825 кн. 1. ст.

М. П. С.

НИКОЛАЕВСКАЯ
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛОАТАЦІИ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

ОТКРЫТЫХЪ ДЛЯ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ.

П-20785.

М. П. С.

НИКОЛАЕВСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛОАТАЦІИ

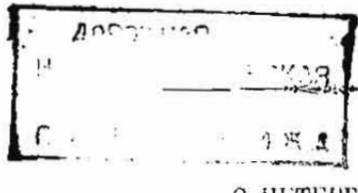
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

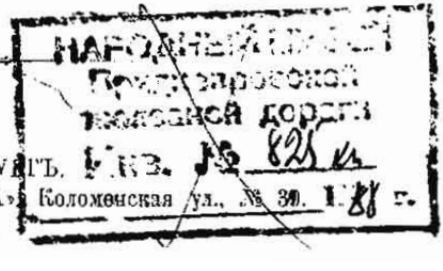
открытыхъ для общаго пользованія,

утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія 8 Февраля 1898 г.

(Постановленіе отъ 19 марта 1898 г. № 5343).

С1104





С. ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Т-ва «НАРОДНАЯ ПОЛЬЗА» Коломенская ул., № 30.
1902.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Страницы.	Строка сверху.	Напечатано.	Слѣдуетъ исправить.
3	13	Майоръ.	Маіоръ.
86	28	Надсмотрщика.	Контролера.
95	13	Станціи росписи.	росписки станціи.
300	16	двухпутныхъ.	двупутныхъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Отдѣлъ I.

Общія основанія для технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА I.

	Параграфы.	Страницы.
Общія положенія.		
Техническая эксплоатація желѣзныхъ дорогъ	1—2	3
Начальникъ желѣзной дороги	3	4
Техническія службы въ составѣ управленія желѣзной дороги	4—6	4
А. По службѣ пути	—	6
Б. По службѣ тяги	—	6
В. По службѣ движенія	—	10
Г. По службѣ телеграфа	—	17
Предметы вѣдѣнія техническихъ службъ и главныя основанія организаціи сихъ службъ	7	18
1. По службѣ пути	—	18
2. По службѣ подвижнаго состава и тяги .	—	20
3. По службѣ движенія	—	22
4. По службѣ телеграфа	—	23
Общія условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ	8	24
Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ	9	28

	Параграфы.	Страницы.
Инструкціи для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ	10—11	33
Порядокъ испытанія служащихъ въ знаніи относящихся къ ихъ должности обязанностей	12—13	35
А. По службѣ пути		36
Б. По службѣ тяги	—	37
В. По службѣ движенія	—	39
Г. По службѣ телеграфа	-	40
Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ	14	42
Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго	15	42

ГЛАВА II.

Распредѣленіе обязанностей между служащими.		
Общія обязанности служащихъ	16—21	43
Обязанности Начальника желѣзной дороги	22	49
Обязанности начальника службы пути	23	50
Обязанности начальника участка пути (дистанціи)	24	51
Обязанности дорожнаго мастера	25	52
Обязанности старшаго рабочаго (артельнаго старосты)	26	54
Обязанности ремонтнаго рабочаго	27	55
Обязанности путевой стражи	28	55
Обязанности переѣздной стражи	29	58
Обязанности начальника службы подвижнаго состава и тяги	30	59
Обязанности начальника депо	31	60
Обязанности дежурнаго въ паровозномъ сараѣ	32	61
Обязанности паровознаго машиниста	33	61
Обязанности помощника паровознаго машиниста и паровознаго кочегара	34	64
Обязанности вагоннаго осмотрщика и вагоннаго смазчика	35	65
Обязанности начальника службы движенія.	36	66
Обязанности начальника станціи	37—38	67
Обязанности сигналиста	39	69
Обязанности телеграфиста	40	72
Обязанности стрѣлочника	41	74
Обязанности составителя поѣздовъ или лица, которому поручены маневры	42	76

	Параграфы.	Страницы.
Обязанности главнаго кондуктора	43	77
Обязанности кондуктора	44	78
Обязанности начальника службы телеграфа	—	79
Обязанности старшаго электротехника по установкамъ электрическаго освѣщенія	—	80
Обязанности младшаго электротехника	-	82
Обязанности старшихъ Контролеръ-Механиковъ	—	83
Обязанности Механика Телеграфа . . .	—	85
Обязанности контролера телеграфа	—	86
Обязанности Контролеръ-Механика . . .	-	89
Обязанности надсмотрщика телеграфа . .	—	89

Отдѣлъ II.

Содержаніе и охраненіе пути и сооруженій.

ГЛАВА I.

	Параграфы.	Страницы.
Общія положенія	45—49	91

ГЛАВА II.

Огражденіе перегоновъ, участковъ перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности при подходѣ къ нимъ поѣздовъ, а также средства сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линіею желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами.		
Приборы и устройства для сношеній станцій и блокъ-постовъ между собою .	50	100
Средства для сношеній станцій и блокъ-постовъ съ линіею желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами	51	102
Огражденіе сигналами станцій и другихъ мѣстъ на дорогѣ, требующихъ особой предосторожности	52	104
Огражденіе станцій постоянными сигналами	53—54	107
Соблюденіе особыхъ указаній относительно устройства приборовъ и приспособленій для сношеній станцій и постовъ между собою и съ линіей желѣзныхъ дорогъ и для огражденія перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой продосторожности	55	109

	Параграфы.	Страницы.
ГЛАВА III.		
Переходы и переѣзды черезъ желѣзную дорогу.		
Подраздѣленіе переходовъ и переѣздовъ и установленіе общихъ указаній о порядкѣ обслуживанія переѣздовъ . .	56	110
Содержаніе переходовъ и переѣздовъ и освѣщеніе переѣздовъ	57	118
ГЛАВА IV.		
Осмотръ желѣзнодорожныхъ путей и ихъ принадлежностей	58—61	121
ГЛАВА V.		
Правила употребленія путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ телѣжекъ	62	130

Отдѣлъ III.

Содержаніе подвижнаго состава и пользованіе имъ.

ГЛАВА I.

	Параграфы.	Страницы.
Общія положенія	63	132

ГЛАВА II.

Паровозы.		
Освидѣтельствованіе паровоза и веденіе ему формуляра	64	136
Наибольшая скорость паровоза, соотвѣтствующая его конструкціи	65	137
Снаряженіе паровоза для движенія . . .	66	139
Управленіе паровозомъ	67	139
Надзоръ за паровозомъ	68—69	142

ГЛАВА III.

Вагоны.		
Освидѣтельствованіе вагона	70	143
Провѣрка тары вагона	71	145
Буфера, тяговые и сцѣпные приборы . .	72	145
Приспособленія для установки сигналовъ .	73	146
Особое условіе, которому должны удовлетворять непрерывные тормаза . .	74	147
Особыя условія, которымъ долженъ удовлетворять вагонъ, служащій для перевозки пассажировъ	75—77	147
Устройство дверей въ крытомъ товарномъ вагонѣ	78	150

Отдѣлъ IV.

Движеніе поѣздовъ.

ГЛАВА I.

	Параграфы.	Страницы
Общія положенія	79—80	151

ГЛАВА II.

Составленіе и снаряженіе поѣздовъ. Количество вагоновъ, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ	81	152
Качества и приспособленія вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда и порядокъ ихъ размѣщенія въ поѣздѣ .	82	157
Правила помѣщенія въ поѣздѣ или прицѣпки къ поѣзду паровозовъ . . .	83	172
Сцѣпка вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, какъ между собою, такъ и съ паровозомъ	84	189
Снабженіе поѣзда необходимыми принадлежностями и личнымъ составомъ .	85	191
Освидѣтельствованіе поѣзда	86	198

ГЛАВА III.

Тормаза	87	202

ГЛАВА IV.

Скорость движенія	88	209

ГЛАВА V.

	Параграфы.	Страницы.
Назначеніе поѣздовъ въ обращеніе.		
Старшинство поѣздовъ и порядокъ присвоенія имъ очередныхъ нумеровъ или литеръ	89—90	216
Движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія .	91	223
Движеніе поѣздовъ несрочнаго обращенія .	92—93	230
Порядокъ назначенія въ обращеніе поѣздовъ, предвидѣнныхъ и непредвидѣнныхъ росписаніями	94	237
Поѣзды военнаго времени	95	242

ГЛАВА VI.

Подготовка путей и станцій къ движенію; пріемъ, отправленіе и слѣдованіе поѣздовъ.		
Точное соблюденіе предѣльнаго очертанія путевыхъ станціонныхъ сооруженій.	96	243
Правила, соблюдаемыя въ отношеніи подвижнаго состава, стоящаго на путяхъ	97	244
Подраздѣленіе и распредѣленіе рельсовыхъ путей	98	249
Правила относительно переводовъ, находящихся на главныхъ путяхъ . . .	99	256
Стрѣлочные посты	100	267
Огражденіе сигналами главныхъ путей въ случаѣ занятія ихъ	101	269
Удостовѣреніе въ готовности путей для слѣдованія ожидаемаго поѣзда . .	102	274
Раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на перегоны.	103—104	277
Предоставленіе для движенія поѣздовъ въ каждомъ направленіи опредѣленнаго пути и случаи отступленія отъ сего правила	105—106	281
Разграничиваніе попутныхъ поѣздовъ опредѣленнымъ пространствомъ и случаи отступленія отъ сего правила . . .	107—108	289
Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами каждаго перегона	109	292
Случаи замедленія хода и остановки поѣзда, непредвидѣнные росписаніями .	110	293

	Параграфы.	Страницы.
Выдача главному кондуктору и машинисту поѣзда письменныхъ предупрежденій объ осторожной ѣздѣ	111	299
Лица, распоряжающіяся станціями и поѣздами, и порядокъ распоряженій означенныхъ лицъ	112—113	310
Основные способы движенія.		
А. На двухколейныхъ дорогахъ	114	312
Б. На одноколейныхъ дорогахъ	115	313
1) Движеніе поѣздовъ при сохраненіи пунктовъ скрещиваній	—	314
2) Движеніе поѣздовъ при пользованіи однимъ только паровозомъ . . .	—	315
3) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ жезла	—	318
4) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ поѣзднаго проводника	—	320
5) Движеніе поѣздовъ при единоличномъ распоряженіи каждымъ изъ перегоновъ однимъ изъ начальниковъ сосѣднихъ станцій, отправляющимъ на перегонъ поѣзды преимущественнаго направленія	—	322
6) Способъ движенія при посредствѣ участковаго распорядителя движеніемъ .	—	324
Примѣненіе иныхъ усовершенствованныхъ способовъ движенія	116	326
Воспрещеніе одновременнаго примѣненія различныхъ способовъ движенія . .	117—118	326
Порядокъ сношеній станцій и постовъ и правила регистраціи сихъ сношеній.	119	328
Порядокъ сношеній станцій и блокъ-постовъ по пріему и отправленію поѣздовъ.		
А. На однопутныхъ участкахъ дороги . .		330
а) при исправномъ дѣйствіи телеграфа .	—	330
б) при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія .		349
Б. На двупутныхъ участкахъ дороги.		
При пользованіи электрическимъ телеграфомъ:		
а) при исправномъ дѣйствіи телеграфа и обоихъ путей	—	355
б) при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія и при исправномъ состояніи обоихъ путей		

	Параграфы.	Страницы.
в) при исправномъ дѣйствіи телеграфа, но при неисправномъ состояніи одного изъ главныхъ путей (одиночное движеніе)	—	365
г) при неисправномъ состояніи одного изъ главныхъ путей (одиночное движеніе) и перерывѣ телеграфнаго дѣйствія	—	370
Станціонные и поѣздные часы	120	371
Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ и производства маневровъ	121	372
Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ	122	373

ГЛАВА VII.

Происшествія на пути и на станціяхъ.		
Случаи остановокъ поѣздовъ на перегонахъ между станціями	123	373
Порядокъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ служащихъ при остановкахъ поѣзда на перегонахъ между станціями . . .	124—129	375
Остановка поѣзда для вспомоществованія пострадавшимъ	—	380
Остановка поѣзда при нахожденіи на пути препятствій, грозящихъ безопасности дальнѣйшаго движенія поѣзда .	—	381
Разрывъ поѣзда и случайный уходъ подвижнаго состава	—	381
Сходъ съ рельсовъ и поломка подвижнаго состава	—	386
Пожаръ въ поѣздѣ	—	390
Паденіе грузовъ изъ поѣзда	—	391
Встрѣча двухъ поѣздовъ на одномъ пути .	—	392
Остановка поѣздовъ вслѣдствіе неисправности паровоза	—	393
Остановка поѣзда въ пути вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ	—	395
Неисправность смежнаго пути съ путемъ, по которому движется поѣздъ . . .	—	398

	Параграфы.	Страницы.
Порядокъ извѣщенія станцій объ остановкѣ на пути поѣзда и требованіе помощи	—	399
Дѣйствія Начальника станціи, получившаго требованіе о помощи	—	404
Высылка вспомогательнаго паровоза или поѣзда	—	406
Порядокъ требованія и правила движенія вспомогательныхъ паровозовъ съ снѣгоочистителями	—	413
Дѣйствія Начальника станціи при вспомогательномъ паровозѣ или поѣздѣ .	—	414
Устройство перекатки вагоновъ и установленіе пересадки пассажировъ . .	—	416
Дѣйствія служащихъ въ случаѣ пожара .	—	423

Объ утвержденіи правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.

(Собр. Узак. и Расп. Прав. № 41, 1898 г.).

На основаніи от. 7 прилож. къ ст. 318 (прим.) Учрежд. Правит. Сената, Св. Зак., т. I, ч. 2, изд. 1892 г., Министръ Путей Сообщенія представилъ въ Правительствующій Сенатъ, для распубликованія во всеобщее свѣдѣніе, копіи: а) утвержденныхъ имъ 8 февраля 1898 г. «*правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія*», и б) постановленія его, Министра, отъ 19 марта 1898 г., № 5343 о введеніи сказанныхъ правилъ.

НАРОДНЫЙ [illegible]
Приднепровской
железной дороги
Инв. № 825 ка
[illegible] 88 г.

На подлинномъ написано:
Настоящія правила утверждаю. 8 февраля 1898 г. Министръ Путей Сообщенія, *К. М. Хилковъ*.
Съ подлиннымъ вѣрно:
Дѣлопроизводитель Департамента жел. дорогъ *Ивановъ*.
Дополнительныя статьи къ настоящимъ правиламъ технической эксплоатаціи и приложенія къ нимъ утверждаю Сентября 1 дня, 1901 г.
Начальникъ дороги
Инженеръ Генералъ-Майоръ *Шауфусъ*.

ПРАВИЛА

Технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія.

ОТДѢЛЪ I.

Общія основанія для технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

Техническая эксплоатація желѣзныхъ дорогъ.

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

Въ настоящей книгѣ крупнымъ шрифтомъ напечатанъ подлинный текстъ правилъ технической эксплоатаціи, изданныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія, отъ 19 марта 1898 г., за № 5343, а также циркуляры, издаваемые по Министерству Путей Сообщенія, мелкимъ же шрифтомъ напечатаны дополнительныя, изданныя Управленіемъ дороги, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, распоряженія и правила.

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

Начальникъ желѣзной дороги.

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

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

Техническія службы въ составѣ управленія желѣзной дороги.

§ 4. Устройство упомянутыхъ въ § 3 службъ, порядокъ опредѣленія къ должностямъ служащихъ, входящихъ въ составъ сихъ службъ, порядокъ увольненія означенныхъ служащихъ отъ должности и службы, взаимныя ихъ отношенія, совмѣщеніе должностей, а равно и распредѣленіе занятій и отдыха служащихъ, опредѣляются Начальникомъ желѣзной дороги, согласно съ указаніями закона и съ постановле-

*) 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.

ніями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія.

Ст. 1. Устройство службъ, упомянутыхъ въ § 3 настоящихъ правилъ, опредѣляется соотвѣтствующими положеніями.

Ст. 2. Порядокъ опредѣленія, увольненія и взаимныя отношенія служащихъ указаны въ соотвѣтствующихъ инструкціяхъ.

§ 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.

Во всѣхъ дежурныхъ комнатахъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, а также въ телеграфныхъ комнатахъ и въ стрѣлочныхъ будкахъ должны быть выставлены четко напечатанныя и кратко и ясно изложенныя извлеченія изъ существующихъ правилъ распредѣленія работы и отдыха служащихъ соотвѣтствующихъ категорій, съ указаніемъ въ подлежащихъ случаяхъ отступленій отъ этихъ правилъ, допущенныхъ съ отдѣльнаго разрѣшенія Министра путей сообщенія или установленныхъ самими мѣстными Управленіями, въ силу вышеуказанныхъ общихъ распоряженій.

Въ исключительныхъ случаяхъ, требующихъ временнаго примѣненія, въ отношеніи работы паровозныхъ бригадъ, циркуляра бывшаго Департамента жел. дорогъ, отъ 2 декабря 1896 г., № 20474, о томъ должны быть выставляемы въ дежурныхъ комнатахъ соотвѣтствующія объявленія.

По одному экземпляру отпечатанныхъ, согласно вышеуказанному, извлеченій изъ существующихъ правилъ и объявленій мѣстныя Управленія имѣютъ представить въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ. (Извлеченіе изъ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 9/13 ноября 1900 года за № 52622/2343).

На Николаевской ж. д. нормы продолжительности непрерывной службы желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ отдыха устанавливаются слѣдующія:

А. По службѣ Пути.

Ст. 1. Продолжительность непрерывной работы путевыхъ и, имѣющихъ смѣнное дежурство, переѣздныхъ и мостовыхъ сторожей не должна превышать 8 час. Послѣ таковой работы непрерывный отдыхъ не долженъ быть менѣе 8 часовъ.

Б. По службѣ Тяги.

Паровозные машинисты и ихъ помощники.

Ст. 2. Дѣйствительный отдыхъ паровозной бригады долженъ составлять:

а) непрерывный въ каждыя сутки не менѣе 8 часовъ и

б) въ теченіе каждыхъ 10 сутокъ служебныхъ занятій—не менѣе 120 часовъ.

в) Промежутокъ времени между прибытіемъ съ поѣздомъ малой скорости въ оборотное депо и временемъ отправленія изъ онаго со слѣдующимъ поѣздомъ долженъ быть не менѣе 3-хъ часовъ.

Продолжительность безсмѣннаго нахожденія паровозной бригады на паровозѣ, во главѣ поѣзда, не должна превышать 12 часовъ, включая и остановку на станціяхъ. Въ виду какихъ-либо особыхъ обстоятельствъ движенія по дорогѣ, при соблюденіи тѣхъ-же нормъ отдыха, безсмѣнное нахожденіе паровозной бригады на паровозѣ, во главѣ поѣзда, допускается и свыше 12 часовъ, но не болѣе 16 часовъ.

Примѣчаніе. Дѣйствительнымъ отдыхомъ считается время, когда паровозная бригада не занята никакимъ дѣломъ, относящимся до службы, и можетъ оставить свой паровозъ и депо.

Ст. 3. Производящаяся съ перерывами служба бригады паровозовъ на маневрахъ, или въ рабочихъ поѣздахъ, можетъ продолжаться безсмѣнно и болѣе времени, установленнаго выше для службы означенной бригады на паровозахъ, находящихся во главѣ поѣздовъ, не болѣе однако 24 часовъ сряду и при условіи, чтобы продолжительность слѣдующаго затѣмъ отдыха была не менѣе числа часовъ предшествующей безсмѣнной службы.

Ст. 4. Безсмѣнное нахожденіе паровозной бригады въ резервѣ допускается не болѣе, какъ въ теченіе 24 часовъ, причемъ:

а) Если паровозная бригада, во время нахожденія паровоза въ резервѣ, освобождается отъ обязанностей по наблюденію за паровозомъ, то, при назначеніи ея, послѣ нахожденія въ резервѣ, къ слѣдованію съ поѣздами, время, проведенное въ резервѣ, считается за отдыхъ; а при общемъ учетѣ количества часовъ службы паровозной бригады въ теченіе каждыхъ 10 сутокъ, таковое время засчитывается какъ дѣйствительная служба, но въ размѣрѣ половины числа часовъ, проведенныхъ въ резервѣ;

б) Если-же паровозная бригада, во время нахожденія паровоза въ резервѣ, не освобождается отъ обязанностей по наблюденію за паровозомъ, то время нахожденія ея въ резервѣ считается какъ при назначеніи на дежурство при резервномъ паровозѣ, такъ и при назначеніи къ слѣдованію съ поѣздами, за дѣйствительную службу въ размѣрѣ половины числа часовъ, проведенныхъ въ резервѣ, а при общемъ учетѣ количества часовъ службы въ теченіе каждыхъ 10 сутокъ, таковое время полностью засчитывается за службу.

Если во время нахожденія въ резервѣ, бригада призывается къ активной службѣ по подачѣ помощи поѣздамъ, по производству станціонныхъ маневровъ и т. п., то при этомъ, въ отношеніи непрерывной работы и отдыха паровозной бригады, должны быть соблюдены всѣ указанія статей 2, 3 и 5 сего §.

Ст. 5. Во время усиленнаго движенія въ зависимости отъ его размѣровъ и наличія въ участкѣ паровозовъ, распоряженіемъ Начальниковъ участковъ Тяги, допускается непрерывная

работа паровозныхъ бригадъ во главѣ поѣзда не свыше 14 часовъ, а считая съ временемъ приготовленія паровоза подъ поѣздъ (наборъ воды и топлива и уборка паровоза въ депо)— 16 часовъ, съ тѣмъ, чтобы дѣйствительный отдыхъ паровозной бригады составлялъ въ теченіи каждыхъ 10 сутокъ служебныхъ занятій не менѣе 120 часовъ (Ст. 2 п. б.).

Ст. 6. При снѣжныхъ заносахъ, крушеніяхъ поѣздовъ и въ другихъ подобныхъ исключительныхъ случаяхъ служба паровозной бригады должна продолжаться и свыше вышеустановленнаго времени, по дѣйствительной надобности.

Ст. 7. Въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ ст. 3 § 16 настоящихъ правилъ, заявленія паровозныхъ бригадъ заносятся въ книгу записей о работѣ паровозныхъ бригадъ, имѣющихся въ каждомъ главномъ и оборотномъ депо.

Агенты службы Тяги, работа которыхъ производится непрерывно.

Ст. 8. Для кочегаровъ депо и промывальщиковъ паровозовъ норма средней суточной работы равняется 12 час. и средняго суточнаго отдыха тоже 12 час., причемъ время наибольшаго безсмѣннаго нахожденія на службѣ не должно превышать 24 час., а число часовъ послѣдующаго за тѣмъ отдыха не должно быть меньше тоже 24 часовъ.

Время отдыха можетъ быть соотвѣтственно сокращено, въ случаѣ нахожденія агента на службѣ менѣе указаннаго выше числа часовъ.

Агенты службы Тяги, работа которыхъ производится съ перерывами.

Ст. 9. Для станціонныхъ осмотрщиковъ и смазчиковъ норма средней суточной работы равняется 12 час. и средняго суточнаго отдыха тоже 12 час., причемъ время наибольшаго безсмѣннаго нахожденія на службѣ не должно превышать 24 ч., а число часовъ послѣдующаго за тѣмъ отдыха не должно быть меньше тоже 24 часовъ. Время отдыха можетъ быть соотвѣтственно сокращено, въ случаѣ нахожденія агента на службѣ менѣе указаннаго выше числа часовъ.

В. По службѣ Движенія.

Ст. 10. Дежурство станціонныхъ служащихъ.

а) На станціяхъ, гдѣ начальники станцій освобождены отъ очереднаго дежурства и гдѣ имѣется три помощника начальника станціи, устанавливается дежурство по схемѣ «А», помѣщенной въ концѣ настоящихъ правилъ (приложеніе 1).

б) На станціяхъ, гдѣ начальники станцій освобождены отъ очереднаго дежурства и гдѣ имѣется два помощника начальника станціи, взамѣнъ третьихъ помощниковъ начальниковъ станцій привлекаются къ дежурству по техническому движенію особые агенты или конторщики по движенію, и на этихъ станціяхъ устанавливается дежурство по схемѣ «Е», помѣщенной въ концѣ настоящихъ правилъ (приложеніе 1).

Примѣчаніе: Конторщики для дежурства по техническому движенію должны быть назначаемы на соотвѣтствующія станціи лишь по выдержаніи установленнаго испытанія и по полученіи надлежащаго свидѣтельства на право дежурства по техническому движенію, причемъ конторщики, привлекаемые на дежурство по техническому движенію, ежедневно освобождаются на 6 часовъ отъ прямыхъ своихъ обязанностей, а въ остальное, свободное отъ дежурства по пріему и отправленію поѣздовъ, время исполняютъ свои конторскія обязанности.

в) На станціяхъ узловыхъ и съ большой технической работой, гдѣ имѣется шесть помощниковъ начальника станціи и гдѣ одновременно дежурятъ два помощника начальника станціи; устанавливается дежурство по схемѣ «Б» (приложеніе 1).

г) На станціяхъ, на которыхъ, независимо отъ помощниковъ, имѣется еще старшій помощникъ начальника станціи—послѣдній служитъ замѣстителемъ начальника станціи. Занятія и отдыхъ его опредѣляются начальникомъ станціи и утверждаются Начальникомъ службы Движенія.

д) На станціяхъ, гдѣ штатъ состоитъ изъ начальника станціи и двухъ помощниковъ и гдѣ начальники станцій привлечены къ дежурству по движенію, они дежурятъ по 6 часовъ, при чемъ часы эти находятся въ зависимости отъ дѣятельности станціи. Распредѣленіе времени отдыха между этими лицами указано на схемѣ «В» (приложеніе 1).

Примѣчаніе. На этихъ станціяхъ помощники начальника станціи въ свободное 30 часовое время послѣ 8-ми часоваго отдыха привлекаются къ 4-хъ часовой работѣ по коммерческой части, отчетности и общей перепискѣ станціи.

е) На постахъ, гдѣ штатъ состоитъ изъ начальника поста и двухъ помощниковъ, начальникъ поста привлекается къ 8-ми часовому

дежурству. Распредѣленіе времени отдыха между дежурными указано на схемѣ «Ж» (приложеніе 1).

Примѣчаніе. Допускается взамѣнъ второго помощника вводить въ дежурство старшаго телеграфиста, или особо назначеннаго для сего агента. Эти лица должны удовлетворять требованіямъ, изложеннымъ въ примѣчаніи къ пункту 6 сего §.

ж) На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ начальники станцій освобождены отъ дежурства по движенію, они обязываются встрѣчать и отправлять тѣ пассажирскіе поѣзда, кои будутъ особо указываемы въ приказахъ о семъ по линіи, объявляемыхъ при каждой перемѣнѣ росписанія; всѣ поѣзда во время большихъ перевозокъ пассажировъ по дорогѣ, всѣ поѣзда, съ которыми перевозятся массами пассажиры IV класса и войска, и нѣкоторые поѣзда, съ которыми слѣдуютъ: Высочайшія особы, Министръ Путей Сообщенія, его Товарищъ, Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Главный Инспекторъ и Начальствующіе дороги.

з) Въ зависимости отъ назначенія къ обращенію числа какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ и росписанія ихъ слѣдованія, измѣненія въ распредѣленіи времени дежурства по каждой станціи и измѣненія въ станціонныхъ штатахъ, которыя могутъ быть вызваны вышеизложенными обстоятельствами, объявляются особыми приказами по линіи.

и) Для пріемщиковъ поѣздовъ, счетчиковъ вагоновъ, и вообще, конторщиковъ техническихъ конторъ станцій, дежурство устанавливается особо для каждой станціи, въ зависимости отъ условій ея работы, и, по продолжительности, не

можетъ быть свыше 24 часовъ. При этомъ однако наблюдается, чтобы сроки отдыха, слѣдующаго за временемъ работы, ни въ какомъ случаѣ не были короче сроковъ работы.

к) Въ зависимости отъ размѣровъ непрерывной работы на станціяхъ и числа маневренныхъ паровозовъ, назначаемыхъ къ одновременной работѣ, дежурство составителей и сцѣпщиковъ устанавливается 3-хъ смѣнное по схемѣ А (приложеніе 1), т. е. 12 час. дежурства и 24 часа отдыха; 2½ смѣнное (для 2-хъ дежурныхъ паровозовъ) по схемѣ Г (приложеніе 1), 12 час. работы, 12 час. отдыха, 12 час. работы и 24 час. отдыха; 2-хъ смѣнное дежурство по схемѣ Д, (приложеніе 1)—12 час. дежурства и 12 час. отдыха.

л) Для проводниковъ паровозовъ, въ случаѣ учрежденія сихъ должностей, устанавливается 2-хъ смѣнное дежурство по схемѣ «Д» (приложеніе 1) 12 час. дежурства и 12 час. отдыха на станціяхъ, гдѣ происходитъ смѣна паровозовъ только у товарныхъ поѣздовъ, и 3-хъ смѣнное дежурство по схемѣ «А» (приложеніе 1) 12 час. дежурства и 24 часа отдыха, на станціяхъ, гдѣ происходитъ смѣна паровозовъ, какъ у пассажирскихъ, такъ и у товарныхъ поѣздовъ.

Въ случаяхъ необходимости, на тѣхъ станціяхъ, гдѣ установлено 3-хъ смѣнное дежурство, таковое можетъ переводиться временно въ 2½ смѣнное дежурство.

м) Для сигналистовъ на блокъ постахъ устанавливается трехсмѣнное дежурство. Время продолжительности очереднаго безпрерывнаго де-

дятся рѣдко,—особаго дежурства не устанавливается, а назначенный для сего стрѣлочникъ обслуживаетъ стрѣлки по особому, каждый разъ, вызову.

о) Когда указанные въ п.п. «и», «к», «л», «м» и «н» служащіе привлекаются къ исполненію своихъ обязанностей только въ теченіе нѣкоторыхъ періодовъ сутокъ, оставаясь значительное время совершенно свободными отъ какихъбы то ни было служебныхъ обязанностей, то продолжительность службы для нихъ не устанавливается и смѣнъ эти служащіе не имѣютъ; наблюдается лишь, чтобы въ теченіе сутокъ они имѣли обязательно 8 часовъ сплошнаго отдыха въ ночное время.

п) Часы вступленія на дежурство и смѣны съ таковаго, по приложеннымъ схемамъ, для каждой станціи, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, устанавливаются ревизоромъ службы движенія совмѣстно съ начальникомъ станціи.

р) Въ постовыхъ будкахъ стрѣлочниковъ и въ конторахъ начальниковъ станцій должны быть вывѣшены утвержденныя ревизорами службы движенія росписанія дежурствъ стрѣлочниковъ, съ указаніемъ ихъ фамилій, №№ постовъ и времени смѣнъ однихъ другими. Такіяже росписанія дежурствъ вывѣшиваются въ конторахъ начальниковъ станцій и для составительскихъ бригадъ, при соблюданіи приведенныхъ выше условій.

с) Распредѣленіе станцій по разрядамъ и продолжительность службы указывается въ особой вѣдомости, объявляемой приказомъ по дорогѣ.

журства сигналистовъ въ теченіи 24 часовъ устанавливается при нормальныхъ условіяхъ работы 12 часовъ, при болѣе же сильной работѣ продолжительность дежурства можетъ быть уменьшена до 8 часовъ.

Для сигналистовъ, проживающихъ внѣ станціонной территоріи, время, употребляемое на проходъ отъ мѣста жительства на станцію и обратно, не должно входить въ учетъ времени, опредѣленнаго на отдыхъ.

н) Для старшихъ и рядовыхъ стрѣлочниковъ продолжительность службы устанавливается:

1) на постахъ съ бойкимъ движеніемъ, когда требуется непрерывная работа,—12 час. при 24 часовомъ отдыхѣ, или 8 час. при 16 час. затѣмъ отдыхѣ, (схема А, помѣщ. въ приложеніи 1):

2) на стрѣлочныхъ постахъ со среднимъ движеніемъ—$2^1/_2$ смѣнное дежурство; для обслуживанія двухъ такихъ постовъ назначаются 5 стрѣлочниковъ, дежурящихъ по схемѣ Г (приложеніе 1), т. е. имѣя 12 час. дежурства, 12 час. отдыха, вновь 12 час. дежурства и затѣмъ 24 час. отдыха;

3) на стрѣлочныхъ постахъ со слабымъ движеніемъ, на которыхъ стрѣлки переводятся рѣдко и содержатся обыкновенно «запертыми на замки»,—дежурство стрѣлочниковъ устанавливается двухсмѣнное по схемѣ Д (приложеніе 1),—при непрерывномъ 12 час. дежурствѣ и затѣмъ 12 час. отдыхѣ;

4) на постахъ, на которыхъ стрѣлки находятся постоянно запертыми на замкахъ и перево-

Ст. 11. Нормы продолжительности службы кондукторскихъ бригадъ:

а) для кондукторскихъ бригадъ продолжительность службы не должна быть свыше 18 часовъ непрерывнаго нахожденія на службѣ, включая въ этотъ срокъ одинъ часъ на пріемъ и одинъ часъ на сдачу поѣзда. Норма эта должна быть примѣняема какъ въ отношеніи одной, такъ и для совокупности нѣсколькихъ поѣздокъ;

б) по достиженіи непрерывной службы до указаннаго выше предѣла (18 часовъ), долженъ быть предоставленъ отдыхъ: въ мѣстѣ жительства бригады не менѣе половины, а внѣ онаго— не менѣе одной трети числа часовъ предшествовавшей службы;

в) перерывъ службы, наступившій ранѣе истеченія опредѣленнаго для непрерывной службы срока, не считается за отдыхъ, если онъ по своей продолжительности не удовлетворяетъ приведенному условію;

г) общее число часовъ отдыха какъ въ пунктахъ постояннаго жительства бригадъ, такъ и внѣ онаго, должно, въ періодъ времени не болѣе 6 сутокъ, равняться суммѣ числа часовъ службы, причемъ, отдыхъ долженъ быть распредѣленъ, по возможности, равномѣрно и принято во вниманіе, что отдыхъ менѣе 3 часовъ засчитывается въ число часовъ службы, и отдыхъ въ 3 часа и болѣе, —внѣ постояннаго жительства,—засчитывается въ общую сумму отдыха лишь тогда, когда бригадѣ будетъ предоставлено помѣщеніе, приспособленное для отдыха;

д) при отправленіи кондукторовъ пассажирами въ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ

или въ товарныхъ поѣздахъ, если въ послѣднихъ имѣются вагоны, приспособленные къ перевозкѣ людей, къ мѣсту назначенія для отправленія ими служебныхъ обязанностей, половина времени, проведеннаго ими въ пути, считается за отдыхъ, если на нихъ не будетъ возложено никакихъ обязанностей во время слѣдованія въ названныхъ поѣздахъ;

е) служба багажныхъ и товарныхъ раздатчиковъ подчиняется указаннымъ выше условіямъ, если они засчитываются въ число тормазильщиковъ; въ противномъ случаѣ указанныя нормы къ нимъ не примѣняются.

Ст. 12. Въ случаяхъ чрезвычайныхъ, которыхъ не было возможности предвидѣть заблаговременно, какъ напримѣръ: при снѣжныхъ заносахъ, крушеніяхъ, опозданіяхъ поѣздовъ и въ другихъ подобныхъ исключительныхъ случаяхъ, —служба агентовъ, указанныхъ въ вышепомѣщенныхъ дополнительныхъ къ сему § статьяхъ, должна продолжаться и свыше установленнаго времени, по мѣрѣ возможности.

Г. По службѣ телеграфа.

Ст. 13. Очередное дежурство телеграфистовъ (на станціяхъ) по пріему и передачѣ депешъ устанавливается безпрерывно не свыше 12 часовъ, послѣ чего столько-же часовъ безпрерывнаго отдыха. На станціяхъ-же съ значительной телеграфной корреспонденціей, т. е. на тѣхъ станціяхъ, гдѣ на каждый телеграфный аппаратъ приходится въ общей сложности свыше 300 десятисловныхъ депешъ въ сутки, продолжи-

тельность дежурства можетъ быть установлена 8 часовъ въ сутки.

Для телеграфистовъ, проживающихъ внѣ станціонной территоріи, время, употребляемое на проходъ отъ мѣста жительства на станцію и обратно, не входитъ въ учетъ времени, опредѣленнаго на отдыхъ.

На каждомъ телеграфномъ аппаратѣ съ значительной телеграфной корреспонденціей долженъ быть отдѣльный дежурный телеграфистъ.

Ст. 14. Для каждой станціи, сообразно съ ея мѣстными условіями и во всемъ согласно выше сказаннаго въ ст. 13, вырабатывается начальникомъ телеграфа схема дежурства телеграфистовъ, утверждаемая Начальникомъ дороги, объявляемая въ приказѣ по линіи и вывѣшиваемая въ помѣщеніяхъ телеграфа. Таковую схему ни при какихъ обстоятельствахъ, безъ особаго на то разрѣшенія Начальника дороги, нарушать не дозволяется.

Предметы вѣдѣнія техническихъ службъ и главныя основанія организаціи сихъ службъ.

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

1. По службѣ пути:

а) къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относятся содержаніе и охраненіе пути и сооруженій 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 сооруженій, 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.

Ст. а) На основаніи изложеннаго въ этомъ §, вѣдѣнію службы пути подлежатъ: земляное полотно съ прилегающею къ нему отчужденною землею, пути со всѣми принадлежностями, какъ то: балластнымъ слоемъ, стрѣлками, постоянными сигналами и прочими устройствами; мостовыя и другія искусственныя сооруженія; всѣ зданія и сооруженія въ предѣлахъ отчужденной полосы; площади, улицы, дороги, ограды и сады въ предѣлахъ отчужденной полосы; водоснабженіе, за исключеніемъ механической части, т. е. паровыхъ машинъ съ принадлежностями, поворотные круги, телѣжки, вѣсовые помосты и краны, за исключеніемъ механизмовъ самихъ фермъ и механическихъ частей вѣсовъ, составляющихъ предметъ вѣдѣнія. Сл. Тяги.

Ст. 2 а) Дѣленія линіи на участки, околотки дорожныхъ мастеровъ, рабочія отдѣленія нахо-

дятся на графикѣ административнаго дѣленія дороги (приложеніе II). Сторожевые обходы, т. е. участки, въ предѣлахъ которыхъ производятся осмотры пути линейными сторожами, опредѣляются особымъ графикомъ, объявляемымъ къ руководству Начальникомъ службы Пути.

б) Границы участковъ должны совпадать съ границами околотковъ, а границы околотковъ съ границами рабочихъ отдѣленій и сторожевыхъ переходовъ.

Примѣчаніе. Подробности организаціи службы Пути изложены въ особомъ положеніи.

2. По службѣ подвижнаго состава и тяги:

а) къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относятся: содержаніе подвижнаго состава и тяги поѣздовъ;

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

в) всѣ паровозы, какъ приписанные къ дорогѣ, такъ и чужіе, переданные дорогѣ въ пользованіе, находятся въ вѣдѣніи и распоряженіи службы подвижнаго состава и тяги. Приписанные къ дорогѣ или переданные ей въ пользованіе вагоны находятся подъ постояннымъ наблюденіемъ упомянутой службы, но въ ея распоряженіи они состоятъ лишь во

время ихъ осмотра въ мастерскихъ, а также во время ихъ исправленія или перестройки.

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

Ст. 1. Для выполненія всѣхъ, вытекающихъ изъ назначенія службы подвижнаго состава и тяги обязанностей ея, на линіи имѣются слѣдующіе органы:

а) участки тяги съ основными и оборотными депо;

б) главныя мастерскія,

Ст. 2. Николаевская ж. д. раздѣляется на участки опредѣленнаго протяженія, ввѣряемые начальникамъ участковъ тяги. Число и границы участковъ опредѣляются начальникомъ службы тяги, съ утвержденія Начальника дороги.

Ст. 3. Дѣленіе линіи на участки тяги, указано въ графикѣ административнаго дѣленія дороги (приложеніе II),

Ст. 4. Каждый участокъ состоитъ изъ основнаго депо, съ мастерской при немъ для ремонта подвижнаго состава и механическихъ устройствъ водоснабженія и оборотныхъ депо съ необходимымъ штатомъ мастеровыхъ для мелкаго ремонта подвижнаго состава. Начальнику участка тяги, который въ то же время состоитъ начальникомъ мѣстнаго основнаго депо, подчинены начальники оборотныхъ депо, на-

ходящихся въ подвѣдомственномъ ему районѣ, а равно всѣ причисленные къ его участку агенты службы тяги.

Ст. 5. Во главѣ главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ Александровскаго завода находятся начальники мастерскихъ, которымъ подчинены всѣ причисленные къ соотвѣтственнымъ мастерскимъ агенты службы тяги. Въ этихъ мастерскихъ сосредоточенъ главнымъ образомъ ремонтъ соотвѣтствующаго подвижнаго состава, заготовленіе запасныхъ частей къ оному и, кромѣ того, исполненіе разныхъ работъ по заказамъ другихъ службъ, казенныхъ дорогъ и частныхъ лицъ.

Примѣчаніе. Подробности организаціи службы тяги изложены въ особомъ положеніи.

3. По службѣ движенія:

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

Ст. 1. Николаевская ж. д., по отношенію наблюденія на линіи за исполнительными органами службы движенія и принятія соотвѣтственныхъ мѣръ для безопасности производимаго движенія, раздѣлена на 2 отдѣленія и 8 ревизорскихъ участковъ. Первое отдѣленіе: отъ ст. Петербургъ до ст. Спирово включительно, съ вѣтвью на Боровичи; второе отдѣленіе: отъ ст. Спирово до ст. Москва, съ линіею отъ ст. Новоторжской до ст. Вязьма включительно; границы же ревизорскихъ участковъ указаны на графикѣ административнаго дѣленія дороги, помѣщенномъ въ приложеніи II.

Примѣчаніе. Подробности организаціи службы движенія изложены въ особомъ положеніи.

4. *По службѣ телеграфа:*

Ст. 2. Къ предметамъ вѣдѣнія этой службы относится завѣдываніе и распоряженіе устройствомъ и содержаніемъ телеграфныхъ, телефонныхъ и сигнализаціонныхъ линій, баттарей и всѣхъ электрическихъ приборовъ и установокъ, имѣющихся на дорогѣ.

*) Подъ выраженіемъ «центральная администрація» разумѣется: на казенныхъ ж. д. — Управленіе казенныхъ ж. д., а на частныхъ ж. д.—Правленіе или Совѣтъ Управленія Общества ж. д.

