое происшествіе, ибо только такимъ образомъ могутъ быть выяснены ближайшія причины, чаще всего вызывающія происшествія, а, слѣдовательно, твердо установленъ характеръ предупредительныхъ мѣръ.

Полагая, что подобное изученіе причинъ разныхъ происшествій и выясненіе мѣръ противъ нихъ наиболѣе цѣлесообразно поручить Совѣщательному Съѣзду начальниковъ службы движенія, Управленіе желѣзныхъ дорогъ проситъ Васъ распорядиться, чтобы, независимо отъ обычнаго разслѣдованія каждого происшествія, въ службѣ движенія собирались и группировались матеріалы, касающіеся всѣхъ происшествій и несчастныхъ случаевъ, происшедшихъ вполнѣ или частью по винѣ этой службы, и, по мѣрѣ готовности, препровождались въ постоянное бюро Совѣщательнаго Съѣзда начальниковъ службы движенія для внесенія на разсмотрѣніе ближайшаго Съѣзда. При чемъ, для успѣха дѣла, желательно, чтобы, сверхъ официального матеріала разслѣдованія, по каждому отдѣльному случаю имѣлись также заключенія начальниковъ службъ или другихъ компетентныхъ лицъ, которыя могли бы способствовать лучшему освѣщенію каждого случая, при условіи, что таковыя мнѣнія и заключенія не должны имѣть иного назначенія кромѣ облегченія работы Съѣзда по выясненію дѣйствительныхъ причинъ происшествій и выработки цѣлесообразныхъ мѣръ противъ нихъ.

Подписаль: За Начальника Управленія *А. Плакида*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

24/25 іюля 1907 г., № 19570 \*).

*О принятіи мѣръ къ скорѣйшему возстановленію движенія, прерваннаго происшествіями съ поездами.*

Озабочиваясь устраненіемъ повторяющихся случаевъ значительной задержки въ возстановленіи правильнаго движенія при происшествіяхъ съ поездами, вслѣдствіе замедленія судебной власти прибытіемъ на мѣста происшествій и выдачею разрѣшеній на уборку разрушеннаго подвижнаго состава и исправленіе пути, Министерство Путей Сообщенія входило въ сношеніе съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по вопросу о расширеніи правъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, предусматриваемыхъ

\*) См. помѣщенный ниже циркуляръ Управленія жел. дорогъ отъ 29 сентября 1907 г., № 24880.

статью 258 Уст. угол. судопр., въ отношеніи замѣны судебного слѣдователя въ слѣдственныхъ дѣйствіяхъ и по выдачѣ разрѣшеній на уборку подвижного состава и исправленіе пути.

Въ виду сего Штабомъ Корпуса Жандармовъ, по соглашенію съ Министромъ Юстиціи, даны (циркуляромъ отъ 27 минувшаго іюня за № 82) \*) указанія Начальникамъ Жандармскихъ Полиций-

\*) Циркуляръ Штаба Корпуса жандармовъ отъ 27 іюня 1907 г. № 82.

„На основаніи дѣйствующихъ законоположеній (статьи 256 и 261<sup>а</sup> уст. уголовн. судопр.), жандармская желѣзнодорожная полиція обязана при несчастныхъ проишествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ сохранять слѣды этихъ проишествій до прибытія судебного слѣдователя, вслѣдствіе чего на желѣзныхъ дорогахъ установленъ порядокъ, по которому желѣзнодорожная администрація можетъ приступать къ работамъ по расчисткѣ загроможденнаго мѣста, уборкѣ разрушеннаго подвижного состава и исправленію поврежденнаго пути лишь по полученіи на то разрѣшенія со стороны судебной власти, или жандармской полиціи. Въ виду такого порядка, приступъ къ работамъ очень часто задерживается по причинѣ несвоевременнаго прибытія чиновъ судебного вѣдомства, чѣмъ замедляется возстановленіе прерваннаго проишествіемъ движенія поѣздовъ и нарушается необходимая правильность всего движенія.

Въ виду повторяемости случаевъ значительной (до 63 часовъ) задержки въ разборкѣ на мѣстахъ проишествій и возстановленія движенія именно вслѣдствіе замедленія судебной власти прибытіемъ на мѣста проишествій и выдачи разрѣшенія на расчистку пути, бывший Министръ Путей Сообщенія князь Хиаковъ въ 1903 году входилъ въ сношеніе съ бывшимъ тогда Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ—Шефомъ Жандармовъ Статсъ-Секретаремъ Плевне по вопросу объ установленіи такого порядка, на основаніи котораго мѣстная желѣзнодорожная жандармская полиція, при отсутствіи представителей судебной власти, замѣняя въ силу ст. 258 уст. угол. судопр. судебного слѣдователя, приступала тотчасъ же по прибытіи на мѣсто къ осмотру и разслѣдованію причинъ проишествія съ составленіемъ соответствующихъ актовъ, а по окончаніи сихъ дѣйствій, давала бы, съ требующимъ ст. 256 того же устава сохраненіемъ всѣхъ необходимыхъ для судебного слѣдователя предметовъ и признаковъ, которые должны служить къ разъясненію причинъ проишествия, — разрѣшеніе на приступъ къ работамъ по разборкѣ разрушеннаго подвижного состава и по возстановленію правильнаго движенія поѣздовъ.

Вслѣдствіе заключенія по сему вопросу бывшаго Министра Юстиціи Статсъ-Секретаря Муравьева о затруднительности осуществленія вышеизложенныхъ предположеній Министерства Путей Сообщенія, относительно установленія на практикѣ такого порядка, въ силу котораго разборка разрушеннаго при проишествіи подвижного состава и возстановленіе правильнаго движенія поѣздовъ производилась бы, во всѣхъ безъ исключенія случаяхъ, немедленно по окончаніи чинами жандармской желѣзнодорожной полиціи осмотра мѣста проишествія, со стороны Статсъ-Секретаря Плевне не послѣдовало согласія на установленіе такого порядка, но, въ соответствіи съ распоряженіемъ по сему вопросу Министерства Юстиціи, были преподаны чинамъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, циркулярнымъ предписаніемъ отъ 24 іюня 1904 года за № 517, указанія принимать всѣ мѣры къ устраненію замедленія въ приступѣ къ осмотру мѣста проишествія до прибытія судебной власти (въ порядкѣ ст. 258 уст. уголовн. судопр.), къ выясненію вопроса о возможности немедленно приступать къ работамъ по возстановленію правильнаго движенія и къ беззамедлительному доставленію чинами жандармской желѣзнодорожной полиціи судебнымъ властямъ свѣдѣній не только о проишествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, но и о томъ, что для возстановленія движенія требуется со стороны судебной власти разрѣшеніе на приступъ къ работамъ по уборкѣ на мѣстѣ проишествия.

Но опытъ послѣднихъ лѣтъ указалъ, что распоряженіями этими не устраняются задержки въ приступѣ къ работамъ на мѣстахъ проишествій и такія задержки повторяются и до настоящаго времени.

ских Управлений желѣзныхъ дорогъ объ установленіи такого общаго порядка, въ силу ст. 258 Уст. угол. судопр., чтобы при происшествіяхъ съ поѣздами, сопровождающихся загроможденіемъ и поврежденіемъ пути, желѣзныя дороги, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшества судебныхъ властей, приступали къ уборкѣ подвижнаго состава и исправленію пути съ разрѣшенія жандармской желѣзнодорожной полиціи немедленно по производствѣ чинами этой полиціи дознанія и осмотра мѣста происшества и по составленіи ими надлежащаго акта осмотра.

Сообщая объ этомъ для свѣдѣнія и руководства, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ установить и подтвердить къ точному исполненію порядокъ, при которомъ: а) подлежащіе агенты должны немедленно сообщать, въ установленныхъ дѣйствующими правилами случаяхъ, чинамъ жандармской желѣзнодорожной по-

Крайне озабочиваясь о возможномъ устраненіи причинъ, вліяющихъ на замедленіе въ возобновленіи прерваннаго при несчастныхъ происшествіяхъ движенія поѣздовъ, особенно въ настоящее время, когда желѣзнымъ дорогамъ приходится вынолнять массовыя перевозки хлѣба для нуждъ неурожайныхъ мѣстностей и всякая задержка въ возобновленіи правильнаго движенія пагубно отражается на успѣшности исполненія перевозокъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, имѣя въ виду, что возобновленіе прерваннаго происшествіемъ движенія поѣздовъ совершенно подходитъ подъ установленное ст. 258 уст. угол. суд. понятіе о случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, когда полиція замѣняетъ судебного слѣдователя во всѣхъ слѣдственныхъ дѣйствіяхъ, вновь обратилось по вопросу о допустимости расширенія правъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, предусматриваемыхъ ст. 258, въ примѣненіи ихъ къ желѣзнодорожнымъ происшествіямъ.

На сдѣланное по сему вопросу сношеніе съ Министерствомъ Юстиціи, первый Департаментъ названнаго Министерства, отношеніемъ отъ 8 сего іюня за № 31841, увѣдомилъ, что со стороны Министра Юстиціи не встрѣчалось бы препятствія къ преподанію надлежащихъ, въ соотвѣтствіи съ предположеніями Министерства Путей Сообщенія, указаній чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ объ установленіи такого общаго порядка, въ силу ст. 258 уст. уголовного судопр., чтобы при происшествіяхъ съ поѣздами, сопровождающихся загроможденіемъ и поврежденіемъ пути, желѣзныя дороги, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшества судебныхъ властей, приступали къ уборкѣ и исправленію, съ разрѣшенія жандармской полиціи, немедленно по производствѣ чинами этой полиціи дознанія и осмотра мѣста происшества и по составленіи ими надлежащаго акта осмотра.

Въ виду вышесказаннаго Его Превосходительство Командующій Корпусомъ приказалъ, въ отмѣну циркулярнаго предписанія отъ 24 іюня 1904 года за № 517, установить указанный выше, въ соотвѣтствіи съ предположеніями Министерства Путей Сообщенія и заключеніемъ Министра Юстиціи, порядокъ дѣйствій чиновъ жандармской желѣзнодорожной полиціи при несчастныхъ происшествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ и обратить вниманіе на то, что возложеніе на жандармскую желѣзнодорожную полицію слѣдственныхъ при такихъ происшествіяхъ дѣйствій требуетъ самаго серьезнаго съ ихъ стороны отношенія къ этому дѣлу и самаго тщательнаго и умѣлаго его выполненія, такъ какъ неполнота первоначально собраныхъ свѣдѣній часто не можетъ быть восполнена послѣдующими слѣдственными дѣйствіями, вслѣдствіе чего выясненіе дѣйствительныхъ причинъ происшества и виновниковъ его, злонамѣренныя или неосторожныя дѣйствія коихъ были причиной происшества, можетъ явиться крайне затруднительнымъ.

О вышесказанномъ объявляется по Корпусу для свѣдѣнія и руководства".

Подписалъ: Вр. ис. д. Начальника Штаба, Генералъ-Маіоръ *Залтскій*.

лиці, а также и судебнымъ властямъ, о происшествіяхъ съ поѣздами и несчастныхъ случаяхъ; б) чинамъ жандармской желѣзнодорожной полиціи должно быть оказываемо должное, въ чемъ слѣдуетъ, содѣйствіе при осмотрѣ мѣста происшествія, и в) подлежащими агентами дороги, немедленно по составленіи чинами жандармской желѣзнодорожной полиціи актовъ осмотра мѣстъ происшествій, должны быть принимаемы мѣры къ скорѣйшей разборкѣ и подъемкѣ подвижного состава и исправленію поврежденій пути и сооружений на мѣстахъ происшествій для скорѣйшаго возобновленія прерваннаго движенія.

При семъ прилагается копія упомянутаго выше циркуляра по Корпусу Жандармовъ за № 82.

Подписаль: Исп. об. Начальника Управленія

*П. Думитрашко.*

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подѣздными путями.**

29 сентября 1907 г., № 24880.

*Съ сообщеніемъ циркуляра Министра Юстиціи отъ 5 сентября 1907 г. за № 42831 о порядкѣ разрѣшенія на уборку подвижного состава и на исправленіе пути при происшествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ.*

Въ дополненіе къ циркулярному распоряженію своему отъ 24/25 іюля сего года за № 19570, объ установленіи такого порядка, чтобы при происшествіяхъ съ поѣздами, сопровождающихся загроможденіемъ и поврежденіемъ пути, желѣзныя дороги, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшествій судебныхъ властей, приступали къ уборкѣ подвижного состава и исправленію пути съ разрѣшенія жандармской желѣзнодорожной полиціи немедленно по производствѣ чинами этой полиціи дознанія и осмотра мѣста происшествія и по составленіи ими надлежащаго акта осмотра, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ препровождаетъ при семъ, для свѣдѣнія, копію соотвѣтственнаго циркулярнаго указація по сему предмету Министра Юстиціи Старшимъ Предсѣдателямъ и Прокурорамъ Судебныхъ Палатъ отъ 5 сего сентября за № 42831 \*).

\*) Циркуляръ Министра Юстиціи Старшимъ Предсѣдателямъ и Прокурорамъ Судебныхъ Палатъ, отъ 5 сентября 1907 г., № 42831:

„Министръ Путей Сообщенія, сообщая, что при желѣзнодорожныхъ крушеніяхъ, вслѣдствіе не всегда быстрога прибытія на мѣсто происшествія судебной власти, дающей разрѣшеніе на расчистку загроможденнаго пути, нерѣдко происходитъ задержка въ возобновленіи движенія поѣздовъ, призналъ крайне желательнымъ, въ видахъ ускоренія возобновленія правильнаго желѣзнодорожнаго движенія, допущеніе такого порядка, въ силу коего при желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ, сопровождающихся загроможденіемъ и поврежденіемъ пути, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ чиновъ судебного вѣдомства, разрѣшеніе на уборку подвиж-

При этомъ, Управление желѣзныхъ дорогъ, ссылаясь на циркуляръ свой отъ 17 апрѣля 1904 г. за № 16837, вновь подтверждаетъ къ неуклонному исполненію, чтобы не допускалось промедленій и задержки въ сообщеніяхъ судебнымъ властямъ о желѣзно-дорожныхъ происшествіяхъ и чтобы желѣзными дорогами оказывалось возможное, въ предѣлахъ дѣйствующихъ законовъ и правилъ, содѣйствіе къ скорѣйшему прибытію лицъ судебного вѣдомства къ мѣстамъ происшествій.

Подписалъ: За Начальника Управленія А. Плакида.

**Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

21 октября 1907 г., № 26844.

(Вѣсти. М. П. С. 1907 г., № 45).