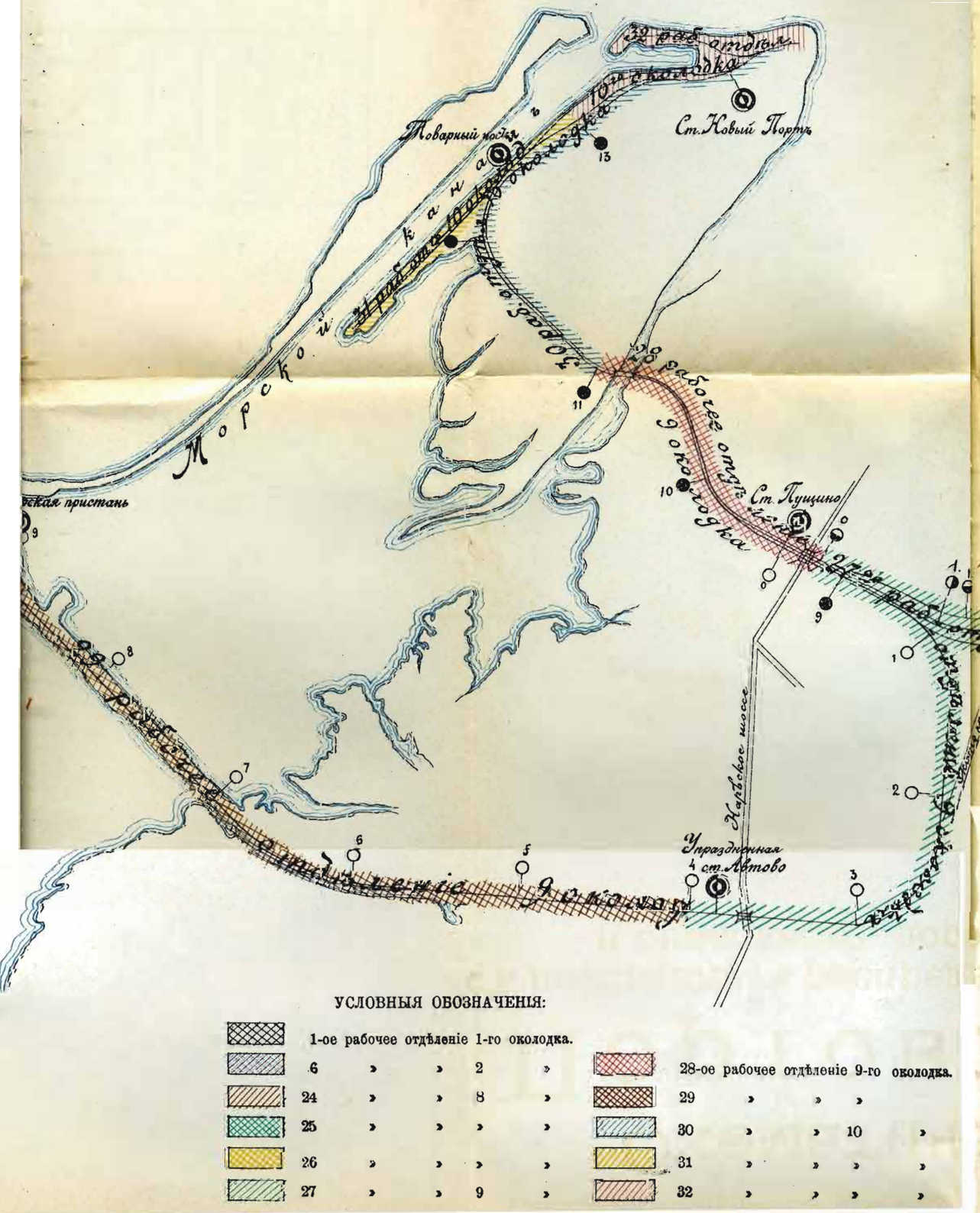
Ст. 3. Непосредственное отвѣтственное завѣдываніе и распоряженіе означенною службою, подъ руководствомъ и наблюденіемъ Начальника желѣзной дороги, возлагается на начальника службы телеграфа.

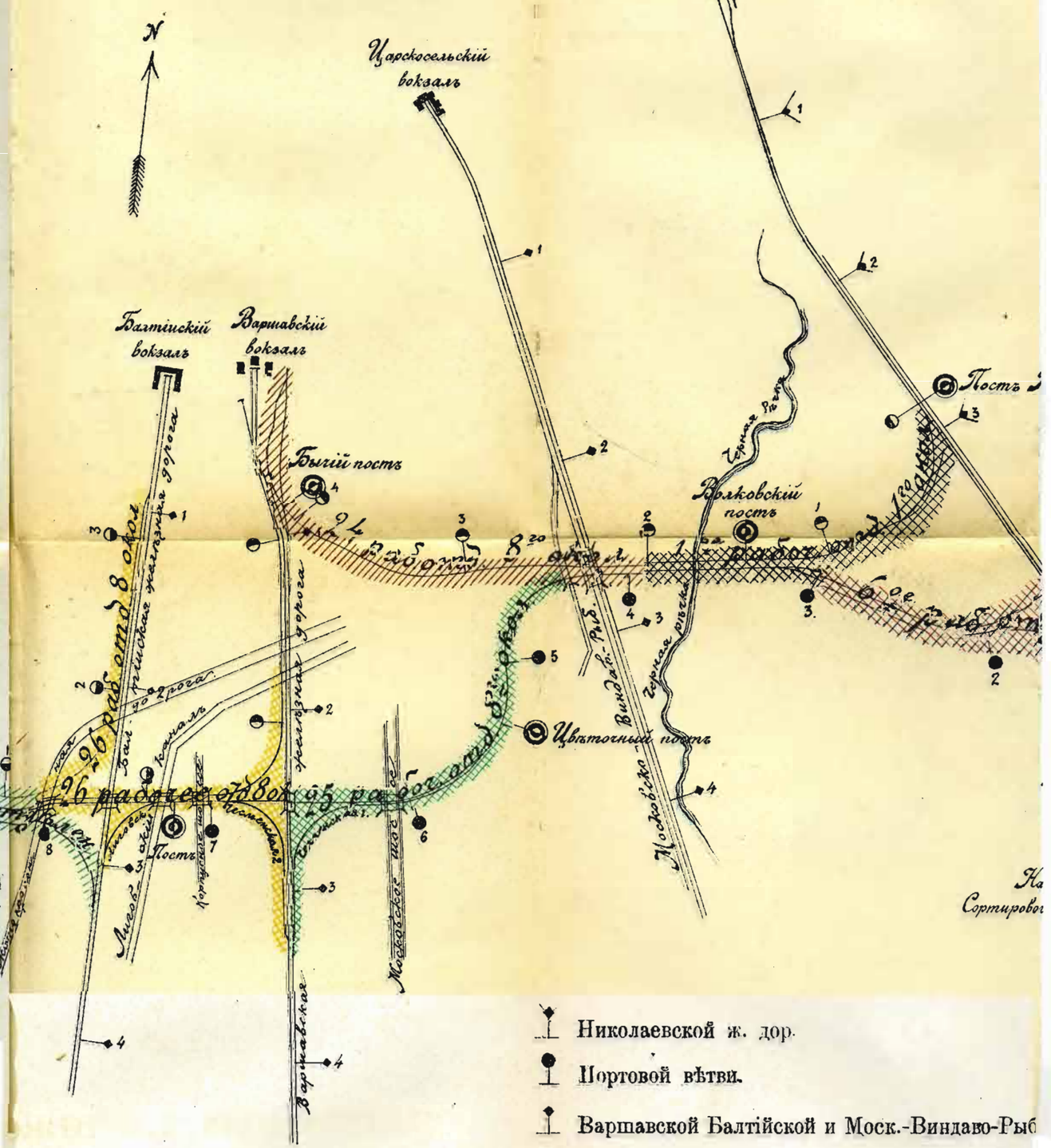
Ст. 4. Для выполненія всѣхъ вытекающихъ изъ назначенія службы Телеграфа обязанностей ея, въ распоряженіи Начальника службы Телеграфа имѣются въ Управленіи: старшій электротехникъ, электротехникъ, старшій контролеръ-механикъ; на линіи: участковые контролеръ-механики, механики, контролеры, надсмотрщики, наблюдающіе за телеграфными станціями, телеграфисты и сигналисты блокъ-постовъ.

Общія условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 8. Начальники желѣзныхъ дорогъ и начальники службъ, помощники тѣхъ и другихъ, начальники отдѣленій пути и тяги, начальники мастерскихъ, начальники центральныхъ распорядительныхъ отдѣловъ и мѣстныхъ отдѣленій движенія, ревизоры и контролеры движенія, участковые распорядители движеніемъ, начальники участковъ пути (дистанцій), запасные начальники участковъ пути и помощники начальниковъ участковъ пути, начальники участковъ тяги и ихъ помощники, ревизоры тяги, начальники паровозныхъ депо и ихъ помощники, начальники станцій и ихъ помощники, сигналисты при постоянныхъ станціонныхъ и путевыхъ сигнальныхъ постахъ, дорожные и мостовые мастера, паровозные машинисты и ихъ

Схематическій планъ
Портовой вѣтви
съ показаніемъ распредѣленія рабочихъ отдѣленій и околодковъ дорожныхъ мастеровъ.





УСЛОВНЫЯ ОБОЗНАЧЕНІЯ:

	1-ое	рабочее	отдѣленіе	1-го	околодка.		
	6	»	»	2	»	28-ое	рабочее отдѣленіе 9-го околодка.
	24	»	»	8	»	29	» » »
	25	»	»	»	»	30	» » 10 »
	26	»	»	»	»	31	» » » »
	27	»	»	9	»	32	» » » »

помощники, старшіе осмотрщики вагоновъ, главные кондукторы (оберъ кондукторы), телеграфисты, а равно низшіе служащіе по всѣмъ тремъ службамъ: старшіе рабочіе (артельные старосты), ремонтные рабочіе, путевые сторожа, переѣздные сторожа, мостовые слесаря и сторожа, сторожа при частяхъ пути и 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 указанныхъ для каждаго служащаго въ § 9 условій, еще слѣдующимъ требованіямъ: *)

а) быть не моложе 21-го года. Исключенія изъ сего общаго правила допускаются лишь: 1) для лицъ окончившихъ курсъ въ техническихъ заведеніяхъ соотвѣтственной спеціальности, 2) для ремонтныхъ рабочихъ, переѣздныхъ сторожей, мостовыхъ слесарей, паровозныхъ кочегаровъ, вагонныхъ осмотрщиковъ и смазчиковъ, вагонныхъ истопниковъ, сцѣпщиковъ и кондукторовъ, и 3) для телеграфистовъ, если на нихъ не возлагается распоряженій по пріему и отправленію поѣздовъ и по маневрамъ.

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

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

они окажутся способными къ выполненію возложеннаго на нихъ труда, могутъ быть допускаемы къ занятію должностей: телеграфисты съ 16-ти лѣтняго возраста, а прочіе—съ 18-ти лѣтняго возраста.

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

Примѣчаніе 2-е. Изъ числа должностей, поименованныхъ въ семъ параграфѣ, только должности поѣздныхъ 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, препятствующихъ служащему успѣшно отправлять возложенныя на него обязанности;

в) обладать знаніемъ русскаго языка въ устной рѣчи.

Примѣчаніе. Какъ исключеніе изъ сего общаго правила, на желѣзныхъ дорогахъ, находящихся на окраинахъ Имперіи, не-

знаніе русскаго языка можетъ быть допущено для ремонтныхъ рабочихъ, для путевыхъ, тоннельныхъ и мостовыхъ сторожей, для переѣздныхъ сторожей и для спѣщиковъ;

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

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

Ст. 1. На Николаевской ж. д., кромѣ лицъ, перечисленныхъ въ настоящемъ §, имѣются еще:

а) по службѣ Пути: на каждомъ участкѣ: старшій дорожный мастеръ и запасный дорожный мастеръ, а въ каждомъ околодкѣ въ помощь старшему рабочему (артельному старостѣ) назначается подстаршій рабочій.

б) по службѣ Тяги: машинисты и кочегары нефтекачекъ и водокачекъ, техническіе агенты на передаточныхъ пунктахъ, смотрителя вѣсовъ, завѣдывающій и помощникъ завѣдывающаго центральнымъ складомъ запасныхъ частей.

в) по службѣ Движенія: помощники ревизоровъ Движенія, ревизоры пассажирскихъ поѣздовъ, завѣдывающіе кондукторскими бригадами, нарядчики кондукторскихъ бригадъ, старшіе составители поѣздовъ, старшіе стрѣлочники.

г) по службѣ Телеграфа: надсмотрщики-монтеры, ихъ помощники, мастера, слесаря и столяры телеграфной мастерской.

Ст. 2. Всѣ служащіе, перечисленные въ ст. 1, должны удовлетворять условіямъ, изложеннымъ въ п.п. «а», «б», «в», «г» и «д» настоящаго § 8.

Ст. 3. Порядокъ медицинскаго освидѣтельствованія здоровья служащихъ изложенъ въ «Правилахъ врачебно-санитарной части на желѣзныхъ дорогахъ».

Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

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

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

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

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 (дистанцій) могутъ быть назначаемы и техники путей сообщенія.

г) дорожные мастера назначаются изъ старшихъ рабочихъ или строительныхъдесятниковъ;

д) начальникъ службы тяги и подвижнаго 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 подвижнаго состава;

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

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

з) Начальникъ службы Движенія и его помощники, начальники центральныхъ распорядительныхъ отдѣловъ и мѣстныхъ отдѣленій движенія, участковые распорядители движені-

емъ, ревизоры и контролеры движенія должны быть избираемы изъ лицъ, опытныхъ въ дѣлѣ завѣдыванія и распоряженія движеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ и обладающихъ соотвѣтствующими познаніями, и

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

Ст. 1. На практикантовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Московскаго Инженернаго училища, окончившихъ въ немъ трехлѣтній теоретическій курсъ, могутъ быть возлагаемы обязанности помощниковъ начальниковъ участковъ (дистанцій), съ правомъ завѣдыванія строительными работами по утвержденнымъ проектамъ (извлеченіе изъ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ 14/15 мая 1900 года № 22168).

Ст. 2. Старшіе дорожные мастера назначаются преимущественно изъ наиболѣе опытныхъ дорожныхъ мастеровъ, а запасные дорожные мастера назначаются изъ лицъ, уже занимавшихъ эти должности или изъ наиболѣе опытныхъ старшихъ рабочихъ (артельныхъ старостъ), техниковъ ж. д. училищъ или строительныхъ десятниковъ.

Ст. 3. Старшіе рабочіе (артельные старосты) назначаются изъ болѣе опытныхъ и грамотныхъ подстаршихъ рабочихъ или ремонтныхъ рабочихъ постояннаго состава, прослужившихъ не менѣе двухъ лѣтъ и выдержавшихъ надлежащее испытаніе. Подстаршіе рабочіе назначаются также изъ болѣе опытныхъ и грамотныхъ ре-

монтныхъ рабочихъ постояннаго состава, прослужившихъ не менѣе одного года.

Ст. 4. Начальники станцій, ихъ помощники и замѣстители должны назначаться изъ лицъ, умѣющихъ дѣйствовать телеграфомъ.

Ст. 5. Начальникъ службы телеграфа, его помощникъ должны быть назначаемы изъ лицъ, имѣющихъ установленное свидѣтельство въ познаніяхъ какъ по технической, такъ и по прочимъ частямъ телеграфнаго дѣла, или изъ лицъ, извѣстныхъ Главному Управленію Почтъ и Телеграфовъ своими знаніями по телеграфной части.

Ст. 6. Старшимъ электротехникомъ должно быть назначаемо лицо, основательно знающее электротехнику теоретически, а также практически знакомое съ устройствомъ и дѣйствіемъ паровыхъ машинъ и котловъ; младшій электротехникъ долженъ быть назначаемъ изъ лицъ, знающихъ теоретически и практически электротехнику въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу.

Ст. 7. Старшимъ Коптролеръ-Механикомъ должно быть лицо, знающее основательно теоретически и практически телеграфную электротехнику, вполнѣ опытное въ постройкѣ, ремонтѣ и содержаніи телеграфныхъ линій и всѣхъ электро-сигнальныхъ установокъ и аппаратовъ, имѣющихся на дорогѣ.

Ст. 8. Участковымъ Контролеръ-Механикомъ должно быть лицо, вполнѣ опытное въ постройкѣ, ремонтѣ и содержаніи телеграфныхъ линій

и всѣхъ электро-сигнальныхъ аппаратовъ, имѣющихся на дорогѣ, и знающее основательно какъ станціонную, такъ и административную часть службы телеграфа.

Ст. 9. Механикомъ телеграфа должно быть лицо, вполнѣ опытное по постройкѣ, ремонту и содержаніи телеграфныхъ линій и всѣхъ электро-сигнальныхъ аппаратовъ, имѣющихся на дорогѣ.

Ст. 10. Контролеръ телеграфа долженъ быть назначаемъ изъ лицъ, знающихъ основательно какъ станціонную, такъ и административную часть службы телеграфа и обладающихъ соотвѣтствующими техническими познаніями.

Ст. 11. Надсмотрщики должны быть знакомы практически не только съ производствомъ работъ по устройству телеграфныхъ линій, подвѣскѣ проводовъ, но и съ устройствами и коммутаціей телеграфныхъ станцій, а равно со всѣми электрическими приборами, употребляемыми въ дорогѣ.

Ст. 12. Надсмотрщики-монтеры при установкахъ электрическаго освѣщенія и ихъ помощники должны быть практически знакомы съ техникой производства электрическаго освѣщенія, коммутаціей и обслуживаніемъ центральныхъ станцій, уходомъ за динамо-машинами, регулировкой и вывѣркой дуговыхъ лампъ, а также прокладкой и подвѣской проводовъ.

Ст. 13. Телеграфисты должны быть избираемы изъ лицъ вполнѣ грамотныхъ, имѣющихъ хорошій и четкій почеркъ, знающихъ въ совершенствѣ телеграфное искусство, т. е. умѣющихъ правильно и отчетливо работать на аппа-

ратѣ Морзе и быстро читать ленту и знакомыхъ практически съ уходомъ за аппаратомъ, его регулировкой, г. также съ правилами телеграфной корреспонденціи.

Ст. 14. Сигналисты блокъ-постовъ должны быть избираемы изъ лицъ грамотныхъ, выдержавшихъ испытаніе въ знаніи инструкціи о порядкѣ употребленія и дѣйствія блокъ-приборами для сигнализаціи поѣздовъ.

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, порядокъ его подчиненности согласно съ настоящими правилами и распоряженіями Министерства Путей Сообщенія. Къ каждой инструкціи должны быть приложены: правила сигнализаціи, положеніе объ общихъ обязанностяхъ каждаго желѣзнодорожнаго служащаго, выписка статей законовъ о желѣзныхъ дорогахъ, относящихся ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ вообще и спеціально къ той должности, для которой инструкція составлена, извлеченія изъ правилъ другихъ службъ, имѣющихъ отношеніе къ этой должности, и другія приложенія, по усмотрѣнію Начальника дороги.

Ст. 1. Статьи законовъ и распоряженія Правительства, касающіяся желѣзнодорожныхъ служащихъ, помѣщены въ концѣ сей книги, въ приложеніи III.

Ст. 2. Составленіе проектовъ инструкцій для указанныхъ служащихъ лежитъ на обязанности начальниковъ службъ. По мѣрѣ надобности, инструкціи дополняются приказами Начальника дороги, періодически по дорогѣ издаваемыми и всѣ такимъ порядкомъ полученныя измѣненія должны быть отмѣчены чернилами ближайшимъ начальствомъ служащаго въ самихъ инструкціяхъ съ ссылкой на соотвѣтствующія распоряженія. Если же къ приказу или циркуляру приложены наклейки, то таковыя наклеиваются тѣми же лицами въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ инструкцій.

Начальствующія лица обязаны періодически провѣрять имѣющіяся у подвѣдомственныхъ имъ служащихъ инструкціи и удостовѣряться въ исполненіи ими вышепредложеннаго порядка.

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

Ст. 1. Отобранныя отъ служащихъ росписки въ полученіи и разъясненіи инструкцій подшиваются въ особое дѣло и сохраняются у начальника, выдавшаго инструкцію.

Ст. 2. Неграмотнымъ служащимъ инструкціи, приказы и распоряженія прочитываются и разъясняются ихъ ближайшимъ начальствомъ.

Примѣчаніе. Такой же порядокъ долженъ быть соблюдаемъ по отношенію всѣхъ остальныхъ распоряженій и правилъ, которыя издаются Управленіемъ дороги и центральными органами Министерства Путей Сообщенія.

Ст. 3. Порядокъ объявленія, ознакомленія и храненія инструкцій, положеній, приказовъ, тарифовъ и отдѣльныхъ распоряженій начальства изложенъ въ концѣ сей книги, въ приложеніи IV.

Порядокъ испытанія служащихъ въ знаніи, относящихся къ ихъ должности, обязанностей.

§ 12. Опредѣляемые вновь къ должностямъ дорожные и мостовые мастера, паровозные машинисты и ихъ помощники, начальники станцій, ихъ помощники, сигналисты, телеграфисты и главные кондукторы, а равно всѣ низшіе служащіе, поименованные въ § 8, за исключеніемъ ремонтныхъ рабочихъ, ранѣе ихъ опредѣленія къ должностямъ, должны быть испытаны въ знаніи всѣхъ, относящихся къ ихъ должности, обязанностей и инструкцій и, въ особенности, въ твердомъ знаніи правилъ сигнализаціи и въ умѣніи подавать сигналы.

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

При испытаніи паровознаго машиниста, или помощника машиниста, коему, въ отсутствіи машиниста, предполагается предоставить право самостоятельнаго управленія паровозомъ, надлежитъ убѣдиться, что лицо это знакомо съ детальнымъ устройствомъ паровоза, т. е. съ

назначеніемъ, дѣйствіемъ и употребленіемъ каждой его части, и что оно можетъ управлять паровозомъ.

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

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

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

А. По службѣ Пути.

Ст. I. По службѣ пути и зданій порядокъ испытанія служащихъ слѣдующій:

Къ исполненію должности старшаго дорожнаго мастера, дорожнаго мастера, запаснаго дорожнаго мастера, мостового мастера, старшаго рабочаго (артельнаго старосты) подстаршаго рабочаго, путеваго, переѣзднаго сторожей и сто-

рожихъ, мостового слесаря допускаются лишь лица, выдержавшія успѣшно испытаніе въ знаніи подлежащихъ инструкцій, правилъ и положеній въ слѣдующемъ порядкѣ:

а) испытаніе на должности мастеровъ производится Комиссіей подъ предсѣдательствомъ одного изъ помощниковъ Начальника службы или инженера по особымъ порученіямъ и двухъ Начальниковъ участковъ или Помощниковъ по назначенію Начальника службы пути. О результатѣ испытанія составляется надлежащій актъ.

б) испытаніе на должность старшихъ рабочихъ (артельнаго старосты), подстаршихъ рабочихъ и мостовыхъ слесарей производится Начальникомъ участка пути и о каждомъ выдержавшемъ испытаніе сообщается начальнику сл. пути для зачисленія его въ списокъ кандидатовъ въ старшіе рабочіе (артельные старосты).

в) путевые, переѣздные, мостовые сторожа и слесаря, а также сторожа при частяхъ пути или отдѣльныхъ сооруженіяхъ, требующихъ особенно бдительнаго надзора—испытываются въ знаніи всѣхъ относящихся къ должности каждаго изъ нихъ инструкцій, правилъ и положеній и проч.—начальниками участковъ или по ихъ порученію помощниками начальниковъ участковъ пути.

Б. По службѣ Тяги.

Ст. 2. Порядокъ производства указанныхъ въ этомъ § испытаній долженъ быть нижеслѣдующій:

а) для паровозныхъ машинистовъ: теоретическое испытаніе машинистовъ производится старшимъ ревизоромъ по тягѣ совмѣстно съ началь-

никомъ участка тяги и старшимъ машинистомъ, а практическое—начальникомъ участка тяги совмѣстно со старшимъ машинистомъ.

б) для прочихъ нижеперечисленныхъ служащихъ: теоретическія и практическія испытанія производятся:

1) на должности десятниковъ мастерскихъ и техническихъ агентовъ на передаточныхъ пунктахъ Начальниками участковъ тяги или мастерскихъ совмѣстно съ старшимъ ревизоромъ службы (по принадлежности).

2) на должности старшихъ осмотрщиковъ вагоновъ, истопниковъ пароваго отопленія — Начальникомъ участка тяги совмѣстно съ ревизоромъ вагоновъ.

3) на должности помощниковъ паровозныхъ машинистовъ—начальникомъ участка тяги совмѣстно со старшимъ машинистомъ.

в) результаты теоретическихъ и практическихъ испытаній, сейчасъ же по ихъ окончаніи, вносятся въ особые протоколы испытаній, въ концѣ которыхъ должны быть дѣлаемы общія заключенія о степени удовлетворительности подготовки испытуемаго, скрѣпляемые подписями производившихъ испытаніе.

г) лица, имѣющія свидѣтельства объ окончаніи разныхъ учебныхъ заведеній, по усмотрѣнію коммиссіи, могутъ не подвергаться теоретическимъ испытаніямъ по предметамъ, входящимъ въ программы сихъ заведеній. Въ тѣхъ случаяхъ, когда полное испытаніе не производилось, въ виду представленныхъ свидѣтельствъ, въ протоколахъ испытанія объ этомъ должны быть сдѣланы отмѣтки со ссылкою на вышеупомянутыя свидѣтельства.

B. По службѣ Движенія.

Ст. 3. Всѣ служащіе по движенію, поименованные въ § 8, подвергаются экзамену какъ при опредѣленіи на службу вновь, такъ равно и при назначеніяхъ съ низшей должности на высшую, въ знаніи всѣхъ относящихся къ ихъ должности настоящихъ правилъ технической эксплоатаціи, инструкцій, положеній, правилъ и пр., нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) при назначеніи на должности начальниковъ станцій, помощниковъ начальниковъ станцій, запасныхъ агентовъ и телеграфистовъ, если они замѣщаютъ должности по движенію,—испытаніе производится коммиссіей подъ предсѣдательствомъ начальника службы движенія, или его помощника, и при участіи старшаго контролеръ-механика, ревизора движенія, агента коммерческой службы и одного изъ станціонныхъ агентовъ, по назначенію начальника службы движенія;

б) испытаніе главныхъ и старшихъ кондукторовъ производится въ Управленіи дороги коммиссіей, въ коей участвуютъ, подъ предсѣдательствомъ помощника начальника службы движенія, завѣдывающій кондукторскими бригадами, контролеръ-механикъ телеграфа, ревизоръ движенія и одинъ изъ главныхъ кондукторовъ, по назначенію начальника службы движенія;

в) испытаніе опредѣляемыхъ на службу тормазныхъ и багажныхъ кондукторовъ производится завѣдывающимъ кондукторскими бригадами, при участіи мѣстнаго начальника станціи. Въ случаяхъ найма временныхъ кондукторовъ—экзаменъ производится начальникомъ той станціи, къ которой эти кондукторы будутъ приписаны;

г) испытаніе старшихъ стрѣлочниковъ, подлежащихъ производству изъ рядовыхъ стрѣлочниковъ, сцѣпщиковъ и составителей, производится ревизорами движенія совмѣстно съ начальниками станцій;

д) испытаніе рядовыхъ стрѣлочниковъ производится мѣстнымъ начальникомъ станціи при участіи одного изъ его помощниковъ и мѣстнаго дорожнаго мастера;

е) при назначеніи служащихъ по движенію вновь или перемѣщеніи ихъ, хотя бы временно, на тѣ станціи, гдѣ устроена спеціальная сигнализація, группировка и взаимное замыканіе стрѣлокъ, такіе служащіе должны быть подвергаемы испытанію въ знаніи объявляемыхъ особыми приказами — Правилъ о порядкѣ дѣйствія стрѣлками и семафорами той станціи, куда они назначаются;

ж) экзаменаціонные листы, (кромѣ случаевъ, указанныхъ въ пунктахъ *а* и *б*, когда экзаменаціонные листы составляются въ Управленіи дороги) и росписки въ полученіи инструкцій, положеній, правилъ и разъясненій ихъ представляются начальнику службы движенія.

Г. По службѣ Телеграфа.

Ст. 4. Для удостовѣренія въ знаніи предстоящихъ обязанностей, всѣ лица предъ занятіемъ должностей надсмотрщиковъ, телеграфистовъ и сигналистовъ блокъ-постовъ, какъ вновь поступающія, такъ и находящіяся на службѣ, но въ другихъ должностяхъ, должны быть подвергнуты соотвѣтственному испытанію, а именно: надсмотрщики телеграфа въ твердомъ знаніи инструкцій, техническаго устройства и комму-

таціи телеграфныхъ и электро-сигнальныхъ приборовъ, принятыхъ на дорогѣ, производства работъ по устройству и ремонту телеграфныхъ линій, а также въ знаніи ухода и содержанія въ постоянной исправности телеграфныхъ и электро-сигнальныхъ аппаратовъ, батарей, какъ въ теоретическомъ, такъ и практическомъ отношеніи, для чего, въ послѣднемъ случаѣ, въ теченіи опредѣленнаго времени, предварительно назначенія на должность надсмотрщика, испытываемое лицо допускается къ практическимъ занятіямъ.

Телеграфисты—въ твердомъ знаніи инструкцій телеграфистамъ, правилъ телеграфной корреспонденціи и правилъ движенія, относящихся къ телеграфу, въ умѣніи работать на телеграфныхъ аппаратахъ, установленныхъ какъ на рабочемъ, такъ и постоянномъ токѣ, передавать и принимать телеграммы, въ умѣніи обращаться съ телеграфными аппаратами, а также въ достаточномъ знакомствѣ съ устройствомъ и дѣйствіемъ телеграфныхъ аппаратовъ и батарей.

Сигналисты блокъ-постовъ—въ твердомъ знаніи инструкцій для сигналистовъ блокъ-постовъ и въ умѣніи правильно производить сигнализацію поѣздовъ блокъ-приборами.

Испытанія производятся коммиссіей въ составѣ: а) старшаго контролеръ-механика, электротехника и механика—на должность надсмотрщика; б) контролера, наблюдающаго за телеграфною станціей или старшаго телеграфиста—на должность телеграфиста и в) электротехника и контролера—на должность сигналистовъ блокъ-постовъ, по назначенію и подъ предсѣдательствомъ начальника службы Телеграфа или его замѣстителя.

Экзаменаціонные листы и удостовѣренія, со-

ставленныя коммиссіей на особомъ бланкѣ о результатахъ производства испытанія, хранятся въ имѣющемся о каждомъ служащемъ въ Управленіи службы дѣлѣ при матрикулѣ и послужномъ его спискѣ.

§ 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 оттовариваться 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.

Ст. 1. Форменная одежда и форменные знаки, присвоенные каждой должности, указаны въ особомъ положеніи объ обмундированіи.

Ст. 2. Служащіе дороги, которымъ присвоена форма обмундированія или знаки на головномъ уборѣ при встрѣчѣ непосредственнаго и высшаго дорожнаго начальства и Министра Путей Сообщенія, чиновъ инспекціи и другихъ высшихъ чиновъ Министерства Путей Сообщенія, обязаны отдавать установленную честь.

Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

§ 15. Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго опредѣляются общими законами

Россійской Имперіи, указаніями настоящихъ правилъ, данною ему инструкціею и сообщенными ему распоряженіями.

Ст. 1. Непосредственно начальствующее лицо, коему ввѣренъ надзоръ за исполненіемъ обязанностей подчиненными ему служащими, несетъ отвѣтственность за упущенія или неправильныя дѣйствія сихъ служащихъ въ томъ случаѣ, если будетъ доказано, что сдѣланное подчиненнымъ упущеніе или его послѣдствія могли быть предотвращены исполненіемъ начальствующимъ лицомъ какого-либо правила или обязанности, установленныхъ настоящими правилами, данной ему инструкціей или сообщенными ему особыми распоряженіями по дорогѣ.

Ст. 2. Если неисполненіе или неудовлетворительное исполненіе какой-либо изъ обязанностей произошло отъ несвоевременнаго разъясненія оной исполнителю, или вслѣдствіе порученія обязанностей, сопряженныхъ съ должностями, поименованными въ §§ 22—44 правилъ технической эксплоатаціи лицу, не обладающему качествами, указанными въ § 8 упомянутыхъ правилъ, то отвѣтственность падаетъ на того, кѣмъ сдѣланы таковыя упущенія.

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, указаннаго 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, наиболѣе для сего пригоденъ. О передачѣ исполненія своихъ обязанностей другому лицу служащій долженъ немедленно сообщить своему начальству.

Ст. 1. Служащій, передающій свою должность другому, обязанъ передать вновь вступающему въ должность о всѣхъ тѣхъ особыхъ текущихъ распоряженіяхъ, которыя должны быть приняты имъ во вниманіе при послѣдующемъ исполненіи обязанности.

Ст. 2. Въ случаѣ надобности, для пользы дѣла, каждый служащій обязанъ стараться помочь въ работѣ своему товарищу или подчиненному, а при крайней необходимости даже замѣнить его, не ожидая на то особаго приказанія отъ начальства.

Ст. 3. Въ случаѣ утомленія и необходимости отдыха, служащіе обязаны заявить о семъ ближайшему начальству, которое принимаетъ соотвѣтствующія мѣры; при чемъ лица паровозной

и поѣздной бригады свои по этому заявленія должны вписывать въ особыя установленныя для сего книги. Если такового заявленія сдѣлано не было, то ссылка на усталость, съ цѣлью оправданія упущенія по службѣ, не можетъ служить имъ оправданіемъ.

Ст. 4. Все сказанное въ §§ 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16 сихъ правилъ объ обязанностяхъ различныхъ должностныхъ лицъ относится также къ постояннымъ, временнымъ или періодическимъ замѣстителямъ сихъ лицъ, вступившимъ въ исполненіе замѣщаемой должности.

§ 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.

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

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

Ст. 1. Сигнальныя принадлежности и прочіе предметы, которые должны имѣть при себѣ служащіе при исполненіи ими служебныхъ обязанностей, указываются въ подлежащихъ инструкціяхъ.

§ 19. Каждый служащій, независимо отъ исполненія возложенныхъ на него непосредственно обязанностей, долженъ содѣйствовать предотвращенію всякой опасности 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 поданію возможной помощи.

Ст. 1. Служащій, оградившій опасное для движенія мѣсто сигналами, можетъ удалиться отъ мѣста поврежденія за предѣлы выставленныхъ имъ сигналовъ не прежде, какъ по сдачѣ этого поста тому агенту службы пути, къ обязанности котораго относится огражденіе опасныхъ мѣстъ даннаго участка.

Ст. 2. Служащій, замѣтившій поврежденіе пути, призываетъ къ себѣ, въ случаѣ надобности, на помощь (рожкомъ, крикомъ или инымъ способомъ) другихъ служащихъ; по прибытіи помощи, онъ обязанъ немедленно извѣстить непосредственнаго своего начальника, или ближайшаго старшаго агента службы пути—о замѣченномъ поврежденіи.

§ 20. Служащіе обязаны вести себя по отношенію къ публикѣ вѣжливо и предупре-

дительно, но при этомъ съ твердостью и настойчивостью требовать исполненія установленныхъ правилъ; при нежеланіи посторонних лицъ подчиниться законнымъ требованіямъ служащихъ, сіи послѣдніе обязаны обращаться къ жандармской полиціи за содѣйствіемъ, причемъ о болѣе важныхъ случаяхъ доносить своему начальству.

Ст. 1. Предупредительность служащихъ къ публикѣ и другимъ лицамъ не должна выходить за предѣлы предоставленныхъ имъ служебныхъ правъ. Находясь при исполненіи служебныхъ обязанностей, служащіе должны воздерживаться отъ излишнихъ разговоровъ съ пассажирами, публикой и между собою; самые же разговоры съ пассажирами, публикой и другими служащими на дорогѣ агентами должны быть, по возможности, обстоятельны, кратки и происходить безъ всякаго шума.

Ст. 2. Служащіе обязаны предупреждать постороннихъ лицъ въ соотвѣтственныхъ случаяхъ о воспрещеніи: ходить по путямъ желѣзной дороги, переходить черезъ нихъ, переносить и перетаскивать черезъ дорогу тяжести въ мѣстахъ, для сего не назначенныхъ, загромождать пути желѣзной дороги, приближаться къ движущемуся поѣзду, паровозу или вагонамъ, вскакивать на движущійся поѣздъ, выходить изъ поѣздовъ до совершенной ихъ остановки, проходить между стоящими вагонами и подлѣзать подъ оные, останавливаться на переѣздахъ, или переходить черезъ дорогу, открывать самовольно шлагбаумъ и другіе барьеры, закрывающіе переходы и переѣзды, выпускать скотъ на по-

лотно дороги, трогать стрѣлки, сигналы и проч., подражать установленнымъ сигналамъ и т. п., во время движенія поѣзда переходить изъ вагона въ вагонъ и стоять на тормазныхъ площадкахъ.

Ст. 3. Куреніе табака агентамъ дороги воспрещается при сношеніяхъ съ пассажирами, публикою и начальствующими, равно какъ и вообще во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, на которыхъ куреніе запрещено установленнымъ порядкомъ.

Ст. 4. Равнымъ образомъ каждый служащій долженъ вести себя какъ съ товарищами, такъ и съ начальствующими и съ подчиненными, какъ на службѣ, такъ и внѣ оной, прилично, вѣжливо и съ достоинствомъ; за разъясненіемъ всѣхъ недоразумѣній, которыя могутъ возникнуть при отношеніяхъ служащихъ одной, или различныхъ службъ, по дѣламъ службы, служащіе должны обращаться къ своему ближайшему начальству, а отнюдь не къ чинамъ посторонніхъ вѣдомствъ; причемъ тщательно избѣгать взаимныхъ препирательствъ и непріятныхъ столкновеній.

§ 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 обнаруживший неспособность къ исполненію порученнаго ему дѣла, долженъ быть отъ долж-

ности отстраненъ, съ порученіемъ исполненія его обязанностей другому лицу.

Ст. 1. Право отстраненія служащаго отъ должности предоставляется его ближайшему непосредственному начальству и можетъ послѣдовать лишь въ случаяхъ обнаруженія явнаго злоупотребленія по службѣ, а во время исполненія служебныхъ обязанностей — въ случаѣ нетрезвости, нарушенія тишины и спокойствія, дерзкаго или грубаго обращенія съ пассажирами, публикою или служащими. Если отстраненный подлежитъ увольненію отъ службы или смѣщенію на низшую должность, то за время, прошедшее отъ отстраненія до увольненія или перемѣщенія, означенный служащій удовлетворяется окладомъ содержанія въ меньшемъ размѣрѣ, по усмотрѣнію начальника службы, но не свыше половиннаго оклада по занимаемой имъ должности до отстраненія.

Особыя обязанности служащихъ.

Обязанности Начальника желѣзной дороги.

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

Въ виду сего онъ обязанъ:

а) установить на подвѣдомственной ему дорогѣ, во всѣхъ частяхъ оной, надлежащій порядокъ и наблюдать за его соблюденіемъ;

б) преподать 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.

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 обезпеченнымъ 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 содержаніемъ въ исправности путей и сооруженій на ввѣренномъ ему участкѣ;

б) производить періодически подробный осмотръ рельсоваго пути и всѣхъ сооруженій 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 или для осмотра отдѣльныхъ сооруженій;

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 сооруженій;

б) провѣрка правильности пути тѣмъ порядкомъ и такъ часто, какъ это будетъ указано начальникомъ участка, и, во всякомъ случаѣ, въ прямыхъ частяхъ пути не рѣже одного раза

въ мѣсяцъ, а въ закругленіяхъ и переводахъ не рѣже, какъ черезъ каждыя двѣ недѣли;

в) обходъ околодка 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 черезъ 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 сооруженій;

д) своевременное производство работъ по содержанію въ исправности сигналовъ, полотна, сооруженій, путей, стрѣлокъ, крестовинъ и всѣхъ вообще ввѣренныхъ ему построекъ;

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

ж) повѣрка правильности осмотровъ пути, производимыхъ его подчиненными;

з) своевременное увѣдомленіе начальниковъ ближайшихъ станцій и подлежащаго начальника участка пути о поврежденіяхъ пути и сооруженій, 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 (артельнаго старосты).

§ 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 сооруженій, а равно и ограждать сигналами какъ мѣста работъ, такъ и другія мѣста, требующія такового огражденія;

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

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

е) за отсутствіемъ на мѣстѣ дорожнаго мастера, исполнять обязанности, возложенныя на сего послѣдняго пунктомъ з. § 52-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 сооруженій, ограждая опасныя мѣста и работы сигналами.

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

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

Обязанности путевой стражи.

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

а) имѣть неослабный надзоръ за путемъ и за желѣзнодорожнымъ телеграфомъ и вообще за желѣзною дорогою и ея принадлежностями

и охранять всякое имущество, ввѣренное ихъ надзору;

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

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

г) надзирать за соблюденіемъ посторонними лицами полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 145—147, въ пунктѣ „б“ ст. 150 и въ 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 посторонихъ лицъ, въ другихъ же случаяхъ напоминать посторонимъ 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 паровоза на пути, явиться немедленно

къ главному кондуктору или лицу, его замѣняющему, для огражденія остановившагося поѣзда или паровоза сигналами, по его указанію, или для исполненія иного какого-либо его порученія, какъ-то: по оказанію помощи пассажирамъ и пострадавшимъ, по охраненію подвижнаго 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 сигнализаціи, и затѣмъ немедленно увѣдомить о случившемся ближайшую станцію и свое начальство;

з) подавать проходящему поѣзду сигналъ остановки:

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

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

з-в) если на одноколейной дорогѣ будутъ одновременно даны электроколокольные сигналы о слѣдованіи двухъ поѣздовъ въ противоположномъ направленіи, или если будетъ усмотрѣно, что поѣздъ слѣдуетъ по направленію, несо-

гласному съ поданнымъ по линіи электроколокольнымъ сигналомъ;

з-г) если вообще будетъ усмотрѣно, что одинъ поѣздъ идетъ на встрѣчу другому по одному и тому же пути;

з-д) если поѣздъ настигаетъ другой поѣздъ, дрезину или путевой вагончикъ, и

з-е) если будетъ поданъ по перегону сигналъ тревоги.

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

Обязанности переѣздной стражи.

§ 29) Переѣздная стража обязана:

а) содержать переѣздъ въ исправности и чистотѣ;

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

в) надзирать за соблюденіемъ посторонними лицами полицейскихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, изложенныхъ въ ст. 148 и 149 и въ п. „а“ ст. 150 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, 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 посторонимъ лицамъ соотвѣтствующія требованія законовъ, и

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

Б. По службѣ подвижнаго состава и тяги.

Обязанности начальника службы подвижнаго состава и тяги.

§ 30. Начальникъ службы подвижнаго состава и тяги обязанъ:

а) заботиться объ общемъ исправномъ состояніи подвижнаго состава и наблюдать, какъ за правильнымъ и своевременнымъ ремонтомъ подвижнаго 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, а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ подвижнаго состава и тяги; распредѣлять занятія между ними и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ и исполненіемъ всѣхъ относящихся до безопасности подвижнаго состава и тяги правилъ, положеній, постановленій и распоряженій Правительства, а также и правилъ, преподанныхъ Управленіемъ дороги, и

в) въ случаяхъ, нетерпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности и непре-

рывности 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, отосящимися къ вѣдѣнію начальниковъ депо, и

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

Обязанности дежурнаго въ паровозномъ сараѣ.

§ 32. Дежурный въ паровозномъ сараѣ обязанъ:

а) приготовлять къ дѣйствію указанные начальникомъ депо паровозы;

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

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

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

д) не допускать къ паровозамъ лицъ нетрезвыхъ, и

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

Обязанности паровознаго машиниста.

§ 33. Паровозный машинистъ обязанъ:

а) содержать въ исправности ввѣренный ему паровозъ со всѣми его принадлежностями, предметами сигнализаціи 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;

бб) не допускать на паровозъ лицъ, неимѣющихъ 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 прицѣпка къ поѣзду тендера и паровоза сдѣлана правильно;

г) когда составъ поѣзда не соотвѣтствуетъ установленнымъ правиламъ, заявить о семъ начальнику станціи, причемъ, въ случаѣ разногласія между начальникомъ станціи и машинистомъ по сему вопросу, таковое разрѣшается порядкомъ, установленнымъ управленіемъ каждой дороги;

д) управлять находящимися въ дѣйствіи паровозомъ соотвѣтственно предназначенной ему работѣ или движенію по дорогѣ, соблюдая при этомъ всѣ условія, необходимыя для обезпеченія безопасности и правильности движенія, и строго повинуясь 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, поданному главнымъ кондукторомъ;

з) во время нахожденія паровоза на станціонныхъ путяхъ приводить его въ движеніе не иначе, какъ по сигналамъ главнаго кондуктора или распоряжающагося маневрами, а при движеніи по обслуживаемымъ стрѣлкамъ, во время производства маневровъ,—по полученіи отвѣтнаго сигнала отъ стрѣлочника.

Примѣчаніе. На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ имѣются отдѣльныя группы путей, предназначенныя для надобностей службы Тяги или другой службы, передвиженія подвижнаго состава въ предѣлахъ такихъ группъ путей производится 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 исправляемы 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).

Ст. I. Порядокъ, упомянутый въ пунктѣ «г» сего §, изложенъ въ приложеніи V къ настоящимъ правиламъ.

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 сигнализаціи паровоза. Безъ указанія или разрѣшенія машиниста ни помощникъ машиниста, ни кочегаръ не должны самовольно производить никакихъ работъ, равно какъ и отлучаться съ паровоза.

Помощнику машиниста не дозволяется въ отсутствіе машиниста управлять движеніемъ паровоза; кочегару же управлять паровозомъ воспрещается безусловно, а потому, если бы во время движенія обнаружено было отсутствіе, вслѣдствіе какой-либо случайности, машиниста съ паровоза, а также если бы машинистъ внезапно заболѣлъ и вообще лишился возможности управлять паровозомъ, то помощникъ машиниста и 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 осмотрщика и вагоннаго смазчика.

§ 35. Вагонные осмотрщики и смазчики обязаны:

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

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

Независимо отъ сего вагонные смазчики обязаны:

в) поддерживать смазку въ вагонныхъ буксахъ, и

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

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

В. По службѣ движенія.

Обязанности начальника службы движенія.

§ 36. Начальникъ службы движенія обязанъ:

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

б) завѣдывать и распоряжаться личнымъ составомъ всей ввѣренной ему службы; руководить составленіемъ всѣхъ графиковъ и росписаній движенія поѣздовъ, смѣтъ и отчетовъ по означенной службѣ, а равно и дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ движенія; 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, нетерпящихъ отлагательства и угрожающихъ безопасности или непре-

рывности движенія, принимать собственною властью всѣ необходимыя, по ввѣренной ему службѣ, мѣры, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія Начальника дороги.

Примѣчаніе. Ближайшее, подъ общимъ руководствомъ начальника движенія, завѣдываніе и распоряженіе движеніемъ и наблюденіе за точнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими всѣхъ дѣйствующихъ правилъ можетъ быть возлагаемо на помощника начальника службы движенія, начальника центральнаго 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 пріему, отправленію, составленію и разборкѣ поѣздовъ и по передвиженію подвижнаго состава въ предѣлахъ станціи;

б) распоряжаться всѣми безъ исключенія служащими по службѣ движенія, числящимися

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

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.

Ст. 1. Кромѣ обязанностей перечисленныхъ выше въ пунктахъ «а» и «б» настоящаго §, на начальника станціи возлагается вести особый журналъ, въ которомъ записывать послѣдовательно и съ точностью время прибытія на станцію, прохода и выхода со станціи каждаго поѣзда, паровоза и ручной телѣжки, съ объясненіемъ причинъ запозданія въ прибытіи или задержкѣ оныхъ на станціи.

§. 38. Начальники станцій могутъ быть освобождаемы постоянно или временно отъ обязанностей по пріему и отправленію поѣздовъ и по передвиженію подвижнаго 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 станціею, или отдѣльными ея частями.

Начальники станцій или ихъ замѣстители, при исполненіи ими обязанностей по пріему, пропуску и отправленію поѣздовъ или по передвиженію подвижнаго состава въ предѣлахъ

станціи, именуются *дежурными по станціи или по посту*.

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

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

Ст. 1. На замѣстителей начальниковъ станцій, вступившихъ въ исполненіе должности, а также на помощниковъ начальниковъ станцій и агентовъ другихъ наименованій, замѣняющихъ начальниковъ станцій періодически, т. е. дежурящихъ съ ними по очереди, переходятъ во время замѣщенія ими дежурства всѣ права и обязанности начальниковъ станцій.—Передача дежурства отъ одного лица къ другому должна производиться подъ росписку въ книгѣ дѣятельности, съ записью въ таковую всѣхъ распоряженій какъ исполненныхъ, такъ и подлежащихъ къ исполненію.

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, причемъ 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 одновремено стрѣлками и сигналами, къ обязанностямъ сигналистовъ относятся также обязанности стрѣлочниковъ, указанныя въ п. «в» § 41.

Ст. 1. Въ отношеніи сигнализаціи поѣздовъ блокъ приборами (электро-семафорами)—сигналисты путевыхъ линейныхъ блокъ-постовъ обязаны:

а) своевременно и правильно, въ установленномъ порядкѣ подавать сигналы объ отправленіи и прибытіи каждаго поѣзда, при посредствѣ электрическихъ блокъ-аппаратовъ и связанныхъ съ ними крыльевъ оптическихъ путевыхъ сигналовъ;

б) вести постоянно журналъ сигнализаціи, записывая и отмѣчая въ немъ немедленно каждый получаемый и подаваемый сигналъ по мѣрѣ подачи или полученія таковаго;

в) въ случаѣ прекращенія дѣйствія или поврежденія блокъ-приборовъ сигналисты, производя установленныя сношенія звонковыми сигналами, обязаны регулировать отправленіе поѣздовъ (движеніе) по промежуткамъ времени съ выдачей письменныхъ разрѣшеній на зеленой бумагѣ, на точномъ основаніи правилъ, изложенныхъ на сей предметъ въ инструкціяхъ, «о порядкѣ употребленія и содержанія блокировочныхъ приборовъ (электро-семафоровъ) Ляртига и Сименса» (серія д. № 1);

г) во время тумановъ, ливней и мятелей употреблять петарды послѣ прохода каждаго поѣзда или паровоза и снимать таковыя лишь по полученіи сигнала «прибытія».

Ст. 2. Сигналисты станціонныхъ блокъ-постовъ открываютъ дальніе входные сигналы и подаютъ сигналы объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ крыльями оптическихъ путевыхъ сигналовъ (электро-семафоровъ) — а равно сигналъ звонкомъ «поѣздъ прибылъ», исключительно лишь по распоряженію дежурнаго агента по движенію, на котораго возлагается отвѣтственность за правильность сдѣланнаго распоряженія; сигналистъ же отвѣчаетъ за правильность исполненія даннаго агентомъ распоряженія. Остальные сигналы звонкомъ, обязательные къ подачѣ по инструкціи, станціонные сигналисты подаютъ самостоятельно, не ожидая на то распоряженія дежурнаго агента.

Ст. 3. Порядокъ дѣйствія централизованными стрѣлками объявляется въ особыхъ приказахъ, издаваемыхъ при введеніи на станціяхъ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ.

Обязанности телеграфиста.

§ 40. Телеграфистъ обязанъ:

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

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

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

Ст. 1. Въ отношеніи передачи собственно поѣздныхъ депешъ телеграфисты обязаны:

а) вести своевременно и правильно журналъ телеграфныхъ сношеній своей станціи о движеніи поѣздовъ (поѣздныхъ телеграммъ);

б) передавать и принимать поѣздныя телеграммы безъ малѣйшаго замедленія, преимущественно предъ всякими другими телеграммами;

в) передавать поѣздныя телеграммы, разрѣшающія движенія поѣздовъ и извѣщенія объ ихъ отправленіи и прибытіи не иначе, какъ по написаніи таковыхъ въ поѣздномъ журналѣ дежурными по движенію;

г) вести запись проходящаго дѣйствія въ аппаратномъ журналѣ для доставленія свѣдѣній о мѣстѣ нахожденія поѣздовъ въ предѣлахъ станціи круга телеграфнаго дѣйствія, а также отмѣчать съ обозначеніемъ времени не отвѣты на вызовъ станціи въ кругу;

д) безотлучно находиться въ аппаратной комнатѣ въ случаѣ уединенія аппаратовъ отъ грозы и немедленно включать аппараты при первой возможности;

Ст. 2. На станціяхъ съ однимъ аппаратомъ одинъ изъ числа телеграфистовъ назначается старшимъ, а на станціяхъ съ нѣсколькими аппаратами, на которыхъ въ одной смѣнѣ дежуритъ нѣсколько телеграфистовъ, одинъ изъ нихъ назначается старшимъ въ смѣнѣ.

Кромѣ того на такихъ станціяхъ назначаются особые телеграфисты, освобождаемые отъ дежурства при аппаратахъ,— такіе телеграфисты называются старшими телеграфистами и наблюдающими за телеграфными станціями.

На обязанность старшихъ по смѣнѣ возлагается:

а) ближайшій, непосредственный надзоръ за правильнымъ отправленіемъ телеграфной службы остальными телеграфистами въ смѣнѣ;

б) наблюденіе за правильнымъ и опрятнымъ содержаніемъ аппаратной и телеграфныхъ аппаратовъ,а также за осторожнымъ обращеніемъ телеграфистовъ съ приборами при заводкѣ пружинъ.

На обязанность старшихъ телеграфистовъ и наблюдающихъ за телеграфными станціями возлагается:

а) общій надзоръ за правильнымъ отправленіемъ телеграфной службы всѣми телеграфистами станціи, а также наблюденіе за порядкомъ исполненія телеграфистами дежурствъ согласно росписаніямъ (графикамъ);

б) веденіе и составленіе отчетности и дѣятельности телеграфной станціи, провѣрка правильности сдачи суточнаго телеграфнаго сбора и веденіе расчетныхъ журналовъ съ правительственными станціями;

в) надзоръ за опрятнымъ и правильнымъ содержаніемъ аппаратной, телеграфныхъ аппаратовъ, а равно всего техническаго устройства станцій.

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, стрѣ-

лочникъ 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.

Кромѣ того стрѣлочникъ обязанъ:

Ст. 1. Во время хода поѣзда быть непремѣнно при тѣхъ стрѣлкахъ, которыя обращены къ идущему поѣзду остріемъ пера, если только эти стрѣлки не забиты наглухо или не снабжены механическими засовами, или затворами мѣстнаго или дальняго дѣйствія, или иными, достигающими той-же цѣли, приспособленіями.

Ст. 2. Наблюдать при движеніи поѣзда, паровоза, вагоновъ или ручной телѣжки, не имѣется-ли препятствія къ свободному проходу опыхъ по стрѣлкамъ, а если таковое имѣется, то немедленно подавать сигналъ остановки; замѣтивъ, при остановкѣ подвижнаго состава, что онъ выступаетъ за указатели стоянія поѣздовъ, увѣдомить о томъ не медля распоряжающагося движеніемъ остановившагося подвижнаго состава и оградить выступающій подвижной составъ сигналами остановки.

Ст. 3. Содержать въ исправности сигнальные фонари при стрѣлкахъ и зажигать въ нихъ огонь въ темное время и во время тумана, сильнаго дождя, снѣга и мятелей.

Ст. 4. Независимо отъ сего, дежурному стрѣлочнику можетъ быть поручаемо освѣщеніе.

содержаніе и передвиженіе, по распоряженію станціоннаго начальства, станціонныхъ сигналовъ (дисковъ, семафоровъ).

Ст. 5. Одному изъ числа находящихся на станціи стрѣлочниковъ можетъ быть поручаемъ общій надзоръ за исполненіемъ обязанностей прочими стрѣлочниками и въ такомъ случаѣ онъ называется старшимъ стрѣлочникомъ.

Ст. 6. Обязанности стрѣлочниковъ по отношенію дѣйствія централизованными стрѣлками и сигналами и порядокъ ухода за ними, излагаются въ приказахъ, издаваемыхъ особо при каждомъ введеніи на станціи централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ.

Обязанности составителя поѣздовъ или лица, которому поручены маневры.

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

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

б) при составленіи и разборкѣ поѣздовъ производить маневры въ предѣлахъ указанныхъ ему путей, причемъ 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 подвижнаго состава, такъ и въ отношеніи подвѣдомственныхъ имъ служащихъ.

Ст. 1. На составителя поѣздовъ и сцѣпщика можетъ быть возложена перестановка, во время маневровъ, такихъ стрѣлокъ, которыя рѣдко переставляются.

Ст. 2. На одного изъ составителей поѣздовъ можетъ быть возложенъ общій надзоръ на всей станціи, или на извѣстной группѣ путей за надлежащимъ и своевременнымъ производствомъ маневровъ прочими составителями поѣздовъ. Такой составитель именуется старшимъ составителемъ поѣздовъ.

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,

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

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

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

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

Ст. 1. Въ помощь главному кондуктору назначается старшій кондукторъ,—для замѣщенія его на случай болѣзни или отлучки.

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 тормазами въ подлежащихъ случаяхъ и согласно существующимъ правиламъ;

г) во всѣхъ случаяхъ, угрожающихъ поѣзду или людямъ опасностью, дѣйствовать автоматическими тормазами поѣзда, а, за неимѣніемъ таковыхъ, подавать сигналы остановки, и

д) ограждать поѣздъ сигналами при всякой его остановкѣ на перегонѣ между станціями, не ожидая распоряженія главнаго кондуктора.

Ст. 1 Независимо вышеизложеннаго, на обязанность кондуктора возлагается, въ случаѣ надобности, производство маневровъ съ сопровождаемымъ имъ поѣздомъ (отцѣпка и прицѣпка вагоновъ).

Г) По службѣ Телеграфа.

Обязанности начальника службы Телеграфа.

Ст. 1. Начальникъ службы Телеграфа обязанъ:

а) заботиться объ общемъ исправномъ состояніи и дѣйствіи телеграфныхъ, телефонныхъ и сигнализаціонныхъ линій, электрическихъ приборовъ и всѣхъ другихъ электрическихъ установокъ, имѣющихся на дорогѣ;

б) завѣдывать и распоряжаться личнымъ составомъ всей ввѣренной ему службы, руководить составленіемъ всѣхъ проектовъ, смѣтъ и отчетовъ по службѣ, а равно дѣйствіями всѣхъ служащихъ по службѣ телеграфа, распредѣлять между ними занятія и слѣдить за точнымъ примѣненіемъ всѣхъ относящихся до службы телеграфа правилъ, положеній, постановленій и

распоряженій Правительства, а также правилъ и распоряженій, преподанныхъ Управленіемъ дорогъ;

в) наблюдать за постоянно правильнымъ ходомъ телеграфной корреспонденціи и за правильностью и успѣшностью всѣхъ производящихся по службѣ телеграфа работъ, и

г) при значительныхъ поврежденіяхъ (разрушеніе линіи ураганомъ, обледенѣніемъ, наводненіями и т. п.), Начальникъ службы Телеграфа обязанъ принимать собственною властью всѣ, необходимыя по ввѣренной ему службѣ, мѣры для скорѣйшаго возстановленія телеграфнаго дѣйствія, доводя о таковыхъ немедленно до свѣдѣнія Начальника дороги.

Примѣчаніе. Ближайшее надъ общимъ руководствомъ Начальника службы Телеграфа завѣдываніе и распоряженіе какой-либо частью службы и наблюденіе за точнымъ исполненіемъ подвѣдомственными служащими всѣхъ дѣйствующихъ правилъ можетъ быть возложено на помощника Начальника службы Телеграфа и другихъ старшихъ агентовъ службы по усмотрѣнію Начальника службы Телеграфа.

Обязанности Старшаго Электротехника по установкамъ электрическаго освѣщенія.

Ст. 2. На обязанность Старшаго Электротехника возлагается непосредственный техническій надзоръ за исправнымъ состояніемъ и дѣйствіемъ приборовъ электрическаго освѣщенія какъ-то: динамо-машинъ, дуговыхъ фонарей, лампочекъ накаливанія, линій, проводовъ и прочихъ техническихъ устройствъ, отъ которыхъ зависитъ исправное и правильное дѣйствіе электрическаго освѣщенія, а также надзоръ за ознакомленіемъ лицъ, непосредственно занятыхъ производствомъ освѣщенія, съ порядкомъ дѣйствія и содержа-

нія всѣхъ указанныхъ выше электро-освѣтительныхъ приборовъ.

Къ непосредственнымъ обязанностямъ Старшаго Электротехника кромѣ того относится:

а) надзоръ за достаточностью и доброкачественностью всѣхъ необходимыхъ запасныхъ частей и матеріаловъ, потребныхъ для ремонта, содержанія въ исправности и производства электрическаго освѣщенія;

б) составленіе всѣхъ требованій на запасныя части, инструменты, топливо и матеріалы, потребные на содержаніе и производство электрическаго освѣщенія и веденіе по нимъ отчетности, а равно своевременное снабженіе ими электро-освѣтительныхъ станцій;

в) веденіе инвентарныхъ книгъ по установкамъ электрическаго освѣщенія и матрикульныхъ списковъ столбамъ воздушныхъ линій электрическаго освѣщенія;

г) веденіе отчетности по производству электрическаго освѣщенія и составленіе графиковъ;

д) періодическое производство электротехническихъ измѣреній для провѣрки исправности установокъ электрическаго освѣщенія;

е) руководство производствомъ работъ по веденію ремонта динамо-машинъ, воздушныхъ и подземныхъ линій и прочихъ аппаратовъ электрическаго освѣщенія, а равно завѣдыванія работами по постройкѣ новыхъ установокъ электрическаго освѣщенія;

ж) наблюденіе за тѣмъ, чтобы лица, занятыя производствомъ электрическаго освѣщенія, какъ то: монтеры, надсмотрщики, ихъ помощники, были вполнѣ ознакомлены съ техническимъ устройствомъ всѣхъ электро-освѣтительныхъ приборовъ и аппаратовъ, съ коммутаціей станціи.

со способами вывѣрки и регулировки приборовъ и также съ характерными признаками поврежденій въ приборахъ, въ проводахъ электрической установки и со способами и пріемами отысканія поврежденій.

Обязанности Младшаго Электротехника.

Ст. 3. На обязанность Младшаго Электротехника возлагается непосредственный надзоръ и наблюденіе за исправнымъ состояніемъ и дѣйствіемъ электро-сигнальныхъ аппаратовъ, батарей и проводовъ электро-семафоровъ и (блокъ-приборовъ), электро-колоколовъ, электро-жезловыхъ аппаратовъ, телефоновъ и прочихъ сигнализаціонныхъ приборовъ, имѣющихся на Николаевской дорогѣ, а также надзоръ за ознакомленіемъ лицъ, дѣйствующихъ указанными выше приборами, съ порядкомъ ихъ содержанія и дѣйствія ими въ предѣлахъ Инструкцій Сер. Э. №№ 1, 1bis, 19.

Къ непосредственнымъ обязанностямъ Электротехника кромѣ того относятся:

а) надзоръ за достаточностью и доброкачественностью всѣхъ необходимыхъ частей и матеріаловъ, потребныхъ для ремонта и содержанія въ исправности сигнализаціонныхъ аппаратовъ, поковокъ, батарей и проводовъ и прочихъ частей, отъ которыхъ зависитъ исправное дѣйствіе приборовъ, а равно своевременное снабженіе запасными частями и матеріалами Контролеръ-Механиковъ и Надсмотрщиковъ.

б) составленіе всѣхъ требованій на запасныя части, матеріалы и инструменты, потребные собственно на содержаніе сигнальныхъ приборовъ, веденіе по нимъ отчетности, руководству-

ясь правилами, установленными въ отношеніи телеграфныхъ принадлежностей; что же касается требованій на денежное и матеріальное довольствіе сигналистовъ блокъ-постовъ, то составленіе таковыхъ возлагается на Контору Счетоводства службы Движенія, согласно приказа № 9 1879 года;

в) надзоръ за тѣмъ, чтобы сигналисты, дѣйствующіе блокъ-приборами, были снабжены соотвѣтствующими инструкціями и приказами, твердо знали свои обязанности и удостовѣреніе въ томъ личнымъ испытаніемъ прежде допущенія ихъ къ дѣйствію блокъ-приборами;

4) наблюденіе за тѣмъ, чтобы Контролеръ-Механики и Надсмотрщики, завѣдывающіе непосредственно содержаніемъ въ исправности всѣхъ имѣющихся на дорогѣ электро-сигнализаціонныхъ приборовъ, были вполнѣ ознакомлены какъ съ техническимъ устройствомъ и коммутаціей всѣхъ электро-сигнальныхъ приборовъ, со способами ихъ повѣрки и регулировки, такъ и съ характерными признаками поврежденій въ приборахъ, батареяхъ и проводахъ, а равно со способами и пріемами отыскиванія поврежденій;

г) руководство по веденію лѣтняго валового ремонта сигнализаціонныхъ приборовъ;

д) контроль журналовъ сигнализаціи;

е) производство разслѣдованій по дѣламъ, относящимся къ сигнализаціи поѣздовъ блокъ-приборами, электро-колоколами и жезловыми приборами.

Обязанности Старшихъ Контролеръ-Механиковъ.

По телеграфу и сигнализаціи.

Ст. 4. На обязанность Старшаго Контролеръ-Механика возлагается: технической надзоръ за исправнымъ содержаніемъ и дѣйствіемъ теле-

вліяніе на исправное состояніе и дѣйствіе телеграфныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ и прочихъ техническихъ устройствъ, отъ которыхъ зависитъ исправное и правильное дѣйствіе телеграфа. Старшему Контролеръ-Механику подчиняются непосредственно всѣ участковые Контролеръ-Механики во всемъ, что касается содержанія въ исправности всего техническаго устройства телеграфа.

Къ непосредственнымъ обязанностямъ Старшаго Контролеръ Механика кромѣ того относится:

а) надзоръ за достаточностью и доброкачественностью всѣхъ необходимыхъ частей и матеріаловъ, потребныхъ для ремонта и содержанія въ исправности телеграфныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ и прочихъ частей техническаго устройства, отъ которыхъ зависитъ исправное и правильное дѣйствіе телеграфа.

б) составленіе всѣхъ требованій назапасныя части, инструменты, матеріалы, потребные на содержаніе аппаратовъ и телеграфныхъ линій, веденіе по нимъ отчетности, а равно своевременное снабженіе ими участковыхъ контролеръ-механиковъ и надсмотрщиковъ.

в) надзоръ за доброкачественностью и правильностью производящихся въ телеграфной мастерской работъ по ремонту телеграфныхъ и сигнализаціонныхъ аппаратовъ, за правильнымъ и цѣлесообразнымъ расходованіемъ матеріаловъ, веденіемъ по мастерской отчетности и цѣлесообразнымъ распредѣленіямъ занятій между штатными рабочими мастерской;

г) руководство производствомъ работъ по веденію лѣтняго валового ремонта телеграфныхъ линій, по подвѣскѣ новыхъ проводовъ и равно по постройкѣ телеграфныхъ линій;

д) веденіе матрикульныхъ списковъ столбамъ телеграфныхъ линій;

е) наблюденіе за тѣмъ, чтобы контролеръ-механики и надсмотрщики, завѣдывающіе непосредственно содержаніемъ въ исправности телеграфныхъ аппаратовъ, были вполнѣ ознакомлены съ техническимъ устройствомъ телеграфныхъ станцій, коммутаціей приборовъ, а равно съ характерными признаками поврежденій въ приборахъ, батареяхъ и проводахъ и со способами и пріемами отысканія поврежденій;

ж) производство электро-техническихъ измѣреній.

Обязанности Механика Телеграфа.

Ст. 5. Непосредственный техническій надзоръ въ предѣлахъ извѣстнаго участка дороги за постоянной исправностью и правильнымъ дѣйствіемъ телеграфныхъ и электро-семафорныхъ аппаратовъ, а также за исправнымъ состояніемъ батарей телеграфныхъ линій, проводовъ и прочаго техническаго устройства, отъ котораго зависитъ исправное и правильное дѣйствіе телеграфа и всѣхъ электро-сигнальныхъ приборовъ, возлагается на механика телеграфа.

Къ техническимъ обязанностямъ механика телеграфа относится:

а) личный осмотръ телеграфныхъ линій, особенно въ мѣстахъ, наиболѣе подверженныхъ поврежденіямъ, и принятіе самыхъ энергичныхъ мѣръ, чтобы поврежденія телеграфныхъ линій и прекращенія дѣйствія, какъ телеграфныхъ, такъ и электро-сигнальныхъ аппаратовъ, случалось возможно рѣже. Независимо отъ сего послѣ каждаго атмосфернаго явленія—бури, грозы, сильной мятели и гололедицы, которыя могутъ имѣть

графнаго и сигнальнаго устройствъ, механикъ телеграфа обязанъ объѣхать свой участокъ для принятія предупредительныхъ мѣръ противъ поврежденій, могущихъ произойти отъ этихъ явленій впослѣдствіи;

б) немедленное принятіе мѣръ къ исправленію случайныхъ поврежденій и наблюденіе за срочностью и правильностью производимыхъ надсмотрщиками исправленій;

в) исправленіе въ телеграфныхъ и электросигнальныхъ аппаратахъ лично такихъ поврежденій, которыя требуютъ полной разборки аппаратовъ и замѣны частей приборовъ съ пригонкой послѣднихъ;

г) наблюденіе за правильнымъ и исправнымъ исполненіемъ надсмотрщиками порученныхъ имъ обязанностей;

д) надзоръ за тѣмъ, чтобы надсмотрщики телеграфа твердо знали свои обязанности, были вполнѣ ознакомлены съ коммутаціей станціи и приборовъ, а равно съ характерными признаками поврежденій въ аппаратахъ, батареяхъ, проводахъ и пр. и со способами отыскиванія этихъ поврежденій;

е) руководство работами при валовомъ ремонтѣ или постройкѣ новыхъ телеграфныхъ линій и подвѣскѣ проводовъ.

Обязанности надсмотрщика Телеграфа.

По Телеграфу и Сигнализаціи.

Ст. 6. Административный надзоръ въ предѣлахъ извѣстнаго участка дороги за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ всѣми служащими по телеграфу инструкцій и правилъ телеграф-

ной корреспонденціи и пр. постановленій, относящихся къ правильному дѣйствію желѣзно-дорожнаго телеграфа, возлагается на Контролеровъ Телеграфа.

Къ непосредственнымъ обязанностямъ Контролера Телеграфа относится:

а) наблюденіе за правильнымъ и успѣшнымъ обмѣномъ какъ служебной желѣзно-дорожной, такъ и общей телеграфной корреспонденціи;

б) наблюденіе за правильнымъ и своевременнымъ веденіемъ журналовъ для записи входящихъ и исходящихъ поѣздныхъ телеграммъ, а также аппаратныхъ и №№ журналовъ;

в) контроль надъ правильнымъ пользованіемъ услугами телеграфа въ дѣлѣ служебныхъ сношеній какъ по содержанію, такъ и по способу изложенія, подаваемыхъ къ передачѣ служебныхъ телеграммъ; причемъ телеграммы не спѣшнаго и не служебнаго содержанія представляются имъ ко взысканію по тарифу;

г) провѣрка тарификаціи частной корреспонденціи, наблюденіе за правильнымъ веденіемъ книгъ телеграфнаго сбора, за своевременностью и правильностью сдачи онаго въ установленномъ порядкѣ;

д) провѣрка разсчетныхъ журналовъ съ правительственными станціями;

е) контроль отчетности на станціяхъ своего участка, наблюденіе за правильностью составленія старшими телеграфистами статистическихъ свѣдѣній, какъ по обмѣну телеграфной корреспонденціи, такъ и по загруженности проводовъ, а равно надзоръ за правильнымъ употребленіемъ и расходованіемъ телеграфной ленты, бланокъ, краски, химической бумаги и проч. матеріаловъ;

ж) наблюденіе за достаточнымъ снабженіемъ телеграфныхъ станцій матеріалами, указанными въ пунктѣ 6 настоящаго §, въ установленномъ порядкѣ;

з) разъясненіе телеграфистамъ инструкцій, правилъ и распоряженій, касающихся ихъ обязанностей и круга ихъ дѣятельности, опредѣленнаго настоящей инструкціей, правилами телеграфной корреспонденціи, и руководство ихъ дѣйствіями;

и) составленіе и представленіе на утвержденіе (графиковъ) дежурствъ телеграфистовъ на станціяхъ ввѣреннаго имъ участка, сообразно утвержденному штатному росписанію, и наблюденіе за правильнымъ исполненіемъ телеграфистами дежурствъ, согласно росписаніямъ (графикамъ), а также наблюденіе за служебной дѣятельностью и поведеніемъ телеграфистовъ;

і) производство разслѣдованій во всѣхъ случаяхъ нарушенія общаго положенія о телеграфной службѣ, правилъ телеграфной корреспонденціи, инструкцій и допущенія безпорядковъ сигналистами, телеграфистами, надсмотрщиками и агентами движенія, при исполненіи ими обязанностей по сигнализаціи и телеграфу; въ случаѣ обнаруженія таковыхъ при контролѣ телеграфной корреспонденціи, лентъ, журналовъ или отчетности. При производствѣ разслѣдованій Контролеру Телеграфа предоставляется право отобранія справокъ и показаній словесныхъ или письменныхъ, смотря по обстоятельствамъ, отъ всѣхъ станціонныхъ агентовъ, не исключая и начальниковъ станцій;

к) наблюденіе за срочностью и правильностью веденія журналовъ сигнализаціи агентами и сигналистами, исполненія сигналистами де-

журствъ по графикамъ, а равно провѣркаинвентаря на путевыхъ электросемафорныхъ постахъ;

л) завѣдываніе личнымъ составомъ служащихъ по телеграфу на участкѣ, въ предѣлахъ предоставленной ему власти.

Обязанности Контролеръ-Механика.

Ст. 7. При совмѣщеніи должностей механика и контролера въ одномъ лицѣ, контролеръ-механикъ исполняетъ одновременно какъ техническія обязанности механика, такъ и административныя—контролера.

Обязанности Надсмотрщика Телеграфа.

Ст. 8. На обязанность надсмотрщика телеграфа возлагается:

а) исправное содержаніе въ предѣлахъ извѣстнаго участка дороги телеграфныхъ и электро-сигнальныхъ аппаратовъ, а также батарей, телеграфныхъ линій, переходовъ, проводовъ и прочаго техническаго устройства, отъ котораго зависитъ исправное и правильное дѣйствіе телеграфа и всѣхъ электро-сигнальныхъ приборовъ, имѣющихся на дорогѣ;

б) немедленное исправленіе, послѣ полученія о томъ извѣщенія, случайныхъ поврежденій въ телеграфныхъ и электросигнальныхъ аппаратахъ, батареяхъ, проводахъ, подъ наблюденіемъ и руководствомъ участковаго контролеръ-механика;

в) перезаряженіе батарей и содержаніе ихъ въ полной чистотѣ, исправности и въ нормальной силѣ;

г) содержаніе въ исправности линейныхъ переходовъ чрезъ пути, въ предѣлахъ своего участка и наблюденіе, дабы при работахъ по перестановкѣ столбовъ и отнесеніи линіи, не былъ нарушенъ установленный габаритъ;

д) производство работъ при валовомъ ремонтѣ и устройствѣ новыхъ телеграфныхъ линій, а равно исполненіе другихъ техническихъ работъ, относящихся до устройства, содержанія и дѣйствія телеграфа и электро-сигнальныхъ приборовъ подъ руководствомъ контролеръ-механика;

е) своевременная замѣна лентъ въ записывающихъ приборахъ электро-колоколовъ и испытаніе въ установленные сроки исправнаго дѣйствія автоматическихъ передатчиковъ сигналовъ;

ж) вызовъ контролеръ-механиковъ на линію, въ случаѣ если-бы по сложности случайнаго поврежденія въ телеграфныхъ аппаратахъ, электро-сигнальныхъ приборахъ или коммутаціей станціи, таковое поврежденіе не могло быть исправлено и устранено надсмотрщикомъ немедленно по прибытіи. Вызовъ контролеръ-механика обязателенъ также въ случаѣ значительныхъ поврежденій, происшедшихъ отъ урагана, грозы, наводненія и гололеда, когда необходимо принять исключительныя мѣры для скорѣйшаго исправленія поврежденій и возстановленія дѣйствія телеграфа или электро-сигнальныхъ приборовъ. Въ этихъ случаяхъ надсмотрщикъ обязанъ и вправѣ требовать необходимое число рабочихъ отъ мѣстнаго дорожнаго мастера, а равно предоставленія въ его распоряженіе дрезины и вагончика.

ОТДѢЛЪ II.

Содержаніе и охраненіе пути и сооруженій.

Глава I.

Общія положенія.

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

Въ виду сего, путь, его принадлежности и всѣ желѣзнодорожныя сооруженія должны соотвѣтствовать вполнѣ безопасному движенію съ наибольшею допускаемою скоростью обращающагося по дорогѣ подвижнаго состава.

Устройство и размѣры: а) землянаго полотна, б) верхняго строенія пути и всѣхъ его принадлежностей, въ томъ числѣ и переводовъ между путями, в) искусственныхъ сооруженій, 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 сооруженій— должны удовлетворять правиламъ и техническимъ условіямъ, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Ст. 1. Относительно устройства и размѣра частей Николаевской дороги, указанныхъ въ третьемъ абзацѣ сего параграфа, должно руководствоваться изданными до сего времени Министерствомъ Путей Сообщенія и частными законоположеніями, правилами и техническими условіями (циркуляръ 6. Департамента ж. д. отъ 3/4 марта 1899 г. № 3626).

Ст. 2. Нормальная поперечная профиль земляного полотна и верхняго строенія въ одинъ и два пути; схема расположенія шпалъ при разной длинѣ и типахъ рельсовъ, схема укладки брусьевъ на переводахъ, типы шпалъ и переводныхъ брусьевъ; таблицы уширенія и возвышенія наружнаго рельса и величины прозоровъ,—указаны въ приложеніи VI.

§ 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.

Ст. 1. Мѣста пути или сооруженій, по которымъ поѣзды должны проходить постоянно, въ теченіи круглаго года, съ уменьшенной скоростью, указываются въ особомъ перечнѣ, объявляемомъ въ приказѣ по дорогѣ. Эти мѣста ограждаются постоянными зелеными дисками.

Въ томъ случаѣ, когда на линіи производятся работы по передѣлкѣ искусственныхъ сооруженій, передвижкѣ путей, исправленію полотна дороги и т. п. работы, требующія болѣе или менѣе продолжительнаго времени для исполненія ихъ, при чемъ таковое можетъ требовать не только уменьшенія скорости движенія, но и полной остановки поѣзда для принятія проводника (пилота), то таковыя мѣста ограждаются соотвѣтствующими постоянными сигналами (приспособленные къ освѣщенію въ ночное время красные или зеленые диски), объ установкѣ и снятіи которыхъ оповѣщается по линіи приказомъ.

Мѣста пути, требующія огражденія сигналами въ теченіи нѣсколькихъ дней, вслѣдствіе производства на нихъ таковыхъ работъ, каковы напримѣръ: сплошная смѣна шпалъ, рельсъ и т. п.—ограждаются соотвѣтствующими сигналами съ предупрежденіемъ письменно или по телеграфу начальниковъ двухъ сосѣднихъ станцій о производящейся работѣ и объ уменьшеніи хода поѣздовъ на этихъ верстахъ до назначеннаго предѣла съ обязательнымъ при этомъ указаніемъ сроковъ дѣйствія даваемыхъ предупрежденій. Конецъ того мѣста пути, по которому поѣзды должны слѣдовать съ уменьшенною скоростью, обозначается особымъ установленнымъ

для сего знакомъ (днемъ щитъ бѣлаго цвѣта, а ночью фонарь съ бѣлымъ стекломъ, обращенными въ сторону ожидаемыхъ поѣздовъ).

На обязанности начальниковъ помянутыхъ станцій лежитъ оповѣщеніе о томъ же начальниковъ тѣхъ другихъ станцій, на которыхъ имѣютъ остановку поѣзды, проходящіе безостановочно станціи, получившія первоначальное предупрежденіе, для выдачи соотвѣтственнаго предупрежденія поѣзднымъ машинистамъ.

Если данное на извѣстный срокъ предупрежденіе должно сохранить свою силу и въ теченіе темнаго времени, то объ этомъ должно быть каждый разъ указываемо въ подаваемыхъ предупрежденіяхъ, и въ такомъ случаѣ мѣста таковыхъ работъ на пути ограждаются ночными сигналами (фонарями) съ надлежащимъ за ними надзоромъ.

Предупрежденія эти дѣлаются мѣстнымъ начальникомъ участка пути или дорожнымъ мастеромъ; въ послѣднемъ случаѣ, при передачѣ оповѣщенія по телеграфу, копіи таковыхъ адресуются мѣстному начальнику участка службы пути.

Ст. 2. Мѣста пути, представляющія опасность для движенія поѣздовъ во время прохода весеннихъ водъ и ливней, указываются въ перечнѣ, разсылаемомъ по линіи. Такіе пункты постоянными сигналами не ограждаются, но отъ паровозной прислуги требуется, при слѣдованіи съ поѣздами по таковымъ мѣстамъ, во время прохода весеннихъ водъ и ливней, особая бдительность. На участкахъ, представляющихъ боль-

шую опасность, назначаются, кромѣ того, особые сторожа съ ручными сигналами.

Ст. 3. Никакія работы, требующія остановки поѣзда или уменьшенія скорости хода, не должны начинаться раньше постановки надлежащихъ сигналовъ и того времени, которое было указано въ данномъ по станціямъ оповѣщеніи.

Примѣчаніе. Въ томъ случаѣ, если упомянутое извѣщеніе было послано дорожнымъ мастеромъ или старшимъ рабочимъ на ближайшую станцію, въ видѣ записки, съ нарочнымъ, дежурный по станціи выдаетъ посланному росписку въ полученіи таковой записки и объ исполненіи ст. 1 сего §. До полученія станціи росписки, пославшій оную дорожный мастеръ или старшій рабочій не долженъ приступать къ производству предположенныхъ работъ.

Если представляется необходимымъ, по внезапной случайности, приступить къ производству работы, вслѣдствіе ея неотложности, ранѣе выдачи предупрежденія по станціямъ, то лицо, руководящее ходомъ работъ, обязано остановить сигналами приближающійся поѣздъ и, если окажется возможнымъ, пропустить по опасному мѣсту, сопровождая его на паровозѣ въ предѣлахъ ремонтируемаго участка.

§ 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 линій дороги матеріалы и другіе предметы не должны быть располагаемы къ рельсовымъ путямъ, по коимъ происходитъ движеніе поѣздовъ, ближе, чѣмъ это дозволяетъ упомянутое предѣльное очертаніе.

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

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 территорію станціи, представляется невозможнымъ, означенныя устройства могутъ быть устанавливаемы, если разстояніе между габаритомъ подвижного состава и очертаніями этихъ устройствъ составляетъ не менѣе 0,15 саж. (Извлеченіе изъ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3 апрѣля 1900 г. № 15580).

Ст. 1 Наблюденіе за правильною укладкою выгружаемыхъ или находящихся на линіи, вдоль пути, матеріаловъ, съ соблюденіемъ разстояній указанныхъ габаритомъ, чертежъ котораго при семъ прилагается (см. приложеніе VII),—возлагается на дорожнаго мастера; на станціи—на начальника станціи, на тракціонныхъ путяхъ—на начальника депо и на матеріальныхъ складахъ—на завѣдывающаго складомъ.

Примѣчаніе. При производствѣ какихъ-либо работъ и выгрузкѣ матеріаловъ, а равно и устройствѣ подмостей требуется соблюденіе габарита подвижного состава (приложеніе VII), при условіи принятія мѣръ предосторожности.

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

Ст. 1. Между сходящимися путями на станціяхъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ междопутье достигаетъ 7 футъ, должны быть установлены предѣльные столбики, принятаго на дорогѣ типа (приложеніе VIII), обозначающіе предѣлъ, до котораго могутъ быть подвинуты по каждому изъ путей поѣзды, паровозы или вагоны, не мѣшая при этомъ проходу поѣздовъ по сосѣднему пути.

Ст. 2. Верстовые столбы и сигнальные знаки, принятаго на дорогѣ типа (приложеніе VIII), устанавливаются на бровкѣ полотна дороги съ правой стороны оси его, считая послѣдовательный порядокъ верстъ: а) по главной линіи—по направленію отъ Петербурга къ Москвѣ; б) на Боровичской вѣтви—по направленію отъ ст. Угловки къ Боровичамъ и в) на Вяземскомъ участкѣ дороги—по направленію отъ ст. Новоторжской къ Вязьмѣ.

Склоноуказатели и указатели начала и конца кривыхъ частей пути и искусственныхъ сооруженій, принятаго на дорогѣ типа, устанавли-

ваются на бровкѣ полотна съ лѣвой стороны пути (приложеніе VIII).

Указатели границъ участковъ службы пути, околодковъ, рабочихъ участковъ и сторожевыхъ обходовъ, принятаго на дорогѣ типа (приложеніе IX), устанавливаются съ правой стороны пути.

Для предупрежденія машинистовъ о приближеніи къ неохраняемому переѣзду, а равно къ переѣздамъ, расположеннымъ въ выемкахъ на закругленіяхъ,—устанавливаются на особыхъ для сего столбахъ доски съ надписью «свистокъ». (Приложеніе IX).

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

Ст. 1. Если по размѣрамъ предстоящей работы видно, что таковая не можетъ быть произведена безъ значительнаго нарушенія правильности движенія и если работа эта можетъ быть предусмотрѣна заранѣе, то начальникъ участка службы пути обязанъ снестись объ этомъ за сутки съ начальникомъ отдѣленія службы движенія, адресуя копіи своей телеграммы начальникамъ службъ пути и движенія.

О внезапныхъ случаяхъ поврежденія пути или сооруженій, вслѣдствіе которыхъ можетъ произойти прекращеніе или нарушеніе правиль-

ности движенія поѣздовъ, дорожные мастера, а при отсутствіи ихъ старшіе рабочіе (артельные старосты) службы ремонта пути, должны неотлагательно кратчайшимъ способомъ предупредить начальниковъ ближайшихъ станцій и увѣдомить начальника своего участка пути.