*О сообщеніи, по телеграфу, о размѣрахъ происшествій съ поездами и о пострадавшихъ лицахъ въ редакціи газетъ и о срочныхъ дополнительныхъ донесеніяхъ Министерству Путей Сообщенія, по мѣрѣ выясненія новыхъ подробностей, связанныхъ съ происшествіями.*

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 15/17 ноября 1901 г. за № 48143 (помѣщенъ въ Вѣстникъ Министерства Путей Сообщенія № 49-50 1901 г., стр. 602) предложено, чтобы

ного состава и исправленіе пути давалось бы чинами жандармской полиціи немедленно по производствѣ дознанія и осмотра, согласно ст. 258 уст. угол. суд., мѣста происшествія.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе:

- 1) что, на точномъ основаніи ст. 258 уст. угол. суд., въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, каковыми несомнѣнно являются случаи загроможденія желѣзнодорожнаго пути, полиція, до прибытія на мѣсто происшествія судебного слѣдователя, замѣняетъ послѣдняго и уполномочивается на производство слѣдственныхъ дѣйствій, какъ-то: осмотры, освидѣтельствованія, обыски и т. п., и
- 2) что, согласно ст. 261<sup>9</sup> того же устава, чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ, въ отношеніи изслѣдованія преступленій и проступковъ въ районѣ ихъ дѣйствій исполнѣ замѣняющимъ общую полицію, предоставлены всѣ права послѣдней и на нихъ возложены всѣя обязанности, считая должнымъ, въ дополненіе къ циркулярному предписанію Министерства Юстиціи, отъ 21 мая 1904 г. за № 25093, поставить г.г. Старшихъ Предсѣдателей и Прокуроровъ Судебныхъ Палатъ въ извѣстность, для свѣдѣнія и соответствующихъ указаній подвѣдомственнымъ имъ должностнымъ лицамъ, что во всѣхъ случаяхъ несчастныхъ происшествій на рельсовомъ пути, когда судебныя власти не прибыли своевременно на мѣсто происшествія, первоначальное изслѣдованіе причинъ происшествія, въ томъ числѣ и осмотры поврежденнаго пути и подвижнаго состава, буде таковыя окажутся необходимыми, производятся, на точномъ основаніи ст. 258 уст. угол. суд., мѣстной жандармской желѣзнодорожной полиціей, которая, по производствѣ означенныхъ дѣйствій, немедленно и не выжидая прибытія судебной власти, даетъ соответствующее разрѣшеніе на уборку разрушеннаго и поврежденнаго подвижнаго состава и на исправленіе желѣзнодорожнаго пути". Подписалъ: Управляющій Министерствомъ Юстиціи, Товарищъ Министра, Сенаторъ А. Гасманъ.

объ обстоятельствахъ, причинахъ и размѣрахъ происшествій съ поѣздами и о пострадавшихъ при происшествіяхъ лицахъ сообщалось мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ по телеграфу въ редакціи мѣстныхъ и наиболѣе распространенныхъ столичныхъ газетъ для напечатанія, съ указаніемъ именъ, фамилій и званія пострадавшихъ лицъ и съ обозначеніемъ продолжительности, вызванной происшествіемъ, задержки въ движеніи поѣздовъ.

Между тѣмъ, сообщеніе означенныхъ свѣдѣній въ газеты не всегда дѣлается мѣстными Управленіями дорогъ, что вызываетъ справедливыя нареканія со стороны заинтересованныхъ лицъ, чьи родственники или знакомые ѣхали въ потерпѣвшемъ крушеніе поѣздѣ; въ виду сего, Управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію г. Министра Путей Сообщенія, подтверждаетъ вышеприведенное требованіе, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, подтверждаетъ и требованіе упомянутого выше циркуляра о томъ, чтобы начальниками и управляющими дорогъ безъ замедленія доносилось Министерству Путей Сообщенія, дополнительными къ первоначальному сообщенію о происшествіяхъ съ поѣздами, — телеграммами, о выяснившихся подробностяхъ происшествія и о пострадавшихъ лицахъ и о состояніи здоровья раненыхъ.

Подписалъ: Исп. об. Начальника Управленія

*П. Думитрашко.*

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

19 января 1908 г., № 1708/215.

(Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 8).

*Съ препровожденіемъ проекта „Положенія объ организаціи дѣла по подачѣ помощи при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ“.*

Циркулярами отъ 2 іюня 1905 г. и 17 декабря 1906 года за №№ 22029 и 49083 мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ указано преподавать подвѣдомственнымъ служацимъ, въ развитіе § 129 Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, подробныя указанія относительно порядка дѣйствія ихъ при происшествіяхъ съ поѣздами и съ перевозимыми въ нихъ людьми и грузами, а также и при поврежденіяхъ пути, сооружений и подвижного состава.

Въ дополненіе къ означеннымъ циркулярамъ, при семъ препровождается выработанный Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ проектъ „Положенія объ организаціи дѣла по подачѣ помощи при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ“, каковой проектъ Управление просить гг. Начальниковъ казенныхъ, Директоровъ и Управляющихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ при-

нять, въ качествѣ матеріала и руководства, при изданіи на ввѣренныхъ имъ дорогахъ инструкцій, предусматриваемыхъ § 129 Правиль технической эксплуатаціи.

При этомъ, Управленіе находитъ необходимымъ указать: 1) что мѣстомъ стоянки вспомогательныхъ поѣздовъ должны быть назначены: а) узловыя станціи въ тѣхъ видахъ, чтобы вспомогательными составами и, въ особенности, специальными санитарными вагонами могли пользоваться примыкающія къ узловой станціи дороги, по особому о томъ между ними соглашенію, и б) станціи при коренныхъ и оборотныхъ депо; 2) что санитарные вагоны могутъ быть по преимуществу приспособлены изъ вагоновъ III и IV классовъ, а въ случаѣ неимѣнія санитарныхъ и приспособленныхъ взамѣнъ сихъ вагоновъ слѣдуетъ временно пользоваться вагонами II и III классовъ (§ 3 Положенія); 3) что если для введенія спроектированныхъ мѣръ къ обезпеченію подачи помощи поѣздамъ будутъ требоваться дополнительныя ассигнованія по эксплуатационнымъ смѣтамъ, то, предварительно введенія такихъ мѣръ, должны быть испрошены смѣтнымъ порядкомъ необходимыя кредиты, и 4) что разработанныя и введенныя въ дѣйствіе инструкціи должны быть доставлены Управленію желѣзныхъ дорогъ по два экземпляра — для свѣдѣнія. \*)

Подписалъ: За Начальника Управленія *Козыревъ*.

## ПОЛОЖЕНІЕ

объ организаціи дѣла по подачѣ помощи при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ.

### ОТДѢЛЪ I.

#### *Общія указанія.*

§ 1. Настоящее положеніе издается въ развитіе § 129 Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія; въ развитіе настоящаго Положенія на каждой дорогѣ должна быть издана, утвержденная Начальникомъ дороги (\*\*), подробная инструкція по этому предмету, предусматриваемая упомянутымъ § 129 Правиль технической эксплуатаціи.

§ 2. Для подачи помощи при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами, въ опредѣленныхъ пунктахъ (на опредѣленныхъ станціяхъ), назначенныхъ Начальникомъ дороги, организуются вспомогательные поѣзда.

\*) См. помѣщенный ниже циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26/28 мая 1911 г. № 14556/6175.

\*\*) Подъ выраженіемъ „Начальникъ дороги“ слѣдуетъ разумѣть Управляющихъ и Директоровъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 3. Въ составъ вспомогательныхъ поѣздовъ входятъ слѣдующіе вагоны: а) одинъ или нѣсколько *вспомогательныхъ вагоновъ*, снабженныхъ разными инструментами и матеріалами, предназначенными для разборки и подъѣмки подвижного состава, исправленія пути, установки телеграфнаго и телефоннаго сообщенія, освѣщенія мѣста происшествія ночью, тушенія пожара и проч., и б) *вагонъ санитарный*, снабженный носилками, перевязочными средствами и медикаментами для помощи пострадавшимъ.

*Примѣчаніе 1.* При отправленіи вспомогательнаго поѣзда на линію для подачи помощи, къ нему прицѣпляется одинъ или нѣсколько вагоновъ III класса для рабочихъ, а въ хвостѣ вспомогательнаго поѣзда разрѣшается ставить служебный или классный вагонъ для высшихъ агентовъ дороги, отправляющихся къ мѣсту происшествія.

*Примѣчаніе 2.* При неимѣннн санитарнаго вагона, взамѣнъ его ставится вагонъ II или III класса, вагоны же III класса для рабочихъ могутъ быть замѣняемы вагонами IV класса или воинскими, а въ крайнемъ случаѣ и обыкновенными товарными.

§ 4. Для хранения инвентарныхъ предметовъ и матеріаловъ, должствующихъ находиться на вспомогательномъ поѣздѣ (пунктъ а § 3 сего Положенія), предназначаются вспомогательные вагоны, построенные по специальному типу, или же обыкновенные тормозные товарные вагоны или платформы.

## ОТДѢЛЪ II.

*Приписка, перемѣщеніе съ одной станціи на другую, отправка въ ремонтъ, мѣсто стоянки, охрана вспомогательныхъ поѣздовъ и снабженіе ихъ инвентаремъ и матеріалами.*

§ 5. Станціи, на которыхъ назначена постоянная стоянка вспомогательныхъ поѣздовъ, указываются распоряженіемъ Начальника дороги, объявленнымъ приказомъ по линіи.

§ 6. Станціи приписки вспомогательныхъ поѣздовъ могутъ быть замѣняемы не иначе, какъ распоряженіемъ Начальника дороги, объявленнымъ приказомъ по линіи. Каждый вспомогательный поѣздъ или вагонъ, отправленный для подачи помощи на линію, долженъ быть обязательно возвращенъ на станцію приписки. На каждомъ вагонѣ вспомогательнаго поѣзда должна имѣться надпись: „вспомогательный“ или „санитарный“ и названіе станціи приписки.

§ 7. При поступленіи вагоновъ вспомогательныхъ поѣздовъ въ мастерскія для ремонта, изыятые вагоны замѣняются временно приспособленными впредь до возвращенія вагоновъ изъ ремонта.

§ 8. Мѣсто стоянки вспомогательнаго поѣзда на станціи должно быть *строго* опредѣлено. Выборъ мѣста производится

Комиссією въ составѣ подлежащихъ начальника участка (дистанціи) пути, начальника участка тяги (или депо), ревизора движенія и начальника станціи, и оформляется актомъ за подписью всѣхъ членовъ Комиссіи.

Такъ какъ требованія о помощи поступаютъ внезапно и вспомогательные поѣзда должны быть составлены и отправлены возможно скорѣе, то при выборѣ мѣста стоянки Комиссія должна руководствоваться нижеслѣдующими соображеніями:

а) всѣ вагоны, входящіе въ составъ вспомогательнаго поѣзда, должны стоять обязательно въ одномъ мѣстѣ на отведенномъ исключительно для нихъ пути и быть сцѣпленными;

б) такъ какъ вспомогательные поѣзда или вагоны должны быть отправляемы для подачи помощи безъ замедленія, то доступъ къ нимъ долженъ быть облегченъ, иными словами, путь, ведущій къ мѣсту стоянки поѣзда или вагоновъ, не долженъ, безъ крайней необходимости, заниматься другимъ подвижнымъ составомъ;

в) вспомогательный поѣздъ или вспомогательные вагоны должны стоять по возможности ближе къ пассажирскому зданію или депо для того, чтобы они были на виду и могли быть охраняемы станціонными служащими.

Мѣсто стоянки вспомогательнаго поѣзда должно быть, какъ сказано выше, *строго* опредѣлено и извѣстно всѣмъ агентамъ, на обязанности коихъ лежитъ—въ силу настоящаго положенія—охрана, содержаніе въ исправности, обслуживаніе и отправленіе вспомогательныхъ поѣздовъ. Опредѣленное вышеозначенною Комиссією мѣсто стоянки вспомогательнаго поѣзда не можетъ быть произвольно измѣнено безъ вѣдома и согласія Комиссіи.

§ 9. Если на данной станціи не имѣется удобнаго пути для стоянки вспомогательнаго поѣзда, то Комиссія (см. § 10) должна намѣтить мѣсто для устройства такого пути, изложивъ свои соображенія въ актѣ, подлежащемъ представленію по начальству.

§ 10. Всѣ безъ исключенія крытые вагоны вспомогательнаго поѣзда должны быть всегда заперты и кромѣ того запломбированы. Ключи отъ вспомогательныхъ вагоновъ должны быть обязательно снабжены металлическими ярлыками, съ обозначеніемъ на нихъ номера и назначенія (наименованія) вагона, напр.: „Вспом. вагонъ сл. движ. № 142274“ или „Вспомог. вагонъ санит. № 32254“.

На каждомъ вспомогательномъ вагонѣ должна быть металлическая табличка съ надписью, обозначающей мѣсто храненія ключей отъ этого вагона, напр.: „Ключи—у нач. участка службы тяги“ или „начальника депо“.

Ключи отъ вспомогательныхъ вагоновъ должны храниться въ конторѣ начальника участка службы тяги или начальника депо въ опредѣленномъ мѣстѣ, около котораго должна быть надпись: „Ключи вспомогательнаго поѣзда“.

§ 11. Надзоръ за содержаніемъ кузововъ и ходовыхъ частей всѣхъ вагоновъ вспомогательныхъ поѣздовъ въ должной исправности, а равно отвѣтственность за таковую исправность, возла-

гается на подлежащаго начальника участка тяги или депо, который обязан слѣдить и блюсти, чтобы каждый вагонъ вспомогательнаго поѣзда, находящійся въ его вѣдѣніи, могъ быть во всякое время отправленъ на линію и могъ слѣдовать безопасно.

Въ этихъ видахъ вагоны санитарные съ водянымъ отопленіемъ зимою должны быть постоянно отапливаемы.

§ 12. Надзоръ за содержаніемъ въ исправности инвентаря и матеріаловъ санитарныхъ вагоновъ возлагается на участкаго врача, а вагоновъ вспомогательныхъ—на начальника участка тяги (или депо).

§ 13. Каждый вспомогательный и санитарный вагонъ вспомогательнаго поѣзда долженъ быть снабженъ матеріалами и инвентарнымъ имуществомъ, поименованнымъ въ „Вѣдомостяхъ нормальнаго оборудованія вагоновъ“, которыя должны быть приложены къ подробнымъ инструкціямъ, издаваемымъ на каждой дорогѣ, согласно § 1 настоящаго положенія.

Такія вѣдомости (описи) должны быть вывѣшены во всѣхъ вспомогательныхъ вагонахъ за подписью подлежащаго старшаго агента данной службы. Всѣ исправленія въ описи должны быть оговорены за подписью подлежащаго старшаго агента. Завѣренныя дубликаты этихъ вѣдомостей должны храниться у подлежащихъ начальниковъ станцій.

§ 14. На обязанности названныхъ въ § 12-мъ старшихъ агентовъ лежатъ заботы по исполненію, исправленію, чисткѣ, заправкѣ и проч. всѣхъ инвентарныхъ предметовъ, находящихся въ вспомогательныхъ вагонахъ и перечисленныхъ въ „Вѣдомостяхъ нормальнаго оборудованія“.

§ 15. Провѣрка наличія и состоянія инвентарнаго имущества должна производиться періодически, не рѣже одного раза въ мѣсяць, а равно послѣ каждаго употребленія вспомогательнаго вагона въ дѣло.

Періодическія провѣрки наличія и состоянія инвентарнаго имущества вспомогательныхъ вагоновъ должны производиться начальниками участка тяги (или депо),—участковымъ врачомъ, начальниками участка пути (дистанціи) и начальниками станцій (или уполномоченными ими лицами) съ составленіемъ, за общею подписью, соответственнаго акта.

При провѣркѣ должно быть обращено вниманіе, чтобы въ вспомогательныхъ вагонахъ не хранились предметы, не составляющіе принадлежности вагоновъ, чтобы всѣ предметы и матеріалы были пригодны къ употребленію и были уложены въ должномъ порядкѣ, а равно, чтобы фонари были заправлены. Всѣ обнаруженныя при провѣркѣ недостатки, неисправности и неправильности должны быть безотлагательно устранены. Послѣ провѣрки и устраненія недостатъ, вагоны должны быть заперты и распоряженіемъ начальника станціи запломбированы.

§ 16. Охрана вспомогательныхъ поѣздовъ лежитъ на обязан-

ности той службы, въ вѣдѣніи которой находится путь стоянки вспомогательныхъ поѣздовъ.

§ 17. Кромѣ предметовъ, составляющихъ инвентарное имущество вспомогательныхъ и санитарныхъ вагоновъ, долженствующихъ всегда находиться въ вагонахъ, къ оборудованію вспомогательныхъ поѣздовъ и вагоновъ относятся:

а) телеграфный, телефонный или иной сигнализационный аппараты, со всѣми принадлежностями для устройства временного сообщенія. Всѣ эти предметы должны храниться въ особыхъ ящикахъ съ надписями: „Телеграфный аппаратъ къ вспомогательному поѣзду“ или „Сигнальный аппаратъ къ вспомогательному поѣзду“. Такого рода ящики должны быть на всѣхъ станціяхъ, на коихъ имѣются вспомогательные поѣзда, и должны храниться въ помѣщеніи телеграфа на отвѣтственности старшаго телеграфиста. Содержаніе означенныхъ аппаратовъ и принадлежностей въ сохранности и исправности лежить на обязанности службы телеграфа. Каждый аппаратный ящикъ долженъ быть снабженъ двумя ключами, изъ коихъ одинъ долженъ быть прикрѣпленъ при посредствѣ пломбы къ самому ящику, а другой—храниться у старшаго телеграфиста;

б) ящики съ врачебными инструментами, медикаментами и перевязочными средствами.

Такіе ящики должны быть на всѣхъ станціяхъ расположенія вспомогательныхъ поѣздовъ и храниться въ кабинетахъ или конторахъ начальниковъ станцій на отвѣтственности послѣднихъ. Ящики эти должны быть снабжены надписями о принадлежности ихъ къ вспомогательнымъ поѣздамъ и двумя ключами, одинъ изъ коихъ долженъ быть прикрѣпленъ при посредствѣ пломбы къ самому ящику, а другой—храниться у фельдшера пріемнаго покоя. Содержаніе такого рода ящиковъ въ должномъ порядкѣ относится до обязанностей врачебной службы.

Указанные въ пунктахъ *а* и *б* настоящаго параграфа ящики, распоряженіемъ начальника станціи, переносятся въ вспомогательный поѣздъ немедленно по полученіи свѣдѣній о назначеніи онаго, а по возвращеніи поѣзда на станцію приписки переносятся обратно въ мѣсто постояннаго храненія.

§ 18. Начальникамъ участковъ тяги и депо вмѣняется въ обязанность поддерживать въ исправномъ состояніи ходовыя части и кузова вспомогательныхъ вагоновъ своими средствами, производя своевременно мелкій ремонтъ и *годинный* періодическій осмотръ.

*Примѣчаніе.* Если вспомогательный вагонъ потребуеть ремонта, коего нельзя будетъ произвести средствами участка тяги или депо, то начальникъ участка или депо долженъ донести объ этомъ начальнику службы подвижнаго состава и тяги на предметъ высылки другого вспомогательнаго или обыкновеннаго вагона для замѣны вагона, требующаго ремонта. По прибытіи такого вагона въ него должно быть перенесено

все инвентарное имущество и материалы отправляемого въ ремонтъ вагона въ присутствіи того старшаго агента, на обязанности коего лежитъ, въ силу § 12 настоящаго Положенія, надзоръ за содержаніемъ инвентарнаго имущества вагона въ исправности. По переноскѣ въ вагонъ инвентарнаго имущества и матеріаловъ, на вагонѣ должна быть сдѣлана надпись „Временный вспомогательный вагонъ“, вагонъ долженъ быть запертъ и включенъ въ составъ вспомогательнаго поѣзда и установленъ на надлежащее мѣсто станціи, обусловленное актомъ, въ порядкѣ § 18 настоящаго Положенія.

Отремонтированный вспомогательный вагонъ долженъ быть высланъ мастерскими обратно на станцію приписки (§ 9).

### О Т Д Ъ Л Ъ Ш.

*Порядокъ требованія и отправки вспомогательнаго поѣзда на мѣсто происшествія.*

§ 19. При необходимости подать помощь поѣзду въ случаѣ происшествія, вспомогательный поѣздъ долженъ быть, какъ общее правило, отправленъ въ полномъ составѣ. Въ составъ вспомогательнаго поѣзда санитарный вагонъ, однакоже, не вводится, если въ требованіи о помощи имѣется заявленіе, что несчастій съ людьми не было.

§ 20. Вспомогательный поѣздъ долженъ быть отправленъ резервнымъ паровозомъ, если таковой имѣется въ депо и можетъ быть готовъ ко времени готовности вспомогательнаго поѣзда и технической бригады. Въ противномъ случаѣ вспомогательный поѣздъ долженъ быть отправленъ съ паровозомъ, отцѣпленнымъ отъ любого поѣзда, находящагося на станціи.

§ 21. Первоначальное требованіе о помощи, въ случаѣ происшествія съ поѣздомъ на перегонѣ, исходитъ отъ главнаго кондуктора пострадавшаго поѣзда и передается на ту станцію, на которую оно можетъ быть скорѣе доставлено, причемъ для составленія и передачи такого рода требованій устанавливается слѣдующій порядокъ:

*а)* одновременное требованіе помощи съ двухъ станцій воспрещается;

*б)* требованіе о высылкѣ помощи должно содержать слѣдующія свѣдѣнія: *аа)* требуется ли вспомогательный поѣздъ или паровозъ; *бб)* требуются ли медицинская помощь или огнегасительные снаряды; *вв)* мѣсто происшествія—на какой верстѣ; *гг)* причина происшествія; *дд)* послѣдствія происшествія поѣзда: произошелъ ли въ поѣздѣ сходъ паровоза или вагоновъ и сколько именно; произошло ли поврежденіе грузовъ; произошло ли поврежденіе пути и въ чемъ именно таковое состоитъ. Вообще въ требованіи

главнаго кондуктора должны имѣться свѣдѣнія, которыя могутъ уяснить подлежащимъ начальствующимъ лицамъ родъ и послѣдствія случая съ поѣздомъ и выяснить, какія средства и мѣры необходимы для скорѣйшаго доставленія на станцію остановившагося поѣзда, возстановленія правильного движенія и доставленія помощи пострадавшимъ людямъ, если таковыя окажутся.

Въ требованіи должны быть также указаны: номеръ поѣзда и часы и минуты отправленія требованія. Главный кондукторъ долженъ писать требованіе четко и ясно и подписать его такимъ же образомъ полною фамиліею.

§ 22. Начальникъ станціи, получивъ первоначальное требованіе о помощи, подаетъ срочную депешу о высылкѣ вспомогательнаго поѣзда съ ближайшей станціи. Если размѣры происшества съ поѣздомъ значительны, то начальникъ станціи долженъ требовать высылки вспомогательныхъ поѣздовъ отъ двухъ ближайшихъ станцій, при чемъ въ телеграммѣ о высылкѣ втораго поѣзда должно быть указано о требованіи перваго поѣзда. Если станціи стоянки требуемыхъ вспомогательныхъ поѣздовъ могутъ быть вызваны непосредственно, то онѣ, до подачи требовательныхъ депешъ, предваряются по аппарату словами: „Готовьте вспомогательный поѣздъ“.

Телеграммы, коими требуются вспомогательные поѣзда, должны передаваться и доставляться адресатамъ безъ малѣйшаго промедленія и внѣ всякой очереди.

Телеграммы такого рода передаются по сокращенному адресу № 48 „Нормальнаго свода сокращенныхъ адресовъ служебныхъ телеграммъ“, каковой номеръ обозначаетъ нижеслѣдующій списокъ адресатовъ:

1) начальникъ станцій, съ которой требуется помощь, и начальники промежуточныхъ станцій;

2) начальникъ участка тяги или депо той станціи, съ которой требуется помощь;

3) начальникъ участка тяги, въ районѣ котораго произошло происшествіе;

4) начальникъ участка пути и дорожный мастеръ, въ вѣдѣніи коихъ находится мѣсто происшества;

5) контролеръ телеграфа и надсмотрщикъ телеграфа;

6) начальники отдѣленій службъ пути и движенія, или ревизоры движенія, въ районѣ коихъ случилось происшествіе;

7) участковый врачъ или фельдшеръ, проживающій на станціи, отъ которой требуется помощь, а также участковый врачъ, на участкѣ коего случилось происшествіе;

8) начальникъ дороги, начальники службъ: пути, тяги и движенія и старшій врачъ;

9) жандармскій унтеръ-офицеръ ближайшей станціи и начальникъ подлежащаго отдѣленія жандармскаго полицейскаго управления желѣзныхъ дорогъ;

10) комендантъ ближайшей станціи;

11) завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ подлежащаго района.

§ 23. Въ телеграммѣ, требующей высылки вспомогательнаго поѣзда, начальникъ станціи долженъ изложить въ сжатой формѣ всѣ имѣющіяся у него свѣдѣнія о происшестввіи, обстоятельствахъ, при коихъ такое произошло, и послѣдствіяхъ, какія оно имѣло.

Телеграммы по адресу № 48 должны составляться въ слѣдующей, примѣрно, формѣ:

„Названіе станціи. Адресъ № 48. Вышлите со станціи. . . . вспомогательный поѣздъ для помощи поѣзду № . . . на . . . версту. Паровозъ сошелъ съ рельсовъ, разбиты 4 вагона, есть пострадавшіе, 5 вагоновъ сошли съ рельсовъ, грузъ разсыпанъ, оба пути загромождены, предвидится пересадка пассажировъ“.

Телеграммы по адресу № 48 передаются независимо депешъ по другимъ адресамъ, установленнымъ для происшествій съ поѣздами.

§ 24. Дежурный телеграфистъ, принявшій телеграмму о вызовѣ вспомогательнаго поѣзда, долженъ немедленно сообщить о семъ дежурному по станціи, на обязанности коего лежитъ:

а) принятіе всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ скорѣйшему извѣщенію лицъ, кои должны, въ силу § 25 настоящаго Положенія, сопровождать вспомогательный поѣздъ;

б) скорѣйшій вызовъ паровоза для вспомогательнаго поѣзда;

в) скорѣйшее снаряженіе поѣзда, т. е. постановка такового съ запаснаго пути на отправочный и прицѣпка къ нему классныхъ и служебнаго вагоновъ въ порядкѣ § 3 настоящаго Положенія.

*Вспомогательный поѣздъ долженъ быть отправленъ не позже какъ черезъ 30 минутъ днемъ, и не позже одного часа ночью, съ момента полученія требованія.*

Если бы во время формированія вспомогательнаго поѣзда не оказалось бы на станціи въ полномъ составѣ технической бригады службы тяги или бригады санитарной (§§ 26 и 27), напримѣръ, ночью, когда въ депо ночныхъ работъ нѣтъ, или въ обѣденное, или праздничное время, то во избѣжаніе задержки въ отправкѣ вспомогательнаго поѣзда, онъ долженъ быть отправленъ въ указанное выше время съ тѣмъ числомъ агентовъ службы тяги и санитарной, какое окажется на станціи, остальная же бригада должна быть доставлена на мѣсто особымъ дополнительнымъ поѣздомъ.

Если вспомогательный поѣздъ будетъ отправленъ позже указанного выше времени, то начальникъ станціи обязанъ подать объ этомъ телеграмму съ указаніемъ причины задержки въ отправленіи вспомогательнаго поѣзда, адресуя депешу начальнику дорогъ и начальникамъ службъ пути, тяги и движенія.

§ 25. Вспомогательный поѣздъ, отправленный для подачи помощи, долженъ сопровождаться:

а) начальникомъ участка тяги или начальникомъ депо (или ихъ помощниками);

б) начальникомъ того участка пути, его помощникомъ или старшимъ дорожнымъ мастеромъ, въ районѣ котораго случилось происшествіе, если они проживаютъ на станці отправления поѣзда или по пути слѣдованія онаго;

в) старшимъ телеграфистомъ, а если имѣется на станці надсмотрщикъ телеграфа, то и симъ послѣднимъ;

г) участковымъ врачомъ, а если врачъ на станці не живетъ, то фельдшеромъ;

д) ревизоромъ движенія, если онъ живетъ на станці отправления, или по пути слѣдованія поѣзда;

е) технической бригадою слесарей и рабочихъ отъ депо, санитарною бригадою и бригадою рабочихъ службы пути, и

ж) чинами жандармской желѣзнодорожной полиціи, если они прибыли къ моменту отправления вспомогательнаго поѣзда.

Сверхъ того, въ предѣлахъ закрытаго перегона вспомогательный поѣздъ сопровождается начальникомъ послѣдней станці по пути слѣдованія поѣзда.

*Примѣчаніе.* Участковый врачъ (или фельдшеръ) и старшій телеграфистъ, отправляясь съ вспомогательнымъ поѣздомъ, должны взять съ собою ящики, о коихъ сказано въ § 17 настоящаго Положенія.