Примѣчаніе: При необходимости установленія движенія по временнымъ обходнымъ путямъ, начальникъ участка службы пути, за 6 сутокъ до времени предполагаемаго перевода на временный путь, испрашиваетъ распоряженія начальника своей службы объ освидѣтельствованіи помянутыхъ путей и о переводѣ движенія.

Ст. 2. Работы по пути, требующія уменьшенія скорости хода: для пассажирскихъ поѣздовъ—до 25 верстъ въ часъ, а для товарныхъ—до 15 верстъ въ часъ, производятся безъ цисьменныхъ предупрежденій, но мѣста работъ обязательно ограждаются зелеными сигналами. О необходимости же уменьшенія скорости движенія поѣздовъ ниже указаннаго предѣла требуется выдача установленныхъ письменныхъ предупрежденій, съ адресованіемъ копій таковыхъ начальникамъ службъ пути и движенія и начальнику отдѣленія службы движенія.

Ст. 3. Правила производства ремонтныхъ работъ на пути помѣщены въ приложеніи X.

Глава II.

Огражденіе перегоновъ, участковъ перегоновъ, станцій и другихъ мѣстъ, требующихъ особой предосторожности при подходѣ къ нимъ поѣздовъ, а также средства сношеній станцій и

блокъ-постовъ съ линіею желѣзной дороги и съ остановившимися въ пути поѣздами.

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

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

Ст. 1. Для сношеній станцій и телеграфныхъ постовъ между собою установлены чернопишущіе телеграфные аппараты системы Морзе, связанные между собою отдѣльнымъ телеграфнымъ поѣзднымъ проводомъ. Порядокъ сношенія станцій и телеграфныхъ постовъ между собою по пріему и отправленію поѣздовъ производится на точномъ основаніи правилъ, изложенныхъ въ Гл. VI Отд. IV настоящихъ правилъ и особой инструкціи Сер. Д № 5, «о порядкѣ пользованія, обслуживанія и содержанія телеграфа Николаевской дороги».

Порядокъ содержанія и ремонта аппаратовъ и телеграфныхъ проводовъ производится на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ въ 1880 г «Правилъ устройства, содержанія, дѣйствія и ремонта телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія».

Ст. 2. Кромѣ того на главной линіи Николаевской дороги для сигнализаціи поѣздовъ, въ въ видахъ ускоренія сношеній по отправленію, пріему и пропуску поѣздовъ, а также достиженія возможно правильнаго и безопаснаго ихъ слѣдованія, установлены блокъ-аппараты: на сѣверномъ участкѣ дороги отъ С.-Петербурга до Бологое—системы Ляртига, Тесса и Прюдома (81 блокъ-постъ), на южномъ участкѣ дороги отъ Бологое до Москвы системы Сименса (58 блокъ-постовъ). Порядокъ сигнализаціи поѣздовъ при посредствѣ блокъ-аппаратовъ производится согласно инструкціямъ:

а) Сер. Д № 1 «о порядкѣ употребленія и и содержанія электро-семафоровъ Ляртига, Тесса и Прюдома».

и б) Сер. Д № 1-bis «о порядкѣ употребленія и содержанія блокировочныхъ приборовъ системы Сименса и Гальске».

Ст. 2. На Портовой и соединительныхъ вѣтвяхъ, для сношеній смежныхъ станцій и постовъ по пріему и отправленію поѣздовъ, введена электро-жезловая система Веббъ-Томпсона. Порядокъ сигнализаціи поѣздовъ при посредствѣ жезловыхъ приборовъ изложенъ въ особой инструкціи: «О порядкѣ пользованія для сигнализаціи поѣздовъ и содержанія электро-жезловыхъ приборовъ системы Веббъ-Томпсона», объявленной къ руководству приказомъ по дорогѣ отъ 23 іюня 1901 г. за № 187.

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

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

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

Ст. 1. Для извѣщенія сосѣднихъ станцій, телеграфныхъ постовъ, путевой и переѣздной стражи, по направленію движенія поѣзда, объ отправленіи со станціи поѣздовъ большой скосости, поѣздовъ, непредвидѣнныхъ нормальнымъ росписаніемъ (экстренные), а также для установленія сношеній и извѣщенія съ пути сосѣднихъ станцій объ остановкахъ поѣздовъ въ пути и происшествіяхъ съ ними на всѣхъ станціяхъ, телеграфныхъ постахъ, переѣздахъ и въ пути по главной линіи Николаевской дороги, на протяженіи отъ С.-Петербурга до Москвы, установлены электрическіе сигнальные колокола системы Эггера, соединенные между собою отдѣльнымъ электро-сигнальнымъ проводомъ. Порядокъ сигнализаціи поѣздовъ электро-колоколами и порядокъ требованія помощи при остановкахъ поѣздовъ въ пути при посредствѣ этихъ приборовъ указаны въ инструкціи сер.

Д № 19 «о порядкѣ производства сигнализаціи поѣздовъ электро-колоколами системы Эггера».

Ст. 2. Для установленія сношеній между остановившимися въ пути поѣздами и сосѣдними станціями могутъ быть употребляемы также микро-телефонные аппараты, установленные на блокъ-постахъ и включенные въ провода блокъ-приборовъ. Порядокъ пользованія микро-телефонами для сей цѣли изложенъ въ инструкціяхъ «о порядкѣ пользованія телефонами, установленными на блокъ постахъ», объявленныхъ приказами по дорогѣ отъ 11 Декабря 1887 года за № 241 и отъ 5 Февраля 1899 года за № 20 (приложеніе XI).

Ст. 3. Сношенія со станціями остановившихся въ пути поѣздовъ на Новоторжской, Ржево-Вяземской и Боровичской вѣтвяхъ Николаевской дороги производятся при посредствѣ поѣздныхъ аппаратовъ, включаемыхъ въ поѣздной проводъ.

Порядокъ включенія, пользованія и дѣйствія поѣзднымъ аппаратомъ изложенъ въ Инструкціи «о порядкѣ пользованія вспомогательнымъ поѣзднымъ аппаратомъ въ случаѣ требованія помощи остановившемуся въ пути поѣзду». (*Приложеніе* XII).

Ст. 4. При невозможности почему-либо воспользоваться для извѣщенія ближайшей станціи объ остановкѣ въ пути однимъ изъ вышеуказанныхъ способовъ,—главный кондукторъ свои требованія и извѣщенія посылаетъ на ближайшую станцію письменно: съ паровозомъ остановившагося поѣзда, а на линіи въ два пути въ случаѣ надобности и съ поѣздомъ, идущимъ по сосѣднему пути, для чего таковой можетъ

быть остановленъ; съ верховыми нарочными или однимъ изъ кондукторовъ бригады на подводѣ или верхомъ; или черезъ посредство путевой стражи.

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 ѣздою 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).

Примѣчаніе. Циркуляромъ Департамента ж. д. отъ $^{3}/_{4}$ марта 1899 года за № 3626 Господиномъ М. П. Сообщенія въ дополненіе къ § 52 Правилъ Технической Эксплоатаціи преподано слѣдующее:

Стрѣлки, находящіяся внѣ предѣловъ станціи, 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 находиться 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 за 150 саж., то направленіе, въ которомъ поставлена стрѣлка.

Подвижной составъ, поставленный на боковыхъ путяхъ и вѣтвяхъ, не принадлежащій къ поѣзду, долженъ быть охраняемъ и, кромѣ того, сцѣпленъ и затормаженъ; 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 подвижного состава; такія мѣры могутъ заключаться или въ постановкѣ стрѣлокъ такъ, чтобы путь стоянія подвижнаго состава былъ разъединенъ 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 подвижного состава къ составнымъ частямъ пути цѣпями и т. п. Поѣзды 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 нахо-

дится переводъ съ главнаго пути на боковой или на вѣтвь.

Ст. 1. Обѣ стрѣлки съѣзда, выходящаго на главный путь, не вошедшія въ централизацію за отдаленностью ихъ отъ центральной башни или за отсутствіемъ вовсе на станціи централизаціи, соединяются одною общею тягою и переводятся однимъ рычагомъ. Правильность и устойчивость разъ приданнаго съѣзду положенія должны обезпечиваться механическими замыкателями.

Ст. 2. Станціи и другія мѣста пути, перечисленныя въ § 52 настоящихъ правилъ, ограждаются сигналами, согласно указаніямъ и порядкомъ, изложеннымъ въ положеніи о сигналахъ на Николаевской ж. д., (приложеніе XIII).

Ст. 3. Для обезпеченія безопасности движенія въ мѣстахъ примыканія вѣтвей къ частнымъ магазинамъ, заводамъ и складамъ, а также отвѣтвленій къ земляннымъ, балластнымъ или инымъ карьерамъ, а равно въ мѣстахъ примыканія всякихъ другихъ отвѣтвленій для нуждъ дороги, въ зависимости отъ мѣстныхъ топографическихъ условій примыканія, — либо устанавливаются подвижные упоры, запираемые на ключъ, либо устраиваются предохранительные тупики, не короче 25 саж. Стрѣлки упомянутыхъ тупиковъ, противошерстныя стрѣлки на временныхъ постахъ двупутныхъ участковъ и всѣ стрѣлки отвѣтвленій, расположенныхъ внѣ станцій однопутныхъ и двупутныхъ участковъ, должны быть снабжены надежными затворами и замками.

Ст. 3. При открытіи, содержаніи и закрытіи переводовъ на главномъ пути линіи, внѣ пре-

дѣловъ существующихъ станцій, полустанцій и разъѣздовъ—слѣдуетъ руководствоваться изданными для сего правилами, составляющими къ сему приложеніе XIV.

Огражденіе станціи 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 одноколейныхъ 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 виду отступленія отъ общаго правила. Такія станціи указываются особо Начальникомъ дороги.

Ст. 1. Для огражденія станціи на Николаевской желѣзной дорогѣ употребляются семафоры и красные диски, устанавливаемые съ правой стороны по движенію поѣзда и на опредѣленномъ разстояніи отъ входной стрѣлки.

Ст. 2. На Николаевской ж. д. нормальное положеніе сигналовъ, ограждающихъ станціи, перегоны и отдѣльныя группы путей или стрѣлки—всегда закрытое; открытое положеніе сиг-

наловъ, ограждающихъ станціи, допускается на временно открываемыхъ постахъ, разъѣздахъ при карьерахъ и боковыхъ путяхъ; но въ такихъ случаяхъ порядокъ управленія сигналами указывается въ приказахъ, издаваемыхъ объ открытіи этихъ постовъ.

Примѣчаніе: Исключеніе въ этомъ отношеніи согласно предписанія б. Департамента ж. д. отъ 18/9 іюня 1899 года за № 10356 допущено на участкѣ Петербургъ—Бологое въ отношеніи электро-семафоровъ системы Ляртига, для которыхъ нормальное положеніе считается открытый семафоръ, впредь до замѣны семафоровъ этой системы семафорами Сименса и Гальске, принятыми на участкѣ Бологое—Москва.

Ст. 3. На всѣхъ двухколейныхъ участкахъ дорогъ разрѣшается одновременное открытіе входныхъ станціонныхъ сигналовъ для поѣздовъ обоихъ направленій, входящихъ на станцію.

Ст. 4. На всѣхъ станціяхъ однопутныхъ участковъ одновременное открытіе сигналовъ для входа на станцію скрещивающихся поѣздовъ безусловно воспрещается, причемъ на тѣхъ станціяхъ, подходы къ которымъ расположены съ одной стороны на подъемѣ, а съ другой на спускѣ, при одновременномъ подходѣ поѣздовъ, ранѣе открывается сигналъ входа тому поѣзду, который слѣдуетъ по подъему; задерживается же поѣздъ, слѣдующій по скату.

§ 54. На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ по размѣрамъ движенія или по мѣстнымъ условіямъ не представляется возможности удостовѣриться заблаговременно въ правильномъ положеніи стрѣлокъ и ограждающихъ ихъ сигналовъ, обязательно устройство централизаціи

стрѣлокъ или, хотя, установленіе въ станціонномъ зданіи механическихъ индикаторовъ, указывающихъ положеніе стрѣлокъ.

Соблюденіе особыхъ указаній относительно устройства приборовъ и приспособленій для сношеній станцій и постовъ между собою и съ линіей желѣзныхъ дорогъ 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 издаваемыя 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 спеціальными приспособленіями для огражденія безопасности движенія.

Примѣчаніе. Впредь до изданія новыхъ указаній и инструкцій, дорогамъ надлежитъ руководствоваться нынѣ дѣйствующими правилами (Циркуляръ Д-та ж. д. отъ 3/4 марта 1899 г. № 3626).

Глава III.

Переходы и переѣзды черезъ желѣзную дорогу.

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

§ 56. Переходы и переѣзды могутъ быть общаго и частнаго пользованія, причемъ 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 обслуживанія 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 не обслуживаемыхъ 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 надлежитъ руководствоваться отдѣломъ V свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія, предложеннымъ къ руководству постановленіемъ Министра Путей Сообщенія, отъ 15 марта 1900 г. и помѣщеннымъ въ приложеніи XV.

Ст. 1. Переходы въ уровнѣ рельсовъ черезъ желѣзную дорогу могутъ быть устраиваемы при переѣздахъ, или отдѣльно, если они служатъ для прохода черезъ полотно желѣзной дороги людей въ то время, когда вблизи нѣтъ поѣзда и приближеніе таковаго не заявлено свисткомъ паровоза. Кромѣ случаевъ, обусловливаемыхъ особыми потребностями желѣзной дороги, переходы эти никогда не запираются на замокъ и содержатся всегда свободными для прохода.

Ст. 2. Переѣзды въ уровнѣ рельсовъ черезъ желѣзную дорогу, обслуживаемые (съ постоян-

ной охраной), раздѣляются на три разряда; причемъ одинъ и тотъ же переѣздъ, для различныхъ періодовъ времени, можетъ быть относимъ къ различнымъ разрядамъ:

а) къ I-му разряду относятся переѣзды на городскихъ улицахъ, шоссе и иныхъ дорогахъ съ весьма дѣятельнымъ проѣздомъ въ теченіе цѣлыхъ сутокъ. На этихъ переѣздахъ должна быть смѣнная стража; число сторожей опредѣляется сообразно съ мѣстными условіями.

Барьеры этихъ переѣздовъ должны содержаться постоянно открытыми и закрываются лишь, заблаговременно, передъ проходомъ поѣзда. Стража должна находиться при переѣздѣ днемъ и ночью и встрѣчать всѣ поѣзды безъ исключенія, имѣя при себѣ установленные сигналы.

б) Ко II-му разряду относятся переѣзды на шоссейныхъ, почтовыхъ и большихъ проселочныхъ дорогахъ, а также на сельскихъ и деревенскихъ улицахъ съ обыкновенной средней дѣятельностью проѣзда по нимъ на главной линіи.

Барьеры переѣздовъ этого разряда содержатся днемъ и ночью запертыми на замокъ и отпираются по требованію проѣзжающихъ. На Новоторжско-Вяземскомъ участкѣ и Боровичской вѣтви Николаевской дороги барьеры этого разряда переѣздовъ содержатся: днемъ и въ ясное время обыкновенно открытыми и закрываются заблаговременно передъ проходомъ поѣзда; ночью же и въ темное время запираются на замки и открываются по требованію проѣзжающихъ; при

открытомъ барьерѣ стража должна находиться безотлучно на переѣздѣ. При каждой отлучкѣ съ переѣзда барьеры должны быть запираемы на замки. Переѣзды этого разряда охраняются двумя лицами: причемъ вторымъ сторожемъ можетъ быть жена переѣзднаго сторожа (сторожиха); порядокъ дежурства ихъ опредѣляется особою инструкціею.

в) Къ III-му разряду относятся всѣ остальные переѣзды на проселочныхъ, полевыхъ и другихъ дорогахъ съ незначительнымъ или преимущественно дневнымъ проѣздомъ по нимъ подводъ и экипажей и охраняются однимъ лицомъ—причемъ этимъ лицомъ можетъ быть и жена путевого сторожа, живущая при мужѣ въ переѣздной будкѣ. Барьеры этихъ переѣздовъ содержатся днемъ и ночью запертыми на замокъ и открываются лишь по требованію проѣзжающихъ.

Сторожа II-го и III-го разрядовъ обязаны встрѣчать при барьерахъ своихъ переѣздовъ всѣ пассажирскіе поѣзды, имѣя при себѣ установленные сигналы.

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

Ст. 3. Если въ опредѣленные часы или періоды времени, проѣздъ подводъ по переѣзду совершенно прекращается, то такіе переѣзды могутъ быть на это время совершенно запираемы на замки.

Ст. 4. Барьеры переѣздовъ, (I разряда), содержимыхъ обыкновенно открытыми, должны быть закрываемы не позже какъ за пять минутъ до времени, назначеннаго для прохода ежедневныхъ или назначаемыхъ на извѣстный періодъ приказами Начальника дороги или начальника службы движенія пассажирскихъ поѣздовъ.

На участкахъ дорогъ, имѣющихъ колокольную сигнализацію, для оповѣщенія переѣздныхъ сторожей о выходѣ поѣзда, должны быть даны указанія каждому сторожу о томъ, черезъ сколько времени, по подачѣ сигнала о выходѣ поѣзда, сторожъ обязанъ закрыть барьеръ. Такія указанія даются для каждаго переѣзда начальникомъ уч. пути, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Ст. 5. Переѣздная стража, получивъ требованіе о пропускѣ черезъ переѣздъ, содержимый обыкновенно запертымъ или закрытый по случаю дожидаемаго прохода поѣзда, обязана, предварительно открытія барьеровъ, удостовѣриться, что проѣздъ по переѣзду можетъ совершиться до прибытія поѣзда; а затѣмъ открыть барьеры сперва со стороны выѣзда, а потомъ со стороны въѣзда ожидающихъ подводъ, по проѣздѣ которыхъ барьеры должны быть снова закрыты немедленно. Переѣздная стража обязана отказать въ немедленномъ пропускѣ черезъ переѣздъ, если приближающійся поѣздъ будетъ виденъ въ разстояніи не болѣе 2-хъ верстъ или, если о приближеніи его будетъ заявлено свисткомъ паровоза, рожкомъ сосѣдняго сторожа или инымъ способомъ, а также, если число проѣзжающихъ подводъ будетъ таково, что проѣздъ ихъ не можетъ быть законченъ ко

времени приближенія ожидаемаго поѣзда къ переѣзду на разстояніе 2-хъ верстъ.

Ст. 6. Проектъ распредѣленія переѣздовъ на разряды составляется распоряженіемъ начальника сл. пути, который обязанъ озаботиться тѣмъ, чтобы переѣзды каждой категоріи имѣли всѣ приспособленія, необходимыя для точнаго исполненія всѣхъ указаній настоящихъ правилъ. Распредѣленіе это утверждается Начальникомъ дороги и объявляется приказомъ по дорогѣ.

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

а) № переѣзда по порядку;

б) названіе губерніи и уѣзда;

в) разстояніе отъ одной изъ оконечностей дороги, въ верстахъ и саженяхъ:

г) названіе проѣзжей дороги;

д) 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;

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

ж) описаніе системы барьеровъ;

з) разныя дополнительныя свѣдѣнія по усмотрѣнію, или по требованію Начальника дороги.

Ст. 7. На вѣтвяхъ дороги стражѣ одного переѣзда можетъ быть поручаемъ надзоръ за нѣсколькими переѣздами, если таковые расположены невдалекѣ одинъ отъ другого или же параллельно идущихъ въ близкомъ разстояніи путяхъ; при чемъ однако одному сторожу не можетъ быть поручаемо болѣе трехъ переѣздовъ, порученіе сторожу дѣйствія и надзора за переѣздами, сосѣдними съ его переѣздами при барьерахъ мѣстнаго (а не дальняго) дѣйствія дозволяется лишь въ томъ случаѣ, если такіе сосѣдніе переѣзды отстоятъ не далѣе 50 саж. отъ того переѣзда, при которомъ находится сторожъ.

Ст. 8. Неохраняемые (необслуживаемые) переѣзды въ уровнѣ рельсъ на главной линіи Николаевской дороги не допускаются вовсе; а на вѣтвяхъ со слабымъ движеніемъ *) допускаются при соблюденіи правилъ, изложенныхъ въ § 3 главы III отдѣла V св. распоряженій М. П. С. (приложеніе XV).

Съ каждой стороны неохраняемаго переѣзда на разстояніи одной версты, долженъ имѣться знакъ, обязывающій машиниста дать свистокъ, для предупрежденія проѣзжающихъ черезъ переѣздъ о приближеніи поѣзда. Знакъ этотъ—доска съ надписью «свистокъ»—долженъ рѣзко отличаться отъ другихъ, существующихъ на дорогѣ сигналовъ.

Съ обѣихъ сторонъ такихъ переѣздовъ должны быть установлены доски съ крупною и ясно видною надписью: «берегись поѣзда».

---

*) т. е. при ежедневномъ движеніи не свыше 6 паръ постоянныхъ поѣздовъ при средней скорости движенія таковыхъ между станціями не свыше 25 верстъ въ часъ.

Передъ открытіемъ переѣздовъ, на основаніи этой статьи, Управленіе дорогою обращается къ Губернатору, для предувѣдомленія мѣстныхъ жителей о предстоящемъ снятіи стражи или барьеровъ на переѣздахъ. (Циркуляръ Товарища Министра Внутреннихъ дѣлъ отъ 19 ноября 1887 г. за № 3220 приложеніе XVI).

Эти увѣдомленія должны дѣлаться не позже, какъ за шесть недѣль до предстоящаго снятія стражи или барьеровъ.

Окончательное рѣшеніе вопросовъ о томъ, какіе изъ переѣздовъ могутъ быть обращены временно или постоянно въ неохраняемые и наоборотъ, какіе изъ неохраняемыхъ переѣздовъ должны быть обращены въ охраняемые, а равно форма знаковъ, установляемыхъ согласно указанію абзаца 2-го сей статьи, предоставляется Начальнику дороги.

Оставленіе переѣздовъ неохраняемыми допускается только отъ восхода до захода солнца.

Ст. 9. Переѣзды и переходы частнаго пользованія могутъ быть устраиваемы только съ согласія и разрѣшенія, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, Начальника дороги. Допущеніе такихъ переѣздовъ возможно лишь въ мѣстахъ, съ которыхъ путь видѣнъ въ обѣ стороны не менѣе какъ на 300 саж. Правила пользованія частными переѣздами и переходами утверждаются Начальникомъ дороги. Барьеры этихъ переѣздовъ содержатся всегда запертыми на замки, ключи отъ которыхъ передаются владѣльцу переѣзда черезъ мѣстную полицію; (Циркуляръ Департамента Полиціи 5 ноября 1885 г. № 2786; приложеніе XVII). При этомъ отъ владѣльца отбирается подписка въ томъ, что, при

пользованіи переѣздомъ или переходомъ, имъ будутъ соблюдаемы всѣ правила, какъ установленныя Министерствомъ, такъ и изданныя Управленіемъ дороги, (правила эти должны быть приложены къ подпискѣ, и одинъ экземпляръ ихъ долженъ быть переданъ владѣльцу переѣзда), а также, что владѣлецъ принимаетъ на себя отвѣтственность за несвоевременное открытіе барьеровъ и не закрытіе таковыхъ и за всѣ могущіе произойти отъ этого случаи. (Циркуляръ Гг. Губернаторамъ Товарища Министра Вн. дѣлъ отъ 17 іюля 1885 г. за № 1794, приложеніе XVIII).

Ст. 10. Управленіе дороги оставляетъ за собою право прекращать пользованіе такими переѣздами, временно, въ часы прохода поѣздовъ значительной скорости, или особой важности, или въ иныхъ случаяхъ, посредствомъ навѣшиванія вторыхъ замковъ или другимъ способомъ, а также право окончательно закрыть переѣздъ частнаго пользованія какъ въ случаѣ неисполненія владѣльцемъ принятыхъ на себя обязательствъ, такъ и если, по мѣстнымъ условіямъ или для надобностей ж. дороги, таковой будетъ подлежать перенесеніе на новое мѣсто, а владѣлецъ переѣзда на таковое перенесеніе не будетъ согласенъ.

Содержаніе переходовъ и переѣздовъ и освѣщеніе переѣздовъ.

§ 57. Переходы и переѣзды должны быть содержимы въ исправности и чистотѣ и долж-

ны быть обслуживаемы, согласно установленному на дорогѣ порядку (§ 56).

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

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

Примѣчаніе. Надлежитъ руководствоваться постановленіемъ Г. Министра Путей Сообщенія отъ 15 марта 1900 года. (приложеніе XV).

Ст. 1. Переѣзды должны содержаться въ такой исправности, чтобы проѣздъ по нимъ подводъ и экипажей былъ удобенъ и чтобы въ подвижномъ составѣ, проходящемъ по переѣзду, не ощущалось толчковъ. Съ этою цѣлію полотно проѣзжей дороги на переѣздѣ въ уровнѣ рельсовъ должно быть въ предѣлахъ полосы между бровками полотна желѣзной дороги вымощено.

Ст. 2. Затворы или барьеры должны устанавливаться согласно правилъ изложенныхъ въ § 12 гл. 1 отд. V св. распор. М. П. С. (приложеніе XV).

Ст. 3. Измѣненіе существующей системы переѣздныхъ затворовъ подлежитъ утвержденію Начальника дороги.

Ст. 4. Дороги, ведущія къ переѣздамъ, должны быть ограждены съ обѣихъ сторонъ надолбами, перилами или другимъ способомъ на протяженіи между шлагбаумами и бровками полотна жел. дороги, для устраненія возможности объѣзда закрытыхъ шлагбаумовъ; при этомъ допускается замѣна надолбовъ разсадкою тополей или другой живой изгороди.

Если въѣзды устроены на насыпяхъ высотою свыше 0.50 саж., то таковые также должны быть ограждены съ обѣихъ сторонъ однимъ изъ вышеуказанныхъ способовъ.

Ст. 5. Переѣзды перваго разряда должны быть освѣщаемы въ ночное и темное время двумя фонарями, устанавливаемыми на столбахъ съ обѣихъ сторонъ пути; на переѣздахъ втораго разряда, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и количества проѣздовъ въ ночное время, устанавливается одинъ или два фонаря, а при незначительномъ ночномъ проѣздѣ подводъ—освѣщенія не полагается. Переѣзды 3-го разряда вовсе не освѣщаются.

Примѣчаніе 1. Чертежи переѣздныхъ барьеровъ помѣщены въ приложеніи XIX.

Ст. 6. При каждомъ переѣздѣ должно быть выставлено объявленіе:

1) съ изложеніемъ соотвѣтствующихъ статей Общаго устава Россійскихъ ж. дорогъ и уложенія о наказаніяхъ, касающихся отвѣтственности за нарушеніе установленныхъ сими законами постановленій (приложеніе XX).

2) съ указаніемъ № разряда и порядка обслуживанія его согласно § 56 настоящихъ правилъ.

На переѣздахъ и переходахъ частнаго пользованія должно быть:

1) выставлена надпись: «Переѣздъ (или переходъ) частнаго пользованія».

2) Частными переходами и переѣздами черезъ пути желѣзныхъ дорогъ могутъ пользоваться только лица, имѣющія на то право по особому условію съ желѣзною дорогою.

3) выписка соотвѣтственныхъ статей Общаго Устава Россійскихъ ж. дорогъ и уложенія о наказаніяхъ. (приложеніе XX).

Глава IV.

Осмотръ желѣзнодорожныхъ путей и ихъ принадлежностей.

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

Ст. 1. Для обезпеченія исправнаго состоянія пути во все время обращенія по дорогѣ поѣздовъ, огражденія опасныхъ мѣстъ соотвѣтственными сигналами, устраненія съ пути предметовъ, мѣшающихъ движенію поѣздовъ, и удовлетворенія потребностямъ безопаснаго и правильнаго движенія по дорогѣ, указаннымъ въ семъ отдѣлѣ, должны быть установлены дневные и ночные осмотры дороги на всемъ ея протяженіи. Съ этою цѣлью Николаевская желѣзная дорога съ ея вѣтвями должна быть под-

раздѣлена на сторожевые участки и должно быть опредѣлено число и время осмотровъ, обязательныхъ на каждомъ изъ нихъ. Во всѣхъ помѣщеніяхъ, занимаемыхъ путевыми и ремонтными рабочими, должны находиться вѣрные стѣнные часы.

Ст. 2. Осмотры пути сторожами или рабочими изъ ремонтныхъ артелей производятся согласно графикамъ, составляемымъ примѣнительно къ обращенію на линіи пассажирскихъ поѣздовъ. При составленіи графиковъ должно соблюдаться, чтобы передъ проходомъ каждаго пассажирскаго поѣзда путь былъ осмотрѣнъ на возможно большемъ протяженіи.

Графики сторожевыхъ обходовъ для осмотра пути составляются начальниками участковъ и утверждаются начальникомъ сл. пути.

Ст. 3. При переходѣ отъ зимняго росписанія поѣздовъ къ лѣтнему и обратно, если по новому графику не вводится въ дѣйствіе сквозныхъ или мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, имѣющихъ слѣдованіе по дорогѣ въ ночное время или вообще если во времени слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ по прежнему или вновь вводимому росписанію разница не превышаетъ 30 минутъ, то графики могутъ не составляться заново, а начальники участковъ сами дѣлаютъ соотвѣтственныя исправленія въ прежнихъ графикахъ, не представляя таковыхъ на утвержденіе.

Ст. 4. Во всѣхъ помѣщеніяхъ путевой стражи должны быть вывѣшены выкопировки изъ графика или росписанія времени, когда сторожа должны производить осмотры пути.

Ст. 5. На станціяхъ начальникъ станціи или одинъ изъ его помощниковъ, а на большихъ станціяхъ и другіе служащіе, уполномоченные начальникомъ станціи, обязательно должны ежедневно производить осмотръ станціонныхъ путей, стрѣлокъ, крестовинъ, постоянныхъ сигналовъ и электрическихъ сигнализаціонныхъ и центральныхъ стрѣлочныхъ приборовъ. Результаты означеннаго осмотра должны записываться въ особой книгѣ, которая должна быть на всѣхъ станціяхъ, полустанціяхъ, разъѣздахъ, обгонныхъ и телеграфныхъ постахъ, съ перенумерованными, пронумерованными и припечатанными листами. Книга эта должна всегда сохраняться въ конторѣ начальника станціи.

Въ означенную книгу должны записываться дежурнымъ по станціи еще и заявленія главныхъ кондукторовъ и машинистовъ о неисправностяхъ, замѣченныхъ ими на пути; правила и порядокъ таковыхъ записей указанъ въ статьяхъ § 111 настоящихъ правилъ.

Если начальникъ станціи, или по порученію начальника станціи его помощникъ или другой станціонный служащій, производя указанный выше осмотръ, не найдетъ никакихъ неисправностей, то прописываетъ въ соотвѣтствующихъ графахъ книги «исправно», мѣсяцъ, число и часы произведеннаго осмотра.

Если же при осмотрѣ будетъ обнаружена какая либо неисправность или порча, то объ этомъ должна быть въ книгѣ сдѣлана соотвѣтствующая запись съ указаніемъ, въ чемъ именно заключалась замѣченная порча или несправность. Выписка о замѣченныхъ неисправностяхъ сообщается каждый разъ особою записью мѣ-

стному агенту службы пути (дорожному мастеру) или телеграфа,—по принадлежности. По полученіи такихъ сообщеній мѣстные агенты названныхъ службъ обязаны немедленно произвести работы для исправленія замѣченныхъ поврежденій. О болѣе важныхъ поврежденіяхъ пути, стрѣлокъ, крестовинъ, семафоровъ, дисковъ, электрическихъ приборовъ и сигналовъ, т. е. о поврежденіяхъ, могущихъ угрожать безопасности движенія, начальники станцій или лица ихъ замѣняющія обязаны немедленно по записи въ книгу кромѣ сообщенія о томъ вышепомянутымъ лицамъ, телеграммой донести по принадлежности мѣстному начальнику участка пути и контролеръ-механику телеграфа и сдѣлать объ этомъ соотвѣтствующую отмѣтку въ книгѣ записей.

Если неисправность или не дѣйствіе семафоровъ или дисковъ, или группированныхъ стрѣлокъ, или какой бы то ни было части этихъ приборовъ, будетъ продолжаться болѣе однихъ сутокъ, т. е. 24 часовъ, то объ этомъ должно быть донесено депешею на имя начальника движенія съ копіями Начальнику дороги, начальникамъ службъ пути и телеграфа, мѣстному начальнику отдѣленія службы движенія, начальнику участка пути, контролеръ-механику телеграфа и начальникамъ подлежащихъ станцій для выдачи предупрежденій машинистамъ о неисправномъ дѣйствіи семафоровъ, съ указаніемъ въ депешѣ, какая часть какого прибора и въ чемъ именно неисправна, или почему не дѣйствуетъ, съ какого времени, отъ кого и когда было потребовано устраненіе неисправности и какія вслѣдствіе этого были приняты мѣры. О возстановленіи исправнаго дѣйствія

поврежденнаго прибора должно быть такимъ же порядкомъ донесено вышепоименованнымъ лицамъ, указывая время исправленія и дѣлая ссылку на первоначальную депешу о поврежденіи.

Ст. 6. На обязанность стрѣлочниковъ возлагается: при закрытіи семафоровъ и дисковъ въ ночное и туманное время удостовѣряться въ томъ, что огни въ семафорахъ и дискахъ показываютъ, согласно съ положеніемъ крыльевъ семафоровъ и щитовъ дисковъ,—красный огонь, для чего стрѣлочникъ, по зажженіи фонаря, долженъ обязательно пройти за семафоръ или дискъ съ той стороны, съ которой долженъ быть видѣнъ красный огонь и удостовѣриться въ правильности и отчетливости показываемаго огня семафорнаго или дискового фонаря.

Наблюденіе за точнымъ исполненіемъ сего возлагается на начальниковъ станцій и дежурныхъ помощниковъ начальниковъ станцій,—подъ ихъ отвѣтственностью.

Ст. 7. Линейные сторожа, при проходѣ въ ночное или туманное время мимо семафоровъ или вблизи ихъ или, вообще, въ такомъ разстояніи, что сигналы эти имъ видны, обязаны обращать особое вниманіе на положеніе семафоровъ и на цвѣтъ показываемаго ими огня и, въ случаѣ разногласія положенія и цвѣта огня, т.-е. когда при закрытомъ семафорѣ или дискѣ будетъ видѣнъ не красный огонь, и даже въ случаѣ сомнѣнія, напримѣръ (просвѣчиванія), другимъ цвѣтомъ должны немедленно передъ семафоромъ, со стороны пути, уложить петарды, а о неправильномъ показаніи огней немед-

ля доложить лично начальнику станціи или дежурному его помощнику. Наблюденіе за точностью исполненія сего линейными сторожами возлагается на отвѣтственность дорожныхъ мастеровъ, которые должны разъяснить линейнымъ сторожамъ важность возлагаемой на нихъ обязанности.

Ст. 8. Семафоры, красные и зеленые диски, а равно какъ всѣ ихъ принадлежности, какъ то: рычаги, приводы, очки въ стеклахъ и поддерживающія ихъ проволоки и т. п. независимо отъ ежедневнаго осмотра ихъ станціонными агентами и записи въ книгу заявленій о неисправностяхъ стрѣлокъ и сигналовъ, должны быть осматриваемы и испытываемы періодически, кромѣ агентовъ службы движенія и дорожныхъ мастеровъ, также и «сигнализаціонными» слесарями; о времени осмотра семафоровъ и дисковъ и результатахъ таковаго сигнализаціонные слесаря должны дѣлать каждый разъ соотвѣтственныя собственоручныя записи въ той же книгѣ и утверждать ихъ собственоручною подписью.

Ст. 9. Начальники станцій и дежурные ихъ помощники вообще должны постоянно слѣдить, на сколько возможно чаще и тщательнѣе удостовѣряться въ исправности всѣхъ стрѣлокъ и сигналовъ, въ правильномъ показываніи огней, обращая особое вниманіе на то, чтобы стекла семафорныхъ и дисковыхъ фонарей были чисто содержимы и чтобы всегда, а особенно во время дождя, тумана и снѣга, были тщательно протираемы чистыми тряпками.

Ст. 10. Начальники участковъ пути, ихъ помощники, старшіе, мѣстные дорожные мастера, а равно завѣдывающіе сигнализаціей электротехники и контролеръ-механики телеграфа, при осмотрѣ ввѣренныхъ имъ участковъ и околодковъ, обязаны каждый разъ справляться въ станціонныхъ книгахъ, какія именно неисправности тамъ отмѣчены, насколько таковыя неисправности были устранены и въ противномъ случаѣ принимать мѣры къ немедленному исправленію таковыхъ, каждый по своему вѣдѣнію, при чемъ эти лица должны отмѣчать въ соотвѣтствующей графѣ помянутой книги записей описаніе каждой неисправности: а) время (часы и минуты дня или ночи) и число мѣсяца, когда записанное въ книгу ему сдѣлалось извѣстно и б) тѣ же данныя о томъ, когда замѣченныя неисправности устранены.

Каждая изъ этихъ отмѣтокъ обязательно подписывается лицомъ, сдѣлавшимъ таковую.

§ 59. Число и распредѣленіе въ теченіе сутокъ осмотровъ всей дороги или отдѣльныхъ участковъ оной устанавливаются также Начальникомъ желѣзной дороги, въ зависимости отъ общаго числа проходящихъ по каждому изъ главныхъ путей дороги поѣздовъ, характера движенія, времени года, мѣстныхъ и другихъ условій, 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.

Ст. 1. Въ зависимости отъ числа проходящихъ поѣздовъ, характера движенія и прочихъ условій устанавливается слѣдующій порядокъ осмотровъ:

а) На главной линіи, со значительнымъ числомъ поѣздовъ отъ 24 до 48 и болѣе въ сутки, гдѣ находятся въ обращеніи курьерскіе и скорые поѣзда, обязательно смѣнное дежурство путевой стражи; при этомъ сторожами должно быть произведено восемь осмотровъ въ сутки.

б) На участкахъ пути и отдѣльныхъ вѣтвяхъ съ менѣе значительнымъ движеніемъ (отъ 12 до 22 поѣздовъ въ сутки) путевыми сторожами или назначенными обходчиками изъ ремонтныхъ рабочихъ, должно быть дѣлаемо не менѣе четырехъ осмотровъ въ сутки, безразлично, будетъ ли участокъ имѣть двойной или одиночный путь.

в) На вѣтвяхъ съ менѣе значительнымъ движеніемъ (отъ 4 до 12 поѣздовъ въ сутки) путевыми сторожами или особо для сего назначеными обходчиками изъ ремонтныхъ рабочихъ, дѣлается два осмотра, безразлично, будетъ ли участокъ имѣть двойной или одиночный путь.

§ 60. Осмотры обходовъ могутъ быть возлагаемы какъ на особо для сего назначенныхъ

путевыхъ сторожей, такъ и на рабочихъ службы пути.

Ст. 1. Осмотры пути рабочими изъ ремонтныхъ артелей, такъ называемыми «обходчиками», могутъ производиться на вѣтвяхъ съ незначительнымъ числомъ находящихся въ постоянномъ обращеніи поѣздовъ.

§ 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.

Ст. 1. Въ виду того, что своевременность и тщательность производства всѣхъ, назначенныхъ по росписанію, осмотровъ пути и, при томъ, на всемъ протяженіи обходныхъ участковъ, составляетъ дѣло первостепенной важности для обезпеченія безопасности движенія по дорогѣ, исполненіе служащими, производящими осмотръ пути, ихъ обязанностей подлежитъ двоякаго рода повѣркѣ:

а) повѣркѣ тщательности исполненія ими ихъ обязанностей во время осмотровъ и

б) повѣркѣ того, что они дѣйствительно производятъ каждый осмотръ на всемъ протяженіи обходнаго участка.

Ст. 2. Повѣрка дѣятельности путевой стражи лежитъ на обязанности старшаго сторожа и независимо сего на начальникѣ участка, дорожномъ мастерѣ и старшемъ рабочемъ.

Глава V.

Правила употребленія путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ телѣжекъ.

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

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

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

Пользоваться путевою телѣжкою можно не иначе, какъ съ вѣдома мѣстнаго начальника участка пути (дистанціи) или уполномоченнаго имъ лица, при этомъ путевая телѣжка должна быть сопровождаема кѣмъ-либо изъ состоящихъ въ этой службѣ лицъ, вполнѣ ознаком-

ленныхъ съ правилами употребленія путевыхъ телѣжекъ;

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

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

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

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

ж) во время движенія вагончика или путевой телѣжки должны быть въ точности соблюдаемы всѣ, установленныя при семъ движеніи правилами сигнализаціи, предосторожности противъ настиженія вогончика или телѣжки попутнымъ поѣздомъ или ихъ столкновенія съ поѣздомъ встрѣчнымъ.

Ст. 1. Правила употребленія путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ телѣжекъ (дрезинъ) помѣщены въ приложеніи XXI къ настоящимъ правиламъ.

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 его нагрузкѣ.

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

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

Устройство и размѣры подвижнаго состава, предѣлы изнашиваемости его частей, качества матеріаловъ, допускаемыя нагрузки, качества, требуемыя отъ вагоновъ для ихъ постановки

въ пассажирскіе поѣзды, спеціальныя приспособленія вагоновъ, предназначенныхъ для опредѣленныхъ перевозокъ, сроки осмотровъ подвижнаго состава, а равно необходимыя принадлежности паровозовъ, приспособленія для сигнализаціи, надписи на паровозахъ и вагонахъ и цвѣта окраски вагоновъ должны удовлетворять правиламъ и техническимъ условіямъ, издаваемымъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Примѣчаніе. Относительно установленія предѣльнаго очертанія подвижнаго состава, правилъ и техническихъ условій устройства и размѣра подвижнаго состава, предѣловъ его изнашиваемости и проч., а также правилъ подробнаго во всѣхъ частяхъ осмотра паровозовъ, освидѣтельствованія и испытанія паровыхъ котловъ и правилъ срока освидѣтельствованія вагоновъ,—каждой дорогѣ надлежитъ руководствоваться изданными до сего времени, касающимися оной, общими и частными правилами и техническими условіями. (Цирк. Д-та ж. д. отъ 3/4 марта 1899 г. № 3626).

Ст. 1. Всѣ требованія настоящаго §, предъявляемыя къ подвижному составу, объявляются для руководства по дорогѣ приказами Начальника дороги, циркулярами начальника службы подвижнаго состава и тяги, основанными на правилахъ и техническихъ условіяхъ, издаваемыхъ М. П. С.

Ст. 2. Всѣ паровозы и вагоны, выходящіе изъ капитальнаго ремонта главныхъ мастерскихъ, должны быть пропущены черезъ постоянный габаритъ подвижнаго состава (приложеніе VII).