§ 26. Для быстрой подъёмки сошедшаго съ рельсовъ подвижнаго состава, разборки разбитыхъ вагоновъ и освобожденія людей изъ-подъ обломковъ вагоновъ, должны быть сформированы въ депо на станціяхъ стоянки вспомогательныхъ поѣздовъ постоянныя техническія бригады мастеровыхъ и рабочихъ, хорошо знакомыхъ съ устройствомъ кузововъ и ходовыхъ частей вагоновъ и опытныхъ въ дѣлѣ подъёмки паровозовъ и вагоновъ.

Организація бригадъ лежитъ на обязанности начальниковъ участковъ тяги и начальниковъ депо, кои должны руководствоваться въ этомъ отношеніи нижеслѣдующими правилами:

а) въ составъ постоянной технической бригады должны входить:

1) старшій въ бригадѣ (бригадиръ), руководящій дѣйствіями остальныхъ членовъ бригады. Исполненіе обязанностей бригадира можетъ быть поручаемо: монтеру депо, вагонному мастеру при депо, техническому агенту, старшему осмотрику или одному изъ самыхъ опытныхъ слесарей;

2) четыре слесаря;

3) одинъ столяръ или плотникъ;

4) одинъ слесарь или рабочій по уходу за освѣтительными приборами:

б) не менѣе четырехъ чернорабочихъ;

б) кладовщикъ, наблюдающій за инструментами вспомогательнаго вагона службы тяги;

б) общее число лицъ въ депо, подлежаще подготовленнымъ къ исполненію обязанностей въ составѣ технической бригады,

должно быть такое, чтобы бригада могла быть всегда созвана въ полномъ составѣ, безъ затрудненій;

в) лица, назначаемыя въ составъ вспомогательной технической бригады, должны быть вполне ознакомлены со своими обязанностями по участию въ бригадѣ, то-есть: съ подъемкою и разборкою подвижного состава, съ уходомъ за освѣтительными приборами и съ употребленіемъ и примѣненіемъ всѣхъ инструментовъ, приспособленій и принадлежностей, имѣющихся въ вспомогательныхъ вагонахъ.

Для удостовѣренія подготовки лицъ вспомогательной технической бригады, лица эти подвергаются періодически провѣрочнымъ испытаніямъ, производимымъ начальникомъ участка тяги или начальникомъ депо при участіи машиниста—наставника подлежащаго участка.

г) лица, входящія въ составъ вспомогательной технической бригады, должны быть вблизи станціи и являться по первому требованію, во всякое время дня и ночи, для слѣдованія съ вспомогательнымъ поѣздомъ. Списокъ лицамъ вспомогательной технической бригады, съ указаніемъ ихъ фамилій, именъ и адресовъ, долженъ быть вывѣшенъ на видномъ мѣстѣ въ конторѣ дежурнаго по депо. Этотъ списокъ долженъ постоянно провѣряться и исправляться въ случаѣ болѣзни, отпуска, командировки или перемѣны адреса кого-либо изъ лицъ, внесенныхъ въ списокъ;

д) смотря по размѣру происшествій составъ вспомогательной технической бригады пополняется необходимымъ числомъ мастеровыхъ и рабочихъ распоряженіемъ и по усмотрѣнію начальника участка или начальника депо, причемъ къ участию въ бригадѣ могутъ быть, въ случаѣ необходимости, привлекаемы машинисты (для исполненія обязанностей бригадира), помощники машиниста, смазчики, истопники и проч. Никто изъ подвѣдомственныхъ начальнику участка тяги или начальнику депо служащихъ не имѣетъ права отказаться безъ уважительныхъ причинъ отъ участія въ вспомогательной технической бригадѣ.

§ 27. Для оказанія помощи лицамъ, пострадавшимъ при происшествіяхъ, переноски больныхъ и раненыхъ и сопровожденія ихъ въ больницу или на частную квартиру, должны быть сформированы на станціяхъ стоянки вспомогательныхъ поѣздовъ санитарныя бригады изъ служащихъ и рабочихъ, живущихъ на станціи, знакомыхъ съ правилами подачи первоначальной помощи и ухода за больными и ранеными.

Организація санитарныхъ бригадъ лежитъ на обязанности участковыхъ врачей, при чемъ они должны въ этомъ отношеніи руководствоваться слѣдующими правилами:

а) въ составъ каждой санитарной бригады должно входить отъ 5 до 6 человекъ, изъ которыхъ одни исполняютъ обязанности помощниковъ фельдшеровъ и другіе—служителей;

б) старшимъ въ бригадѣ является участковый врачъ, а за его отсутствіемъ—фельдшеръ;

в) чины санитарной бригады должны быть обучены в течение трех недѣль умѣнію налагать перевязки, укладывать и переносить раненыхъ на носилкахъ и уходу за больными;

г) по прохожденіи трехнедѣльнаго курса чины санитарныхъ бригадъ подвергаются испытанію, каковыя испытанія повторяются періодически участковымъ врачомъ;

д) общее число лицъ на станціи стоянки санитарнаго вагона, надлежаще подготовленныхъ къ исполненію обязанностей въ составѣ санитарной бригады, должно быть таково, чтобы санитарная бригада могла быть всегда созвана въ полномъ составѣ безъ затрудненій;

е) списокъ лицъ санитарной бригады, съ указаніемъ ихъ фамилій, именъ и адресовъ, долженъ быть вывѣшенъ на видномъ мѣстѣ въ пріемномъ покоѣ станціи.

Этотъ списокъ долженъ постоянно провѣряться и исправляться въ случаѣ болѣзни, отпуска, командировки или перемѣны адреса кого-либо изъ лицъ, внесенныхъ въ списокъ.

ж) смотря по размѣру происшествія составъ санитарной бригады долженъ пополняться необходимымъ числомъ лицъ, надлежаще подготовленныхъ къ подачѣ первой помощи и уходу за больными, и никто изъ такихъ лицъ безъ уважительныхъ причинъ не можетъ отказаться отъ участія въ санитарной бригадѣ.

Для отличія отъ другихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ чины санитарныхъ бригадъ, при исполненіи обязанностей по подачѣ помощи, имѣютъ на лѣвомъ рукавѣ повязку изъ сѣраго сукна съ краснымъ пятиконечнымъ крестомъ.

§ 28. Ключи отъ вспомогательныхъ вагоновъ службы тяги и движенія вручаются кладовщику вспомогательной технической бригады; ключъ отъ вспомогательнаго вагона службы пути — дорожному мастеру; ключъ отъ вспомогательнаго вагона врачебной службы беретъ съ собою участковый врачъ или фельдшеръ.

## О Т Д Ъ Л Ъ IV.

### *Обязанности по оказанію помощи на мѣстѣ происшествія.*

§ 29. Дѣйствія всѣхъ служащихъ при подачѣ помощи пострадавшему поѣзду должны быть направлены:

а) къ подачѣ, *въ первую очередь*, возможно скорой помощи пострадавшимъ и къ отправкѣ этихъ лицъ въ пріемные покои и больницы;

б) къ скорѣйшей доставкѣ пассажировъ на ближайшую станцію и, вообще, къ отправкѣ пассажировъ по назначенію съ возможно меньшимъ опозданіемъ;

в) къ охранѣ интересовъ дорогъ;

г) къ скорѣйшему возстановленію прерваннаго движенія. Для успѣшнаго выполненія вышеуказанныхъ задачъ, агенты

разныхъ службъ должны дѣйствовать дружно сообща, подъ руководствомъ и строго подчиняясь распоряженіямъ старшаго по службѣ агента, къ какой бы службѣ онъ ни принадлежалъ, оказывая другъ другу всякую помощь и содѣйствіе, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ §§ 30, 31, 32, 33 и 34 настоящаго Положенія.

§ 30. Первымъ распорядителемъ подачи помощи на мѣстѣ происшествія, до прибытія старшихъ агентовъ, является главный кондукторъ поѣзда, который, исполнивъ установленное огражденіе мѣста происшествія сигналами и увѣдомивъ установленнымъ порядкомъ ближайшую станцію о происшествіи, долженъ озаботиться подачею первоначальной помощи пострадавшимъ лицамъ средствами, какія имѣются въ поѣздѣ, освобожденіемъ лицъ изъ-подъ обломковъ вагоновъ и, наконецъ, охраною багажа и грузовъ.

Распоряженіямъ главнаго кондуктора обязаны безпрекословно подчиняться паровозная, кондукторская и техническая бригады поѣзда, а равно линейные сторожа и ремонтные рабочіе, находящіеся на мѣстѣ и по близости происшествія.

§ 31. Начальникъ ближайшей станціи, получившій первымъ свѣдѣніе о происшествіи, долженъ, первымъ дѣломъ, потребовать высылки вспомогательнаго поѣзда (или двухъ поѣздовъ) и увѣдомить жандармскую полицію и дорожнаго мастера и, засимъ, если, въ зависимости отъ разстоянія до мѣста происшествія и времени прибытія вспомогательнаго поѣзда, онъ можетъ прибыть на мѣсто происшествія ранѣе прибытія вспомогательнаго поѣзда, то, не дожидаясь этого поѣзда, отправиться вмѣстѣ со старшимъ телеграфистомъ и жандармскимъ унтеръ-офицеромъ и старшимъ агентомъ службы пути, если послѣдній находится налицо, на паровозѣ, дрезинѣ, вагонеткѣ или, наконецъ, на лошадахъ на мѣсто происшествія со всѣми средствами и свободными служащими, какіе окажутся у него въ данную минуту. Цѣль поѣздки на мѣсто происшествія — какъ болѣе обстоятельное выясненіе размѣровъ и причины онаго, такъ и подача пострадавшимъ людямъ и поѣзду возможной первоначальной помощи, а равно исполненіе, всѣми наличными средствами, подготовительныхъ работъ, въ родѣ: освобожденія отъ груза сошедшихъ съ рельсовъ вагоновъ, созыва рабочихъ и т. п.

Съ момента прибытія къ мѣсту происшествія начальника станціи и до прибытія вспомогательнаго поѣзда со старшими агентами — начальникъ станціи является распорядителемъ и всѣ остальные служащіе должны исполнять всѣ его распоряженія.

§ 32. Къ мѣсту происшествія долженъ немедленно прибыть и мѣстный агентъ службы пути съ артелью ремонтныхъ рабочихъ.

§ 33. По прибытіи вспомогательнаго поѣзда на мѣсто происшествія, обязанности по подачѣ помощи распределяются между агентами разныхъ службъ по специальностямъ, а именно:

а) помощь пострадавшимъ и доставка раненыхъ въ пріемные покои и въ больницы относятся къ обязанностямъ агентовъ вра-

чебной службы, коимъ должны оказывать всякое содѣйствіе агенты другихъ службъ;

б) заботы о доставкѣ пассажировъ на станцію, объ организациі пересадки пассажировъ и перегрузки багажа и объ охранѣ грузовъ возлагаются на агентовъ службы движенія, подѣ ближайшимъ руководствомъ начальника станціи или другого старшаго агента службы движенія, какъ-то: ревизора поѣздовъ, ревизора движенія, начальника отдѣленія службы движенія, если таковыя находятся на мѣстѣ происшествія;

в) исправленіемъ телеграфной линіи, устройствомъ временнаго телеграфнаго или телефоннаго поста, если въ такомъ посту встрѣчается надобность, долженъ озаботиться контролеръ телеграфа, надсмотрщикъ телеграфа или, наконецъ, старшій телеграфистъ, въ зависимости отъ того, который изъ этихъ агентовъ будетъ на мѣстѣ происшествія. Агентъ службы телеграфа имѣетъ право требовать помощи рабочихъ технической вспомогательной бригады или ремонтныхъ рабочихъ;

г) агенты службы тяги, подѣ ближайшимъ руководствомъ начальника участка тяги, начальника депо (или ихъ помощника) должны исполнить все, что касается подъема подвижнаго состава, разборки паровозовъ и вагоновъ, очистки пути отъ частей подвижнаго состава и освѣщенія мѣста происшествія въ темное время;

д) исправленіемъ пути руководить начальникъ участка пути, помощникъ начальника участка пути или дорожный мастеръ. Работа эта производится артелью рабочихъ службы пути;

е) по прибытіи поѣзда на мѣсто, старшій агентъ (см. ниже § 34) — при первой возможности долженъ приступить къ разслѣдованію на мѣстѣ происшествія всѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ произошелъ случай, и къ выясненію точныхъ причинъ происшествія.

§ 34. Въ силу предыдущаго параграфа, при подачѣ помощи пострадавшему поѣзду является шесть органовъ, для объединенія дѣйствій коихъ и успѣшнаго выполненія возложенныхъ на нихъ задачъ, общее руководство дѣломъ подачи помощи, восстановления движенія и выясненія причины происшествія возлагается на старшаго по службѣ агента, присутствующаго на мѣстѣ происшествія, въ слѣдующемъ порядкѣ:

- 1) начальникъ отдѣленія службы пути;
- 2) начальникъ отдѣленія службы движенія;
- 3) начальникъ участка пути;
- 4) начальникъ участка тяги;
- 5) ревизоръ движенія;
- 6) ревизоръ службы тяги;
- 7) помощникъ начальника участка тяги;
- 8) помощникъ начальника участка пути;
- 9) начальникъ оборотнаго депо;
- 10) начальникъ станціи.

Вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли, ради ускоренія открытія движенія, устроить обходный путь вокругъ загроможденнаго участка главнаго пути, обсуждается сообща представителями трехъ техническихъ службъ, а въ случаѣ разногласія разрѣшается представителемъ службы пути.

Къ обязанностямъ старшаго агента, руководящаго дѣломъ подачи помощи, возстановленія движенія и выясненія причинъ происшествія, относится, кромѣ объединенія дѣйствій агентовъ разныхъ службъ, подача телеграммъ начальнику дороги, начальникамъ службъ: пути, тяги и движенія и старшему врачу о дѣйствительныхъ размѣрахъ происшествія, о принятыхъ мѣрахъ къ подачѣ помощи пострадавшимъ, о ходѣ работъ по оказанію помощи поѣзду, по возстановленію движенія и очисткѣ пути, а равно и о причинахъ происшествія.

§ 35. Указанный въ настоящемъ Положеніи порядокъ требованія и организациі помощи относится ко всѣмъ случаямъ съ поѣздами, какъ на перегонахъ между станціями, такъ и на самыхъ станціяхъ, когда мѣстныя средства оказываются недостаточными для скорого возстановленія движенія и уборки поврежденнаго подвижнаго состава.