Ст. 3. На каждомъ паровозѣ должны быть слѣдующія приспособленія и устройства:

а) не менѣе двухъ аппаратовъ для питанія котла водою, могущихъ дѣйствовать независимо одинъ отъ другаго. При этомъ, каждый изъ нихъ, по своимъ размѣрамъ, долженъ доставлять нужное, во время ѣзды, для питанія котла количество воды, а одинъ изъ нихъ долженъ быть устроенъ такъ, чтобы можно было снабжать котелъ водою во время стоянки паровоза, а равно качать воду для тушенія пожара;

б) не менѣе двухъ, независимыхъ другъ отъ друга приборовъ, показывающихъ уровень воды въ котлѣ; однимъ изъ нихъ должно быть водомѣрное стекло, поставленное на виду машиниста;

в) указатель низшаго допускаемаго уровня воды въ котлѣ;

г) не менѣе двухъ предохранительныхъ клапановъ;

д) манометръ, который долженъ имѣть ясновидную отмѣтку, соотвѣтствующую наибольшему допускаемому давленію пара въ котлѣ;

Ст. 4. На каждомъ паровозѣ должны быть слѣдующія, ясно обозначенныя, отмѣтки:

а) наибольшее, допускаемое сверхъ наружной атмосферы, давленіе пара въ котлѣ;

б) наибольшая, соотвѣтствующая конструкціи паровоза, допускаемая скорость его хода;

в) годъ, мѣсяцъ, число и мѣсто послѣдняго испытанія паровознаго котла;

г) номеръ, подъ которымъ значится паровозъ на желѣзной дорогѣ.

Ст. 5. Товарные вагоны, подлежащіе къ отправкѣ съ пассажирскими поѣздами, должны удовлетворять слѣдующимъ условіямъ:

а) вагоны должны быть подвергнуты тщательному осмотру;

б) минимальная толщина бандажей и величина износа ихъ для такихъ товарныхъ вагоновъ устанавливаются такія же, какъ для пассажирскихъ вагоновъ, то есть 27 m./m.

в) рессоры должны быть подвѣсныя на серьгахъ, а неупорныя;

г) продолжительность службы такого вагона, со времени послѣдняго періодическаго осмотра, не должна превышать одного года;

д) вѣсъ груза, перевозимаго въ товарномъ вагонѣ, прицѣпляемомъ къ пассажирскимъ поѣздамъ, не долженъ превышать 600 пудовъ для вагоновъ съ подъемною силою 750 пудовъ и 400 пудовъ для вагоновъ съ подъемною силой въ 600 пуд.

е) вагоны должны быть снабжены подвѣсными пролетными трубками для тормаза Вестингауза.

Примѣчаніе. Условія, перечисленныя въ пунктахъ б, г и д, не относятся къ смѣшаннымъ товарнымъ поѣздамъ.

Глава II.

Паровозы.

Освидѣтельствованіе паровоза и веденіе ему формуляра.

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

а) подвергнутъ осмотру въ тѣхъ его частяхъ, которыя могутъ быть освидѣтельствованы безъ разборки паровоза, и б) сверхъ того, за исключеніемъ паровозовъ, переданныхъ съ одной дороги на другую и уже испытанныхъ ѣздою ранѣе передачи на дорогу,— испытанъ ѣздою.

Объ освидѣтельствованіи составляется актъ за подписью лицъ, производившихъ таковое.

Независимо сего, каждый паровозъ долженъ быть подвергнутъ еще подробному во всѣхъ его частяхъ осмотру, съ разборкою частей и выкаткою колесъ, въ сроки, установленные

особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія.

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

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

Ст. 1. Правила производства ремонта паровозовъ и освидѣтельствованія и испытанія паровозныхъ котловъ изложены въ приложеніи XXII къ настоящимъ правиламъ.

Наибольшая скорость паровоза, соотвѣтствующая его конструкціи.

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

Ст. 1. Въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны для паровозовъ Николаевской дороги предѣльныя скорости, установленныя существующими на дорогахъ правилами:

РОДЪ ПАРОВОЗОВЪ.	Серія паровоза.	Предѣльная скорость (верстъ въ часъ).
Пассажирскіе.	И.	74
»	К.	78
» Д=1900	Н.	87
»	Р.	71
»	С.	78
Товарные 8-ми колесные	Ж.	46
»	З.	52
»	Л.	48
»	О.	46
Товарные 6-ти колесные	Оа	48
»	Б.	50
»	В.	49
»	Ва	49
»	Г.	49
»	Гб	57
»	Гв	57
»	Ф.	50
Танкъ-паровозы.	М.	48
»	П.	48
»	Т.	43
»	У.	46
»	Я.	31
Паровозы-вагоны.	Бб	41

Примѣчаніе: При движеніи заднимъ ходомъ паровозовъ съ отдѣльными тендерами предѣльная скорость паровозовъ не должна превышать 40 верстъ въ часъ. Танковые же паровозы движутся заднимъ ходомъ съ тою же скоростью, какъ и переднимъ.

Снаряженіе паровоза для движенія.

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

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

Управленіе паровозомъ.

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

Ст. 1. На Николаевской дорогѣ паровозы обслуживаются:

а) въ поѣздахъ—при дровяномъ отопленіи тремя лицами: машинистомъ, его помощникомъ и кочегаромъ, а при нефтяномъ и угольномъ отопленіи двумя лицами: машинистомъ и его помощникомъ.

б) на маневрахъ—при нефтяномъ отопленіи: машинистомъ и его помощникомъ, а при угольномъ и дровяномъ отопленіи: машинистомъ и кочегаромъ.

Ст. 2. При движеніи паровоза для перемѣщеній на путяхъ, находящихся въ вѣдѣніи службы подвижного состава и тяги, на немъ можетъ находиться одно только лицо этой службы, знакомое съ управленіемъ паровоза.

Ст. 3. Для устраненія возможности задержекъ поѣздовъ, по болѣзни и другимъ причинамъ, препятствующимъ поѣздному машинисту вести поѣздъ далѣе, должно соблюдаться слѣдующее:

а) Всѣ помощники машинистовъ, выдержавшіе практическое и теоретическое испытаніе и получившіе установленныя формальныя удостовѣренныя за подписью начальника службы тяги и печатью службы, свидѣтельства на право самостоятельнаго управленія паровозомъ, обязаны при исполненіи служебныхъ обязанностей имѣть это свидѣтельство при себѣ.

б) Начальники станцій, въ случаяхъ необходимости замѣнить по какой либо причинѣ поѣздного машиниста, обязаны справиться, имѣетъ ли помощникъ машиниста вышеуказанное свидѣтельство и если окажется, что имѣетъ, то и поручаютъ ему довести поѣздъ до ближайшаго депо.

в) Если помощникъ устраняемаго отъ сопровожденія поѣзда машиниста свидѣтельства на самостоятельное управленіе паровозомъ не имѣетъ, а на станціи въ это время имѣются

паровозныя бригады другихъ поѣздовъ, то начальники станцій справляются у этихъ бригадъ: нѣтъ ли между ними такого помощника машиниста, который имѣетъ вышеуказанное свидѣтельство, и если таковой окажется, то ему поручаютъ довести поѣздъ до депо.

г) Для замѣщенія помощника, получившаго порученіе сопровождать поѣздъ вмѣсто устраняемаго машиниста, распоряженіемъ начальника станціи назначается одинъ изъ станціонныхъ агентовъ службы тяги, т. е. осмотрщикъ или смазчикъ поѣздовъ, а въ крайнемъ случаѣ рабочій той же службы (напримѣръ, водоливъ).

д) Вслѣдъ за сдѣланнымъ распоряженіемъ начальникъ станціи телеграфируетъ о семъ начальнику участка тяги, поясняя при этомъ причины, по которымъ машинистъ устраненъ отъ сопровожденія поѣзда.

е) Если и между другими паровозными бригадами не окажется помощника машиниста, имѣющаго свидѣтельство на право самостоятельнаго управленія паровозомъ, то начальникъ станціи экстренно телеграммою требуетъ изъ ближайшаго депо высылки машиниста для сопровожденія задержаннаго поѣзда, указывая его номеръ и причину, вызвавшую устраненіе поѣзднаго машиниста. Начальники участковъ тяги или депо по такимъ требованіямъ должны высылать машинистовъ для поѣздовъ большой скорости съ отдѣльными паровозами, которые должны быть отправляемы станціями какъ вспомогательные, если въ ближайшее время по направленію станціи, затребовавшей машиниста, не идетъ другой поѣздъ большой скорости, а

для поѣздовъ малой скорости,—съ ближайшими очередными поѣздами.

ж) Если ранѣе прибытія машиниста изъ депо, на станцію прибудетъ поѣздъ съ помощникомъ машиниста, имѣющимъ свидѣтельство на право самостоятельнаго управленія паровозомъ, то сей послѣдній назначается вести поѣздъ, машинистъ котораго устраненъ, а его мѣсто пополняется согласно изложеннаго въ пунктѣ *г*. Въ этомъ случаѣ начальникъ станціи телеграфируетъ дополнительно о сдѣланномъ имъ распоряженіи.

з) Если поѣздъ, котораго машинистъ подлежитъ замѣщенію, есть пассажирскій какого бы то ни было наименованія, а на станціи въ это время находится какой-либо поѣздъ малой скорости (товарный или рабочій), но при этомъ ни одинъ изъ помощниковъ машинистовъ свидѣтельства на самостоятельное управленіе паровозомъ не имѣетъ, то для замѣщенія устраняемаго машиниста пассажирскаго поѣзда назначается машинистъ товарнаго или рабочаго поѣзда, а для сего послѣдняго машинистъ требуется изъ депо согласно изложеннаго въ пунктѣ *е*.

и) Всѣ телеграммы, подаваемыя начальникомъ станціи о замѣщеніи поѣздныхъ машинистовъ, должны быть всегда адресуемы въ копіяхъ: начальникамъ службы движенія, тяги и Начальнику дороги.

Надзоръ за паровозомъ.

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

Ст. 1. Паровозъ, находящійся подъ поѣздомъ или во время маневроваго движенія, находится подъ наблюденіемъ обоихъ лицъ паровозной прислуги, изъ коихъ ни одинъ не имѣетъ права отлучиться съ паровоза. Во время продолжительныхъ стоянокъ поѣзда на станціяхъ, если (на однопутныхъ участкахъ дороги) не предвидится скрещенія съ другимъ поѣздомъ, а равно при временномъ перерывѣ маневровъ, паровозъ долженъ находиться подъ постояннымъ надзоромъ, по крайней мѣрѣ, одного лица паровозной прислуги. При стоянкѣ въ депо или на тракціонныхъ путяхъ наблюденіе за паровозомъ лежитъ на обязанности дежурнаго по депо кочегара.

На станціяхъ, гдѣ не имѣется депо и нѣтъ дежурнаго кочегара, для наблюденія за паровозомъ, во время нахожденія его въ резервѣ, при немъ должны находиться поочередно машинистъ или его помощникъ.

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

Глава III.

Вагоны.

Освидѣтельствованіе вагона.

§ 70. Каждый вагонъ, поступающій на желѣзную дорогу съ завода или подвергнувшійся большему ремонту, ранѣе его допущенія къ

движенію по дорогѣ долженъ быть освидѣтельствованъ лицомъ, назначеннымъ для сего начальникомъ службы подвижнаго состава и тяги.

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

Независимо сего, каждый вагонъ долженъ быть подвергаемъ еще подробному освидѣтельствованію въ сроки, установленные особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія. Освидѣтельствованіе вагона въ вышеозначенные сроки должно заключаться въ подробномъ осмотрѣ всѣхъ его частей. При такомъ осмотрѣ кузовъ съ рамою долженъ быть 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 исправность ходовыхъ и тяговыхъ частей должна быть провѣрена.

Ст. 1. Правила содержанія и ремонта вагоновъ изложены въ приложеніи XXIII къ настоящимъ правиламъ.

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 соотвѣтственнымъ измѣненіемъ надписи на вагонѣ означенной тары въ случаѣ, если перевѣшиваніемъ будетъ обнаружено измѣненіе таковой.

Ст. 1. Повѣрка тары должна производиться: для товарныхъ вагоновъ послѣ срочнаго осмотра и послѣ большаго ремонта и независимо сего, послѣ замѣны одной изъ колесныхъ паръ; для пассажирскихъ вагоновъ послѣ большаго ремонта и періодическаго осмотра.

Причемъ, въ случаѣ обнаруженія невѣрности тары, на швеллерномъ брусѣ должно быть сдѣлано соотвѣтствующее исправленіе.

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 двухъ приспособленій, устроенныхъ такимъ образомъ, чтобы одно изъ нихъ было снабжено винтовою стяжкою и служило сцѣп-

кою, а другое служило бы запаснымъ приспособленіемъ, вступающимъ въ дѣйствіе, взамѣнъ сцѣпки, въ случаѣ разрыва какой-либо части этой послѣдней. Изложенное требованіе не относится къ вагонамъ, входящимъ исключительно въ составъ рабочихъ поѣздовъ.

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

Ст. 1. Буферные и тяговые приборы должны вполнѣ удовлетворять правиламъ, утвержденнымъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія 1895 года за № 152 и объявленнымъ къ руководству въ циркулярахъ Департамента ж. д. отъ 28 іюня 1895 г. за № 10807, отъ 20 февраля 1896 г. за № 2975, отъ 22 марта 1897 г. за № 5221 и отъ 27 іюля 1901 г. за № 33656/142, изложеннымъ въ концѣ настоящихъ правилъ (приложеніе XXIV).

Приспособленіе для установки сигналовъ.

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

Ст. 1. Приспособленія для установки сигналовъ должны быть слѣдующія:

а) скобы съ отверстіемъ 51 мм. × 13 мм. для помѣщенія буферныхъ фонарей на обоихъ концахъ вагона;

б) фонарные крюки съ головками, типа нормальнаго вагона, для помѣщенія боковыхъ сигнальныхъ фонарей по обѣимъ сторонамъ вагона у тормазной площадки.

Примѣчаніе. Крюки должны быть устанавливаемы на высотѣ 1735 мм. отъ пола тормазной площадки; разстояніе между серединами головокъ крюковъ должно быть 3178 мм.

Особое условіе, которому должны удовлетворять непрерывные тормаза.

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

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

§ 75. Каждый, спеціально 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;

б) внутри вагона должны быть устроены сидѣнья для пассажировъ и приспособле-

нія для ручного багажа: наименьшіе размѣры сидѣній и проходовъ между ними устанавливаются правилами и техническими условіями устройства и содержанія подвижнаго 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.

Ст. 1. Всѣ пассажирскіе и арестантскіе вагоны должны имѣть свободное сообщеніе съ сосѣдними вагонами, причемъ переходные мостки должны быть ограждены перилами.

Ст. 2. При устройствѣ освѣщенія въ пассажирскихъ вагонахъ должны быть соблюдаемы нижеслѣдующія правила:

а) приборы освѣщенія должны быть заключены въ фонари, запираемые ключами;

б) надъ фонарями, отстоящими отъ потолка вагона менѣе, чѣмъ на 1 футъ, должна быть устроена вытяжная труба;

Ст. 3. Зимою и во всякое другое холодное время всѣ пассажирскіе вагоны должны отапливаться. Отопленіе вагоновъ должно начинаться не съ какого либо опредѣленнаго срока, а всякій разъ, когда наступаютъ холода.

Ст. 4. Внутри всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ должны быть поставлены термометры, которые всегда должны быть въ исправномъ состояніи.

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

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

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

Ст. 2. Погрузочныя двери почтовыхъ вагоновъ могутъ и впредь сохранить створки, открывающіяся внаружу съ очертаніями, выходящими за предѣлы габарита подвижного состава, но съ тѣмъ, чтобы таковыя не выходили за предѣлы приближенія строеній и чтобы такія двери, съ внутренней ихъ стороны, были снабжены прочными затворами, препятствующими самопроизвольному открыванію ихъ.

§ 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 сидѣньями, а въ холодное время и приспособленіями для его отопленія.

Примѣчаніе. Указанныя въ семъ 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.

Ст. 1. Двери каждаго крытаго товарнаго вагона должны удовлетворять требованіямъ §§ 113 и 114 общаго соглашенія между желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

ОТДѢЛЪ IV.

Движеніе поѣздовъ.

Глава I.

Общія положенія.

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

Ст. 1. Поѣздъ, прибывшій на промежуточную станцію своего слѣдованія, а равно подвижной составъ такого поѣзда, стоящій на станціонномъ пути, въ ожиданіи смѣны поѣзднаго паровоза, также сохраняетъ за собою названіе поѣзда.

§ 80. Одиночный паровозъ, отправленный по перегону, долженъ быть въ отношеніи соблюденія правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ разсматриваемъ 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 дороги, 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 товаропассажирскихъ 100 осей, воинскихъ и смѣшанныхъ—120 осей и товарныхъ—150 осей, не включая въ означенныя числа осей ведущихъ паровозовъ и ихъ тендеровъ.

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

Ст. 1. Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ объявляется по линіи приказами Начальника дороги всякій разъ при введеніи лѣтняго и зимняго росписанія движенія поѣздовъ.

Ст. 2. При опредѣленіи нормальнаго состава пассажирскихъ поѣздовъ должно быть принято во вниманіе предназначеніе особыхъ вагоновъ и отдѣленій для курящихъ и для дамъ, согласно правилъ, изложенныхъ въ приложеніи XXV.

Ст. 3. Предѣльный (максимальный) составъ пассажирскихъ поѣздовъ Николаевской дороги, въ зависимости отъ силы тяги паровозовъ и профиля пути, указанъ въ табели, помѣщенной въ концѣ настоящихъ правилъ, въ приложеніи XXVI.

Примѣчаніе. Составъ каждаго изъ пассажирскихъ поѣздовъ, съ обозначеніемъ рода вагоновъ, объявляется при введеніи въ дѣйствіе росписаній лѣтняго и зимняго движенія поѣздовъ и помѣщается въ особой табели въ книжкѣ росписанія поѣздовъ.

Ст. 4. Максимальный составъ товарныхъ и воинскихъ мирнаго времени поѣздовъ опредѣляется для каждаго рода паровозовъ и для различныхъ участковъ пути особою табелью, помѣщенною въ приложеніи XXVII.

Поѣзды, указанные въ сей статьѣ, должны всегда обращаться въ наибольшемъ, указываемомъ табелью составѣ, за исключеніемъ случаевъ, о которыхъ объяснено ниже въ ст. 7.

Ст. 5. Предѣльный составъ поѣздовъ при производствѣ маневровъ на станціяхъ не долженъ превосходить 150 осей.

Ст. 6. Единицею, въ которой выражены въ табели составы товарныхъ поѣздовъ, считается одна груженая ось.

Вагоны, входящіе въ составъ поѣзда, учитываются примѣнительно къ этой единицѣ слѣдующимъ образомъ:

а) пассажирскіе, арестантскіе, почтовые, багажные серіи Б, В, Г и вагоны IV класса серіи Ю принимаются всегда, какъ груженые вагоны, хотя-бы они шли порожними, и опредѣляются въ указанныхъ выше единицахъ числомъ осей, находящихся подъ этими вагонами;

б) двѣ порожнія оси товарнаго вагона считаются за одну груженую;

Примѣчаніе. Товарные вагоны, цистерны и платформы съ грузомъ 250 пуд. и менѣе считаются за порожніе.

в) порожніе вагоны серіи Ѣ, всѣ платформы 2-хъ, 3-хъ и 4-хъ осныя, цистерны, а равно 4-хъ осные трюки, считаются за 2 порожнихъ оси;

г) одинъ шестиколесный холодный паровозъ безъ тендера или 6-ти колесный паровозъ-тендеръ (танкъ-паровозъ) равенъ 6-ти груженымъ осямъ; 8-ми колесный паровозъ безъ тендера или восьмиколесный танкъ-паровозъ — 8-ми груженымъ осямъ, а 1 тендеръ (трехъ или четырехъ-осевой)—4-мъ груженымъ осямъ;

д) каждые 3 товарныхъ вагона, въ которыхъ перевозятся люди (рабочіе, воинскіе чины, новобранцы и переселенцы) или лошади, считаются за 2 груженыхъ вагона;

е) если въ составъ воинскихъ, смѣшанныхъ и товарныхъ поѣздовъ входятъ также и порожніе вагоны, которые учитываются въ единицахъ, согласно пунктовъ а, б, в, г и д, то при этомъ необходимо, чтобы общее число осей не превосходило:

а) для воинскаго и смѣшаннаго поѣздовъ 120 осей;

б) товарнаго—150.

Ст. 7. При неблагопріятныхъ атмосферическихъ условіяхъ назначенный табелью наибольшій составъ товарныхъ поѣздовъ можетъ быть уменьшаемъ.

Распоряженіе объ уменьшеніи наибольшаго состава, съ указаніемъ размѣровъ уменьшенія на опредѣленное количество вагоновъ или осей дѣлается Начальниками отдѣленій службы движенія, по мѣрѣ дѣйствительной надобности,

на основаніи заявленій объ этомъ, полученныхъ отъ Начальниковъ участковъ пути или тяги, по предварительному соглашенію съ послѣдними.

Таковыя распоряженія дѣлаются телеграммами, адресуемыми въ копіяхъ Начальнику дороги, Начальнику службы движенія и Начальнику службы тяги и должны быть отмѣняемы такимъ-же порядкомъ, тотчасъ по минованіи причинъ, ихъ вызвавшихъ.

Ст. 8. Пассажирскіе поѣзды, отправленные со станціи въ нормальномъ составѣ, во время пути ни на станціяхъ первоначальнаго отправленія, ни на промежуточныхъ, не могутъ быть уменьшаемы, за исключеніемъ случаевъ отцѣпки вагоновъ по болѣзни или инымъ причинамъ, имѣющимъ исключительный характеръ. Въ крайнемъ случаѣ, когда таковые поѣзды, вслѣдствіе неблагопріятныхъ атмосферическихъ условій, въ данномъ составѣ не будутъ въ состояніи слѣдовать съ установленною скоростью, то, по требованію Начальника отдѣленія службы движенія и распоряженію Начальника участка тяги, должны отправляться двойною тягой.

Составъ товаро-пассажирскихъ, смѣшанныхъ и воинскихъ поѣздовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ составъ таковыхъ входятъ также и груженые товарные вагоны, можетъ быть уменьшенъ отцѣпкою вагоновъ съ обыкновенными грузами малой скорости; вагоны-же съ пассажирами или воинскими командами (нижними чинами или лошадьми), арестантами, рабочими и переселенцами, всякаго рода живностью и воинскою кладью, слѣдующими при командѣ или съ кладью переселенцевъ,—отцѣпленію не подлежатъ, за исключеніемъ случаевъ технической ихъ неисправности.

Ст. 9. Къ предъявленію требованій объ уменьшеніи состава поѣздовъ Начальники участковъ пути и тяги обязаны относиться съ крайней осмотрительностью и, вслѣдъ по минованіи въ этомъ надобности, должны заявлять Начальникамъ отдѣленій службы движенія о возможности отправленія поѣздовъ въ нормальномъ ихъ составѣ, адресуя копіи даваемыхъ по сему случаю телеграммъ также Начальнику станціи отправленія поѣздовъ, въ предѣлахъ своего участка.

Ст. 10. Начальники станцій, съ момента полученія телеграммы объ уменьшеніи состава поѣздовъ, обязаны отправлять таковые въ составѣ не свыше того, который указанъ въ этой телеграммѣ мѣстнымъ Начальникомъ отдѣленія.

Эти телеграммы, а также и заявленія машинистовъ объ уменьшеніи состава поѣзда, Начальники станцій прилагаютъ къ суточному рапорту.

Ст. 11. Вагоны, отцѣпленные на основаніи ст. ст. 7 и 8-й на станціяхъ, вслѣдствіе уменьшенія состава поѣздовъ, отправляются по назначенію распоряженіемъ самихъ Начальниковъ станцій прицѣпкою къ проходящимъ поѣздамъ неполнаго состава; въ противномъ случаѣ они отправляются по особымъ распоряженіямъ конторы движенія, по полученіи ею соотвѣтственныхъ донесеній отъ Начальниковъ станцій.

Ст. 12. Порядокъ требованія машинистами уменьшенія состава ведомаго ими поѣзда указанъ въ приложеніи V къ настоящимъ правиламъ.

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 самовозгарающихся веществъ, а равно и о перевозкѣ громоздкихъ и всякихъ иныхъ грузовъ, перевозимыхъ на основаніи особыхъ правилъ;

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

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

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

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

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

ж) въ поѣздахъ, перевозящихъ пассажировъ, если скорость поѣзда на перегонахъ между станціями, назначенная по росписанію, превышаетъ 35 верстъ въ часъ, вслѣдъ за тендеромъ долженъ находиться, по крайней

мѣрѣ, одинъ багажный или иной вагонъ, не занятый пассажирами.

Исключеніе изъ сего правила допускается лишь для мѣстныхъ и служебныхъ поѣздовъ, въ составѣ коихъ не имѣется багажнаго вагона и при томъ, если поѣзды эти снабжены непрерывными тормазами.

Ст. 1. Количество тормазныхъ вагоновъ, какое должно быть въ каждомъ составѣ поѣзда, опредѣляется правилами, изложенными въ дополненіи къ § 87 настоящихъ правилъ и составляющихъ приложеніе къ нимъ.

Ст. 2. Качества и приспособленія вагоновъ, входящихъ въ составъ воинскихъ поѣздовъ, и порядокъ ихъ размѣщенія въ поѣздѣ указанъ въ положеніи о перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ, помѣщенномъ въ сборникѣ воинскихъ законоположеній, изданіе Полковника Благовѣщенскаго. Сборникъ этотъ своевременно разосланъ станціямъ для руководства.

Ст. 3. Правила перевозки пороха, взрывчатыхъ, легко-воспламеняющихся и самовозгорающихся веществъ, а равно и правила о перевозкѣ громоздкихъ и всякихъ иныхъ грузовъ, перевозимыхъ на особыхъ условіяхъ, изложены въ Общемъ Уставѣ Россійскихъ ж. д., изданіе Брюля, 1901 г.

Ст. 4. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ пороха, принадлежащаго какъ частнымъ лицамъ, такъ и отправляемаго казною, производится на основаніи правилъ, установленныхъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ пороха, принадлежащаго войскамъ; при чемъ,

при отправленіи пороха частными лицами, должно быть, сверхъ того, приложено дополнительное свидѣтельство отъ полиціи.

Перевозка пороха, отправляемаго казною, производится по правиламъ, изложеннымъ въ «Положеніи о перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ».

Ст. 5. До постановки въ поѣздъ открытыхъ вагоновъ (платформъ), нагруженныхъ громоздкими предметами, предѣльное очертаніе нагрузки должно быть провѣрено пропускомъ вагоновъ черезъ габаритъ. Порядокъ производства провѣрки предѣльнаго очертанія нагрузки открытаго подвижного состава изложенъ въ концѣ сихъ правилъ, въ приложеніи XXVIII.

Ст. 6. Подъемная сила каждаго вагона указана надписью на продольномъ брусѣ вагона: количество же пудовъ дѣйствительно нагруженнаго товара опредѣляется путемъ взвѣшиванія такового. Порядокъ нагрузки товаровъ, увязки такового на открытомъ подвижномъ составѣ, опредѣляется особой «Инструкціей о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ», помѣщенной въ концѣ настоящихъ правилъ, въ приложеніи XXIX.

Ст. 7. Въ составъ какого-бы то ни было поѣзда могутъ быть включены только такіе вагоны, которые предварительно осмотрѣны мѣстными соотвѣтствующими агентами службы тяги или, за отсутствіемъ ихъ, машинистомъ даннаго поѣзда, и признаны имъ безопасными для движенія.

Ст. 8. Не могутъ быть помѣщены ни въ какіе поѣзда:

а) вагоны съ поврежденіями, угрожающими безопасности движенія или могущими нарушить правильность такового; такіе вагоны подлежатъ изъятію изъ службы до ихъ исправленія; на то должно ставить трафаретную надпись «починка» на швеллерномъ брусѣ, съ двухъ сторонъ вагона. Кромѣ того, о недопущеніи таковыхъ вагоновъ въ поѣзда и о подачѣ ихъ въ ремонтъ, начальникъ станціи увѣдомляется осмотрщикомъ вагоновъ записью въ соотвѣтствующую книгу. Книга эта должна всегда находиться въ конторѣ Начальника станціи и быть доступна во всякое время для осмотрщиковъ вагоновъ. Въ книгу осмотрщики вагоновъ, равнымъ образомъ, вписываютъ номера вагоновъ, вышедшихъ изъ ремонта;

б) вагоны, неимѣющіе надписи о періодическомъ осмотрѣ (за исключеніемъ новыхъ вагоновъ, слѣдующихъ по особымъ документамъ, какъ товаръ или имѣющіе трафаретную надпись «починка»);

в) груженые вагоны, имѣющіе неравномѣрную осадку рессоръ, если таковая осадка представляетъ опасность для движенія;

г) вагоны, грузъ коихъ недостаточно прочно установленъ или укрѣпленъ, или-же распредѣленъ и увязанъ несогласно съ инструкціей о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ (прил. къ общему соглашенію о взаимномъ пользованіи вагонами);

д) вагоны, на коихъ грузъ расположенъ несоотвѣтственно предѣльнымъ очертаніямъ подвижного состава или выступаетъ за буферные стаканы;

е) цистерны, налитыя нефтяными грузами ниже уровня, предусмотрѣннаго техническими условіями, такъ какъ такого рода неполная наливка, будучи сопряжена со значительнымъ плесканьемъ жидкости, вызывающимъ неравномѣрность давленія на колеса цистерны, является опасной для движенія в цѣлости подвижного состава;

ж) открытые вагоны (платформы), соединенные въ числѣ болѣе двухъ подъ общимъ грузомъ, если они не приспособлены къ таковой нагрузкѣ и перевозкѣ, и

з) тормазные вагоны, нагруженные веществами, быстро воспламеняющимися или способными къ взрыву.

Примѣчаніе. Больные вагоны, движеніе коихъ требуетъ особой осторожности и уменьшенной скорости, отправляются каждый разъ по особому распоряженію Начальника службы движенія, по соглашенію его съ Начальникомъ сл. тяги.

Ст. 9. Не могутъ быть помѣщаемы въ поѣзды пассажирскіе, товаро-пассажирскіе, смѣшанные и воинскіе (перевозящіе людей):

а) вагоны съ неупругими буферами;

б) вагоны, неимѣющіе подвижныхъ рессоръ, т. е. рессоръ, укрѣпленныхъ на серьгахъ;

в) вагоны, неимѣющіе винтовыхъ стяжекъ.

г) вагоны, неимѣющіе запасныхъ цѣпей, если не снабжены стяжками Уленгута; вагоны эти могутъ быть отправляемы: или въ составленномъ исключительно изъ такихъ вагоновъ цѣломъ поѣздѣ, или съ товарнымъ (также и рабочимъ), съ установкою ихъ въ хвостѣ поѣзда:

д) товарные вагоны, у которыхъ толщина осевыхъ шеекъ менѣе указанной на этотъ случай въ общемъ соглашеніи и нагрузка которыхъ

болѣе 2/3 полной подъемной способности и срокъ осмотра болѣе 1 года.

е) платформы съ низкими бортами, нагруженныя дровами, булыжнымъ камнемъ или другимъ подобнымъ грузомъ, могущимъ на ходу разсыпаться и упасть съ нихъ;

ж) платформы, нагруженныя бревнами, рельсами и т. п. грузомъ, могущимъ на ходу упасть съ нихъ;

Примѣчаніе. Въ товаро-пассажирскіе и воинскіе поѣзды, перевозящіе людей, платформы съ такимъ грузомъ могутъ быть помѣщаемы только въ томъ случаѣ, если грузъ на нихъ вполнѣ надежно увязанъ.

з) вагоны, нагруженные веществами самовозгорающимися и быстро воспламеняющимися отъ ударовъ и трепія, или искръ, или способными къ взрыву, могутъ быть помѣщаемы только въ товарные поѣзды; правило это не относится, впрочемъ, до перевозки пороха и боевыхъ припасовъ въ воинскихъ поѣздахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда таковой предъявляется къ одновременному слѣдованію съ перевозимыми по дорогѣ воинскими частями;

Примѣчаніе. Вагоны съ грузами, указанные въ п. п. е, ж и з, могутъ быть помѣщаемы въ товаро-пассажирскіе поѣзда Боровичскаго участка, за исключеніями, означенными въ приказѣ по дорогѣ 1891 г., за № 48, и для перевозки коихъ должны быть назначаемы особые поѣзды (прилож. XXX).

и) для избѣжанія долгихъ задержекъ, шелкъ, шерсть, масло, сало, а также спиртъ въ малыхъ количествахъ, при условіи надежности его упаковки, и петролеумъ въ бочкахъ и плотно закупоренныхъ и надлежаще упакованныхъ жестянкахъ, дозволяется перевозить съ пассажирскими и товаро-пассажирскими по-

ѣздами, съ соблюденіемъ существующихъ по сему предмету правилъ;

і) порядокъ и способъ перевозки грузовъ, поименованныхъ въ пунктахъ «ж» и «з», какъ въ пассажирскихъ, такъ и въ товаро-пассажирскихъ и товарныхъ поѣздахъ, указанъ въ правилахъ о перевозкѣ такихъ грузовъ, помѣщенныхъ въ Общемъ Уставѣ Росс. ж. д., изд. Брюля, 1901 г.

Ст. 10. Вагоны, входящіе въ составъ каждаго поѣзда, должны, по возможности, размѣщаться въ таковомъ видѣ, какъ при отправленіи съ первоначальной станціи, такъ и при пересоставленіи поѣзда на узловыхъ и при прицѣпкѣ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы уменьшить число передвиженій вагоновъ, отцѣпляемыхъ и прицѣпляемыхъ къ поѣзду на послѣдующихъ станціяхъ, т. е. вагоны должны быть группируемы по направленіямъ, располагаемы въ поѣздѣ для каждаго направленія въ послѣдовательномъ порядкѣ станцій назначенія вагоновъ. Сборные вагоны съ грузами, назначенными для выгрузки на нѣсколько станцій, должны быть поставлены въ группу вагоновъ, назначенныхъ для отцѣпки на той станціи, на которой, по количеству имѣющагося въ сборномъ вагонѣ товара къ выгрузкѣ, можно предполагать, что вагонъ будетъ отцѣпленъ для выгрузки. Правила спеціализаціи товарныхъ поѣздовъ и подсортировки вагоновъ изложены въ прилож. XXXI.

Примѣчаніе. Правило это не относится къ вечернымъ товарнымъ поѣздамъ съ несортированными вагонами, отправляемыми изъ С.-Петербурга II-го на Сортировочную станцію безъ подбора вагоновъ по станціямъ назначенія.

Ст. 11. Вагоны въ поѣздѣ должны быть размѣщаемы съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) тормазные вагоны должны быть распредѣлены по длинѣ поѣзда въ равныхъ, по возможности, другъ отъ друга разстояніяхъ и въ порядкѣ, согласно правилъ объ обязательномъ числѣ дѣйствующихъ тормазовъ въ поѣздахъ (см. § 87 настоящихъ Правилъ).

б) Во всѣхъ безъ исключенія поѣздахъ, первый за паровозомъ вагонъ долженъ быть тормазной, и тормаза перваго и послѣдняго вагоновъ всѣхъ поѣздовъ должны быть обращены площадками въ сторону, противоположную направленію движенія поѣзда. При этомъ въ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ, смѣшанныхъ товарныхъ и войскихъ, а также въ товарныхъ и рабочихъ поѣздахъ, когда послѣдніе состоятъ изъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, первый за паровозомъ тормазной вагонъ долженъ быть всегда груженый, если этотъ вагонъ не багажный сер. Б. Т. Багажные вагоны всегда должны ставиться рядомъ съ пассажирскими вагонами, впереди ихъ, считая отъ головы поѣзда.

Ст. 12. Относительно порядка размѣщенія классныхъ вагоновъ въ пассажирскихъ поѣздахъ Начальники станцій руководствуются соотвѣтствующими періодическими распоряженіями, издаваемыми по дорогѣ каждый разъ при перемѣнѣ росписанія. Порядокъ постановки классныхъ вагоновъ въ смѣшанныхъ поѣздахъ указанъ въ «правилахъ слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ» (Прилож. XXXII).

Ст. 13. Вагоны съ тяжелою почтою въ пассажирскіе поѣзда ставятся непосредственно за тендеромъ паровоза.

Ст. 14. Постановка въ составъ пассажирскихъ поѣздовъ между вагонами, снабженными тормазами Вестингауза, пассажирскихъ или товарныхъ вагоновъ, неимѣющихъ приспособленія для непрерывнаго торможенія поѣзда,—запрещается, если нѣтъ пролетныхъ трубокъ.

Ст. 15. Въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ долженъ, вслѣдъ за тендеромъ, находиться, по крайней мѣрѣ, одинъ багажный или иной вагонъ, незанятый пассажирами.

Примѣчаніе. Въ мѣстные поѣзды Портовой вѣтви, служебные поѣзды между С.-Петербургомъ и Обухово и др., скорость которыхъ не превышаетъ 35-ти верстъ въ часъ,—постановка вагоновъ классныхъ допускается непосредственно вслѣдъ за тендеромъ паровоза, если эти поѣзда снабжены непрерывными тормазами.

Ст. 16. Въ поѣздахъ смѣшанныхъ, товарные груженые болѣе тяжеловѣсные, т. е. имѣющіе общаго вѣса груза и тары болѣе 1200 пуд., должны быть помѣщаемы вслѣдъ за паровозомъ, затѣмъ 4-хъ-осевые классные, вслѣдъ за послѣдними 3-хъ-осевые классные вагоны, а вслѣдъ за ними остальной составъ поѣзда.

Ст. 17. Вагоны съ пассажирами надлежитъ помѣщать въ такомъ разстояніи отъ паровоза, чтобы помощью веревки или другого, болѣе усовершенствованнаго способа сохранялась постоянная сигнальная связь между паровозомъ и сказанными вагонами.

Ст. 18. Поѣзды смѣшаннаго состава, по возможности, слѣдуетъ останавливать на станціяхъ у пассажирскихъ платформъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы вагоны съ пассажирами могли размѣститься по длинѣ платформы.

Ст. 19. Въ товаро-пассажирскіе и смѣшанные товарные поѣзды разрѣшается ставить керосиновыя цистерны, при чемъ, если онѣ груженыя, то помѣщать ихъ слѣдуетъ въ переднюю часть поѣзда, но, по возможности, дальше отъ паровоза.

При постановкѣ-же въ товарные поѣзды груженыхъ цистернъ, съ какимъ бы грузомъ онѣ не слѣдовали (керосинъ, мазутъ, вода, нефть и проч.), таковыя должны ставиться въ хвостѣ поѣзда, а въ случаѣ нахожденія въ томъ-же поѣздѣ порожнихъ вагоновъ — груженыя цистерны ставятся за груженными вагонами, но впереди порожнихъ.

Ст. 20. Воинскіе поѣзды должны составляться слѣдующимъ порядкомъ: непосредственно за тендеромъ должны прицѣпляться вагоны съ тяжестями, за ними вагоны съ лошадьми, далѣе платформы съ орудіями, зарядными ящиками, повозками и обозомъ и во второй половинѣ поѣзда — вагоны съ нижними чинами; офицерскій-же вагонъ (одинъ или болѣе) помѣщается въ серединѣ между вагонами, занятыми нижними чинами, при чемъ должны быть приняты во вниманіе всѣ тѣ указанія, какія изложены въ «положеніи о перевозкѣ войскъ и наставленій о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи» и вообще всѣ распоряженія по сему предмету, издаваемые Министерствомъ Путей Сообщенія.

Ст. 21. Вагоны съ неупругими буферами должны быть помѣщаемы въ хвостѣ товарнаго поѣзда и за ними, послѣднимъ, долженъ быть тормазной вагонъ.

Ст. 22. Постановка сзади послѣдняго тормазного вагона нетормазныхъ вагоновъ въ товарномъ поѣздѣ допускается въ видѣ исключенія, какъ, напр., дозволяется прицѣпка вагоновъ поврежденныхъ, но могущихъ слѣдовать безопасно съ поѣздомъ, для доставленія таковыхъ въ мастерскія и въ числѣ не болѣе половины расчетнаго числа вагоновъ, приходящихся на тормазъ.

Прицѣпленные вагоны обязательно должны быть порожними.

Поѣздные сигналы, ограждающіе хвостъ поѣзда, должны быть установлены на послѣднемъ вагонѣ.

Примѣчаніе. Правила, изложенныя въ сей статьѣ, необязательны для товарныхъ поѣздовъ, слѣдующихъ отъ С.-Петербурга II на Сортировочную станцію и обратно, въ которыхъ надлежитъ только ставить тормазной вагонъ въ хвостъ поѣзда для установки на немъ сигналовъ.

Ст. 23. Груженые вагоны въ товарныхъ и рабочихъ поѣздахъ должны, по возможности, ставиться впереди порожнихъ. Груженые вагоны, неимѣющіе сквозныхъ тягъ и винтовыхъ сцѣпленій, ставятся позади груженыхъ другихъ типовъ, но впереди порожнихъ.

Ст. 24. Платформы, нагруженныя рельсами, должны ставиться въ поѣздъ всѣ рядомъ, а не въ перемежку съ другими вагонами, и сперва платформа съ низкой подкладкой, потомъ рядомъ — съ высокой, потомъ опять съ низкой подкладкой и т. д., при чемъ, если число тормазныхъ платформъ, груженыхъ рельсами и идущихъ отдѣльнымъ поѣздомъ, будетъ, согласно разсчета по § 87 правилъ техн. эксплоатаціи, недостаточно, то должны ставиться тормазныя платформы порожнія, если не будетъ

тормазныхъ платформъ съ другимъ подходящимъ грузомъ. Въ случаѣ отцѣпки поставленной въ поѣздъ такимъ образомъ платформы съ рельсами, должно, вмѣсто отцѣпленной платформы, поставить въ томъ-же порядкѣ порожнюю платформу.

Ст. 25. Трюки, предназначенные для перевозки длинныхъ тяжеловѣсныхъ предметовъ, при отправкѣ ихъ порожними, должны ставиться въ хвостѣ поѣзда или въ крайнихъ случаяхъ такъ, чтобы за ними было не болѣе 5 вагоновъ. Груженые трюки могутъ ставиться и въ передней части поѣзда.

Ст. 26. Платформы одиночныя и сцѣпленныя (соединенныя) между собою и нагруженныя рельсами, лѣснымъ матеріаломъ и другими длинными предметами, должны ставиться, во всякомъ случаѣ, сзади другихъ груженыхъ вагоновъ.

Ст. 27. Платформы съ экипажами должны быть поставлены такимъ образомъ, чтобы передокъ экипажа былъ обращенъ въ сторону, противоположную предстоящему движенію поѣзда.

Ст. 28. Вагоны съ недосмотрѣннымъ товаромъ слѣдуетъ ставить въ поѣздъ, по возможности, вслѣдъ за паровозомъ, при чемъ первый вагонъ отъ паровоза долженъ быть тормазной, нагруженный обыкновеннымъ товаромъ.