При незначительныхъ случаяхъ сходовъ подвижнаго состава на стрѣлкахъ или при маневрахъ, если мѣстными средствами нельзя скоро поднять сошедшій составъ и является значительное затрудненіе вслѣдствіе этого въ правильности работы станціи, — начальнику станціи предоставляется право требовать часть вспомогательнаго поѣзда или одинъ вагонъ съ технической бригадой съ ближайшей станціи стоянки вспомогательнаго поѣзда, но при этомъ дается простая депеша по адресу начальника участка тяги или депо, начальника дистанціи, начальника отдѣленія движенія и ревизора движенія, начальниковъ движенія и тяги и пути съ копіей начальнику жандармскаго отдѣленія и станціонному жандарму.

Дѣлопроизводитель Управленія *В. Фоминъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ жел. дор. и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

12 августа 1908 г., № 19784.

(Вѣстн. М. П. С. 1908 г., № 36).

*Относительно разслѣдованія причинъ сходовъ поѣздовъ съ рельсовъ и донесенія о семъ.*

Во многихъ случаяхъ причины сходовъ поѣздовъ съ рельсовъ остаются при разслѣдованіяхъ не выясненными, вслѣдствіе чего желѣзнодорожная администрація лишается возможности принимать мѣры къ предупрежденію повторенія цѣлаго ряда происшествій.

На несоотвѣтствіе такого положенія дѣла требованіямъ безопасности движенія Управление желѣзныхъ дорогъ неоднократно указывало мѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, подтверждая необходимость самаго тщательнаго изслѣдованія происшествій, съ цѣлью выясненія причинъ таковыхъ и принятія предупредительныхъ мѣръ.

Въ циркулярѣ по сему поводу, отъ 16 мая 1901 года за № 20552\*), было, между прочимъ, высказано предположеніе, что сходы могутъ иногда происходить по причинѣ неправильнаго распредѣленія нагрузки паровозовъ, каковая неправильность, при большой скорости хода поѣзда и недостаточной прочности пути, можетъ вызвать разстройство пути боковыми качаніями паровозовъ. Въ виду сего, указаннымъ циркуляромъ было предложено впредь при происшествіяхъ разсматриваемой категоріи, когда не оказывается признака, ясно опредѣляющаго причину схода, и когда путь передъ сходомъ имѣетъ змѣеобразный видъ, свидѣтельствующій о разстройствѣ его паровозомъ,—производить въ мастерскихъ, при помощи взвѣшиванія, *точную провѣрку нагрузки на каждую ось и колесо паровоза*, ведшаго поѣздъ, сошедшій съ рельсовъ.

Такая провѣрка, согласно требованію упомянутаго циркуляра, должна производиться въ присутствіи особой комиссіи изъ представителей трехъ техническихъ службъ, подъ предсѣдательствомъ лица, не заинтересованнаго въ происшествіи, и результаты провѣрки должны быть заносимы въ установленныя донесенія по происшествіямъ.

Между тѣмъ, какъ показалъ опытъ, вышеприведенное, направленное къ выясненію причинъ происшествій, требованіе мѣстными Управленіями желѣзныхъ дорогъ, за весьма рѣдкими исключеніями, не исполняется, а значительное число происшествій съ поѣздами остается попрежнему невыясненными.

Подтверждая, въ виду сего, требованія циркуляра за № 20552 къ неуклонному исполненію, Управление желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ установить, чтобы впредь донесенія о происшествіяхъ по формѣ лит. А, въ тѣхъ случаяхъ, когда существуетъ предположеніе, что причиною схода съ рельсовъ является разстройство верхняго строенія пути, были дополняемы слѣдующими свѣдѣніями: а) типъ рельсовъ и скрѣпленій на мѣстѣ схода, расположеніе подъ рельсами шпаль, а на послѣднихъ—костылей и подкладокъ, состояніе поврежденныхъ при крушеніи шпаль, состояніе костылей въ нихъ и состояніе тѣхъ костыльныхъ гнѣздъ, гдѣ костыли окажутся выдернутыми изъ шпаль; б) наибольшее давленіе на оси паровоза, сошедшаго съ рельсовъ поѣзда, а если на мѣстѣ крушенія окажутся лопнувшіе рельсы, то—заводъ, изготовившій эти рельсы, годъ укладки ихъ въ путь (долженъ быть

\*) Означенный циркуляръ за № 20552/11/1009, существо коего здѣсь приведено цѣликомъ, помѣщенъ въ № 22 Вѣстника Министерства Путей Сообщенія за 1901 г.

приложенъ также и чертежъ лопнувшего рельса въ мѣстѣ излома); в) конструкціи стрѣлокъ и крестовинъ, на коихъ произошелъ сходъ, съ приложеніемъ чертежей, если причину схода возможно предположить зависящей отъ конструкціи этихъ принадлежностей, и г) въ донесеніяхъ о разрывахъ поѣздовъ *обязательно* указывать условія мѣстности, гдѣ произошелъ случай (прямая, кривая, подъемъ, уклонъ, выемка, насыпь, площадка).

Подписалъ: За Начальника Управленія *К. Губеръ*.

### **Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

9 января 1910 г., № 563.

(Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 5).

*О необходимости производства періодической провѣрки наличія и исправности вагоновъ, предназначенныхъ для подачи помощи при несчастныхъ происшествіяхъ съ поѣздами.*

Для надлежащаго обезпеченія своевременной подачи помощи при несчастныхъ происшествіяхъ съ поѣздами и людьми, Управление желѣзныхъ дорогъ симъ подтверждаетъ необходимость неуклоннаго производства предусматриваемой „Положеніемъ объ организациі дѣла по подачѣ помощи при несчастныхъ происшествіяхъ съ поѣздами“ \*) періодической провѣрки наличія и исправности вспомогательныхъ вагоновъ и инвентарнаго оборудованія послѣднихъ. При этомъ Управление желѣзныхъ дорогъ проситъ гг. Начальниковъ, Директоровъ и Управляющихъ установить, чтобы такая же обязательная періодическая ревизія производилась также и относительно наличія и исправности находящихся на станціяхъ и въ поѣздахъ ящиковъ съ медикаментами и перевязочными средствами, носилокъ для переноски заболѣвшихъ и пострадавшихъ, пожарныхъ рукавовъ на паровозахъ, телеграфныхъ аппаратовъ, сигнализационныхъ приборовъ \*\*) и проч.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Дурново*.

\*) Означенное Положеніе см. при циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 января 1908 г., № 1708/215.

\*\*) Объ установленіи періодическихъ провѣрокъ исправнаго дѣйствія поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ и аппаратовъ сигнализациі, имѣющихся въ путевыхъ будкахъ, объявлено также циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13 мая 1910 г. за № 13149/2705 (см. въ Приложеніи № 11).

**Начальникамъ казенныхъ, Директорамъ и Управляющимъ частныхъ  
жел. дорогъ.**

5 февраля 1910 г., № 3399/765.

(Вѣстн. М. П. С. 1910 г., № 10).

*Объ инструктированіи служащихъ по предмету сигнализациі на  
случай разрыва поѣздовъ въ пути.*

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ минувшаго года на одной изъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ произошелъ разрывъ товарнаго поѣзда, сопровождавшійся наѣздомъ оторвавшейся задней части поѣзда на переднюю, вслѣдствіе остановки машинистомъ передней части поѣзда по неправильно понятымъ сигналамъ путевой стражи, подававшимся кондукторамъ оторвавшейся части поѣзда.

Означенный случай имѣлъ мѣсто при нижеслѣдующихъ обстоятельствахъ. Товарный поѣздъ въ составѣ 33 груженыхъ и 7 порожнихъ вагоновъ, всего 80 вагонныхъ осей при 5 дѣйствующихъ тормозахъ, слѣдовалъ со скоростью 30 верстъ въ часъ; разрывъ сцѣпныхъ приборовъ произошелъ между 22 и 23 вагонами отъ паровоза на площадкѣ въ моментъ прохожденія поѣзда по прямой. Поэтому, съ паровоза разрывъ не былъ замѣченъ ни машинистомъ, ни его помощникомъ, а также первоначально, въ виду того, что оторвашіеся вагоны шли вмѣстѣ, и кондукторами, находившимися на оторвавшейся части поѣзда. Путевая стража и работавшіе на пути ремонтные рабочіе, видя разрывъ, стали махать руками и бросать балластъ со снѣгомъ подъ колеса двигающихся вагоновъ (задней части поѣзда). Затѣмъ, когда разрывъ былъ замѣченъ находившимися на оторвавшейся части поѣзда кондукторами, то они затормозили вагоны, но остановить оторвашіеся вагоны, шедшіе со значительною скоростью, не могли, а такъ какъ паровозная бригада, замѣтившая, въ свою очередь, сигналы путевой стражи и ремонтныхъ рабочихъ, приняла эти сигналы за требованіе остановки поѣзда, то затормозила свой паровозъ. Послѣ этого, задняя часть стала настигать переднюю; машинистъ сейчасъ-же понялъ свою ошибку и началъ принимать мѣры къ возобновленію движенія поѣзда впередъ, но предотвратить столкновенія уже не могъ.

Согласно дѣйствующимъ на дорогѣ правиламъ о сигналахъ, предусмотрѣно, что, за неимѣніемъ соотвѣтствующаго сигнала для остановки поѣзда, слѣдуетъ быстро поднимать вверхъ и опускать внизъ обѣ руки. Маханіемъ руками ремонтныхъ рабочихъ въ въ данномъ случаѣ, по ихъ заявленію, было выражено желаніе обратить вниманіе паровозной бригады на разрывъ поѣзда; паровозная-же бригада поняла этотъ сигналъ какъ требованіе остановки поѣзда. Правилами предусмотрѣно, что сигналы остановки должны исполняться даже и тогда, когда они несомнѣнно ошибочны. Въ инструкціи путевому сторожу указано, что при разрывѣ поѣзда

и замѣченномъ движеніи разорвавшихся частей поѣзда въ одномъ и томъ же направленіи нельзя подавать сигналы остановки передней части поѣзда, слѣдующей при паровозѣ, пока не будетъ остановлена задняя оторвавшаяся часть.

Приведенный случай указываетъ: а) что дѣйствующая инструкция на предметъ сигнализациі при разрывѣ поѣздовъ не вполне отвѣчаетъ требованіямъ, такъ какъ, если путевая стража начнетъ подавать сигналы остановки задней части, то въ этомъ нарушеніи правилъ не будетъ; между тѣмъ, сигналы, подаваемые къ остановкѣ задней части, могутъ быть замѣчены паровозною бригадою, и послѣдняя, какъ это имѣло мѣсто въ разсматриваемомъ случаѣ, приметъ сигналъ обязательнымъ для себя и остановитъ переднюю часть разорвашагося поѣзда, и б) что, поэтому, дѣйствующая инструкция должна быть пересмотрѣна на предметъ недопущенія такого рода выяснивагося на практикѣ несовершенства въ сигнализациі при разрывахъ поѣздовъ.

Сообщая о семъ, Управление жел. дорогъ, въ дополненіе къ циркулярной телеграммѣ своей отъ 20 мая 1909 г. за № 2943 \*), предлагаетъ гг. начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ пересмотрѣть въ указанномъ отношеніи инструкціи, дополнить и развить ихъ соотвѣтственно выяснившейся потребности \*\*).

Подписаль: За Начальника Управления *Викторовъ*.

\*) Циркулярною телеграммою Начальника Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 20 мая 1909 г. за № 1124/2943 объявлено: „При происшествіяхъ съ поѣздами, вслѣдствіе разрыва стѣпныхъ приборовъ, наблюдается на многихъ дорогахъ недостаточная подготовка поѣздныхъ бригадъ и путевой стражи, для дѣйствія особыми сигналами, для увѣдомленія о разрывѣ и остановкѣ передней части поѣзда, что указываетъ—либо на неполноту существующихъ инструкцій, либо на недостаточную инструктировку служащихъ; прошу обратиться на эту сторону дѣла должное вниманіе и восполнить пробѣлы, которые окажутся“.

\*\*\*) Циркулярномъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 марта 1913 г. за № 7739/46/3351/402 (Вѣстн. М. П. С. 1913 г., № 13)—объ установленіи общаго для всѣхъ дорогъ сигнала на случай разрыва поѣздовъ въ пути, объявлено:

„По журналу Техническаго Совѣщанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12 февраля 1913 г., за № 28, за Министра Путей Сообщенія, Господиномъ Товарищемъ Министра утверждено нижеслѣдующее постановленіе Техническаго Совѣщанія по вопросу объ установленіи общаго для всѣхъ дорогъ сигнала на случай разрыва поѣздовъ въ пути и объ исключеніи, въ связи съ этимъ, изъ § 53 Общихъ Правиль Сигнализациі пункта „а“:

I. Исключить изъ § 53 Общихъ Правиль Сигнализациі пунктъ „а“, которымъ путевому сторожу вмѣняется въ обязанность подавать сигналъ тревоги рожкомъ въ случаѣ, „если онъ увидитъ на пути между станціями вагоны, движущіеся одинъ безъ паровоза“.

II. Въ связи съ мѣрой, указанной въ пунктѣ I-мъ настоящаго постановленія, установить временно, въ видѣ опыта, однообразный для всѣхъ дорогъ сигналъ на случай разрыва поѣздовъ, а именно: „днемъ—периодическое показываніе съ краткими перерывами по горизонтальному направленію зеленого развернутаго флага, то выставляя его, то скрывая“ и „ночью—периодическое показываніе въ сторону машиниста и въ сторону хвостовой части поѣзда попеременно, то зеленого, то бѣлаго огня фонаря“, каковое установленіе предоставляется власти Управленія

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

26/28 мая 1911 г., № 14556/6175.

(Вѣстн. М. П. С. 1911 г., № 24).

*О порядкѣ дѣйствій мѣстныхъ служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами, для достиженія сокращенія времени перерыва движенія поѣздовъ при такихъ происшествіяхъ.*

Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія обращено вниманіе на продолжительное закрытіе перегоновъ, которымъ сопровождаются происшествія съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ, вызванныя поврежденіями подвижного состава.

Циркулярами отъ 2 іюня 1905 года, 17/18 декабря 1906 года и 19 января 1908 года, за №№ 22029, 49083 и 1708/215, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ преподанъ рядъ указаній о порядкѣ дѣйствій мѣстныхъ служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами для достиженія, между прочимъ, сокращенія времени перерыва движенія поѣздовъ при такихъ происшествіяхъ.

Подтверждая указанія этихъ циркуляровъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ мѣстнымъ Управленіямъ обратить особое вниманіе на сокращеніе времени производства работъ по уборкѣ поврежденнаго подвижного состава и по приведенію въ исправное состояніе пути на мѣстахъ желѣзнодорожныхъ происшествій, на послѣдующую затѣмъ доставку въ возможно краткій срокъ пострадавшаго поѣзда съ мѣста происшествія на ближайшую станцію и на скорѣйшее возстановленіе правильнаго обращенія поѣздовъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Викторовъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ частныхъ жел. дор. и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

21 мая 1912 г., № 15184/10473 \*).

*О принятіи мѣръ къ своевременному представленію въ Министертво Путей Сообщенія телеграфныхъ сообщеній о происшествіяхъ.*

Господинъ Министръ Путей Сообщенія обратилъ вниманіе на то, что телеграммы о происшествіяхъ часто поступаютъ въ

желѣзныхъ дорогъ, согласно постановленія Инженернаго Совѣта по журналу отъ 23 іюня 1910 года, за № 88.

III. Предложить начальникамъ казенныхъ, директорамъ и управляющимъ частныхъ дорогъ ввести въ дѣйствіе временно, въ видѣ опыта, впредь до отмены, устанавливаемый пунктомъ II-мъ настоящаго постановленія сигналъ при разрывѣ поѣздовъ и, по истеченіи 6-ти мѣсяцевъ, сообщить въ Технической Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ о результатахъ примѣненія означеннаго сигнала.

Вышеизложенное Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для руководства\*.

\*) См. помѣщенный ниже циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 30 октября 1912 г., № 30330/21559.

Министерство со значительнымъ опозданіемъ, при чемъ иногда сообщеніе о какомъ-либо происшествіи помѣщается въ газетахъ ранѣе поступленія въ Министерство телеграфнаго донесенія. Такъ, на одной изъ жел. дорогъ имѣлъ мѣсто случай пожара мастерскихъ ночью 6 мая сего года и уже 7 мая объ этомъ случаѣ было помѣщено въ одной изъ газетъ сообщеніе, между тѣмъ какъ телеграмма, поданная начальникомъ мастерскихъ, поступила въ Министерство лишь къ вечеру 8 мая.

Въ виду сего, Управление желѣзн. дорогъ предлагаетъ Г.г. Начальникамъ, Управляющимъ жел. дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями озаботиться принятіемъ соотвѣствующихъ мѣръ къ своевременному представленію телеграфныхъ сообщений о желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ.

Подписалъ: За Начальника Управленія *Ив. Борисовъ*.

**Начальникамъ казенныхъ, Управляющимъ и Директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями.**

30 октября 1912 г., № 30330/21559.

*О подачѣ начальниками станцій телеграммъ о происшествіяхъ не позже, какъ черезъ шесть часовъ послѣ происшествія.*

Телеграфныя донесенія о происшествіяхъ съ поѣздами поступаютъ въ Министерство иногда крайне несвоевременно, съ промедленіемъ, достигающимъ двухъ сутокъ послѣ происшествія.

Находя подобное нарушеніе существующихъ правилъ совершенно недопустимымъ, Управление жел. дорогъ, подтверждая къ исполненію циркуляръ свой отъ 21 мая текущаго года за № 15184/10473, предлагаетъ Г.г. Начальникамъ и Управляющимъ жел. дорогъ и Завѣдывающимъ подъѣздными путями сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы телеграммы о происшествіяхъ подавались начальниками станцій не позже, какъ черезъ шесть часовъ послѣ происшествія.

Подписалъ: Начальникъ Управленія *Викторовъ*.

## ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Отъ издателя . . . . .	3
Постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г., № 5343. . . . .	7
Циркуляръ бывш. Департамента жел. дорогъ отъ 11 мая 1898 г., № 8359 . . . . .	9

### **Правила Технической Эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.**

#### ОТДѢЛЬ I.

#### **Общія основанія для технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ**

##### Глава I.

##### *Общія положенія.*

Техническая эксплуатація желѣзныхъ дорогъ. . . . .	15
Начальникъ желѣзной дороги. . . . .	—
Техническія службы въ составѣ управленія желѣзной дороги. . . . .	16
Предметы вѣдѣнія техническихъ службъ и главныя основанія организаціи сихъ службъ. . . . .	—
Общія условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	18
Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	21
Инструкціи для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	24
Порядокъ испытанія служащихъ въ знаніи относящихся къ ихъ должности обязанностей. . . . .	25
Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ. . . . .	27
Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго. . . . .	28

##### Глава II.

##### *Распределеніе обязанностей между служащими.*

Общія обязанности служащихъ. . . . .	29
Особыя обязанности служащихъ. . . . .	31
Обязанности начальника желѣзной дороги. . . . .	—

	Стр.
Обязанности начальника службы пути. . . . .	33
Обязанности начальника участка пути (дистанции). . . . .	—
Обязанности дорожного мастера. . . . .	34
Обязанности старшего рабочего. . . . .	35
Обязанности ремонтного рабочего. . . . .	36
Обязанности путевой стражи. . . . .	37
Обязанности переѣздной стражи. . . . .	39
Обязанности начальника службы подвижного состава и тяги. . . . .	—
Обязанности начальника депо. . . . .	40
Обязанности дежурного въ паровозномъ сараѣ. . . . .	41
Обязанности паровознаго машиниста. . . . .	—
Обязанности помощника паровознаго машиниста и паро- вознаго кочегара. . . . .	43
Обязанности вагоннаго осмотрщика и вагоннаго смазчика	44
Обязанности начальника службы движенія. . . . .	45
Обязанности начальника станціи. . . . .	46
Обязанности сигналиста. . . . .	47
Обязанности телеграфиста. . . . .	—
Обязанности стрѣлочника. . . . .	48
Обязанности составителя поѣздовъ или лица, которому поручены маневры. . . . .	—
Обязанности главнаго кондуктора. . . . .	49
Обязанности кондуктора. . . . .	50

## ОТДѢЛЪ II.

### Содержаніе и охраненіе пути и сооруженій.

#### Глава I.

<i>Общія положенія. . . . .</i>	51
---------------------------------	----

#### Глава II.

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

Приборы и устройства для сношеній станцій и блокъ- постовъ между собою. . . . .	54
Средства для сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линіею желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами. . . . .	—
Огражденіе сигналами станцій и другихъ мѣстъ на до- рогѣ, требующихъ особой предосторожности. . . . .	55

	Стр.
Огражденіе станцій постоянными сигналами. . . . .	56
Соблюденіе особыхъ указаній относительно устройства приборовъ и приспособленій для сношеній станцій и постовъ между собою и съ линією желѣзной дороги, и для огражденія перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности. . . . .	57

Глава III.

*Переходы и переѣзды черезъ желѣзную дорогу.*

Подраздѣленіе переходовъ и переѣздовъ и установленіе общихъ указаній о порядкѣ обслуживания переѣздовъ. . . . .	58
Содержаніе переходовъ и переѣздовъ и освѣщеніе переѣздовъ. . . . .	59

Глава IV.

<i>Осмотръ желѣзнодорожныхъ путей и ихъ принадлежностей. . . . .</i>	59
--	----

Глава V.

<i>Правила употребленія путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ тележекъ. . . . .</i>	61
---	----

ОТДѢЛЪ III.

**Содержаніе подвижного состава и пользованіе имъ.**

Глава I.

<i>Общія положенія. . . . .</i>	63
---------------------------------	----

Глава II.

*Паровозы.*

Освидѣтельствованіе паровоза и веденіе ему формуляра. . . . .	64
Наибольшая скорость паровоза, соотвѣтствующая его конструкции. . . . .	66
Снаряженіе паровоза для движенія. . . . .	67
Управленіе паровозомъ. . . . .	67
Надзоръ за паровозомъ. . . . .	67

Глава III.

*Вагоны.*

Освидѣтельствованіе вагона. . . . .	68
Провѣрка тары вагона. . . . .	69

	Стр.
Буфера, тяговые и сцепные приборы. . . . .	69
Приспособленія для установки сигналовъ. . . . .	70
Особое условіе, которому должны удовлетворять непрерывные тормоза. . . . .	—
Особыя условія, которымъ долженъ удовлетворять вагонъ, служащій для перевозки пассажировъ. . . . .	72
Устройство дверей въ крытомъ товарномъ вагонѣ. . . . .	72

## ОТДѢЛЪ IV.

### Движеніе поѣздовъ.

#### Глава I.

<i>Общія положенія.</i> . . . . .	72
-----------------------------------	----

#### Глава II.

##### *Составленіе и снаряженіе поѣздовъ.*

Количество вагоновъ, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ . . . . .	72
Качества и приспособленія вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, и порядокъ ихъ размѣщенія въ поѣздѣ. . . . .	73
Правила помѣщенія въ поѣздѣ или прицепки къ поѣзду паровозовъ. . . . .	75
Сцепка вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, какъ между собою, такъ и съ паровозомъ. . . . .	77
Снабженіе поѣзда необходимыми принадлежностями и личнымъ составомъ. . . . .	—
Освидѣтельствованіе поѣзда. . . . .	78

#### Глава III.

<i>Тормоза.</i> . . . . .	78
---------------------------	----

#### Глава IV.

<i>Скорость движенія.</i> . . . . .	81
-------------------------------------	----

#### Глава V.

##### *Назначеніе поѣздовъ въ обращеніе.*

Старшинство поѣздовъ и порядокъ присвоенія имъ очередныхъ номеровъ или литеръ . . . . .	82
Движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія . . . . .	84
Движеніе поѣздовъ несрочнаго обращенія. . . . .	88

	Стр.
Порядокъ назначенія въ обращеніе поѣздовъ, предвидѣнныхъ и непредвидѣнныхъ росписаніями . . . . .	89
Поѣзда военного времени . . . . .	—

## Глава VI.

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

Точное соблюденіе предѣльнаго очертанія путевыхъ станціонныхъ сооруженій. . . . .	90
Правила, соблюдаемые въ отношеніи подвижного состава, стоящаго на путяхъ. . . . .	—
Подраздѣленіе и распредѣленіе рельсовыхъ путей. . . . .	91
Правила относительно переводовъ, находящихся на главныхъ путяхъ. . . . .	—
Стрѣлочные посты. . . . .	92
Огражденіе сигналами главныхъ путей въ случаѣ занятія ихъ. . . . .	—
Удостовереніе въ готовности путей для слѣдованія ожидаемаго поѣзда. . . . .	—
Раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на перегоны. . . . .	93
Предоставленіе для движенія поѣздовъ въ каждомъ направленіи опредѣленнаго пути и случаи отступленія отъ сего правила. . . . .	—
Разграничиваніе попутныхъ поѣздовъ опредѣленнымъ пространствомъ и случаи отступленія отъ сего правила. . . . .	95
Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами каждаго перегона. . . . .	97
Случаи замедленія хода и остановки поѣзда, непредвидѣнные росписаніями. . . . .	98
Выдача главному кондуктору и машинисту поѣзда письменныхъ предупрежденій объ осторожной ѣздѣ. . . . .	99
Лица, распоряжающіяся станціями и поѣздами, и порядокъ распоряженій означенныхъ лицъ. . . . .	—
Основные способы движенія. . . . .	100
А. На двухколейныхъ дорогахъ. . . . .	—
Б. На одноклейныхъ дорогахъ. . . . .	101
1) Движеніе поѣздовъ при сохраненіи пунктовъ ихъ скрещеній. . . . .	—
2) Движеніе поѣздовъ при пользованіи однимъ только паровозомъ . . . . .	102
3) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ жезла . . . . .	—
4) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ поѣздного проводника. . . . .	104
5) Движеніе поѣздовъ при единоличномъ распоряженіи каждымъ изъ перегоновъ однимъ изъ начальниковъ сосѣднихъ станцій, именно начальникомъ станціи, отправляю-	

	Стр.
щимъ на перегонъ поѣзды преимущественнаго на- правления. . . . .	104
б) Способъ движенія при посредствѣ участковаго распоря- дителя движеніемъ. . . . .	105
Примѣненіе иныхъ усовершенствованныхъ способовъ движенія. . . . .	107
Воспрещеніе одновременнаго примѣненія различныхъ способовъ движенія. . . . .	—
Порядокъ сношеній станцій и постовъ и правила реги- страціи сихъ сношеній. . . . .	—
Станціонные и поѣздные часы. . . . .	108
Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ и производства маневровъ. . . . .	—
Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ ва- гончиковъ. . . . .	—

## Глава VII.

### *Происшествія на пути и на станціяхъ.*

Случаи остановокъ поѣздовъ на перегонахъ между стан- ціями. . . . .	108
Порядокъ дѣйствій железнодорожныхъ служащихъ при остановкахъ поѣзда на перегонахъ между станціями. . . . .	109

## ПРИЛОЖЕНІЕ.

№ 1. Извлеченіе изъ „Правилъ содержанія и охраненія па- ровозныхъ жел. дорогъ“, утв. 15 января 1883 г.—о пе- реѣздахъ и переходахъ и о ручныхъ вагончикахъ и те- лѣжкахъ. . . . .	115
№ 2. Извлеченіе изъ „Свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути жел. дорогъ“—о главныхъ основаніяхъ для причисленія переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ и не обслуживаемыхъ. . . . .	127
№ 3. Извлеченіе изъ „Правилъ движенія по желѣзнымъ до- рогамъ“, утв. 27 іюня 1883 г.—о движеніи ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ. . . . .	131
№ 4. Правила устройства, установки, содержанія и освидѣ- тельствванія паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ кот- ловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министер- ству Путей Сообщенія. . . . .	133
№ 5. Положеніе о продолжительности службы и отдыха слу- жащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подѣзд- ныхъ путяхъ общаго пользованія. . . . .	141

	Стр.
№ 6. Распоряженія въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ, насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей . . . . .	153
№ 7. Общія основанія примѣненія системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ. . . . .	157
№ 8. Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ относительно опредѣленія состава товарныхъ поѣздовъ по вѣсу. . .	159
№ 9. Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ о повышеніи предѣльныхъ скоростей для нѣкоторыхъ типовъ паровозовъ и о наибольшей допустимой скорости. . . . .	167
№ 10. Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ относительно обезпеченія своевременнаго движенія поѣздовъ. . .	171
№ 11. Распоряженія съ указаніемъ мѣръ административнаго и технического характера, въ цѣляхъ предупрежденія происшествій и обезпеченія безопасности движенія. . .	177
№ 12. Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ съ указаніями относительно порядка дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ при происшествіяхъ и о мѣрахъ, которыя должны выполняться какъ при самыхъ происшествіяхъ, такъ и на случай таковыхъ. . . . .	217

## УКАЗАТЕЛЬ

**распоряженій, вошедшихъ въ настоящее издание „Правиль  
технической эксплуатаціи“.**

Номеръ.    Стр.