Ст. 29. Грузы легковозгараемые, перечисленные ниже, должны быть помѣщаемы не ближе 11 отъ паровоза:

а) при перевозкѣ на открытомъ подвижномъ составѣ: бочарныя (бондарныя) издѣлія, дерево всякое, деревянныя издѣлія, древесная кора и древесная масса, доски и щепной товаръ и

б) при нагрузкѣ какъ на открытомъ подвижномъ составѣ, такъ и въ крытыхъ вагонахъ:

аптекарскіе товары, высѣвки сѣмянныя, веретье, волосъ и пухъ отъ животныхъ, волосъ человѣческій, вата, домашнія вещи, жиры, кудель, краски и красильныя вещества, концы, кромки, короба, кули рогожные съ древеснымъ углемъ, торфомъ и кизякомъ, ленъ, льняная пакля, листовой табакъ, матрацы, мочала и мочальныя издѣлія (куліе, лапти, рогожи, циновки и т. п.), мѣшки, мякина, москательные товары, отруби, овчина (простыя, выдѣланныя и невыдѣланныя), обрѣзки бумажные, очески хлопчатобумажные, перины, подушки, полушубки, пенька и пеньковая пакля, перо, пухъ птичій, плетеныя издѣлія (изъ камыша, лозы, тростника, стружекъ, соломы, травы и прутьевъ), сало, слюда жидкая, сѣно, солома и предметы укупоренные въ солому, тюфяки, тулупы, тряпье, травы сухія разнаго рода, хлопокъ, химическіе составы, шерсть и щетина.

Ст. 30. Вагоны съ порохомъ и другими взрывчатыми грузами могутъ быть поставлены въ поѣздъ въ количествѣ не болѣе 10 и, во всякомъ случаѣ, они должны быть помѣщены между нетормазными вагонами по возможности далѣе и никакъ не ближе 10-ти вагоновъ отъ паровоза, при чемъ эти 10 вагоновъ могутъ быть порожніе или нагруженные слѣдующаго рода товарами: хлѣбъ зерновой всякій, мука, ого-

родныя овощи, кости не въ дѣлѣ, гипсъ, дрова, известковый и гипсовый камень, бутовый и булыжный камень, песокъ, глина, глиняная посуда, черепица, изразцы, кирпичъ, мостовой камень и подобные строительные матеріалы, коксъ, каменный уголь, рухлякъ, зола, наземъ, разныя муки. Вагоны, нагруженные взрывчатыми веществами, должны быть, кромѣ того, отдѣлены одинъ отъ другого не менѣе, какъ 2-мя вагонами, также порожними или нагруженными товаромъ вышеозначеннаго разряда. Къ послѣднему вагону, нагруженному взрывчатыми грузами, должно быть прицѣплено не менѣе 3 вагоновъ порожнихъ или нагруженныхъ товаромъ вышеозначеннаго разряда.

Ст. 31. Вагоны, нагруженные легковоспламеняющимися, самовозгорающимися и другими, могущими причинить вредъ при перевозкѣ веществами, могутъ быть поставлены въ поѣздъ въ количествѣ не болѣе 15, и эти вагоны должны быть помѣщены между нетормазными вагонами, по возможности далѣе, и никакъ не ближе 10 вагоновъ отъ паровоза; при чемъ эти 10 вагоновъ должны быть: или порожніе, или нагруженные безопасными относительно огня предметами.

Ст. 32. О постановкѣ въ поѣздѣ вагоновъ со взрывчатыми веществами или съ порохомъ. Начальникъ первоначальной станціи отправленія транспорта обязанъ сообщить машинисту и заявлять также главному кондуктору, прописывая въ путевомъ журналѣ номера указанныхъ вагоновъ и наименованіе перевозимаго груза. Такія же сообщенія машинистамъ и главнымъ

кондукторамъ должны быть дѣлаемы на станціяхъ смѣны паровозовъ и кондукторскихъ бригадъ. По полученіи заявленія отъ Начальника станціи, машинистъ поѣзда озабочивается установкою на паровозѣ соотвѣтствующихъ сигналовъ. (Приложеніе XIII).

Ст. 33. Паровозы поѣздовъ, перевозящихъ порохъ или взрывчатые грузы, должны быть снабжены приспособленіями, предупреждающими выбрасываніе искръ.

Машинисты поѣздовъ, при встрѣчѣ поѣзда, паровозъ котораго имѣетъ сигналъ, означающій, что въ поѣздѣ находятся вагоны съ порохомъ, должны закрывать поддувало и заботиться о томъ, чтобы искры изъ дымовой трубы не могли вылетать, для чего прикрываютъ регуляторъ и отпускаютъ конусъ.

Ст. 34. При составленіи поѣзда слѣдуетъ наблюдать, чтобы въ сцѣпляемыхъ между собою вагонахъ была, по возможности, одинаковая высота буферныхъ центровъ отъ уровня рельсовъ; разница высоты между центрами буферовъ двухъ смежныхъ вагоновъ не должна превосходить четырехъ дюймовъ; если разница эта будетъ болѣе вышеописанной, то всѣ такіе вагоны слѣдуетъ при возможности переставить къ другимъ вагонамъ, имѣющимъ болѣе близкую высоту центровъ или передать въ ремонтъ.

Правила помѣщенія въ поѣздѣ или прицѣпки къ поѣзду паровозовъ.

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

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

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

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

ба) при движеніи служебныхъ и рабочихъ поѣздовъ;

бб) при поданіи 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 неимѣющихъ при этомъ дѣйствующаго паровоза во главѣ, не должна превышать 25 верстъ въ часъ (пунктъ *г.* § 88).

г) На переднемъ вагонѣ поѣздовъ, подталкиваемыхъ паровозомъ сзади и неимѣющихъ дѣйствующихъ паровозовъ во главѣ, долженъ

находится 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 сооруженій, величиной пролетовъ мостовыхъ сооруженій 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 недѣйствующихъ (ненаходящихся подъ парами), устанавливается распоряженіемъ Начальника дороги, въ зависимости отъ безопасности движенія по находящимся на желѣзной дорогѣ мостовымъ сооруженіямъ и отъ другихъ условій.

Ст. 1. Паровозы по роду службы именуются:

а) поѣздными—когда ведутъ поѣздъ;

б) маневрыми—когда назначены для производства маневровъ на станціи;

в) резервными—когда назначены на станцію для подачи помощи поѣздамъ и отдѣльнымъ паровозамъ, или для замѣны поѣздныхъ паровозовъ.

Примѣчаніе. Вторые паровозы, пересылаемые подъ парами въ поѣздахъ при составѣ послѣднихъ, непревышающемъ назначеннаго наибольшаго для одного паровоза, и отдѣльно идущіе паровозы, именуются также резервными.

г) Вспомогательными,—когда слѣдуютъ для подачи помощи поѣздамъ или отдѣльнымъ паровозамъ, а также и для тушенія пожаровъ;

д) подталкивающими, — когда ставятся въ хвостѣ поѣзда для помощи главному паровозу.

Ст. 2. Отправленіе паровозовъ тендеромъ впередъ въ поѣздахъ, или одиночно слѣдующихъ, допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) при производствѣ маневровъ на станціахъ;

б) съ поѣздами между станціями въ исключительныхъ случаяхъ, какъ напримѣръ, при неисправности поворотныхъ круговъ и при отправленіи паровозовъ и поѣздовъ со станцій, неимѣющихъ приспособленій для поворачиванія паровозовъ.

При этомъ на задней части тендера долженъ находиться кто либо изъ поѣздной прислуги для дѣйствія установленными сигналами, причемъ находящійся на паровозѣ агентъ, т. е. кондукторъ, или кто-либо изъ паровозной прислуги съ надлежащими сигналами, не считаются тормазильщиками, если паровозъ тендеромъ впередъ слѣдуетъ съ поѣздомъ, такъ какъ назначеніе этихъ агентовъ — предупреждать машиниста обо всѣхъ могущихъ встрѣтиться на пути препятствіяхъ, подаваемыхъ съ пути сигналахъ и т. п.;

Примѣчаніе. Изложенное въ сей статьѣ не относится къ паровозамъ-тендерамъ (танковымъ паровозамъ), а также и паровозо-вагонамъ.

в) При замѣнѣ неисправныхъ паровозовъ пассажирскихъ поѣздовъ паровозомъ товарнаго поѣзда направленія, противоположнаго движенію пассажирскаго поѣзда, и если на станціи такой замѣны паровоза не имѣется поворотнаго

круга; причемъ отправленный поѣздъ при паровозѣ тендеромъ впередъ слѣдуетъ такимъ порядкомъ лишь до ближайшей станціи, имѣющей поворотный кругъ, или иную возможность повернуть паровозъ, или до ближайшей станціи смѣны паровоза.

г) При движеніи рабочихъ поѣздовъ на короткихъ разстояніяхъ, когда на обращенія поѣзда не имѣется средствъ къ повороту паровоза.

д) При слѣдованіи съ подвижнымъ составомъ по вѣтвямъ.

е) Когда паровозъ отправляется съ однимъ изъ очередныхъ поѣздовъ (въ двойной тягѣ) для пріема поѣздовъ противоположнаго направленія съ одной изъ промежуточныхъ станцій;

ж) во всѣхъ вспомогательныхъ и рабочихъ поѣздахъ, когда эти поѣзды должны слѣдовать въ двойной тягѣ и паровозы должны быть въ силу обстоятельствъ сцѣплены между собою тендерами.

Ст. 3. Передвиженіе поѣзда паровозомъ, находящимся въ хвостѣ поѣзда, т. е. позади всѣхъ вагоновъ, допускается только:

а) при производствѣ маневровъ;

б) при движеніи рабочихъ поѣздовъ;

в) при поданіи помощи пострадавшему поѣзду или паровозу и, вообще, въ случаяхъ экстренной необходимости.

Примѣчаніе. Передній по направленію движенія вагонъ такихъ поѣздовъ долженъ быть, по возможности, тормазной съ площадкою, обращенною на путь, для помѣщенія съ сигналами кондуктора или иного агента.

Въ предупрежденіе несчастныхъ случаевъ наѣзда на людей на перегонахъ и на станціяхъ

таковые агенты должны быть снабжены не только оптическими, но и звуковыми сигналами (рожками).

г) Съ особаго для каждой вѣтви разрѣшенія Начальника дороги въ товарныхъ поѣздахъ, двигающихся по вѣтвямъ небольшого протяженія.

Ст. 4. Помѣщеніе дѣйствующаго паровоза между вагонами допускается при производствѣ маневровъ.

Ст. 5. Движеніе поѣздовъ 8-ми колесными паровозами допускается на всемъ протяженіи Николаевской ж. д., за исключеніемъ участковъ: Новоторжская-Загорье и Угловка-Боровичи.

Движеніе поѣздовъ двойною тягою разрѣшается на всемъ протяженіи главной линіи, Портовой вѣтви, а на Новоторжской линіи, за исключеніемъ участковъ Новоторжская-Загорье и Загорье-Ржевъ, на коихъ не допускается двойная тяга 8-ми колесными паровозами.

Примѣчаніе 1. Помѣщеніе въ составѣ поѣзда трехъ дѣйствующихъ паровозовъ допускается лишь при подачѣ помощи поѣзду.

Примѣчаніе 2. Двойная тяга 6-ти колесными паровозами на участкѣ Угловка-Боровичи можетъ быть допущена, со скоростью не свыше 15-ти верстъ.

Ст. 6. Двойная тяга для товарныхъ поѣздовъ, съ цѣлью увеличенія предѣльнаго состава поѣздовъ, допускается только въ исключительныхъ случаяхъ и при томъ, каждый разъ, съ особаго на то разрѣшенія Начальника дороги, который въ этомъ случаѣ указываетъ условія слѣдованія такового поѣзда, въ виду примѣненія двойной тяги.

Ст. 7. Помѣщеніе въ составъ поѣзда двухъ дѣйствующихъ, т. е. находящихся подъ парами, паровозовъ, допускается въ предѣлахъ изложеннаго въ ст. 5:

а) когда паровозъ отправляется съ однимъ изъ очередныхъ поѣздовъ для пріема другого поѣзда;

б) когда паровозъ возвращается въ свое депо изъ-подъ поѣзда;

Примѣчаніе 1. Эти добавочные паровозы помѣщаются въ поѣздахъ за поѣздными паровозами и именуются «придаточными» (вторыми).

Примѣчаніе 2. При слѣдованіи поѣздовъ съ придаточными паровозами разрѣшается увеличеніе ихъ состава до размѣровъ, соотвѣтствующихъ двойной тягѣ до станціи слѣдованія придаточнаго паровоза въ предѣлахъ однако наименьшей длины обгонныхъ путей, имѣющихся на попутныхъ станціяхъ дороги.

в) когда, вслѣдствіе мятели, снѣга и другихъ временныхъ или постоянныхъ затрудненій на пути, необходимо усиливать силу тяги поѣздныхъ паровозовъ пассажирскихъ поѣздовъ даже при нормальномъ или уменьшенномъ составѣ поѣздовъ.

г) когда какими-либо особо уважительными причинами вызывается увеличеніе состава пассажирскаго поѣзда за предѣлъ силы тяги одного паровоза;

д) когда испортившійся и оставленный отъ своего поѣзда паровозъ, могущій слѣдовать безопасно для движенія, возвращается въ депо съ однимъ изъ проходящихъ поѣздовъ, при чемъ таковой паровозъ можетъ быть отправляемъ лишь съ товарными поѣздами,—неускоренными и нетранзитными,—и въ количествѣ не болѣе одного паровоза въ поѣздѣ, съ по-

становкою такого паровоза въ поѣздѣ на общихъ основаніяхъ.

Неисправные паровозы, слѣдованіе коихъ требуетъ особыхъ мѣръ предосторожности и уменьшенія скорости движенія, перевозятся, по указанію соотвѣтствующихъ агентовъ службы тяги, отдѣльными паровозами;

е) когда паровозъ, требующій ремонта, отправляется въ мастерскія или, по выходѣ изъ ремонта, отправляется изъ мастерскихъ въ свое депо съ товарнымъ поѣздомъ;

ж) распоряженіе о слѣдованіи товарныхъ поѣздовъ двойною тягою, въ первыхъ 3 случаяхъ, должны исходить отъ подлежащихъ Начальниковъ отдѣленій службы движенія и въ экстренныхъ случаяхъ отъ Начальниковъ станцій. Въ виду сего и требованіе агентовъ службы пути и подвижного состава, а также движенія, объ отправленіи поѣздовъ двойною тягою, вслѣдствіе затрудненій въ движеніи, зависящихъ отъ состоянія пути или отъ погоды, должны быть предъявлены Начальникамъ отдѣленій службы движенія и въ экстренныхъ случаяхъ Начальникамъ станцій. При этомъ, какъ самыя требованія, съ указаніемъ причинъ, вызывающихъ двойную тягу и протяженіе пути, на которомъ она необходима,—такъ и дѣлаемыя Начальникамп отдѣленій службы движенія и въ экстренныхъ случаяхъ Начальниками станцій по телеграфу распоряженія, должны быть адресуемы въ копіяхъ Начальнику дороги, Начальникамъ службъ: движенія, пути и тяги;

з) объ отправленіи въ свое депо паровозовъ, испортившихся въ пути во время слѣдованія

съ поѣздами, если паровозы эти могутъ идти на парахъ съ проходящими поѣздами, Начальники участковъ тяги и депо сообщаютъ по телеграфу подлежащимъ Начальникамъ станцій, адресуя депеши въ копіи Начальнику службы движенія; пересылка паровозовъ въ мастерскія и изъ мастерскихъ производится станціями на основаніи непосредственныхъ заявленій, дѣлаемыхъ Начальникамъ станцій, Начальниками мастерскихъ, участковъ тяги и депо, отправляющими паровозы;

и) что касается отправленія двойною тягою пассажирскихъ поѣздовъ, вслѣдствіе увеличенія за предѣлъ силы тяги одного паровоза состава таковыхъ, вызваннаго особыми случайными обстоятельствами, каковы, напримѣръ, сильный наплывъ пассажировъ или неожиданное заявленіе къ отправкѣ значительныхъ партій арестантовъ или воинскихъ чиновъ, а также въ единичныхъ отдѣльныхъ случаяхъ необходимости двойной тяги для этихъ поѣздовъ при нормальномъ ихъ составѣ, но при особенно неблагопріятныхъ условіяхъ погоды, рѣшеніе вопроса объ отправленіи поѣзда двойною тягою предоставляется соглашенію мѣстныхъ—Начальника участка тяги и депо и Начальника станціи;

Примѣчаніе. Номера пассажирскихъ поѣздовъ, увеличеніе предѣльнаго состава коихъ допускается не иначе, какъ съ особаго каждый разъ разрѣшенія Начальника службы движенія или лица, имъ на то уполномоченнаго, указываются въ книжкѣ росписанія поѣздовъ.

к) для усиленія силы тяги пассажирскихъ поѣздовъ, застигнутыхъ въ пути бурею, мятелью и т. п., предоставляется Начальникамъ

станцій, гдѣ имѣются резервные паровозы, но нѣтъ депо, по соглашенію съ машинистами, посылать таковые съ поѣздами двойной тягою, когда въ этомъ имѣется дѣйствительная надобность; въ крайнихъ-же случаяхъ для этого разрѣшается также брать паровозы отъ товарныхъ поѣздовъ, имѣющихся на станціи, вызывая въ то-же время для сихъ поѣздовъ новые паровозы изъ соотвѣтственныхъ депо;

л) всякій случай отправленія какого-бы то ни было поѣзда двойною тягою долженъ быть оговариваемъ съ краткимъ, но яснымъ объясненіемъ причинъ, въ путевыхъ журналахъ — Начальниками станцій отправленія такихъ поѣздовъ и въ маршрутахъ машинистовъ—подлежащими Начальниками участковъ тяги, или депо, или самими машинистами. Независимо отъ сего, объ отправленіи двойною тягою пассажирскихъ поѣздовъ, вслѣдствіе усиленнаго ихъ состава, Начальникъ станціи отправленія такого поѣзда немедленно увѣдомляетъ телеграммами Начальника мѣстнаго отдѣленія службы движенія, мѣстныхъ ревизоровъ движенія, Начальниковъ участковъ тяги или депо—мѣстныхъ и сосѣднихъ, а также Начальниковъ станцій: ближайшей, гдѣ происходитъ смѣна паровозовъ, ближайшей узловой и всѣхъ по направленію слѣдованія поѣзда, поясняя при этомъ составъ поѣзда и причину, вызвавшую его увеличеніе. Копіи этихъ телеграммъ должны быть всегда адресованы Начальнику службы движенія и Начальнику мѣстнаго отдѣленія службы движенія.

Ст. 8. При слѣдованіи двойною тягой паровозовъ разныхъ типовъ, въ отношеніи по-

рядка размѣщенія ихъ, надлежитъ придерживаться, вообще, слѣдующаго правила:

а) изъ двухъ паровозовъ, назначенныхъ для слѣдованія двойною тягой, тотъ долженъ быть поставленъ впереди, у котораго передняя ось лучше вписывается въ кривыя пути; отсюда вытекаютъ предлагаемыя ниже къ руководству общія правила размѣщенія паровозовъ при слѣдованіи ихъ двойною тягой;

б) если одинъ изъ паровозовъ, назначенныхъ къ слѣдованію двойною тягой, имѣетъ впереди поддерживающую телѣжку, а другой таковой телѣжки не имѣетъ, то первымъ долженъ слѣдовать паровозъ съ телѣжкой;

в) если одинъ изъ паровозовъ имѣетъ впереди поддерживающую (бѣговую) ось, то первымъ долженъ слѣдовать паровозъ, имѣющій впереди бѣговую ось;

г) если для двойной тяги назначены два товарныхъ паровоза—шестиколесный и восьмиколесный, то первымъ долженъ слѣдовать шестиколесный паровозъ;

Отъ этого общаго правила устанавливается, однако, слѣдующее отступленіе: если поѣздъ слѣдуетъ при непрерывныхъ автоматическихъ тормазахъ и одинъ только изъ двухъ паровозовъ снабженъ таковымъ тормазомъ, а другой не имѣетъ пролетной воздухопроводной трубы, то, для возможности тормаженія поѣзда съ паровоза,—паровозъ, снабженный воздушнымъ тормазомъ, долженъ слѣдовать вторымъ, хотя-бы по вышеизложеннымъ пунктамъ а, б, в и г, онъ удовлетворялъ условіямъ слѣдованія первымъ.

Ст. 9. Въ нижеслѣдующихъ случаяхъ дозволяется помѣщать добавочные паровозы въ хвостѣ поѣзда:

а) когда добавочный паровозъ будетъ вспомогательный и высланъ съ задней, т. е. съ пройденной, уже поѣздомъ станціи.

б) когда добавочный паровозъ посылается для взятія поѣзда съ мѣста, или когда дѣйствіе его необходимо для поднятія тяжелаго поѣзда на подъемы и для предупрежденія разрыва поѣзда, при дальнѣйшемъ слѣдованіи его на перегонѣ до слѣдующей станціи.

Ст. 10. Въ случаѣ необходимости постановки въ хвостъ поѣзда подталкивающаго паровоза, (кромѣ ведущаго поѣздъ), должны соблюдаться слѣдующія правила:

а) помѣщаемый въ хвостѣ подталкивающій паровозъ вообще не долженъ быть сцѣпляемъ съ поѣздомъ;

б) вагоны съ легковоспламеняющимися и взрывчатыми веществами ставятся отъ подталкивающаго паровоза въ разстояніи, опредѣленномъ правилами для постановки такихъ вагоновъ отъ ведущаго паровоза;

При слѣдованіи поѣзда съ подталкивающимъ паровозомъ скорость поѣзда не должна превосходить 30 верстъ въ часъ (пунктъ д § 88 настоящихъ правилъ).

в) машинистъ подталкивающаго паровоза подчиняется сигналамъ машиниста ведущаго паровоза во всемъ относящемся до управленія ходомъ поѣзда;

г) приставляемый сзади паровозъ, подойдя къ хвосту, долженъ нажать на буфера послѣдняго вагона;

д) по полученіи отъ главнаго кондуктора сигнала отправленія поѣзда, машинистъ ведущаго паровоза даетъ установленный протяжный свистокъ, но не приводитъ въ движеніе поѣзда, пока подталкивающій паровозъ не нажметъ достаточно буферовъ заднихъ вагоновъ; подталкивающій паровозъ, по нажатіи буферовъ, даетъ два свистка, послѣ которыхъ ведущій паровозъ приводитъ въ движеніе поѣздъ. Подталкивающій паровозъ, продолжая нажимать буфера заднихъ вагоновъ, помогаетъ ведущему паровозу;

е) при выѣздѣ на горизонтальный участокъ или на уклонъ, когда помощь подталкивающаго паровоза является лишнею, ведущій паровозъ даетъ одинъ короткій свистокъ, по которому подталкивающій паровозъ перестаетъ помогать ведущему и заботится только, что-бы не отстать отъ хвоста поѣзда, о чемъ и даетъ сигналъ (одинъ короткій свистокъ), послѣ котораго ведущій паровозъ можетъ, если надо, тормозить.

ж) при входѣ на подъемъ, когда нужна помощь подталкивающаго паровоза, машинистъ ведущаго паровоза даетъ два коротких свистка; машинистъ подталкивающаго паровоза немедленно, но осторожно, нажимаетъ буфера заднихъ вагоновъ и даетъ отвѣтный сигналъ двумя короткими свистками;

з) требованіе немедленной остановки заявляется установленными сигналами, т. е. тремя свистками, тѣмъ машинистомъ, который первый замѣтилъ причину, требующую остановки; второй машинистъ отвѣчаетъ тѣми-же сигналами

остановки; машинистъ ведущаго паровоза начинаетъ тормозить и, въ случаѣ надобности, давать контръ-паръ только послѣ того, какъ подталкивающій паровозъ далъ сигналъ остановки;

и) въ случаѣ порчи подталкивающаго паровоза, послѣдній 3-мя свистками требуетъ остановки поѣзда, который я обязанъ остановиться для соглашенія съ главнымъ кондукторомъ о дальнѣйшемъ образѣ дѣйствія, при этомъ поѣздъ можетъ быть довезенъ до ближайшей станціи однимъ ведущимъ паровозомъ, если по роду профили и по составу поѣзда машинистъ этого паровоза возьметъ на свою отвѣтственность благополучное доставленіе цѣлаго поѣзда на станцію; въ противномъ случаѣ поѣздъ долженъ быть доставленъ на станцію частями въ два пріема;

к) сигналъ хвоста поѣзда ставится на заднемъ вагонѣ; на подталкивающемъ-же паровозѣ ставятся сигналы, установленные при движеніи одиночныхъ паровозовъ;

л) въ депешахъ запроса на путь, разрѣшенія пути, отправленія и прибытія поѣзда съ подталкивающимъ паровозомъ, даваемыхъ по установленной формѣ, должны быть указанія о подталкивающемъ паровозѣ. Если при этомъ подталкивающій паровозъ долженъ возвратиться съ извѣстной версты, то о томъ должно быть упомянуто въ депешахъ на путь и отправленіе поѣзда, а по возвращеніи паровоза на станцію отправленія поѣзда, послѣдняя обязана дополнительною телеграммою увѣдомить о семъ станцію прибытія поѣзда;

м) на участкахъ, на которыхъ введена блокировка поѣздовъ, станція, отправившая поѣздъ

съ подталкивающимъ паровозомъ, сообщаетъ объ этомъ сосѣдней станціи особою телеграммою;

и) Начальники станцій, получивъ увѣдомленіе телеграммою о слѣдованіи къ нимъ поѣзда съ подталкивающимъ паровозомъ, обязаны немедленно предупредить о томъ всѣхъ стрѣлочниковъ, находящихся на постахъ съ той стороны станціи, на которую ожидаемый поѣздъ долженъ прибыть. Получившіе такое предупрежденіе стрѣлочники, если-бы увидѣли, пропуская прибывшій поѣздъ, каждый по своей стрѣлкѣ, что задній паровозъ не входитъ на станцію вмѣстѣ съ поѣздомъ, немедленно обязаны выставить красные сигналы (днемъ развернутые флаги, а ночью красные огни), обращенные къ станціи, въ предупрежденіе выхода оттуда (со станціи) поѣзда на встрѣчу отставшему паровозу, и не снимать таковыхъ до тѣхъ поръ пока не прибудетъ отставшій отъ поѣзда подталкивающій паровозъ, или пока не получатъ о снятіи красныхъ сигналовъ личнаго распоряженія начальника станціи;

о) при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія на однопутныхъ участкахъ отправленіе поѣздовъ съ подталкивающимъ паровозомъ допускается лишь при условіи слѣдованія подталкивающаго паровоза по всему перегону.

Если-же перерывъ телеграфнаго дѣйствія случится послѣ отправленія поѣзда съ подталкивающимъ паровозомъ до извѣстной версты на перегонѣ, то перегонъ считается занятымъ до полученія станціею прибытія увѣдомленія отъ станціи отправленія поѣзда о томъ, что подталкивающій паровозъ возвратился къ ней;

п) при движеніи поѣздовъ по блокъ-постамъ или при проводникахъ (пилотахъ), подталкивающіе паровозы допускаются лишь при условіи слѣдованія по всему перегону;

р) по прибытіи на станцію поѣзда, слѣдовавшаго съ подталкивающимъ паровозомъ по всему перегону или до извѣстной версты, главный кондукторъ поѣзда обязанъ, при докладѣ Начальнику станціи о прибытіи поѣзда, сообщить, прибылъ-ли подталкивающій паровозъ на станцію съ поѣздомъ, или-же подталкивающій паровозъ отсталъ отъ поѣзда на перегонѣ.

с) Начальники станцій или дежурные по станціи должны о прибытіи поѣзда съ подталкивающимъ паровозомъ увѣдомить депешею станцію, отправившую таковой;

т) главные кондуктора поѣздовъ, слѣдующихъ двойною тягою съ подталкивающимъ паровозомъ, обязательно всегда должны находиться на послѣднемъ тормазномъ вагонѣ.

Ст. 11. Въ поѣздахъ, въ которыхъ слѣдуютъ пассажиры, воспрещается постановка подталкивающаго паровоза въ хвостъ поѣзда; въ поѣздахъ съ пассажирами вспомогательный паровозъ ставится непремѣнно во главѣ поѣзда. Исключеніе допускается лишь по особому на каждый случай распоряженію Начальника дороги.

Примѣчаніе. Если таковое разрѣшеніе послѣдуетъ, для облегченія поѣздному машинисту взятія поѣзда съ мѣста стоянки его на станціи, по установкѣ поѣзднаго паровоза во главѣ поѣзда, подталкивающій паровозъ подводится сзади поѣзда и, остановившись, въ соприкосновенія буферныхъ тарелокъ послѣдняго хвостоваго вагона, осторожно подвигается впередъ на полъ-оборота колеса для нажатія буферовъ стоящаго впереди состава и поддерживаетъ таковое положеніе до момента отправленія поѣзда, продол-

жая двигаться впередъ лишь по свистку паровознаго машиниста въ томъ случаѣ, когда составъ поѣзда, подъ вліяніемъ тяги передняго паровоза и упругости нажатыхъ буферовъ, не тронется съ мѣста.

Ст. 12. Недѣйствующіе, т. е. непаходящіеся подъ парами, холодные паровозы вмѣстѣ съ тендерами могутъ быть помѣщаемы въ поѣздѣ лишь по разъединеніи колесъ отъ движущагося механизма.

Исключеніе изъ этого правила допускается лишь въ томъ случаѣ, когда поѣздъ доставляется на станцію вспомогательнымъ паровозомъ, а въ поѣздномъ паровозѣ потребовалось загасить огонь.

Въ одномъ поѣздѣ можетъ перевозиться не болѣе двухъ холодныхъ паровозовъ.

Холодные паровозы, пересылаемые съ товарными поѣздами, размѣщаются такъ:

а) на участкахъ, гдѣ допускается двойная тяга, холодный паровозъ ставится:

аа) при одной тягѣ — вслѣдъ за поѣзднымъ паровозомъ; а второй черезъ 8 вагоновъ.

аб) при двойной тягѣ—между вагонами;

б) на участкахъ дороги, гдѣ двойная тяга недопускается для данныхъ типовъ паровозовъ, холодный паровозъ долженъ ставиться между вагонами;

в) 2-й холодный паровозъ долженъ ставиться черезъ 8 вагоновъ послѣ 1-го холоднаго паровоза;

г) при постановкѣ холодныхъ паровозовъ между вагонами, первый холодный паровозъ

ставится черезъ 8 вагоновъ послѣ поѣзднаго паровоза, а второй—черезъ 8 вагоновъ послѣ 1-го холоднаго паровоза;

д) товарные вагоны, помѣщенные между поѣзднымъ паровозомъ и холоднымъ и между двумя холодными паровозами, должны быть груженые. Если въ поѣздѣ не найдется достаточнаго количества груженыхъ вагоновъ для помѣщенія между паровозами, то въ такихъ поѣздахъ холодные паровозы въ срединѣ поѣзда перевозиться не должны;

е) холодные паровозы должны сопровождаться проводниками или собственника паровоза или службы тяги, которые должны тормазить ихъ во всѣхъ случаяхъ, когда это полагается и для находящихся въ поѣздѣ вагонныхъ тормазовъ.

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.

Ст. 1. Всѣ вагоны, составляющіе одинъ поѣздъ, и тендеръ со слѣдующимъ за нимъ вагономъ, должны быть спѣплены между собою, а винтовыя стяжки свинчены. Въ пассажирскихъ поѣздахъ стяжные приборы должны быть настолько натянуты, чтобы буфера сосѣднихъ вагоновъ касались между собою при стояніи поѣзда на мѣстѣ и чтобы всѣ пружины стяжекъ и буферовъ были сжаты. Тяговые приборы и боковыя запасныя цѣпи, свободно висящія, должны быть такъ

подвѣшаны, чтобы они отстояли отъ уровня рельсовъ не менѣе какъ на пять вершковъ. При существованіи двойной сцѣпки вагоновъ, соединеніе пассажирскихъ вагоновъ боковыми запасными цѣпями не обязательно, но вагоны должны быть въ такомъ случаѣ обязательно соединяемы двойной сцѣпкою.

Соединеніе товарныхъ вагоновъ боковыми запасными цѣпями обязательно при одиночной сцѣпкѣ тяговаго прибора.

Такъ какъ на спокойствіе вагоновъ пассажирскихъ поѣздовъ сильно вліяетъ степень свинчиванія упряжныхъ винтовыхъ стяжекъ, то при сцѣпкѣ вагоновъ въ пассажирскихъ поѣздахъ слѣдуетъ свинчивать винтовыя стяжки каждаго вагона на столько сильно, чтобы буфера по возможности не отходили другъ отъ друга, даже при трогании поѣзда съ мѣста. Также крѣпко долженъ быть свинченъ послѣдній вагонъ всякаго поѣзда какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго.

Ст. 2. Въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ вагоны должны быть свинчены между собою такъ, чтобы буфера не только касались другъ къ другу, но и прижимались достаточно плотно. Всѣ вагоны, какъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, такъ и воинскихъ, перевозящихъ людей,—должны быть соединены между собою и съ паровозомъ двойною сцѣпкою упряжныхъ приборовъ. если вагоны таковыми снабжены, т. е. обѣ винтовыя стяжки должны быть закинуты на упряжные крюки такъ, чтобы одна изъ нихъ, именно нижняя стяжка, была должнымъ образомъ натянута, а другая накинута на крюкъ, какъ запасная, на случай разрыва первой; при сцѣпкѣ аппарата Уллингута, верхняя стяжка

должна быть натянута, а нижняя накинута; независимо отъ сего всѣ вагоны должны быть соединены между собою и боковыми запасными цѣпями, если таковыя имѣются.

Ст. 3. Въ товарныхъ поѣздахъ буфера должны касаться другъ друга, но особаго нажатія не требуется, то есть, вагонныя стяжки должны быть настолько натянуты, чтобы буферныя тарелки всѣхъ вагоновъ касались между собою, но безъ нажатія другъ на друга.

Вагоны, неимѣющіе боковыхъ запасныхъ цѣпей, должны соединяться непремѣнно двойной сцѣпкой, т. е. съ помощью обоихъ стяжныхъ винтовъ.

Ст. 4. Всѣ маневрирующіе вагоны, какъ между собою, такъ и съ тендеромъ паровоза должны быть сцѣплены среднимъ сцѣпнымъ аппаратомъ, а тяговые приборы и боковыя запасныя цѣпи должны быть такъ подвѣшены, чтобы они отстояли отъ уровня рельсовъ не менѣе какъ на 5 вершковъ.

Снабженіе поѣзда необходимыми принадлежностями и личнымъ составомъ.

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

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

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

Ст. 1. При каждомъ отправленіи на поѣздѣ должны находиться слѣдующіе сигналы, снаряды и матеріалы:

а) буферный фонарь и красный дискъ,

б) два боковыхъ фонаря (диски),

в) красные и зеленые флаги,

г) ручные сигнальные фонари,

д) сигнальная веревка, протянутая съ правой стороны поѣзда отъ свистка паровоза.

е) петарды;

ж) карманные свистки и рожки,

з) матеріалы для освѣщенія и отопленія, а въ поѣздахъ, перевозящихъ пассажировъ и воинскія команды, кромѣ того, должны находиться слѣдующіе предметы:

а а.) огнегасительные патроны, гидропультъ, 4 ведра, 4 багра, 1 бакъ, складная желѣзная лѣстница, пеньковыя рукава и на паровозѣ пожарныя рукава съ брандспойтомъ.

а б) ящикъ съ медикаментами и складныя носилки;

а в) поѣздной телеграфный аппаратъ или переносный поѣздной телефонъ на Новоторжскомъ участкѣ и Боровичской вѣтви;

а г) лѣстницы.

Ст. 2. Буферный фонарь ночью, или красный дискъ днемъ и боковые фонари помѣ-

щаются на послѣднемъ вагонѣ поѣзда. Фонари эти днемъ, за исключеніемъ снѣжной и туманной погоды, не зажигаются, но во все время движенія поѣзда и при стоянкахъ его на станціи ни боковые фонари, ни буферный не снимаются, а служатъ признакомъ, обозначающимъ задній вагонъ поѣзда, т. е. показываютъ, что поѣздъ слѣдуетъ въ полномъ составѣ.

Примѣчаніе. Въ предупрежденіе задѣванія боковыхъ сигнальныхъ фонарей за такіе-же фонари встрѣчныхъ поѣздовъ, что возможно при существующей 6-ти футовой ширинѣ междупутья,—при прохожденіи поѣзда по мостамъ черезъ р. Волховъ, Тверцу и Тьмаку на 118, 438 и 450 вер.,—боковой фонарь съ лѣвой стороны по направленію движенія снимается заблаговременно до прохода сихъ мостовъ и по проходѣ ихъ навѣшивается обратно.

Ст. 3. Въ зависимости отъ сего при входѣ поѣзда на станцію, стрѣлочники должны тщательно наблюдать, имѣются-ли на послѣднемъ вагонѣ сигнальные боковые фонари и буферный фонарь и въ случаѣ, если бы ими ни одного изъ этихъ сигналовъ замѣчено не было,—обязаны немедленно доносить объ этомъ начальнику станціи или дежурному его помощнику. Если-же въ это время отправляется со станціи поѣздъ встрѣчнаго направленія (на участкахъ дорогъ въ одинъ путь), то стрѣлочникъ, незамѣтившій на заднемъ вагонѣ входящаго поѣзда ни буфернаго, ни сигнальныхъ боковыхъ фонарей, обязанъ прежде всего и безъ малѣйшаго замедленія поставить на выходной стрѣлкѣ сигналъ остановки отходящему поѣзду, для предупрежденія выхода его со станціи и встрѣчи съ оставшимся на пути хвостомъ прибывшаго на станцію поѣзда, и затѣмъ уже о случившемся доложить по принадлежности.

Ст. 4. Независимо сего, по прибытіи поѣзда на станцію, главный кондукторъ, сопровождающій поѣздъ, и кондукторъ, находящійся на заднемъ тормазномъ вагонѣ, должны сойтись вмѣстѣ у поѣзда для убѣжденія, что послѣдній прибылъ въ полномъ составѣ, о чемъ и доложить начальнику станціи.

Ст. 5. Сигнальные поѣздные (буферный и боковые) фонари должны зажигаться во время простоя поѣзда на послѣдней передъ наступленіемъ ночи станціи, подъ личнымъ наблюденіемъ главнаго кондуктора, который убѣждается какъ въ исправности и цѣлости стеколъ, такъ и въ нормальномъ горѣніи. Надзоръ за горящими боковыми сигнальными фонарями во время хода поѣзда главный кондукторъ возлагаетъ на старшаго кондуктора, или же на одного изъ младшихъ кондукторовъ, назначеннаго на задній тормазъ поѣзда.

Въ ночное время, по установкѣ поѣзда на запасный путь на обгонъ, въ предупрежденіе несвоевременной остановки слѣдующаго за нимъ поѣзда, въ лѣвомъ заднемъ боковомъ фонарѣ, на время стоянки поѣзда, красное стекло замѣняется зеленымъ, какъ это указано въ положеніи о сигналахъ (приложеніе XIII).

Ст. 6. Ручными фонарями, ручными флагами и петардами должны быть снабжены въ поѣздѣ всѣ кондукторы и главный кондукторъ и, кромѣ того, поѣздъ долженъ быть снабженъ запасными двумя зелеными и красными флагами и двумя фонарями, для употребленія ихъ въ установленныхъ случаяхъ, напримѣръ, для огражденія поѣзда, остановившагося въ пути.

Примѣчаніе. Ручные фонари поѣздной прислуги въ поѣздахъ пассажирскихъ всѣхъ наименованій, товаро-пассажирскихъ. смѣшанныхъ и воинскихъ,—должны быть заправлены исключительно растительнымъ, а не минеральнымъ масломъ.

Ст. 7. Карманными часами и свистками для подачи сигнала объ отправленіи поѣзда снабжаются лишь главные и старшіе кондукторы.

Ст. 8. За цѣлость и исправность сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей, выданныхъ бригадѣ, отвѣтственность возлагается на главныхъ кондукторовъ, которые обязаны тщательно слѣдить за ихъ всегда исправнымъ состояніемъ; при утратѣ-же или поврежденіи—выяснять причины и виновныхъ кондукторовъ представлять черезъ мѣстныхъ нарядчиковъ ко взысканію стоимости возобновленія утраченнаго или починки поврежденнаго предмета. При неисполненіи сего означенное взысканіе обращается на главнаго кондуктора. Порядокъ учета и ремонта сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей изложенъ въ приложеніи № XXXIII настоящихъ правилъ.

Ст. 9. Въ пассажирскихъ поѣздахъ всѣхъ родовъ и наименованій сигнальная веревка должна быть протянута черезъ всѣ вагоны, входящіе въ составы этихъ поѣздовъ, начиная отъ рукоятки свистка паровоза до послѣдняго вагона.

Въ товаро-пассажирскихъ смѣшанныхъ товарныхъ поѣздахъ, а также въ товарныхъ, съ которыми слѣдуютъ воинскія команды, рабочіе и, вообще, люди (пассажиры), сигнальная веревка должна быть протянута отъ рукоятки

свистка паровоза черезъ всѣ занятые пассажирскіе вагоны и кончаться не ранѣе, какъ на послѣднемъ изъ нихъ.

Въ товарныхъ и рабочихъ поѣздахъ веревка должна быть протянута отъ рукоятки свистка паровоза до служебнаго вагона, въ которомъ находится главный кондукторъ поѣзда; при отсутствіи-же такового вагона веревка должна быть доведена до площадки перваго отъ паровоза вагона, который въ этомъ случаѣ обязательно долженъ быть тормазной и обращенъ площадкою къ хвосту поѣзда.

Дѣйствіе сигнальной веревкою изъ служебнаго вагона возлагается на находящагося въ немъ главнаго кондуктора поѣзда; для дѣйствія же сигнальной веревкою съ площадки тормазного вагона—на кондуктора, который долженъ находиться на этой площадкѣ. Правильное положеніе и надлежащее дѣйствіе сигнальной веревки должно быть провѣряемо главными кондукторами на всѣхъ станціяхъ, гдѣ поѣзды, снабженные сигнальными веревками, имѣютъ остановку 5 и болѣе минутъ, передъ самымъ отходомъ поѣзда.

Въ пути, при слѣдованіи поѣзда, машинисты должны постоянно слѣдить за тѣмъ, чтобы сигнальная веревка не зацѣплялась за дрова и другіе предметы и не закладывалась ими.

Примѣчаніе. При слѣдованіи поѣзда двойною тягою сигнальная веревка прикрѣпляется къ свистку придаточнаго паровоза.

Ст. 10. Независимо отъ изложеннаго выше, всѣ поѣзда, перевозящіе пассажировъ, должны быть при отправленіи снабжены свѣчами въ количествѣ, соотвѣтствующемъ числу фонарей,

при чемъ освѣщеніе вагоновъ должно быть начинаемо немедленно, по наступленіи сумерокъ, и продолжаться до полнаго разсвѣта.

Поѣздные вагоны, предназначенные для отправленія во всякихъ пассажирскихъ поѣздахъ, должны быть своевременно отоплены такъ, чтобы ко времени посадки пассажировъ внутренняя температура въ вагонахъ была не менѣе 12° и не свыше 15° по Реомюру.