### **Циркуляры бывш. Департамента жел. дорогъ.**

О порядкѣ введенія въ дѣйствіе изданныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. № 5343 „Правиль технической эксплуатаціи“ . . . . .	<b>1898 г.</b> 8359    9
О разъясненіи и дополненіи циркуляра № 8359 и §§ 4, 10, 12, 45, 52, 55, 56, 62, 63, 64, 71, 89, 91 и 108 Правиль техн. эксплуатаціи . . . . .	<b>1899 г.</b> 3626    *)

### **Постановленія Министра Путей Сообщенія.**

О введеніи въ дѣйствіе „Правиль технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“ . . . . .	<b>1898 г.</b> 5343    7
О введеніи въ дѣйствіе „Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ и подъѣздныхъ путяхъ общаго пользованія“ . . . . .	<b>1907 г.</b> 14471    149
О принятіи къ руководству „Общихъ Правиль Сигнализациі на жел. дорогахъ“ . . . . .	<b>1909 г.</b> 19509    8

### **Приказы по Министерству Путей Сообщенія.**

О томъ значеніи, какое должны имѣть для дорогъ вошедшія въ Сводъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по службѣ пути главныя основанія причисленія переходовъ и переѣздовъ къ разряду необслуживаемыхъ . . . . .	<b>1900 г.</b> 157    127
О необязательности особаго освѣщенія предупредительныхъ знаковъ у необслуживаемыхъ переѣздовъ . . . . .	<b>1901 г.</b> 169    130

\*) Циркуляръ № 3626 помѣщенъ, отдѣльными частями, въ соответственныхъ мѣстахъ—на стр. 11, 16, 24, 26, 51, 55, 57, 58, 62, 64, 65, 69, 83, 84, 85 и 97.

	Номеръ.	Стр.
О мѣрахъ въ видахъ бѣльшого обезпеченія безопасности движенія поѣздовъ на развѣтвленіяхъ и пересѣченіяхъ путей. . . . .	<b>1902 г.</b> 139	177
О приглашеніи мѣстныхъ жителей къ соблюденію необходимой предосторожности при пользованіи необслуживаемыми переходами и переѣздами.	<b>1903 г.</b> 148	130
О мѣрахъ въ предупрежденіе случаевъ происшествій, вызываемыхъ неправильными и ошибочными дѣйствіями служащихъ. . . . .	<b>1906 г.</b> 31	195
Съ подтвержденіемъ объ обязательномъ испрошеніи предварительнаго разрѣшенія Министерства на замѣну существующихъ способовъ движенія другими. . . . .	<b>1907 г.</b> 148	104
О срокахъ по введенію въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнализаци на жел. дорогахъ“ . . . . .	<b>1909 г.</b> 79	8
О срокахъ по введенію въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнализаци на жел. дорогахъ“ . . . . .	123	---
О срокахъ по введенію въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнализаци на жел. дорогахъ“ . . . . .	<b>1910 г.</b> 55	---
О срокахъ по введенію въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнализаци на жел. дорогахъ“ . . . . .	<b>1911 г.</b> 75	---
Объ отданіи чести. . . . .	86	27
О главныхъ основаніяхъ для причисленія переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ и не обслуживаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія. . . . .	<b>1912 г.</b> 83	127

**Телеграмма Товарища Министра Путей Сообщенія.**

О мѣрахъ въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ паденія пассажировъ съ вагонныхъ площадокъ. . . . .	<b>1907 г.</b> 8451	153
--	------------------------	-----

**Циркуляры Управленія желѣзныхъ дорогъ.**

О мѣрахъ предосторожности при расцѣпкѣ поѣздовъ въ пути и во время маневровъ на станціяхъ. . . . .	<b>1899 г.</b> 38090	179
Съ преподаніемъ, въ развитіе п. е § 108 Правилъ техн. эксплуатаціи, указаній, касающихся отправления попутныхъ поѣздовъ одного вслѣдъ за другимъ. . . . .	39137	96
О принятіи мѣръ къ предотвращенію случаевъ наѣзда паровозовъ и поѣздовъ на людей. . . . .	42863	180
О необходимости примѣненія приспособленій для предупрежденія самопроизвольнаго движенія вагоновъ на станціяхъ. . . . .	<b>1900 г.</b> 248 1	182

	Номеръ.	Стр.
О порядкѣ выдачи дежурными по станціямъ путевыхъ депешъ главнымъ кондукторамъ и ма- шинистамъ. . . . .	4210	183
Объ условіяхъ, которымъ должны удовлетво- рять лица, назначаемыя на стрѣлочные посты. . .	5893	20
О мѣрахъ въ предотвращеніе наѣзда поѣздами на вагончики и дрезины и въ предупрежденіе не- счастныхъ случаевъ съ людьми, при движеніи ва- гончиковъ и дрезинъ. . . . .	7273	184
О мѣрахъ въ предупрежденіе самопроизволь- наго ухода вагоновъ со станцій. . . . .	8571	185
О дополненіи § 47 Правильъ техн. эксплуата- ціи примѣчаніемъ — о разрѣшенныхъ отступленіяхъ отъ нормальнаго габарита приближенія строеній къ пути. . . . .	15580	52
О разрѣшенномъ отступленіи отъ § 76 Пра- вильъ техн. эксплуатация въ отношеніи устройствъ дверей въ пассажирскихъ и почтовыхъ вагонахъ.	30894	71
Объ условіяхъ допущенія ускоренія хода то- варныхъ поѣздовъ и отправленія таковыхъ съ про- межуточныхъ станцій ранѣе времени, определен- наго общимъ росписаніемъ. . . . .	52876	97,98
По поводу принятія мѣръ въ устраненіе столк- новеній поѣздовъ вслѣдствіе неумѣщенія ихъ въ предѣлахъ станціонныхъ путей . . . . .	55058	186
По поводу механическихъ приспособленій для накладыванія петардъ на рельсы, при неготовности станцій къ приему поѣздовъ. . . . .	56009 2493	188
О доставленіи свѣдѣній о происшествіяхъ Инспекторамъ по эксплуатациіи жел. дорогъ, во время нахождения ихъ на данной дорогѣ. . . . .	<b>1901 г.</b> 4818	108
О предупрежденіи несчастныхъ случаевъ съ путевыми сторожами. . . . .	5493 24	38
О мѣрахъ къ надлежащему обслуживанію по- ѣздовъ, въ цѣляхъ скорого и умѣлаго затормо- женія ихъ въ случаѣ надобности, и о производствѣ на каждомъ перегонѣ пробы автоматическихъ тор- мозовъ . . . . .	21033 1015	189
О порядкѣ сношеній со станціями поѣздовъ, остановившихся у семафоровъ во время тумановъ и снѣжныхъ метелей. . . . .	42744 51245	191
Относительно обзаведенія усовершенствован- ными приспособленіями для предупрежденія само- произвольнаго ухода вагоновъ со станцій . . . . .	240 2654	192
О повѣрочномъ испытаніи служащихъ при пе- реходахъ на соотвѣтствующую должность съ одной дороги на другую (въ разъясненіи § 12 Правильъ техн. экспл.). . . . .	<b>1902 г.</b> 5153	26

	Номеръ.	Стр.
Объ измѣненіи въ § 87 „Правилъ техн. эксплуатаціи“ таблицы количества тормозовъ. . . . .	35170	79
О желательности введенія жезловой системы взаѣмнъ телеграфныхъ между станціями сношеній о движеніи поѣздовъ. . . . .	37942	103
Съ подтвержденіемъ циркуляра 1901 года № 5493/24 -- о предупрежденіи несчастныхъ случаевъ съ путевыми сторожами. . . . .	<b>1903 г.</b> 9458 50	  38
Объ обозначеніи на особо привинченныхъ къ паровозамъ доскахъ предѣльной скорости, до которой можетъ безопасно достигать ходъ паровозовъ, обращающихся на путяхъ, не соответствующихъ, по состоянію своего верхняго строенія, скорости, съ которою могли бы слѣдовать паровозы, въ зависимости отъ ихъ конструкціи. . . . .	19129 87 970	 66
Относительно порядка установки въ товаро-пассажирскіе поѣзда, обслуживаемые автоматическими тормозами, товарныхъ вагоновъ, не приспособленныхъ къ такому обслуживанію. . . . .	44292 210	74*)
О томъ, что снабженные автоматическимъ тормозомъ поѣзда, при остановкахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда произошелъ разрывъ поѣзда, или когда подвижной составъ оставляется въ пути безъ паровоза, должны быть обязательно заторможиваемы не только автоматическими, но и ручными тормозами. . . . .	<b>1904 г.</b> 11214 52	 110
Объ изданіи инструкцій касательно порядка дѣйствій служащихъ при происшествіяхъ и объ организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ. . . . .	<b>1905 г.</b> 22029	 217
Объ условіяхъ назначенія паровозовъ, снабженныхъ тендерами вѣсомъ въ 54 тонны, для веденія поѣздовъ двойною тягою. . . . .	31346 147	 76
Съ разъясненіемъ условій допущенія отступленій отъ нормального габарита приближенія строеній къ пути по отношенію къ фонарнымъ столбамъ. . . . .	43093 206	 52
О предметахъ, въ отношеніи коихъ не допускаются отступленія отъ нормального габарита приближенія строеній къ пути, и о проектированіи междопутій на станціяхъ. . . . .	<b>1906 г.</b> 3346 533	 53
О принятіи мѣръ къ устранинію опозданій поѣздовъ. . . . .	3894	171
Объ обезпеченіи безопасности движенія строгимъ надзоромъ за линейною службою и взыска-		

\*) На стр. 74, гдѣ этотъ циркуляръ означенъ № 44299/210, допущена опечатка; слѣдуетъ читать: „№ 44292/210“.

	Номеръ.	Стр.
ніемъ за проступки, ведуще къ нарушенію сказанной безопасности. . . . .	4525	194
Объ условіяхъ для назначенія инженеровъ на должности начальниковъ участковъ службы пути . . . . .	8201 — 47	21
О мѣрахъ въ предупрежденіе случаевъ неправильнаго входа поѣздовъ на станціи и приѣма поѣздовъ станціями. . . . .	16162 — 1036	195
Съ указаніемъ, въ развитіе §§ 50 и 51 Правиль технич. эксплуатаціи, порядка утвержденія проектовъ электрическихъ и сигнализаціонныхъ устройствъ. . . . .	22515 — 126 — 3994	55
Объ обязательномъ внимательномъ надзорѣ, въ устраненіе причинъ взрыва топокъ, за состояніемъ топокъ и ихъ связей въ дѣйствующихъ паровозахъ и о безотлагательной замѣнѣ связей съ обгорѣвшими головками новыми . . . . .	33624 — 169	65
По вопросу объ установленіи трехсѣннаго дежурства паровозныхъ маневровыхъ бригадъ. . . . .	34991 — 2299	151
Объ устройствѣ переѣздовъ частнаго пользования. . . . .	39554 — 194	119
Объ организаціи вспомогательныхъ поѣздовъ и о порядкѣ отправленія таковыхъ, для оказанія помощи, на мѣста происшествій. . . . .	49083	218
О порядкѣ составленія товарныхъ поѣздовъ по дѣйствительному вѣсу. . . . .	50244 — 239	159
О внесеніи матеріаловъ, касающихся всѣхъ происшествій и несчастныхъ случаевъ, въ Бюро Совѣщательнаго Съѣзда начальниковъ службы движенія. . . . .	<b>1907 г.</b> — 4995 — 25	219
О мѣрахъ въ предупрежденіе ухода вагоновъ отъ поѣздовъ, при стоянкахъ и остановкахъ. . . . .	9458 — 8224 — 1308	216
О принятіи къ руководству „Правиль устройства, установки, содержанія и освидѣтельствованія паровозныхъ и вагонныхъ паровыхъ котловъ желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія“. . . . .	10498 — 55 — 2738	133
О производствѣ пробы автоматическихъ тормозовъ. . . . .	18766	196
О принятіи мѣръ къ устраненію случаевъ самовольнаго приведенія злоумышленниками въ движеніе паровозовъ, находящихся подъ парами. . . . .	18767	67
О принятіи мѣръ къ скорѣйшему возстановленію движенія, прерваннаго происшествіями съ поѣздами. . . . .	19570	220

	Номерь.	Стр.
О томъ, чтобы начальники участковъ службы пути, при сопровожденіи служебныхъ поѣздовъ, находились не въ самыхъ поѣздахъ, а на паровозахъ. . . . .	22351	34
Съ сообщеніемъ циркуляра Министра Юстиціи отъ 5 сентября 1907 г. за № 42831 — о порядкѣ разрѣшенія на уборку подвижного состава и на исправленіе пути, при происшествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	24880	223
О сообщеніи, по телеграфу, о размѣрахъ происшествій и о пострадавшихъ лицахъ въ редакціи газетъ и о срочныхъ дополнительныхъ донесеніяхъ Министерству Путей Сообщенія, по мѣрѣ выясненія новыхъ подробностей, связанныхъ съ происшествіями. . . . .	26844	224
О строгомъ надзорѣ со стороны кондукторскихъ бригадъ за обслуживаемыми ими вагонами, въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ насилія надъ пассажирами и кражи ихъ вещей. . . . .	26845	154
О постоянномъ содержаніи на дорогахъ сверхъ-штатнаго числа паровозной прислуги. . . . .	27515 <hr style="width: 50px; margin: 0 auto;"/> 134	16
Объ обязательномъ отбираниіи росписокъ отъ машинистовъ и главныхъ кондукторовъ въ прочтеніи ими распоряженій объ установленіи порядка движенія при помощи пилотажа. . . . .	29595	104
Объ осмотрѣ и исправленіи замѣченныхъ неисправностей путей жел. дорогъ. . . . .	34357 <hr style="width: 50px; margin: 0 auto;"/> 168	32
О производствѣ, черезъ извѣстные періоды времени, провѣрочныхъ испытаній служащихъ, дѣятельность которыхъ связана непосредственно съ движеніемъ поѣздовъ, и о привлеченіи къ отвѣтственности начальствующихъ лицъ за недостаточное знаніе подвѣдомственными имъ служащими дѣйствующихъ правилъ. . . . .	1908 г. 165	31
Объ опредѣленіи правъ инженеровъ на линейныя должности по службѣ тяги. . . . .	436	22
Съ препровожденіемъ проекта „Положенія объ организациі дѣла по подачѣ помощи при несчастныхъ случаяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ“, для выработки инструкцій согласно § 129 Правилъ техн. эксплуатаціи. . . . .	1708 <hr style="width: 50px; margin: 0 auto;"/> 215	225
О привлеченіи къ уголовной отвѣтственности служащихъ въ случаяхъ рѣзкаго отклоненія отъ соблюденія правилъ, установленныхъ для обезпеченія безопасности движенія. . . . .	1911	28

	Номеръ.	Стр.
О привлеченіи къ уголовной отвѣтственности служащихъ за небрежное исполненіе служебныхъ обязанностей. . . . .	9151	29
Съ разъясненіемъ ст. 17 „Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ“ касательно предоставленія имъ свободныхъ дней.	19783	147
Относительно разслѣдованія причинъ сходовъ поѣздовъ съ рельсовъ и донесенія о семъ. . . .	19784	239
О порядкѣ выключенія централизованныхъ стрѣлокъ на станціяхъ изъ дѣйствующихъ централизаций. . . . .	20689	198
Объ условіяхъ для назначенія инженеровъ на должности ревизоровъ службы движенія. . . . .	28860	
	<u>2350</u>	23
	178	
О необходимости надписи о ревизии буквъ дѣлать по трафарету, а не отъ руки. . . . .	<b>1909 г.</b> 2154	
	<u>21</u>	64
О принятіи мѣръ къ устраненію опозданій пассажирскихъ поѣздовъ. . . . .	11123	172
О томъ, чтобы снѣгоочистители финляндскаго типа, при работѣ, находились обязательно сзади, а не спереди паровоза. . . . .	21497	
	<u>159</u>	198
Объ условіяхъ для назначенія инженеровъ на должности начальниковъ участковъ службы пути .	31807	21
О необходимости производства періодической провѣрки наличія и исправности вагоновъ, предназначенныхъ для подачи помощи при несчастныхъ происшествіяхъ съ поѣздами. . . . .	<b>1910 г.</b> 563	241
О принятіи необходимыхъ мѣръ для возможнаго уменьшенія числа случаевъ разрывовъ поѣздовъ, по причинѣ излома сцѣпныхъ приборовъ.	1220	
	<u>247</u>	199
	16	
Объ инструктированіи служащихъ по предмету сигнализаци на случай разрыва поѣздовъ въ пути. . . . .	3399	
	<u>765</u>	242
Объ установленіи періодическихъ повѣрокъ исправнаго дѣйствія какъ поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ, такъ и аппаратовъ сигнализаций, имѣющихся въ путевыхъ будкахъ. . . . .	13149	
	<u>2705</u>	200
О преимуществахъ моторныхъ дрезинъ шведскаго типа. . . . .	13150	
	<u>2704</u>	61
О необходимости постоянного личнаго наблюденія старшихъ начальствующихъ лицъ на желѣзныхъ дорогахъ, для возможности предотвращенія происшествій съ поѣздами. . . . .	26953	32

	Номеръ.	Стр.
Съ преподаваніемъ указаній, касающихся отпра- вления попутныхъ поѣздовъ одного вслѣдъ за другимъ. . . . .	29525 5348	96
По поводу механическихъ приспособленій для накладыванія нетардъ на рельсы, при неготовности станцій къ приему поѣздовъ. . . . .	30025 180 11021	201
	<b>1911 г.</b>	
Съ разъясненіемъ вопросовъ, возникшихъ при введеніи въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнали- зации на жел. дорогахъ“. . . . .	638 5 246	8
Съ сообщеніемъ примѣрнаго перечня мѣръ административнаго и технического характера, ко- торыя слѣдуетъ принимать для обезпеченія безо- пасности движенія. . . . .	2878	202
Объ инструктированіи дежурныхъ по депо кочегаровъ въ знаніи обращаться съ системами отопленія. . . . .	4882/38 2002/133	41
Съ разъясненіемъ ст. 16 „Положенія о про- должительности службы и отдыха служащихъ“. . . . .	5576 930	146
Съ разъясненіемъ вопросовъ, возникшихъ при введеніи въ дѣйствіе „Общихъ Правилъ Сигнали- зации на жел. дорогахъ“, и съ объявленіемъ об- щихъ сроковъ введенія въ дѣйствіе сихъ правилъ.	7052 480	8
Объ измѣненіи редакціи § 72 Правилъ техн. эксплоатаціи. . . . .	8097/60 3269	70
Объ установленіи надзора за нагрузкою то- варныхъ вагоновъ и о нѣкоторыхъ другихъ мѣрахъ въ цѣляхъ предупрежденія горѣнія буксъ и по- ломки рессоръ. . . . .	8942/68 3593	207
Объ обезпеченіи безопасности движенія пра- вильнымъ обслуживаніемъ ящиковъ зависимости, какъ весьма серьезной и отвѣтственной части цен- трализованныхъ приборовъ. . . . .	12056/90 5040/339	
О порядкѣ дѣйствій мѣстныхъ служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами, для достиженія сокращенія времени перерыва движенія поѣздовъ при такихъ происшествіяхъ. . . . .	14556 6175 23267	244
О повышеніи предѣльныхъ скоростей для нѣ- которыхъ типовъ паровозовъ. . . . .	10905 152/1528	167
Объ усиленіи надзора за стрѣлками, распо- ложенными по маршрутамъ слѣдованія пасс. поѣ- здовъ. . . . .	26362/165	208
Объ условіяхъ отправленія воинскихъ поѣздовъ ранѣе времени, назначеннаго росписаніемъ. . . . .	29089/181	97

	Номеръ.	Стр.
По вопросу о допустимости обращенія паровозовъ того или другого типа и о наибольшей допустимой скорости. . . . .	31225 14769	169
О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ, вслѣдствіе неточной установки фонаря по отношенію къ сигнальнымъ стекламъ. . . . .	31785 15012/995	209
Объ ограниченіи скорости движенія поѣздовъ при слѣдованіи съ ними снѣгоочистителей. . . . .	<b>1912 г.</b> 5359/3749	81
О мѣрахъ во избѣжаніе нареканій пассажировъ на задержки ихъ въ пути, при слѣдованіи въ согласованныхъ въ узлахъ поѣздахъ во время перехода съ одного распisanія на другое. . . . .	5655 4016/34	88
О тщательномъ производствѣ срочнаго трехгодового осмотра товарныхъ вагоновъ, въ устраненіе неправильностей, вызывающихъ саморасцѣпку такихъ. . . . .	6068/2639	210
О принятіи мѣръ въ устраненіе хищеній въ пути вещей у пассажировъ. . . . .	8671/6022	155
Объ опредѣленіи состава товарныхъ поѣздовъ по вѣсу. . . . .	8874/3990 51/406	161
О принятіи мѣръ къ обезпеченію безопасности слѣдованія поѣздовъ съ паровозными бригадами чужихъ участковъ. . . . .	12291/8587	211
Объ исправленіи опечатокъ въ циркулярѣ Управленія жел. дорогъ 1912 г. № 8874/3990/406. . . . .	14467/6665 657/78	163, 164
О принятіи мѣръ къ своевременному представленію въ Министерство Путей Сообщенія телеграфныхъ сообщений о происшествіяхъ. . . . .	15184 10473	244
Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ. . . . .	15298 10599/181	173
Объ обязательной провѣркѣ, по габариту, очертанія подножекъ вагоновъ послѣ каждаго исправленія подножекъ или самихъ вагоновъ. . . . .	15434 7129	211
Объ увеличеніи составовъ воинскихъ поѣздовъ коммерческихъ распisanій. . . . .	17371/98	73
Объ изданіи инструкцій и объ испытаніи агентовъ. . . . .	18522 12985/2087	212
Относительно условій нагона опозданій почтовыхъ поѣздовъ. . . . .	20913 14772/III	174
О недопущеніи отправленія путевою стражею служебныхъ обязанностей въ несоотвѣтствующихъ костюмахъ. . . . .	29868/2726	28
Объ энергичномъ дѣйствіи тормозильщиковъ ручными тормозами, при подачѣ машинистомъ сигналовъ къ заторможенію. . . . .	30329 21558	214

	Номеръ.	Стр.
О подачѣ начальниками станцій телеграммъ о происшествіяхъ не позже, какъ черезъ шесть часовъ послѣ происшествія. . . . .	30330 21559	245
О мѣрахъ въ устраненіе случаевъ проѣзда поѣздами закрытыхъ семафоровъ, вслѣдствіе недостаточной видимости сигнальныхъ огней таковыхъ.	30830/171 14427	215
О томъ, чтобы, при неожиданномъ наплывѣ пассажировъ на основной поѣздъ, дополнительный къ нему поѣздъ назначался въ возможно краткій срокъ, и чтобы публика оповѣщалась объ этомъ особыми анонсами. . . . .	33272 23935/187	84
О примѣненіи системы сплошного ремонта пути по пикетамъ или соткамъ. . . . .	36571 16879	157
Объ ожиданіи на узловыхъ станціяхъ заповздавшихъ согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ. . . . .	<b>1913 г.</b> 5088 3669/32	174
Объ установленіи общаго для всѣхъ дорогъ сигнала на случай разрыва поѣздовъ въ пути . . . . .	7739/46 3351/402	243
По вопросу объ условныхъ остановкахъ курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ. . . . .	8351 5904/50	176
О мѣрахъ въ предупрежденіе самопроизвольнаго движенія вагоновъ и ухода ихъ со станцій. . . . .	8640	216

### Телеграммы Управленія желѣзныхъ дорогъ.

О принятіи самыхъ энергичныхъ мѣръ къ предупрежденію происшествій съ поѣздами, вызываемыхъ небезопасностью свободнаго прохода поѣздовъ по станціоннымъ путямъ. . . . .	<b>1906 г.</b> 410,11182	186
Объ отвѣтственности служащихъ за недостаточное проявленіе инициативы и энергіи въ предѣлахъ ихъ законныхъ правъ и обязанностей . . . . .	<b>1907 г.</b> 37	154
О привлеченіи къ уголовной отвѣтственности служащихъ въ случаяхъ рѣзкаго отклоненія отъ соблюденія правилъ, установленныхъ для обезпеченія безопасности движенія. . . . .	8469	28
Съ подтвержденіемъ необходимости тщательнаго надзора за путемъ, въ цѣляхъ предупрежденія случаевъ злоумышленій . . . . .	8836	60
Съ подтвержденіемъ циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 1906 г. № 16162/1036. . . . .	8840 1629	195
Съ подтвержденіемъ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1900 г. № 55058. . . . .	8846	187
Съ подтвержденіемъ телеграммы 1907 года № 8469. . . . .	9484	28

	Номеръ.	Стр.
Съ подтвержденіемъ циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 1906 № 3894. . . . .	9556 — 1138	171
По поводу принятія мѣръ въ устраненіе столкновеній поѣздовъ и случаевъ ухода вагоновъ со станцій. . . . .	<b>1908 г.</b> 1277	187
О предотвращеніи случаевъ наѣзда поѣздами и паровозами на рабочихъ по расчисткѣ пути отъ снѣга. . . . .	1475	36,42
О принятіи мѣръ въ устраненіе случаевъ съ поѣздами вслѣдствіе проѣзда контрольных столбиковъ. . . . .	7844 — 765	187
О принятіи мѣръ въ устраненіе случаевъ столкновеній вслѣдствіе неправильной установки подвижного состава и поѣздовъ за предѣлами указательныхъ столбиковъ. . . . .	8109 — 37	—
Объ инструктированіи служащихъ по предмету сигнализациі на случай разрыва поѣздовъ въ пути. . . . .	<b>1909 г.</b> 1124 — 2943	243
Объ огражденіи сигналами мѣстъ производства работъ. . . . .	<b>1911 г.</b> 298 — 1812	53
Объ усиленіи надзора за правильнымъ производствомъ работъ по ремонту пути и за огражденіемъ мѣстъ работъ сигналами. . . . .	1073 — 4766	54
О принятіи мѣръ въ устраненіе случаевъ столкновеній поѣздовъ на станціяхъ вслѣдствіе неправильныхъ установокъ стрѣлокъ. . . . .	7839 — 275	187
Съ указаніемъ относительно сцѣпки вагоновъ, въ цѣляхъ прекращенія порчи стяжныхъ приборовъ. . . . .	<b>1912 г.</b> 1566	77
Съ указаніемъ относительно сцѣпки вагоновъ. . . . .	14819	—

**Циркуляръ Управленія по сооружеию желѣзныхъ дорогъ.**

Объ увѣдомленіи мѣстныхъ жителей о предстоящемъ открытіи необслуживаемыхъ переѣздовъ. . . . .	<b>1902 г.</b> 6498	130
---	------------------------	-----

**Циркуляръ Штаба Корпуса Жандармовъ.**

О порядкѣ разрѣшенія на уборку подвижного состава и на исправленіе пути, при происшествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	<b>1907 г.</b> 82	221
--	----------------------	-----

**Циркуляръ Министра Юстиціи.**

О порядкѣ разрѣшенія на уборку подвижного состава и на исправленіе пути, при происшествіяхъ съ поѣздами на желѣзныхъ дорогахъ. . . . .	<b>1907 г.</b> 42831	223
--	-------------------------	-----

## Изданія Н. Н. Палибина:

**Соглашеніе о прямомъ сообщеніи между русск. жел. дорогами,**  
изданіе 2-ое, съ дополненіемъ по 15 октября 1912 г.,  
цѣна 1 р.

**Правила о гербовомъ сборѣ въ примѣненіи къ жел. дорогамъ,**  
изданіе 2-ое, дополненное по 1 сентября 1908 г.,  
цѣна 1 р. 50 к.; первое изданіе „Правиль“ одобрено,  
какъ полезное изданіе, отзывомъ Коммерческой Части  
Управленія жел. дорогъ отъ 10 іюля 1907 г. за № 4531  
и 96-ымъ Общ. Съѣздомъ представит. русск. ж. дор.

**Уставъ о гербовомъ сборѣ,** съ приложеніемъ пособія къ  
примѣненію гербовыхъ правилъ, изд. 1908 г., цѣна 50 к.

**Сборникъ правилъ и разъясненій по налож. платежамъ,**  
цѣна 40 к.; одобренъ отзывомъ Коммерческой Части  
Управленія жел. дорогъ отъ 10 іюля 1907 г. за № 4531  
и 102-ымъ Общ. Съѣздомъ представит. русск. ж. дор.

**Руководство по технической части Службы Движенія,** 1898 г.,  
цѣна 40 к.

**Конспектъ лекцій по теоріи, системѣ и примѣненію тарифовъ;**  
читаны въ 1909/1910 г. г. на желѣзнодорожномъ  
отдѣленіи С.-Петербургскихъ Высшихъ Коммерче-  
скихъ и Счетоводныхъ Курсовъ М. В. Побѣдинскаго.  
(Изданіе это распродано).

Съ требованіями обращаться по адресу:

*С.-Петербургъ, Васильевскій Островъ, 1 линія, домъ № 60.  
Николаю Николаевичу Палибину.*

Всего в \_\_\_\_\_ общем

*Двадцать три*

*июль 1918*