Примѣчаніе. Всѣ станціи I и II кл. должны имѣть на готовѣ мелкія дрова для немедленнаго отпуска ихъ на всякаго рода поѣзда, какъ въ вагоны самостоятельнаго отопленія, такъ и въ вагоны паровики.

Ст. 11. Пожарныя принадлежности и носилки должны быть помѣщаемы въ багажномъ вагонѣ въ особо-приспособленныхъ для нихъ мѣстахъ. Поѣздные аптечные ящики и переносные телеграфные (или телефонные) аппараты, гдѣ таковые имѣются, во время нахожденія поѣздовъ въ пути должны храниться въ служебномъ отдѣленіи главнаго кондуктора, а огнегасительные патроны — прикрѣпляться къ стѣнкамъ внутри классныхъ пассажирскихъ вагоновъ.

Ст. 12. Для болѣе правильнаго надзора за исправнымъ состояніемъ сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей, а именно: сигнальныхъ, буферныхъ и ручныхъ фонарей, аптечныхъ ящиковъ, гидропультовъ, носилокъ, багровъ, ведеръ и баковъ,—таковымъ присваивается особая нумерація.

Ст. 13. Для постояннаго дежурства во время хода поѣзда, на задней площадкѣ хвостового вагона всякаго рода поѣздовъ, назначается осо-

бый кондукторъ, на котораго возлагаются нижеслѣдующія спеціальныя обязанности:

а) постоянное наблюденіе за сигналами, которые могутъ быть подаваемы со станціей съ пути и съ поѣздовъ встрѣчнаго направленія;

б) постоянное наблюденіе за особыми случаями, съ которыми поѣздъ можетъ встрѣчаться во время слѣдованія на перегонѣ;

в) надзоръ за исправнымъ состояніемъ и дѣйствіемъ поѣздныхъ хвостовыхъ сигналовъ;

г) немедленное огражденіе хвоста поѣзда установленными сигналами при остановкѣ его на перегонѣ, по какой-бы причинѣ и при какой бы обстановкѣ таковая ни происходила.

Примѣчаніе. Въ поѣздахъ съ пассажирами на хвостового кондуктора не можетъ быть возлагаемо внутреннее обслуживаніе вагоновъ.

Ст. 14. Число кондукторовъ, необходимыхъ для обслуживанія каждаго поѣзда, находится въ зависимости отъ его состава и профиля пути и назначается по расчету, указанному въ § 87 настоящихъ правилъ.

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.

Ст. 1. Всѣ поѣзды, какъ пассажирскіе, такъ и товарные, до отправленія ихъ съ оконечной станціи, а также на промежуточныхъ станціяхъ, осматриваются осмотрщиками вагоновъ и людь-

ми смазочной артели (осмотрщики и смазчики), въ отношеніи состоянія наружныхъ и хвостовыхъ частей вагоновъ, согласно установленнымъ правиламъ. Объ исправномъ состояніи названныхъ частей и готовности поѣзда къ отправкѣ старшіе осмотрщики поѣздовъ, совмѣстно съ главными кондукторами докладываютъ Начальнику станціи.

Пассажирскіе-же вагоны передъ отправленіемъ, сверхъ того, свидѣтельствуются старшимъ осмотрщикомъ вагоновъ, совмѣстно съ главнымъ кондукторомъ поѣзда, въ отношеніи обогрѣванія, чистоты и состоянія принадлежностей, внутренняго убранства и имущества, при чемъ всѣ найденныя неисправности или недостача имущества противъ поименованнаго въ инвентарной описи, имѣющейся въ каждомъ вагонѣ, вносятся за подписью осмотрщика и главнаго кондуктора въ соотвѣтствующую вѣдомость, состоящую изъ корешка и двухъ отрѣзныхъ листковъ; изъ нихъ корешокъ возвращается подлежащему агенту службы тяги, а отрѣзанные листки передаются главному кондуктору. По прибытіи по оконечную станцію слѣдованія поѣзда, пассажирскіе вагоны осматриваются внутри принимающимъ осмотрщикомъ вагоновъ, совмѣстно со сдающимъ главнымъ кондукторомъ, и всѣ найденныя неисправности и оказавшіеся предметы записываются на обратной сторонѣ соотвѣтствующей вѣдомости, находящейся у главнаго кондуктора, и за подписью обоихъ, одинъ экземпляръ передается начальнику станціи, а другой подлежащему агенту тяги, для отправленія по начальству.

Ст. 2. Всякій пассажирскій или товарный

поѣздъ на станціи первоначальнаго отправленія долженъ быть составленъ за 1 часъ до отправленія. По подачѣ составленнаго поѣзда къ пассажирской платформѣ, дежурный по станціи и назначенный для сопровожденія главный кондукторъ обязаны осмотрѣть поѣздъ и удостовѣриться:

а) въ правильности составленія поѣзда;

б) въ правильности сцѣпленія вагоновъ всего поѣзда какъ между собою, такъ и съ поѣзднымъ паровозомъ и въ томъ, что запасныя цѣпи, гдѣ таковыя полагаются, сцѣплены;

в) въ надлежащемъ дѣйствіи ручныхъ тормазовъ;

г) въ томъ, что поѣздъ снабженъ всѣми надлежащими дневными и ночными сигналами и что таковые сигналы вполнѣ исправны и прочно установлены, а также въ томъ, что поѣздная прислуга снабжена надлежащими и вполнѣ исправными сигналами;

д) въ свободномъ дѣйствіи поѣздной сигнальной веревки (въ тѣхъ поѣздахъ, при которыхъ она обязательна) и прикрѣплена ли она къ свистку паровоза, или въ исправномъ дѣйствіи замѣняющаго веревку приспособленія;

е) въ томъ, всѣ ли предназначенные для пассажировъ вагоны надлежащимъ образомъ освѣщены въ темное и отоплены въ холодное время;

ж) въ томъ, что нагрузка багажныхъ и товарныхъ вагоновъ, судя по наружному виду рессоръ, распредѣлена, по возможности, равномѣрно;

з) осмотрѣны ли вагоны въ техническомъ отношеніи агентами службы тяги и удостовѣренъ ли этотъ осмотръ росписью въ соотвѣтствующей книгѣ;

и) вся ли кондукторская бригада, назначенная для сопровожденія поѣзда, на лицо и при поѣздѣ;

і) прицѣпленъ ли поѣздной паровозъ къ поѣзду за 20 мин. до его отхода и находится ли паровозная прислуга на своихъ мѣстахъ;

к) имѣются ли снаружи соотвѣтствующія надписи назначенія классныхъ вагоновъ, т. е. ихъ направленіе, «для курящихъ», «некурящихъ», «для дамъ» и т. п.

л) получены ли главнымъ кондукторомъ и багажнымъ раздатчикомъ всѣ документы, сопровождающіе грузъ малой и большой скорости и багажъ; и

м) съ достаточной-ли устойчивостью нагружены и укрѣплены товары на открытомъ подвижномъ составѣ,

н) снабженъ ли поѣздъ всѣми установленными снарядами и матеріалами (§ 85), въ исправномъ ли состояніи приборы освѣщенія.

о) прочно ли укрѣплены фонари и прочно ли поставлены въ нихъ свѣчи въ приспособленныхъ вагонахъ, а равно въ вагонахъ, въ коихъ перевозится живой грузъ при провожатыхъ;

п) закрыты ли двери порожнихъ крытыхъ вагоновъ, а окна и люки закрыты изнутри вагоновъ; при перевозкѣ же скота въ закрытыхъ вагонахъ—въ томъ, что люки и окна этихъ вагоновъ открыты;

р) при пріемѣ всякаго поѣзда съ пассажирами или воинскими чинами главный кондукторъ долженъ лично убѣдиться въ томъ, что всѣ ручные фонари сопровождающихъ поѣздъ лицъ кондукторской бригады заправлены исключительно растительнымъ, а не минеральнымъ масломъ.

Ст. 3. Указанный въ предыдущемъ параграфѣ осмотръ долженъ повторяться: во первыхъ—на станціяхъ, гдѣ пассажирскому поѣзду опредѣлена росписаніемъ остановка въ 30 минутъ и болѣе, а товарному не менѣе одного часа, и во вторыхъ при всякомъ случаѣ пересоставленіе поѣзда.

Примѣчаніе. Осмотръ на промежуточныхъ станціяхъ поѣздовъ, перевозящихъ порохъ и взрывчатыя вещества, а также таможенные грузы, подчиняется указаніямъ особыхъ правилъ для сихъ перевозокъ.

Глава III.

Тормаза.

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

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

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

в) для опредѣленія числа тормазовъ принимается въ разсчетъ 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 въ разсчетъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда разница отмѣтокъ крайнихъ точекъ спуска не превышаетъ 4 саж.;

г) число дѣйствующихъ въ поѣздѣ тормазовъ должно быть не менѣе указанныхъ въ нижеслѣдующей таблицѣ количествъ, соотвѣтствующихъ 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
	въ верстъ въ часъ.									
	Число груженыхъ тормазныхъ вагонныхъ осей должно составлять процентовъ общаго числа груженыхъ вагонныхъ осей всего поѣзда.									
до 2	6	6	9	13	18	24	29	34	39	44
5	6	9	12	16	21	27	32	37	42	47
6	7	10	13	17	22	28	33	38	43	48
8	9	12	15	19	24	30	35	40	45	50
10	11	14	17	21	26	32	37	42	47	52
12	13	16	19	23	28	34	40	46	52	60
15	16	19	22	26	30	36	43	50	56	65

Примѣчаніе 1-е. Подъ 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 тормазныхъ осей къ общему числу вагонныхъ осей поѣзда опредѣляются на основаніи той же таблицы изъ соотвѣтственной пропорціи.

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

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

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

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

з) Для поѣздовъ, составленныхъ изъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, потребное количество тормазовъ опредѣляется по приведенной выше таблицѣ отдѣльно для груженыхъ и отдѣльно для порожнихъ вагоновъ, со скидкою, предвидѣнною для послѣднихъ; при этомъ, въ случаѣ неимѣнія въ поѣздѣ надлежащаго количества тормазныхъ вагоновъ какой-либо изъ упомянутыхъ категорій, три порожнихъ тормазныхъ вагона могутъ быть засчитаны за два груженыхъ тормазныхъ вагона и, наоборотъ.

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

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

і) При слѣдованіи поѣзда съ наибольшею скоростью, непревышающей 40 вер. въ часъ, число тормазовъ для поѣздовъ, неперевозящихъ пассажировъ, можетъ быть сокращено на четвертую часть въ слѣдующихъ случаяхъ:

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

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

Примѣчаніе. Въ отступленіе требованій примѣчанія 3 къ пункту г. сего параграфа — на тѣхъ дорогахъ, гдѣ въ томъ встрѣчается надобность, разрѣшается тендерныя оси ведущаго паровоза вводить въ расчетъ тормазныхъ осей товарныхъ и рабочихъ поѣздовъ. Мѣра эта временная и установлена Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія на срокъ до 1 Января 1903 года (Извлеченіе изъ Циркуляра Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 17 ноября 1901 г., за № 47967).

Ст. 1. Наибольшая скорость движенія поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ указаны въ § 88 настоящихъ правилъ.

Ст. 2. Въ случаѣ порчи тормазовъ Вестингауза, ни одинъ поѣздъ не долженъ развивать скорость своего движенія свыше 55 верстъ въ часъ.

Ст. 3. Правила при употребленіи тормазовъ Вестингауза изложены въ приложеніи XXXIV къ настоящимъ правиламъ.

Ст. 4. Заявленіе о неисправности паровознаго автоматическаго тормаза, или неимѣніи

паровоза съ автоматическимъ тормазамъ, и, вслѣдствіе этого, необходимости перехода къ ручнымъ тормазамъ и соотвѣтственнаго увеличенія численности кондукторской бригады,— исходитъ отъ Начальника депо — на станціяхъ смѣны паровоза, и на всѣхъ остальныхъ станціяхъ отъ поѣзднаго машиниста. Заявленія эти должны быть записаны начальникомъ станціи или его замѣстителемъ въ путевомъ журналѣ и выданы соотвѣтствующія предупрежденія какъ машинисту, такъ и главному кондуктору о необходимости слѣдованія поѣзда на ручныхъ тормазахъ; при чемъ Начальникъ станціи, въ случаѣ надобности, увеличиваетъ число тормазильщиковъ назначеніемъ кондукторовъ, если таковые имѣются на станціи, или же назначеніемъ станціонныхъ служащихъ, знакомыхъ съ сигналами. Одновременно Начальникъ станціи телеграфируетъ на станцію ближайшаго кондукторскаго резерва, по пути слѣдованія поѣзда, о замѣнѣ на ней назначенныхъ имъ временно на поѣздъ станціонныхъ служащихъ или кондукторовъ другихъ бригадъ, изъ числа дежурныхъ кондукторовъ резервной станціи, для возвращенія назначенныхъ имъ къ мѣсту служенія.

При неимѣніи тѣхъ и другихъ Начальникъ станціи выдаетъ машинисту и главному кондуктору предупрежденія о слѣдованіи поѣзда со скоростью, соотвѣтственно числу наличныхъ тормазильщиковъ.

Ст. 5. Постановка не болѣе одного класснаго вагона, неприспособленнаго къ тормазамъ Вестингауза, можетъ быть допущена лишь въ хвостѣ поѣзда.

Ст. 6. Число тормазильщиковъ въ поѣздахъ малой скорости должно соотвѣтствовать числу потребныхъ въ поѣздѣ тормазныхъ осей, при чемъ главный кондукторъ засчитывается въ число тормазильщиковъ, за исключеніемъ лишь случая, когда въ составъ этихъ поѣздовъ входитъ хотя-бы одинъ вагонъ, занятый пассажирами или воинскими чинами. Въ этомъ случаѣ долженъ быть добавленъ одинъ дополнительный тормазной кондукторъ, ибо главный кондукторъ изъ числа тормазильщиковъ исключается.

Примѣчаніе. Кондукторы-раздатчики на товарныхъ поѣздахъ не должны входить въ расчетъ числа тормазныхъ кондукторовъ.

Ст. 7. При опредѣленіи числа необходимыхъ тормазовъ надлежитъ имѣть въ виду оставляемыя для прицѣпки промежуточнымъ станціямъ мѣста, дабы, при послѣдующихъ измѣненіяхъ состава поѣзда, таковой не былъ-бы поставленъ гдѣ-либо въ условія, неотвѣчающія требованіямъ числа тормазовъ.

Ст. 8. Рабочіе поѣзды, выходя съ начальной станціи съ порожними вагонами и, имѣя погрузку по пути своего движенія, должны быть обезпечены тормазами, какъ груженые.

Ст. 9. Станціи, получающія изъ подъ выгрузки или по обмѣну съ сосѣдними дорогами избытокъ порожнихъ вагоновъ, не должны, по возможности, отправлять отъ себя порожними тормазные вагоны, особенно въ направленіи преобладающаго грузового движенія, а должны загружать таковые въ первую очередь, на возможно дальнее разстояніе, партіями груза, вѣсомъ не менѣе 250 пуд.

Ст. 10. При расчетѣ потребнаго числа тормазовъ на Николаевской ж. д. на главной линіи принятъ наибольшій уклонъ въ нечетномъ направленіи 0,005, а въ четномъ 0,006, а на Новоторжскомъ и Боровичскомъ участкахъ и Портовой вѣтви—въ 0.010.

Расчетъ обязательнаго числа дѣйствующихъ тормазовъ въ поѣздѣ, а въ зависимости отъ сего и числа тормазильщиковъ, а также правила размѣщенія и погрузки тормазныхъ вагоновъ и назначеніе бригадъ при отправленіи поѣздовъ, изложены въ особыхъ правилахъ, составляющихъ приложеніе № XXXV къ симъ правиламъ.

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 сооруженій.

При установленіи упомянутыхъ наибольшихъ скоростей необходимо соблюдать слѣдующія правила:

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

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

б) Скорости эти должны соотвѣтствовать тормазной силѣ поѣзда (§ 87), при чемъ для поѣздовъ, неснабженныхъ непрерывными тормозами, онѣ не должны превосходить 55 вер. въ часъ.

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

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

г) Для всякаго рода поѣздовъ, подталкиваемыхъ паровозомъ сзади и неимѣющихъ во главѣ поѣзда другого дѣйствующаго паровоза (т. е., находящагося подъ парами),—25 вер. 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 незаклиненнымъ или незапертымъ 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.

Ст. 1. Предѣльная скорость для паровозовъ разныхъ серій на различныхъ участкахъ Николаевской дороги показана въ слѣдующей таблицѣ:

Родъ паровозовъ.	Серія паровоза.	Предѣльная скорость (верстъ въ часъ).						
		Главная линія (Спб. Москва).	Новоторжскаявѣтвь, (Новоторж. Вязьма).	Боровичвѣтвь. (Угловка-Боровичи).	Портовая вѣтвь.	Балластные пути.	На маневрахъ.	На вѣтвяхъ служебн. значенія*).
Пассажирскіе.	П.	74	55	40	40	5	15	25
»	К.	78	55	40	40	5	15	25
»	Н.	87	55	40	40	5	15	25
»	Р.	71	55	40	40	5	15	25
»	С.	78	55	40	40	5	15	25
Товарн. 8 кол.	Ж.	46	46	40	40	5	15	25
»	З.	52	52	40	40	5	15	25
»	Л.	48	48	40	40	5	15	25
»	О.	46	46	40	40	5	15	25
Товарн. 6 кол.	Оа.	48	48	40	40	5	15	25
»	Б.	50	50	40	40	5	15	25
»	В.	49	49	40	40	5	15	25
»	Ва.	49	49	40	40	5	15	25
»	Г.	49	49	40	40	5	15	25
»	Гб.	57	55	40	40	5	15	25
»	Гв.	57	55	40	40	5	15	25
»	Ф.	50	50	40	40	5	15	25
Танкъ-паровозы.	М.	48	48	40	40	5	15	25
»	П.	48	48	40	40	5	15	25
»	Т.	43	43	40	40	5	15	25
»	У.	46	46	40	40	5	15	25
»	Я.	31	31	31	31	5	15	25
Паровоз.-вагоны.	Бб.	41	41	40	40	5	15	25

*) Подъ вѣтвями служебнаго значенія разумѣются пути, по которымъ производятся лишь передвиженія поѣздовъ съ товарными вагонами, какъ напр: соединительные, передаточные, рабочіе, къ приставямъ, къ складамъ, къ балластьерамъ, заводамъ, фабрикамъ и т. п.

Примѣчаніе. При прохожденіи поѣздами и отдѣльными паровозами на нижеслѣдующихъ мостахъ скорость должна быть уменьшена:

а) Черезъ р. Волховъ- до 20 верстъ для пассажирскихъ поѣздовъ и до 10 верстъ для товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ;

б) по Новоторжской вѣтви: черезъ р. Логовище и Тьмаку до 30 верстъ; черезъ р. Тверцу и Осугу до 25 верстъ для всѣхъ поѣздовъ.

Ст. 2. Предѣльная скорость, допускаемая для каждаго рода поѣздовъ, въ зависимости отъ типа ведущихъ паровозовъ, рода подвижного состава и тормазовъ (ручныхъ или автоматическихъ), указана въ приложеніи XXXVI къ настоящимъ правиламъ и помѣщается, каждый разъ, при введеніи новаго графика движенія поѣздовъ,—въ книжкахъ росписанія.

Ст. 3. При проходѣ станцій безъ остановокъ и вообще при движеніи по переводамъ, расположеннымъ по направленію движенія (по шерсти) и противъ движенія (противъ шерсти), но замыкаемыхъ приборомъ центральнаго управленія или одинаковой съ нимъ надежности,— скорость не должна превышать:

а) для поѣздовъ, снабженныхъ воздушными тормазами:

	Верстъ въ часъ
при открытомъ регуляторѣ паровоза . .	47
при закрытомъ регуляторѣ паровоза . .	40
б) для поѣздовъ съ ручными тормазами.	30
в) для поѣздовъ, состоящихъ преимущественно изъ товарныхъ двухъ-осевыхъ вагоновъ	20

При проходѣ по переводамъ, расположеннымъ противъ движенія (противъ шерсти) и незамыкаемымъ приборомъ центральнаго управленія, скорость не должна превышать:

	Верстъ въ часъ
для поѣздовъ, снабженныхъ воздушными тормазами	30
для поѣздовъ съ ручными тормазами . .	20

Ст. 4. При проходѣ черезъ мѣста, огражденныя зелеными сигналами, пассажирскіе поѣзды всѣхъ наименованій не должны двигаться скорѣе 25 верстъ въ часъ, а воинскіе, товаропассажирскіе и товарные—не скорѣе 10 верстъ въ часъ.

Если-же при отправленіи поѣзда со станціи машинисту и главному кондуктору было выдано письменное предупрежденіе о занесенныхъ снѣгомъ, поврежденныхъ или ненадежныхъ мѣстахъ пути, то скорость движенія на этихъ мѣстахъ не должна превышать скорости, означенной по указанію агента службы пути въ таковыхъ предупрежденіяхъ.

Ст. 5. При передвиженіи маневрирующихъ вагоновъ по станціоннымъ путямъ, скорость движенія не должна превышать 15 вер. въ часъ.

Ст. 6. Времена нахожденія въ пути на различныхъ перегонахъ для поѣздовъ всѣхъ наименованій и одиночныхъ паровозовъ, отправляемыхъ резервомъ, опредѣляются Начальникомъ службы тяги по соглашенію съ Начальникомъ службы пути, каждый разъ, по требованію Начальника службы движенія, при составленіи послѣднимъ росписаній движенія поѣздовъ, вызываемаго или измѣненіемъ при переходѣ лѣтомъ и зимою отъ одного росписанія къ другому, или какими-либо другими причинами.

Ст. 7. При опредѣленіи временъ нахожденія въ пути на различныхъ перегонахъ для

поѣздовъ, должны быть приняты во вниманіе: время года, условія пути, предѣльная скорость, составъ поѣзда и родъ подвижного состава.

Ст. 8. Всѣ поѣзды должны проходить перегоны между станціями съ тою скоростью, которая назначена росписаніемъ ихъ хода.

Сокращеніе времени прохода перегоновъ поѣздами разрѣшается лишь при наверстываніи опозданій поѣздовъ при условіи непревышенія при этомъ предѣльной скорости, допускаемой для ведущаго паровоза, при соотвѣтствіи скорости съ тормазною силою и путевымъ устройствомъ.

Примѣчаніе. Размѣры допускаемаго наверстыванія поѣздовъ на различныхъ перегонахъ помѣщены въ приложеніи къ книжкѣ росписанія поѣздовъ.

Ст. 9. При движеніи поѣздовъ двойною тягою въ тѣхъ случаяхъ, когда таковая производится паровозами разныхъ типовъ, наибольшая скорость поѣзда не должна превосходить того размѣра предѣльной скорости, которая соотвѣтствуетъ паровозу съ меньшимъ діаметромъ ведущихъ колесъ: такъ напр., поѣздъ большой скорости, ведомый товарнымъ паровозомъ или пассажирскимъ, къ которому для усиленія силы тяги прицѣпленъ товарный, не долженъ слѣдовать со скоростью, превышающей предѣльную скорость товарнаго паровоза.

Ст. 10. Паровозы, испытываемые пробною поѣздкою по выходѣ изъ ремонта, развиваютъ скорость по указанію находящагося на паровозѣ начальствующаго лица службы тяги, не превосходя размѣровъ предѣльной скорости для даннаго паровоза.

Ст. 11. При приближеніи къ станціямъ въ темное время, въ случаѣ сильнаго тумана, когда

путь видѣнъ на весьма маломъ разстояніи, а также при необходимости на ходу принять отъ Начальника станціи путевую телеграмму, скорость поѣзда должна быть умѣряема сообразно обстоятельствамъ настолько, чтобы онъ могъ быть остановленъ на самомъ короткомъ разстояніи дѣйствіемъ тормазныхъ средствъ, имѣющихся при паровозѣ, не расчитывая на прочіе тормаза въ поѣздѣ.

Ст. 12 а) Вспомогательные паровозы, при необходимости, могутъ слѣдовать съ наибольшею скоростью, допускаемою для даннаго паровоза ст. 2 сего §.

б) Вспомогательные поѣзды, не превосходя скорости, указанной въ п. «а», могутъ слѣдовать, если въ составъ поѣзда входятъ только вагоны, допускаемые къ постановкѣ въ пассажирскіе поѣзда, съ наибольшею скоростью 55 вер. въ часъ.

в) Вспомогательные поѣзды, въ составъ коихъ входятъ вагоны, неудовлетворяющіе условіямъ постановки въ пассажирскіе поѣзда, слѣдуютъ съ наибольшею скоростью 45 верстъ въ часъ.

Ст. 13. Въ случаѣ остановки поѣзда въ пути вслѣдствіе лопнувшаго рельса, и при этомъ, если къ немедленной замѣнѣ этого рельса встрѣчается затрудненіе, можно провести поѣздъ со всею осторожностью по изломанному рельсу лишь въ томъ случаѣ, когда изломъ произошелъ на шпалѣ и по пришивкѣ къ ней обоихъ концовъ излома костылями съ внѣшней и внутренней стороны рельса, или если подъ изломъ рельса, происшедшій внѣ шпалъ, подведена временно шпала съ прикрѣпленіемъ къ ней изломаннаго рельса костылями.

Ст. 14. Поѣзды, застигнутые въ пути между станціями ливнемъ, до прибытія на ближайшую станцію или до встрѣчи съ дорожнымъ смотрителемъ, не должны двигаться скорѣе 10 верстъ въ часъ.

Глава V.

Назначеніе поѣздовъ въ обращеніе.

Старшинство поѣздовъ и порядокъ присвоенія имъ очередныхъ нумеровъ или литеръ.

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

Примѣчаніе 1. На дорогахъ, на которыхъ движеніе всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ производится по заранѣе 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 заранѣе объявленнымъ графикамъ и росписаніямъ производится лишь движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія (см. § 91), а всѣ прочіе поѣзды обращаются по дорогѣ по правиламъ, изложеннымъ въ § 92, то—при нормальныхъ условіяхъ движенія — поѣзды срочнаго обращенія отправляются по очереди, назначенной для нихъ росписаніями и графическими таблицами, а всѣ остальные поѣзды совершаютъ движеніе съ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ §§ 92 и 93 правилъ. За симъ, въ случаѣ нарушенія росписаній поѣздовъ срочнаго обращенія, относительно постепенности старшинства отправки поѣздовъ, должна быть соблюдаема очередь: а) *первою очередью* отправки пользуются поѣзды прямого сообщенія (согласованные съ сосѣдними дорогами) пассажирскіе—съ предоставленіемъ старшинства поѣздамъ большой скорости, воинскіе мирнаго времени и товарные, перевозящіе людей; б) *второю очередью*—поѣзды мѣстнаго сообщенія: пассажирскіе, воинскіе и товарные, перевозящіе людей; в) *третьею очередью*—ускоренные товарные поѣзды спеціальнаго назначенія и, г) *четвертою очередью*—всѣ прочіе товарные поѣзды, рабочіе, матеріальные и

вообще поѣзды хозяйственнаго движенія. (Цирк. Д-та ж. д. 3/4 марта 1899 года № 3626).

Примѣчаніе 2. Вспомогательные поѣзды—какъ внѣ очередные—имѣютъ преимущество предъ всѣми поѣздами помянутыхъ категорій. Поѣзды служебные, а равно одиночные паровозы, высылаемые для пріема поѣздовъ, въ зависимости отъ степени серьезности причинъ, вызвавшихъ ихъ назначеніе, могутъ быть причисляемы къ каждой изъ вышеперечисленныхъ категорій. (Цирк. Д-та ж. д. 3/4 марта 1899 г. № 3626).

Ст. 1. Старшинство поѣздовъ устанавливается слѣдующее:

1. Курьерскіе.
2. Скорые.
3. Почтовые и равной съ ними скорости пассажирскіе.
4. Пассажирскіе, согласованные съ другими дорогами.
5. Пассажирскіе сквозные.
6. Пассажирскіе мѣстные.
7. Дачные.
8. Смѣшанные.
9. Товаро-пассажирскіе.
10. Воинскіе и товарные, когда перевозятъ войска и людей, слѣдующихъ въ прямомъ сообщеніи.
11. Воинскіе и товарные поѣзды, когда перевозятъ войска и людей во внутреннемъ сообщеніи.

12. Товарные поѣзды ускореннаго хода и воинскіе, когда слѣдуютъ со сквозными или спеціальными грузами.

13. Товарные поѣзды мѣстные и сборные; поѣзды съ кладью дороги и рабочіе, если послѣднимъ, въ силу особаго распоряженія Начальника службы движенія, съ разрѣшенія Начальника дороги, не предоставлено преимущества, для слѣдованія въ пути и отправки для нагрузки и выгрузки въ пути, между станціями.

14. Одиночные паровозы, слѣдующіе для пріема поѣздовъ, причисляются къ тому разряду поѣздовъ, для пріема которыхъ отправлены.

Примѣчаніе. Всѣ поѣзды «бисъ» и экстренные поѣзды частныхъ лицъ причисляются, по старшинству ихъ слѣдованія, къ разряду поѣздовъ по роду перевозимымъ пассажировъ и грузовъ, согласно вышеуказаннаго распредѣленія. Служебные поѣзды, для осмотра дороги, причисляются къ разряду поѣздовъ, указываемыхъ, каждый разъ, при назначеніи этихъ поѣздовъ особо Начальникомъ службы движенія или лицами, имъ на то уполномоченными.

Ст. 2. Въ случаяхъ необходимости отдать преимущество одному изъ двухъ поѣздовъ одной и той же категоріи, при опозданіи одного изъ нихъ или при слѣдованіи одного съ большимъ, а другого съ меньшимъ опозданіемъ, преимущество должно быть предоставлено при однопутномъ движеніи: на главной линіи Николаевской ж. д., на Новоторжскомъ участкѣ и на Боровичской вѣтви,—для нечетныхъ поѣздовъ.—

Ст. 3. Начальники станцій, руководствуясь этими общими указаніями старшинства поѣздовъ, при отправленіи ихъ, въ случаяхъ нарушенія правильности движенія по росписанію, обязаны, однако, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, тщательно соображать всѣ обстоятельства и условія

дальнѣйшаго движенія подлежащихъ отправленію поѣздовъ, при условіи предоставленія преимущества одному изъ нихъ, и принимать во вниманіе возможность опоздавшему поѣзду войти въ свое росписаніе или, по крайней мѣрѣ, не увеличивать опозданіе. Такимъ образомъ, слѣдуетъ принимать во вниманіе: скорость хода поѣзда по росписанію и большую или меньшую возможность увеличенія таковой, продолжительность стоянокъ на послѣдующихъ станціяхъ и вѣроятную возможность сокращенія, болѣе или менѣе близкіе пункты скрещенія ихъ со старшими поѣздами, а также дальность разстояній отправленныхъ поѣздовъ отъ оконечныхъ станцій ихъ слѣдованія и, только принявъ все вышеизложенное въ соображеніе, начальникъ станціи окончательно рѣшаетъ, какому поѣзду, въ данномъ случаѣ, слѣдуетъ дать преимущество.

Конечно, поѣзды пассажирскіе и въ особенности скораго хода, т. е. курьерскіе и скорые, должны имѣть всегда преимущество передъ остальными поѣздами; но если бы, напримѣръ, для поѣзда товаро-пассажирскаго, опаздывающаго 15—20 минутъ и имѣющаго на недалекомъ разстояніи стоянку 20—30 минутъ, приходилось задержать поѣздъ съ войскомъ на 1 часъ, при чемъ, очевидно, измѣнился бы и пунктъ скрещенія этихъ поѣздовъ, а слѣдовательно, для воинскаго и съ другими поѣздами, и такимъ образомъ—воинскій поѣздъ, вѣроятно, все болѣе и болѣе увеличивалъ бы свое опозданіе, то, очевидно, что удобнѣе было бы отправить воинскій поѣздъ, задержавъ на вышеуказанное время поѣздъ товаро-пассажирскій, такъ какъ: во 1-хъ, какъ онъ, такъ и задержан-

ный имъ незначительно товаро-пассажирскій поѣздъ ускореніемъ хода имѣютъ возможность на первомъ уже перегонѣ часть опозданія уничтожить, а во 2-хъ, съ помощью сокращенія стоянокъ на ближайшихъ послѣдующихъ станціяхъ оба поѣзда могутъ быть введены въ росписаніе.

При накопленіи на станціи однородныхъ, по отношенію старшинства, поѣздовъ, слѣдуетъ отправлять ихъ въ порядкѣ, опредѣленномъ росписаніемъ.

Ст. 4. Если отправка очереднаго поѣзда задерживаетъ запоздавшій поѣздъ, идущій съ большею противъ очереднаго скоростью, то дозволяется пропускать запоздавшій поѣздъ впередъ, задержавъ очередной поѣздъ на станціи.

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

Ст. 1. Всѣмъ безъ исключенія поѣздамъ, какъ срочнаго, такъ и несрочнаго обращенія, присваивается обязательно только цифровая нумерація въ послѣдовательномъ порядкѣ отдѣльно для поѣздовъ четнаго и для нечетнаго направленія. Обозначенія вышеуказанныхъ поѣздовъ литерами воспрещается. Сообразно съ этимъ на Николаевской ж. дорогѣ присвоена слѣдующая нумерація поѣздамъ:

а) ***по главной линіи***:

поѣздамъ, удаляющимся отъ С.-ПБурга—***нечетная***.

поѣздамъ, удаляющимся отъ Москвы — *четная*.

б) *по Новоторжскому участку*:

поѣздамъ, удаляющимся отъ Новоторжской—*нечетная*.

поѣздамъ, удаляющимся отъ Вязьмы—*четная*.

в) *по Боровичскому участку*:

поѣздамъ, удаляющимся отъ Угловки — *четная*.

поѣздамъ, удаляющимся отъ Боровичей—*нечетная*.

г) *по Портовой вѣтви:*

поѣздамъ удаляющимся отъ Фарфоровскаго поста къ Новому Порту и Морской Пристани, къ С.-Петербургу Варшавской ж. д. и Балтійской дороги—*четная*; въ обратномъ направленіи—*нечетная*.

д) поѣздамъ, удаляющимся отъ С.-Петербурга по Варшавской соединительной вѣтви—*нечетная*, и обратно по Варшавской соединительной, вѣтви—*четная*.

е) *въ Москвѣ по Брестской соединительной вѣтви*:

отъ Москвы I Курской дороги до Главнаго поста—*четная*, и затѣмъ по Главной линіи, отъ Главнаго поста до Москвы-пассажирской—*четная* или *нечетная*, въ зависимости отъ того, какой номеръ имѣли поѣзды до своего прибытія на Главный постъ.

Ст. 2. При назначеніи вспомогательнаго поѣзда подъ извѣстнымъ нумеромъ прибавляется слово «вспомогательный».

Ст. 3. Нумерація поѣздовъ, присвоенная тому или другому ихъ роду, т.-е. пассажирскимъ, воинскимъ, товарнымъ, рабочимъ, вспомогательнымъ, экстреннымъ и т. п. указывается въ особыхъ приказахъ по дорогѣ, издаваемыхъ каждый разъ при переходѣ къ новому росписанію поѣздовъ.

Движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія.

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

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

Примѣчаніе. Росписаніе поѣздовъ срочнаго обращенія, т. е. поѣздовъ пассажирскихъ, воинскихъ мирнаго времени и

ускоренныхъ товарныхъ прямого сообщенія, предназначенныхъ для перевозки людей и спеціальныхъ грузовъ, вырабатываются Управленіемъ каждой дороги, съ соблюденіемъ всѣхъ условій безопасности движенія, при чемъ сказанные поѣзды должны быть надлежаще согласованы съ соотвѣтствующими поѣздами сосѣднихъ дорогъ. Въ росписаніяхъ поѣздовъ противъ наименованія станцій и вообще остановочныхъ пунктовъ должно быть обозначено: разстоянія въ верстахъ, какъ послѣдовательныя отъ одного изъ оконечныхъ пунктовъ, 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, объявляемыхъ и вывѣшиваемыхъ на станціи для публики, должны быть обозначены часы отхода и прихода 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 до-

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

рогъ по петербургскому времени. При выработкѣ росписаній спеціальнаго назначенія, какъ-то: почтовыхъ, воинскихъ, для перевозки арестантовъ и проч.; должны приниматься въ соображеніе заявленія представителей мѣстныхъ учрежденій заинтересованныхъ вѣдомствъ.

Проекты таковыхъ росписаній, въ смыслѣ согласованія поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ,—разсматриваются на 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 росписаній поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ, заносятся въ краткія схемы по каждой дорогѣ отдѣльно по пассажирскому движенію, воинскому мирнаго времени и спеціальнымъ ускореннымъ товарнымъ поѣздамъ, при чемъ 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 росписаній, каковыя затѣмъ утверждаются непосредственно начальниками и управляющими дорогами. Въ помянутомъ циркулярѣ указываются, какъ время введенія новыхъ росписаній, такъ условія и предѣлъ допускаемыхъ измѣненій противъ выработанныхъ на Съѣздѣ согласованій.

Если-бы на какой-либо дорогѣ встрѣтилась, въ видѣ исключенія, особенная надобность сдѣлать болѣе существенное измѣненіе въ росписаніяхъ 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 оффиціальнаго «указателя желѣзнодорожныхъ, пароходныхъ 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 вышеупомянутомъ порядкѣ росписаній поѣздовъ срочнаго обращенія, таковые 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 вывѣшиванія ихъ на всѣхъ станціяхъ: оконечныхъ, узловыхъ и расположенныхъ при городахъ. Независимо сего, въ опредѣленные Министромъ 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. (Цирк. Д-та ж. д. 3/4 марта 1899 г., за № 3626).

Ст. 1. Каждый разъ, при переходѣ къ новому росписанію, агенты всѣхъ службъ извѣщаются о томъ особыми приказами по дорогѣ.—

Ст. 2. Къ поѣздамъ срочнаго обращенія относятся:

а) постоянные пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и смѣшанные;

б) воинскіе поѣзды мирнаго времени;

в) товарные ускоренные прямого сообщенія для перевозки людей и спеціальныхъ грузовъ;

Примѣчаніе. Воинскіе поѣзды мирнаго времени на Новоторжскомъ и Боровичскомъ участкахъ, на главной линіи ускоренные товарные поѣзды для массовой перевозки пассажировъ IV-го класса предвидѣны по графику на случай перевозки войскъ и рабочихъ и, не находясь въ числѣ постоянныхъ поѣздовъ, назначаются лишь по мѣрѣ надобности.

Въ случаяхъ же назначенія ихъ для указанной цѣли, они признаются поѣздами срочнаго обращенія.

Ст. 3. Нѣкоторые поѣзды, хотя и неподходящіе точно къ приведенному опредѣленію «срочныхъ», приравниваются къ условіямъ движенія поѣздовъ срочнаго обращенія. Поѣзды эти:

а) дополнительные, назначаемые по мѣрѣ надобности, пассажирскіе, экстренные по заказу частныхъ лицъ.

б). товарные ускоренные и другіе товарные поѣзды малой скорости для перевозки грузовъ до С.-Петербурга, кои слѣдуютъ безъ измѣненія состава на промежуточныхъ станціяхъ;

в) тѣ изъ товарныхъ поѣздовъ ускоренныхъ или малой скорости, которые особыми распоряженіями будутъ на извѣстный періодъ обращаемы въ смѣшанные.

Ст. 4. Въ росписаніяхъ поѣздовъ противъ наименованія станцій разстояніе послѣдова-

тельное и между станціями должно быть показываемо дѣйствительное, а не тарифное.

Ст. 5. Росписанія всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ должны быть обязательно помѣщены въ Оффиціальномъ Указателѣ Министерства Путей Сообщенія и въ Сборникѣ Тарифовъ и опубликованы въ Правительственномъ Вѣстникѣ, а равно и губернскихъ вѣдомостяхъ: С.-Петербургскихъ, Московскихъ, Тверскихъ, Новгородскихъ и Смоленскихъ.

Печатаніе и публикованіе росписаній въ прочихъ путеводителяхъ и повременныхъ изданіяхъ зависитъ отъ распоряженій по сему предмету Управленія желѣзныхъ дорогъ и указаній Начальника дороги.

Ст. 6. Кратковременныя измѣненія росписаній хода поѣздовъ, вызываемыя непредвидѣнными случайными обстоятельствами, дѣлаются по распоряженію Начальника дороги съ поясненіемъ въ такомъ распоряженіи причинъ, вызвавшихъ измѣненіе, и указаніемъ времени, къ которому предполагается ввести вновь нормальное росписаніе. О таковомъ измѣненіи росписанія вывѣшивается въ станціяхъ объявленіе для свѣдѣнія публики и извѣщаются сосѣднія дороги и завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ и перевозкою почтъ.

Ст. 7. Всякое распоряженіе объ измѣненіи хода поѣздовъ, росписаніе коихъ объявлено по дорогѣ, производится особыми письменными нарядами, или по телеграфу, въ зависимости отъ срочности объявленія такого измѣненія, и въ этихъ нарядахъ должны быть указаны всѣ свѣдѣнія, обыкновенно помѣщаемыя въ нормальномъ росписаніи движенія поѣздовъ.

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: нумеръ или литера поѣзда, старшинство его, станціи отправленія и наз-

наченія, мѣсяцъ, число, часы и минуты отправленія съ начальной станціи и средняя скорость движенія на каждомъ перегонѣ. Если при составленіи поѣздной подорожной предвидѣны остановки поѣзда на отпредѣленныхъ пунктахъ дороги, то въ поѣздной подорожной должны быть указаны и эти пункты, съ обозначеніемъ или безъ обозначенія продолжительности остановокъ.

Примѣчаніе 1. Вмѣсто 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. 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.

Ст. 1. Къ поѣздамъ несрочнаго обращенія относятся: вспомогательные, экстренные служебные, всѣ остальные, нанесенные на графикъ товарные поѣзды малой скорости, неуказанные въ ст. 2 и 3, § 91, товарные поѣзды, слѣдующіе по маршрутамъ, рабочіе и балластные.

Ст. 2. Движеніе всякаго рода поѣздовъ, въ томъ числѣ и поѣздовъ несрочнаго обращенія,

производится на Николаевской дорогѣ на основаніи выработаннаго для сего графика движенія поѣздовъ, или особо составленныхъ и объявленныхъ по дорогѣ росписаній ихъ слѣдованія; при чемъ, въ случаяхъ надобности, по особымъ на это распоряженіямъ Начальника дороги, допускается и примѣненіе другихъ способовъ движенія поѣздовъ (по подорожнымъ, по жезламъ и др.) по правиламъ, изложеннымъ въ настоящемъ § и въ § 115 сихъ правилъ.

Примѣчаніе. Служебные поѣзды, отправляемые для осмотра линіи начальствующими, а также вспомогательные, могутъ слѣдовать безъ объявленія подробнаго росписанія по перегонамъ по телеграфному соглашенію подлежащихъ ихъ станцій.

Ст. 3. Составленіе росписаній и назначеніе поѣздовъ, указанныхъ въ предъидущей статьѣ, производится Начальникомъ службы движенія или по его полномочію Завѣдывающимъ конторою движенія, а назначеніе поѣздовъ по подорожнымъ Начальниками станцій.

Ст. 4. Подъ движеніемъ поѣздовъ по подорожнымъ разумѣется движеніе ихъ безъ росписанія, съ указаніемъ лишь рода поѣзда, скорости движенія и предстоящихъ на станціяхъ или въ пути остановокъ для производства предусмотрѣнныхъ работъ.

Ст. 5. Подорожная составляется по установленной формѣ, образецъ которой помѣщенъ въ приложеніи № XXXVII.

Ст. 6. Подорожная состоитъ изъ трехъ частей: корешка, подорожной и ея дубликата и должна быть написана собственноручно Начальникомъ станціи (или дежурнымъ по стан-

ціи) чернилами, четко и ясно, безъ всякихъ помарокъ и исправленій. Исправленные листы остаются въ книжкѣ перечеркнутыми и оговоренными.

Подорожная выдается главному кондуктору, а «отрѣзокъ» подорожной машинисту, подъ росписку въ корешкѣ, а при слѣдованіи одиночнаго (резервнаго) паровоза выдается машинисту.

Ст. 7. Подорожная должна заключать въ себѣ слѣдующія данныя:

а) Наименованіе станцій (штемпель), выдавшей подорожную.

б) Нумеръ подорожной. Нумера подорожныхъ ведутся каждою станціею послѣдовательно за цѣлый годъ, начиная съ 1 Января и съ № 1-го до 31 Декабря.

в) Время отправленія поѣзда съ начальной станціи.

г) Станція отправленія.

д) Станція назначенія.

е) № поѣзда, согласно § 94.

ж) Наименованіе рода поѣзда, т.-е. товарный, рабочій, служебный, резервъ и т. п.

з) Очередь старшинства, согласно съ § 89.

и) Указаніе мѣста останокъ поѣздовъ.

к) Скорость движенія поѣзда.

л) По чьему распоряженію назначенъ поѣздъ, т.-е. по распоряженію Начальника службы движенія, Завѣдывающаго Конторою движенія или Начальника станціи.

м) Подпись Начальника станціи.

н) Росписки главнаго кондуктора и машиниста на корешкѣ въ полученіи ими подорожныхъ, съ указаніемъ времени полученія.

Ст. 8. Подорожная вмѣстѣ съ поѣзднымъ рапортомъ должна быть предъявляема главнымъ кондукторомъ или машинистомъ резервнаго паровоза дежурному по движенію на каждой станціи остановки поѣзда или резерва.

Ст. 9. По прибытіи поѣзда на конечную станцію слѣдованія, главный кондукторъ сдаетъ подорожную пришитою къ поѣздному рапорту дежурному по движенію для представленія въ Контору движенія.

При слѣдованіи одиночнаго паровоза, когда машинистъ исполняетъ обязанности кондуктора, по прибытіи на станцію машинистъ сдаетъ дежурному по движенію подорожную безъ поѣзднаго рапорта.

Ст. 10. Въ случаѣ утери подорожной Начальникъ промежуточной станціи долженъ составить новую подорожную, какъ-бы къ поѣзду, слѣдующему отъ нея, отмѣтивъ въ графѣ, по чьему распоряженію поѣздъ назначенъ, вслѣдствіе утери подорожной.

Ст. 11. Книжки подорожныхъ требуются станціями отъ Конторы Движенія и хранятся лично у Начальника станціи подъ замкомъ.

По израсходованіи каждой книжки, корешки подорожныхъ представляются въ Контору движенія.

Ст. 12. Остановки поѣзда указываются въ подорожной лишь въ томъ случаѣ, если онѣ предвидѣны при отправленіи поѣзда; въ противномъ случаѣ поѣздъ останавливается на подлежащихъ станціяхъ для пропуска поѣздовъ большей скорости и лишь для служебной на-

добности, а именно: для смѣны паровоза, набора топлива и воды, осмотра, для отцѣпки больныхъ вагоновъ и т. п. Остановки эти въ подорожной не указываются.

Для служебной надобности товарные поѣзды останавливаются, а на станціяхъ I и II классовъ для смѣны паровоза на станціяхъ: Тосно, Чудово, Торбино, Лыкошино, Волочекъ, Новоторжская, Завидово и Крюково, для техническаго осмотра, независимо отъ остановокъ на другихъ станціяхъ, по указанію службы тяги, для набора топлива и воды. На перечисленныхъ выше станціяхъ поѣздъ долженъ останавливаться на такое время, какое требуется исключительно для служебной надобности.

Для коммерческой надобности на станціяхъ, на коихъ поѣздъ останавливается для служебной надобности, онъ можетъ быть задерживаемъ до окончанія работы, при чемъ, само собою разумѣется, надлежитъ пользоваться для нея, по возможности, лишь той остановкой, для коей поѣздъ стоитъ по технической надобности. — На остальныхъ станціяхъ поѣздъ останавливается по мѣрѣ необходимости, — при соблюденіи слѣдующихъ правилъ:

а) Станція, имѣющая въ погрузку товаръ или вагоны для прицѣпки, сообщаетъ объ этомъ станціи послѣдней обязательной стоянки поѣздовъ. По полученіи телеграммы, станція, на которой поѣздъ останавливается, по наведеніи у багажнаго или главнаго кондукторовъ справки о составѣ поѣзда или о свободныхъ мѣстахъ для погрузки, выдаетъ приказъ на остановку поѣзда и сообщаетъ станціи погрузки или прицѣпки по телеграфу, что будетъ останов-

ленъ такой-то поѣздъ для прицѣпки столькихъ-то вагоновъ или для погрузки въ вагонъ такой-то отъ главы поѣзда.

б) Въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣется на станціи выгрузка или отцѣпка груза или порожнихъ вагоновъ, главный кондукторъ заявляетъ объ этомъ на станціи послѣдней остановки поѣзда на предметъ полученія приказа объ его остановкѣ. Одновременно съ выдачею приказа станція сообщаетъ о предстоящей выгрузкѣ или отцѣпкѣ отъ поѣзда, отправленнаго тогда-то.

Ко времени прихода такого поѣзда должны быть приготовлены грузчики для немедленной погрузки или выгрузки, а въ случаѣ прицѣпки или отцѣпки стрѣлочники; прицѣпщики и составители, гдѣ таковые имѣются.

в) Съ тою-же цѣлью немедленнаго производства работъ на станціяхъ обязательной остановки поѣзда — онѣ должны быть извѣщаемы по телеграфу о предстоящей работѣ: станція первоначальнаго отправленія поѣзда должна сообщать ближайшей станціи остановки, послѣдняя должна сообщать слѣдующей станціи остановки и такъ далѣе до послѣдней станціи остановки назначенія поѣзда.

Съ цѣлью достиженія наименьшаго числа остановокъ сборныхъ поѣздовъ для доставки на телеграфные посты и съ постовъ служебной корреспонденціи, станціи и посты должны пользоваться для сего остановкой всѣхъ другихъ поѣздовъ, предвидѣнныхъ по росписанію, а равно случайныхъ и по особымъ приказамъ.

Правила остановокъ поѣздовъ, неположенныхъ по утвержденнымъ росписаніямъ, на станціяхъ, телеграфныхъ постахъ и въ пути изложены въ приложеніи XLIV сихъ правилъ.

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

Ст. 1. Въ случаяхъ необходимости, при составленіи росписанія для поѣзда несрочнаго обращенія, отступить отъ принципа неприкосновенности росписанія поѣздовъ срочнаго обращенія, таковое отступленіе можетъ быть допущено лишь съ разрѣшенія Начальника дороги или Начальника службы движенія.

Порядокъ назначенія въ обращеніе поѣздовъ, предвидѣнныхъ и непредвидѣнныхъ росписаніемъ.

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

Ст. 1. Независимо отъ дѣленія поѣздовъ на поѣзда срочнаго и несрочнаго обращенія, всѣ вообще поѣзды по способу назначенія для движенія подраздѣляются: на постоянные и временные.

Подъ постоянными поѣздами разумѣются тѣ, которые назначены для постояннаго обращенія въ движеніи, ежедневнаго или періодическаго

на лѣтній или зимній періоды, согласно книжки росписанія поѣздовъ и нанесены на графикъ.

Поѣзды эти по №№ перечисляются въ Прпказѣ по дорогѣ о введеніи въ дѣйствіе зимняго или лѣтняго росписанія поѣздовъ.

Ст. 2. Всѣ остальные поѣзды относятся къ категоріи временныхъ и назначаются въ обращеніе особыми циркулярами или депешами (нарядами): пассажирскіе—распоряженіемъ Начальника службы движенія, а товарные — распоряженіемъ Завѣдывающаго конторою движенія и лицами, на сіе уполномоченными, согласно ст. 4 и 5 къ сему §, причемъ каждая станція, получившая назначеніе экстреннаго поѣзда, увѣдомляетъ о полученіи такового ближайшія сосѣднія станціи въ обѣ стороны и только по полученіи такового увѣдомленія назначеніе считается состоявшимся.

Поѣзды, непредусмотрѣнные дѣйствующимъ росписаніемъ, какъ-то: служебные—для проѣзда администраціи дорогъ и экстренные частныхъ лицъ — назначаются по особому, на каждый отдѣльный случай, разрѣшенію Начальника дороги; поѣзды же рабочіе и всѣ товарные, измѣняющіе свое росписаніе въ пути, назначаются въ обращеніе исключительно распоряженіемъ Начальника службы движенія.

Ст. 3. Поѣзды, росписанія движенія которыхъ не объявлены станціямъ, назначаются въ движеніе выдачею главному кондуктору поѣзда, лицомъ уполномоченнымъ, поѣздной подорожной.

Назначеніе поѣзда для слѣдованія по телеграфному соглашенію, т.-е. безъ росписанія и

подорожной, не допускается (за исключеніемъ служебныхъ и вспомогательныхъ ст. 2 § 92).

Ст. 4. Временные пассажирскіе и смѣшанные товарные поѣзды для мѣстнаго пассажирскаго сообщенія назначаются Начальникомъ службы движенія въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) когда пассажирскіе поѣзды одного изъ направленій запаздываютъ приходомъ на узловыя станціи на столько, что соотвѣтствующіе имъ поѣзды другихъ направленій не ожидаютъ первыхъ;

б) когда вслѣдствіе какихъ-нибудъ временныхъ особенныхъ мѣстныхъ условій (ярмарки, праздники и тому под.) число мѣстъ въ постоянныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, доведенныхъ до максимальнаго ихъ состава, оказывается недостаточнымъ для помѣщенія всѣхъ желающихъ ѣхать, или когда, по условіямъ данныхъ мѣста и времени, сверхъ постоянныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, оказывается необходимымъ назначеніе временно новыхъ поѣздовъ въ большемъ числѣ, или обращающихся въ другіе противъ постоянныхъ поѣздовъ часы;

в) когда партіи рабочихъ не могутъ быть помѣщены въ пассажирскихъ поѣздахъ, постоянно обращающихся.

Примѣчаніе. Оповѣщеніе о назначеніи поѣздовъ дѣлается или по телеграфу или письменными циркулярами.

О назначеніи дополнительныхъ поѣздовъ Начальники станцій оповѣщаютъ путевую стражу черезъ дорожныхъ мастеровъ, увѣдомляя послѣднихъ объ этомъ назначеніи безъ промедленія.

Ст. 5. Начальникамъ станцій предоставляется право назначенія вспомогательныхъ поѣздовъ, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ § 92.

Ст. 6. Самостоятельное назначеніе товарныхъ поѣздовъ предоставлено по уполномочію Начальника Службы Движенія и Начальникамъ I и II Отдѣленій службы движенія, а въ нижеслѣдующихъ случаяхъ Ревизорамъ движенія и Начальникамъ станцій и постовъ:

а) Начальнику Тверской станціи отъ Твери до Дорошихи и обратно и отъ Твери на вѣтвь Серебряково и обратно, согласно инструкціи, изложенной въ приложеніи № XXXVIII.

б) Начальнику Пущинской станціи въ оба направленія на участкахъ: Пущино—Морская Пристань, Пущино—Новый Портъ, Пущино—С.-Петербургъ Варшавской дороги Пущино—С.-Петербургъ Балтійской дороги и Пущино—Тентелевскій заводъ, а равно на другіе заводы въ предѣлахъ приведенныхъ участковъ.

в) Начальнику поста С.-Петербургъ II въ оба направленія на участкахъ: С.-Бургъ II—Бычья станція Варшавской вѣтви и отъ С.-Петербурга II до будки № 3 по главному пути въ нечетномъ направленіи.

г) Начальнику Фарфоровскаго поста въ оба направленія на участкѣ Фарфоровскій постъ—Бычья станція черезъ Волковскій постъ и отъ Фарфоровскаго поста до С.-ПБурга II по 4-му пути въ четномъ направленіи.

д) Начальнику Южнаго Товарнаго поста отъ этого поста до Москвы II Курской дороги.

Примѣчаніе. Назначеніе поѣздовъ отъ Москвы II Курской до Южнаго Товарнаго поста предоставлено Начальнику Московской Товарной станціи М.-Курской желѣзной дороги.

е) Начальнику Ржевской станціи между Ржевомъ I Новоторжскаго участка и Ржевомъ II Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги.

ж) Начальнику станціи Вязьма III Товарная между Вязьмой товарной и Вязьмой пассажирской Московско-Брестской ж. дороги, по соглашенію съ Брестскою дорогою.

з) Начальнику станціи Боровичи по Боровичскому участку въ оба направленія.

и) Ревизору Движенія VIII участка на всемъ протяженіи Новоторжскаго участка въ оба направленія.

Ст. 7. Назначеніе резервовъ для обслуживанія поѣздовъ, равно какъ и для пробы (обкатки) паровоза между станціями, производится по требованіямъ Начальниковъ участковъ тяги Завѣдывающимъ Конторою движенія—или Начальниками Отдѣленій.

Примѣчаніе. Отправка паровозовъ, подлежащихъ перегону изъ одного депо въ другое, производится по требованію мѣстнаго Начальника участка тяги, прицѣпкою ихъ въ видѣ придаточныхъ въ составъ ближайшихъ товарныхъ или пассажирскихъ поѣздовъ (кромѣ курьерскихъ), въ зависимости отъ конструкціи паровозовъ и лишь въ исключительныхъ случаяхъ, нетерпящихъ отлагательствъ,—резервами.

Ст. 8. Въ случаѣ отмѣны поѣздовъ соблюдаются слѣдующія правила:

а) Отмѣна поѣздовъ предоставляется тѣмъ лицамъ, кои уполномочены на ихъ назначеніе и тѣмъ изъ Начальниковъ станцій, коимъ будетъ это Начальникомъ службы движенія разрѣшено.

б) Не подлежатъ отмѣнѣ всѣ пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и смѣшанные поѣзды въ теченіе всего срока, на который они объявлены для свѣдѣнія публики.

в) Дополнительные пассажирскіе и смѣшанные поѣзды могутъ быть отмѣняемы за мимованіемъ въ нихъ надобности Начальникомъ службы движенія.

г) Всѣ обыкновенные товарные поѣзды, назначаемые по мѣрѣ потребности для обслуживанія грузового движенія, могутъ быть отмѣняемы Начальникомъ станціи первоначальнаго отправленія сихъ поѣздовъ по причинамъ: неимѣнія груза, какъ своего, такъ и съ линіи, отсутствія паровозовъ, перерыва въ движеніи и по другимъ непредвидѣннымъ обстоятельствамъ.

Ст. 9. Начальникамъ промежуточныхъ станцій предоставляется право отмѣны резервовъ, въ случаѣ возможности отправленія слѣдующихъ по нимъ паровозовъ съ проходящими данную станцію поѣздами.

Ст. 10. Отмѣна поѣздовъ производится телеграммами, подаваемыми по адресу десятому.

Ст. 11. Правила спеціализаціи товарныхъ поѣздовъ и подсортировки вагоновъ и грузовъ объявляются въ книжкѣ росписанія поѣздовъ приложеніемъ къ ней и помѣщены въ приложеніи XXXI къ настоящимъ правиламъ.

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.

Ст. 1. Рукава кранов гидравлическихъ колоннъ и водоемныхъ зданій, а также кранов для подъема тяжеловѣсныхъ предметовъ должны быть всегда въ положеніи, параллельномъ пути, закрѣплены такъ, чтобы не имѣли возможности отъ случайныхъ причинъ измѣнять свое положеніе и только, при необходимости пользоваться таковыми, они передвигаются въ положеніе перекъ пути.

Ст. 2. Отвѣтственность за правильное положеніе подвижныхъ частей, выступающихъ за предѣлы установленнаго предѣльнаго очертанія путевыхъ и станціонныхъ сооруженій возлагается на тѣхъ служащихъ, которые обслуживаютъ эти подвижныя части.

Начальники станцій обязаны наблюдать за правильнымъ исполненіемъ этими служащими возложенной на нихъ вышеуказанной обязанности.

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, непринадлежащій 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.

Ст. 1. На станціонныхъ путяхъ особыми столбиками, окрашенными въ красный цвѣтъ, должны быть обозначаемы тѣ части пути, гдѣ можетъ быть допущено размѣщеніе поѣздовъ и подвижного состава при остановкѣ. Эти столбики помѣщаются во всѣхъ углахъ сходящихся путей, на такомъ разстояніи отъ ихъ соединенія, гдѣ ширина междопутья составляетъ не менѣе 6 1/2 фут. (0,93 сажени); только въ предѣлахъ, указанныхъ столбиками, можетъ быть остановленъ поѣздъ, или находиться на стоянкѣ вагоны, невходящіе въ составъ поѣзда.

Ст. 2. Для правильной установки подвижного состава на путяхъ и для избѣжанія угона вѣтромъ, или ухода такового со станціи, должны быть принимаемы слѣдующія предупредительныя мѣры:

а) имѣющіеся въ концахъ боковыхъ путей поворотные брусья должны быть заперты на замокъ;

б) вообще, а въ особенности во время не-

погоды и сильнаго вѣтра, дежурные по станціи должны обращать самое тщательное вниманіе на осторожное производство маневровъ, въ особенности-же при помощи ручной перекатки;

в) вагоны, невходящіе въ составъ поѣздовъ, а находящіеся на путяхъ: на стоянкѣ или подъ нагрузкою, выгрузкою или перегрузкою,— должны быть сцѣплены, каждая отдѣльная группа особо, затормажены и находиться въ предѣлахъ стоянія поѣздовъ, т. е. не выходить за указатели сихъ предѣловъ, поставленные между сходящимися путями;

г) подъ послѣднія колеса крайнихъ вагоновъ, съ обѣихъ сторонъ колесъ должны быть подложены на два рельса переносные брусья или шпалы, снабженные вырѣзками для рельсовъ, согласными съ нормальнымъ чертежемъ или березовые клинья, заготовленные также по нормальному типу или-же особыя механическія приспособленія, кои будутъ одобрены Начальникомъ дороги къ примѣненію; (приложеніе XXXIX) шпалы и клинья должны непремѣнно прилегать вплотную къ бандажамъ вагонныхъ колесъ, а не лежать въ нѣкоторомъ отъ нихъ разстояніи;

Примѣчаніе. Замѣна брусьевъ и клиньевъ камнями, полѣньями и т. п. предметами,—не допускается.

д) начальники участковъ пути, по особымъ требованіямъ, согласно пункта г, снабжаютъ всѣ станціи, входящія въ предѣлы ихъ участковъ, шпалами, снабженными вырѣзками, согласными съ нормальнымъ чертежемъ. Вырѣзки слѣдуетъ дѣлать въ подошвахъ шпалъ глубиною $^1/_2$вершка для головокъ рельсовъ, а съ боку шпалъ для колесъ по шаблону, соотвѣтствующему ободу вагоннаго колеса. Тѣ-же начальники

участковъ пути снабжаютъ станціи березовыми клиньями, заготовленными также по нормальному чертежу. Двѣ стороны этихъ клиньевъ, имѣющихъ форму прямоугольнаго треугольника, дѣлаются длиною въ 6 вершковъ, а высотою 3½ вершка. Клинья эти слѣдуетъ употреблять при маневрахъ, какъ болѣе удобные для переноски;

е) шпалы и клинья, начальники станцій приходуютъ, какъ инвентарь и, по мѣрѣ негодности ихъ, требуютъ отъ начальника службы движенія высылки новыхъ, при чемъ пришедшіе въ негодность подкладки или клинья сдаются обратно лишь по доставленіи новыхъ;

ж) имѣющіеся на станціяхъ тормазные башмаки Вебера, Бюссинга и другихъ системъ должны быть употребляемы при производствѣ маневровъ на запасныхъ путяхъ и на станціяхъ, расположенныхъ на уклонахъ, и при производствѣ маневровъ на главныхъ путяхъ, по окончаніи коихъ башмаки должны быть немедленно убираемы;

з) закрѣпленія подвижного состава, поставленнаго на кратковременную стоянку, во время производства съ ними маневровъ, не требуется, за исключеніемъ:

а) тѣхъ путей на извѣстныхъ станціяхъ, гдѣ, по условіямъ профиля пути, существуетъ постоянная опасность произвольнаго ухода подвижного состава; б) случаевъ, когда, по неблагопріятнымъ условіямъ погоды, есть опасность угона;

и) для уменьшенія силы и дѣйствія вѣтра— во всѣхъ порожнихъ вагонахъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, при установкѣ ихъ на запасномъ пути, двери и люки должны быть обязательно закрыты;

к) при смѣнѣ паровоза онъ не долженъ быть

отцѣпленъ отъ поѣзда до затормаженія послѣдняго, а при производствѣ маневровъ не ранѣе заторможенія вагоновъ или ихъ подклиненія;

л) при уходѣ вагоновъ со станціи, всѣми мѣрами препятствовать произвольно уходящимъ вагонамъ выходить за предѣлы станціи на перегонъ. Къ такимъ мѣрамъ относятся: аа) впускъ уходящихъ вагоновъ на упорный путь, бб) подкладываніе передъ ними на рельсы различныхъ предметовъ, могущихъ вызвать сходъ вагоновъ съ рельсовъ, и вв) переводъ стрѣлокъ подъ уходящими вагонами, съ цѣлью вызвать сходъ ихъ съ рельсовъ и не дать возможности выйти за предѣлы станціи;

м) на станціяхъ и постахъ, имѣющихъ предохранительные тупики, а равно между станціями и на подъѣздныхъ путяхъ, стрѣлка должна постоянно быть поставлена по правиламъ движенія на предохранительный путь и заперта на замокъ;

н) на станціяхъ скрещенія экстренныхъ поѣздовъ: ИМПЕРАТОРСКИХЪ, ВЫСОЧАЙШАГО ДВОРА и Придворнаго вѣдомства (съ коими слѣдуютъ ВЫСОЧАЙШІЕ Особы),—съ пассажирскими и товарными поѣздами, равно какъ на станціяхъ обгона первыми поѣздами послѣднихъ, пассажирскіе и товарные поѣзды и вообще всякій подвижной составъ не долженъ, по возможности, находиться на запасномъ пути, сосѣднемъ тому, который назначенъ для слѣдованія экстренныхъ поѣздовъ вышеназванныхъ категорій.

Въ тѣхъ-же случаяхъ, когда на станціи имѣется только одинъ запасный путь, почему не представляется возможнымъ исполнить вышеприведенное требованіе, — подвижной составъ

или поѣздъ, поставленный на запасный путь для пропуска экстренныхъ поѣздовъ или для скрещенія съ ними, долженъ быть, передъ прибытіемъ экстреннаго поѣзда, осмотрѣнъ лично Начальникомъ станціи или поста, въ отношеніи соблюденія габарита и, въ случаѣ возникновенія сомнѣній, немедленно должны быть приняты мѣры къ устраненію неправильной нагрузки или иного препятствія для благополучнаго слѣдованія подобныхъ поѣздовъ.

Ст. 3. Въ тѣхъ случаяхъ, когда является необходимость расцѣпки поѣзда въ пути,—расцѣпка эта должна производиться по возможности на горизонтальныхъ площадкахъ, 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 чтобы при производствѣ маневровъ на станціяхъ составителями, сцѣпщиками, машинистами, а равно участвующими въ производствѣ маневровъ кондукторами и стрѣлочниками, обращалось-бы особенное вниманіе на предупрежденіе самопроизвольнаго движенія подвижного состава, что можетъ быть достигнуто, между прочимъ, при помощи своевременнаго тормо женія вагоновъ, подклиненія ихъ и устраненія чрезмѣрно сильныхъ толчковъ о вагоны маневровыхъ паровозовъ. (Циркуляръ Управленія ж. дорогъ отъ 23 сентября 1899 г., за № 38090).

Ст. 4. Начальники станцій должны постоянно наблюдать за исполненіемъ сихъ правилъ и

*) *Примѣчаніе.* Подкладками, т. е. шпалами съ вырѣзками или клиньями долженъ быть снабженъ паровозъ, ведущій поѣздъ.

испытывать своихъ служащихъ въ пониманіи означенныхъ мѣръ и въ правильномъ употребленіе шпалъ, клиньевъ и башмаковъ, разныхъ системъ; наблюденіе и отвѣтственность за правильнымъ исполненіемъ вышеозначенныхъ требованій возлагается на дежурныхъ агентовъ и иныхъ лицъ служебнаго станціоннаго персонала, коимъ исполненіе этихъ правилъ будетъ поручено Начальникомъ станціи и, въ подлежащихъ случаяхъ, на поѣздную кондукторскую бригаду.

Ст. 5. Исполненіе изложеннаго выше на группахъ путей, находящихся въ спеціальномъ вѣдѣніи другихъ службъ, лежитъ на обязанности и отвѣтственности этихъ службъ.

Ст. 6. Порядокъ охраненія паровозовъ подъ парами указанъ въ статьѣ I къ § 68 сихъ правилъ.

Подраздѣленіе и распредѣленіе рельсовыхъ путей.

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

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

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

Ст. 1. Два пути, лежащіе на протяженіи главной линіи, отъ пассажирскаго зданія С.-Пе-

тербургской станціи до пассажирскаго зданія Московской станціи, и проходящіе на всѣхъ станціяхъ и постахъ у пассажирскихъ платформъ, именуются главными путями; изъ нихъ правый, по направленію отъ С.-Петербурга, называется «Первымъ» (Петербургскимъ) и служитъ для движенія удаляющихся отъ С.-Петербурга, нечетныхъ, поѣздовъ; а лѣвый путь того-же направленія называется «Вторымъ» (Московскимъ) путемъ и служитъ для движенія приближающихся къ С.-Петербургу, четныхъ, поѣздовъ.

Ст. 2. Кромѣ вышеназванныхъ двухъ главныхъ путей, на участкѣ дороги отъ электросемафорнаго поста № 3 до Обухово, имѣется особый путь, назначенный для движенія воинскихъ, товарныхъ и нѣкоторыхъ служебныхъ поѣздовъ, удаляющихся отъ С.-Петербурга (нечетныхъ), который называется третьимъ главнымъ (товарнымъ) путемъ; а на участкѣ дороги отъ Обухово до С.-Петербурга II имѣется особый-же путь, назначенный для движенія воинскихъ, товарныхъ и нѣкоторыхъ служебныхъ поѣздовъ, приближающихся къ С.-Петербургу (четныхъ), который называется четвертымъ главнымъ (товарнымъ) путемъ; на участкѣ отъ Фарфоровскаго поста до Волковскаго поста имѣются два пути, которые называются главными путями Портовой вѣтви; первымъ путемъ Портовой вѣтви именуется тотъ путь, по которому слѣдуютъ нечетные поѣзды по направленію отъ станціи Пущино къ Фарфоровскому посту а вторымъ путемъ—тотъ, по которому слѣдуютъ поѣзды противоположнаго направленія—четные, отъ Фарфоровскаго поста къ станціи Пущино.

Ст. 3. Новоторжскій и Боровичскій участки устроены въ одинъ путь, по которому движеніе поѣздовъ производится въ оба направленія, при чемъ на станціяхъ, при скрещеніи, поѣзда принимаются всегда на правый по направленію движенія поѣзда разъѣздной путь.

Ст. 4. Пути, отдѣляющіеся отъ главной линіи, для соединенія съ сосѣдними дорогами, портомъ, заводами, балластными карьерами и проч., именуются вѣтвями.

Ст. 5. Станціонные, существующіе на каждой станціи, пути, сообразно своему назначенію, раздѣляются на пути техническаго, коммерческаго и хозяйственнаго значенія.

Къ числу первыхъ принадлежатъ: разъѣздные, вытяжные, предохранительные и др.

Къ числу вторыхъ принадлежатъ: товарные для производства нагрузки и выгрузки и установки груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, вѣсовые и др.

Къ числу третьихъ принадлежатъ: парковые, тракціонные, передаточные пути депо и мастерскихъ и пр.

Станціоннымъ путямъ, расположеннымъ правѣе «Перваго» главнаго (С.-Петербургскаго) пути, считая по направленію движенія поѣздовъ, присваивается нечетная нумерація, а станціоннымъ путямъ, расположеннымъ съ правой стороны «Второго» главнаго пути, считая по направленію движенія поѣздовъ обратнаго направленія, присваивается четная нумерація.

На Новоторжско-Вяземскомъ участкѣ путямъ, расположеннымъ правѣе прямого направленія главнаго пути по направленію движенія поѣздовъ отъ Новоторжской къ Вязьмѣ, присваи-

вается нечетная нумерація, а путямъ, расположеннымъ съ противоположной стороны главнаго пути, четная нумерація.

На Боровичскомъ участкѣ путямъ, расположеннымъ съ правой стороны главнаго пути, считая по направленію движенія поѣздовъ отъ Угловки до Боровичей, присваивается четная нумерація, а путямъ, расположеннымъ съ противоположной стороны,—нечетная нумерація.

По вѣтвямъ четными нумерами обозначаются пути соотвѣтственно нумераціи четныхъ поѣздовъ и наоборотъ, а именно: по Портовой вѣтви въ направленіи отъ Фарфоровскаго поста къ Н. Порту, М. Пристань, Балтійской и Варшавской дорогамъ, и въ Москвѣ по направленію отъ главнаго поста къ Южному Товарному посту, отъ Марьино къ Алексѣевкѣ,—четными. Пути съ противоположной стороны именуются нечетными нумерами.

Примѣчаніе. Нумерація стрѣлокъ должна соотвѣтствовать нумераціи путей, такъ напр., на С.-Петербургскомъ главномъ пути и съ правой его стороны, онѣ нумеруются нечетными (арабскими) цифрами, а съ противоположной стороны - четными.

Ст. 6. Нумерація путей дороги обозначается на планахъ станцій и во всѣхъ донесеніяхъ и документахъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

А. Главные пути.

а) Римскою цифрою I—первый главный путь.

б) Римскою цифрою II—второй главный путь.

Б. Станціонные пути всякаго наименованія, за исключеніемъ группы путей спеціальнаго значенія (тракціонныхъ, магазинныхъ и въ предѣлахъ мастерскихъ):

а) нечетными римскими цифрами III, V, VII, IX, XI и т. д. обозначать станціонные пути съ нечетной стороны;

б) четными римскими цифрами: IV, VI, VIII, X и т. д. станціонные пути, расположенные съ четной стороны.

Принимая во вниманіе, что станціонные пути посредствомъ стрѣлокъ раздѣляются на части, то каждая отдѣльная часть станціоннаго пути между предѣльными столбиками (полезная длина) должна быть обозначена арабской цифрой въ послѣдовательномъ порядкѣ, начиная съ цифры 4, 6, 8 и т. д. со стороны второго главнаго пути (по направленію движенія), напримѣръ путь IV имѣетъ 3 части, то ихъ обозначать: IV—4, IV—6, IV—8; путь VI имѣетъ двѣ части, то ихъ обозначать VI—10; VI—12, и съ цифръ 3, 5,7 и т. д. со стороны перваго главнаго пути (по направленію движенія), напримѣръ: путь III имѣетъ двѣ части, то ихъ обозначать III—1, III—5; путь V имѣетъ три части, то ихъ обозначать V—7, V—9, V—11 и т. д.

В. Что касается стрѣлокъ, то таковыя обозначать арабскими цифрами въ послѣдовательномъ порядкѣ нумераціи и въ послѣдовательномъ порядкѣ путей, начиная съ единицы отъ С.-Петербурга: а) нечетными нумерами 1, 3, 5, 7—стрѣлки, расположенныя съ правой стороны отъ перваго главнаго пути (по направленію движенія) и б) четными нумерами 2, 4, 6, 8, 10—стрѣлки, расположенныя съ правой стороны второго главнаго со стороны Москвы (по направленію движенія) пути.

Ст. 7. Для правильнаго пользованія станціонными путями, распоряженіемъ начальника службы Пути, должны быть составлены схематическіе планы расположенія путей, каждой станціи съ нумераціей всѣхъ ея путей и стрѣлокъ и съ подробнымъ обозначеніемъ находя-

щихся въ ея предѣлахъ построекъ и другихъ устройствъ, имѣющихъ къ дѣлу движенія поѣздовъ и Коммерческой части какое-либо отношеніе. Таковые планы распоряженіемъ Начальника службы Движенія разсылаются по станціямъ и должны быть вывѣшены въ конторѣ начальника станціи для руководства станціонныхъ агентовъ и числиться въ инвентарѣ каждой станціи.

Проектъ распредѣленія и нумераціи станціонныхъ путей и стрѣлокъ составляются начальникомъ службы пути совмѣстно съ начальникомъ службы движенія и утверждаются Начальникомъ дороги.

Примѣчаніе 1. Альбомами плановъ расположенія путей на станціяхъ должны быть снабжены:

а) Начальникъ дороги и начальники службъ: пути, движенія, тяги, матеріальной и коммерческой; начальники Отдѣленій службы движенія—альбомами съ планами расположенія всѣхъ станцій дороги.

б) Начальники участковъ пути и Ревизоры движенія—альбомами съ планами расположенія станцій ввѣреннаго имъ участка.

в) Начальники станцій—схематическими планами ввѣренныхъ имъ станцій.

Примѣчаніе 2. Послѣ работъ по развитію путей на какихъ-либо станціяхъ планы расположенія таковыхъ ежегодно должны быть пополняемы распоряженіемъ Начальника службы пути.

Ст. 8. Подраздѣленіе путей и опредѣленіе ихъ для пріема, отправленія и простоя при пропускѣ поѣздовъ, примѣнительно къ дѣйствующему росписанію, производится ревизорами движенія совмѣстно съ начальниками станцій и утверждается Начальникомъ Отдѣленія по движенію.

Примѣчаніе. Измѣненіе путей пріема, непредусмотрѣннаго росписаніемъ послѣдовательнаго занятія путей поѣздами, можетъ быть допускаемо въ исключительныхъ обстоятельствахъ не иначе, какъ по указанію Начальника станціи или замѣняющаго его агента подъ личною ихъ отвѣтственностью.

Ст. 9. Выдѣленіе опредѣленной части путей въ вѣдѣніе другой службы производится по соглашенію начальниковъ заинтересованныхъ службъ съ Начальникомъ службы движенія, съ указаніемъ пограничныхъ стрѣлокъ, остающихся въ распоряженіи службы движенія.

Таковое разграниченіе наносится на планы станцій, подлежащіе утвержденію Начальника дороги.

Ст. 5. Ревизорами службы движенія совмѣстно съ начальниками станцій составляются слѣдующія вѣдомости:

а) росписанія послѣдовательнаго занятія станціонныхъ путей поѣздами и отцѣпляемымъ отъ поѣздовъ подвижнымъ составомъ;

б) выписки изъ росписанія послѣдовательнаго занятія станціонныхъ путей поѣздами,—для служащихъ;

в) таблицы нормальнаго положенія стрѣлокъ въ свободное отъ движенія поѣздовъ и отъ маневровъ время, съ указаніемъ запираемыхъ на замокъ.

Вѣдомости эти, по надлежащемъ заполненіи ихъ, вывѣшиваются на видномъ мѣстѣ въ конторѣ Начальника станціи, въ дежурныхъ комнатахъ и въ стрѣлочныхъ будкахъ; выписки-же изъ означенной вѣдомости (п. *б*) съ подлежаще заполненными графами выдаются на руки всѣмъ старшимъ и младшимъ стрѣлочникамъ данной станціи.

Съ измѣненіемъ росписаній движенія поѣздовъ, каждый разъ, вѣдомости эти должны быть

замѣняемы новыми, подлежаще заполненными соотвѣтственными измѣненіями,

Указанныя въ п. а, б и в росписанія и таблицы, въ копіи, представляются Ревизорами движенія Начальнику Отдѣленія службы движенія каждый разъ, не позже, какъ за 2 недѣли до введенія новаго росписанія поѣздовъ.

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 одноколейныхъ 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.

Ст. 1. На однопутныхъ участкахъ дороги входныя стрѣлки не должны находиться съ обо-

ихъ концовъ станціи въ положеніи на одинъ и тотъ-же путь, а обязательно одна изъ нихъ должна быть поставлена по направленію главнаго пути, а другая по направленію сосѣдняго свободнаго пути.

Ст. 2. Нормальное положеніе стрѣлочныхъ переводовъ на станціяхъ опредѣляется для каждой станціи отдѣльно Ревизоромъ движенія, совмѣстно съ Начальникомъ станціи и утверждается Начальникомъ Отдѣленія службы движенія, какъ по особой вѣдомости, такъ и на планахъ станцій; при чемъ должно руководствоваться настоящимъ §, а также и тѣмъ, чтобы стрѣлки, ведущія съ двухъ противоположныхъ концовъ на одинъ и тотъ-же пріемочный путь, содержались въ положеніи разныхъ направленій и чтобы нормальное положеніе стрѣлокъ было согласовано съ распредѣленіемъ путей для пріема поѣздовъ (ст. 8, § 98). Стрѣлкамъ, невыходящимъ на главные пути, должно быть присвоено нормальное положеніе въ зависимости отъ наибольшей потребности передвиженій и наилучшаго обезпеченія безопасности движенія.

Примѣчаніе 1. Нормальнымъ положеніемъ стрѣлки именуется то положеніе ея, въ которомъ она постоянно должна находиться и въ которое она немедленно должна быть поставлена обратно, послѣ пропуска по ней подвижного состава въ переведенномъ положеніи ея.

Примѣчаніе 2. Нормальное положеніе стрѣлокъ ручного дѣйствія должно быть обозначено на самомъ переводѣ.

Ст. 3. Съ измѣненіемъ росписаній поѣздовъ каждый разъ росписаніе послѣдовательнаго занятія путей на станціяхъ и нормальное положеніе стрѣлокъ должно быть провѣряемо и вслучаѣ необходимости какихъ-либо измѣненій—таковыя должны быть занесены въ соотвѣтствующія вѣдомости.

Ст. 4. Для большаго обезпеченія безопасности прохода поѣзда по стрѣлкамъ, уложеннымъ на станціяхъ и внѣ оныхъ, а также предотвращенія возможности произвольнаго выхода поѣзда на всѣхъ станціяхъ и полустанціяхъ, гдѣ не устроена централизація и взаимное замыканіе стрѣлокъ, должны быть устроены затворы для закрѣпленія перьевъ стрѣлокъ въ данномъ положеніи; независимо отъ сего, на каждой стрѣлкѣ должно быть устроено приспособленіе также для возможности одновременнаго запиранія ея въ данномъ положеніи, посредствомъ обыкновенныхъ висячихъ замковъ. Таковыми замыкающимися затворами должны быть снабжены также:

а) всѣ стрѣлки предохранительныхъ тупиковъ, устроенныхъ на вѣтвяхъ, ведущихъ къ частнымъ магазинамъ, заводамъ и складамъ, а также въ карьеры (земляные, балластные и др.), отвѣтвляющихся, какъ отъ главной линіи внѣ станціи, такъ и отъ станціонныхъ путей;

б) всѣ противошерстныя стрѣлки на временныхъ постахъ двупутныхъ участковъ, а также всѣ стрѣлки отвѣтвленій, расположенныхъ внѣ станцій однопутныхъ и двупутныхъ участковъ дороги;

в) всѣ противошерстныя стрѣлки, лежащія на главныхъ путяхъ станціи, обгонныхъ и другихъ постахъ на двупутныхъ и однопутныхъ участкахъ дороги, за исключеніемъ тѣхъ станцій, которыя имѣютъ централизованныя стрѣлки.

Ст. 5. При пользованіи означенными замками и затворами надлежитъ соблюдать нижеслѣдующее:

а) всѣ стрѣлки, снабженныя затворами и замками, должны быть всегда заперты и замкнуты въ нормальномъ положеніи, т. е. стрѣлки отвѣтвленій въ направленіи на тупики, а противошерстныя стрѣлки главныхъ путей на двупутныхъ участкахъ дороги, указанныя въ п. в. предыдущей статьи (4) сего § въ направленіи главнаго пути, при чемъ первыя изъ нихъ отпираются лишь для впуска или выпуска поѣздовъ или паровозовъ съ вѣтви или на вѣтвь, а вторыя только тогда, когда по этимъ стрѣлкамъ надо производить маневры или установить поѣздъ на обгоночный путь.

б) Для отпиранія замковъ на большихъ станціяхъ Начальникъ станціи или дежурный по станціи вручаетъ ключъ *лично* дежурному старшему стрѣлочнику, который послѣ окончанія маневровъ или послѣ установки на обгоночный путь поѣзда, долженъ немедленно поставить стрѣлку въ нормальное положеніе, запереть ее на замокъ и ключъ возвратить лично Начальнику станціи или дежурному помощнику *въ руки*. На малыхъ-же станціяхъ замки отпираются и запираются для указаній надобности дежурными по станціи лично;

в) всѣ ключи отъ вышеуказанныхъ замковъ должны находиться у лица, которому они поручены и *не могутъ быть*, за исключеніемъ вышеуказанныхъ лицъ, *никому передаваемы, а тѣмъ болѣе оставляемы на стрѣлкахъ въ коробкѣ сихъ замковъ*.

Ст. 6. На тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются отдѣльныя группы путей, находящіяся въ вѣдѣніи не службы движенія, а другихъ службъ,

какъ-то: службы тяги или матеріальной, или, наконецъ, ремонта пути, стрѣлки, находящіяся на такихъ отдѣльныхъ группахъ путей, должны быть въ вѣдѣніи тѣхъ службъ, въ распоряженіи которыхъ находятся самые пути.

Дѣйствіе таковыми стрѣлками и наблюденіе за ихъ исправностью должно быть, по возможности, поручено не постояннымъ постовымъ стрѣлочникамъ, а такимъ агентамъ службъ, вѣдающимъ путями, которые, занимая другія постоянныя должности, будутъ въ то же время имѣть возможность наблюдать за стрѣлками и ими дѣйствовать.

Такимъ образомъ, дѣйствіе стрѣлками на путяхъ тракціонныхъ можетъ быть возложено на дневныхъ и ночныхъ кочегаровъ, на паровозныхъ кочегаровъ или помощниковъ машинистовъ, на сторожей депо и т. п.; дѣйствіе стрѣлками на путяхъ матеріальной службы на сторожей при магазинахъ и складахъ и т. д.

Подробное выясненіе, какія именно изъ стрѣлокъ, находящихся на спеціальныхъ группахъ путей, могутъ быть оставлены безъ особыхъ постоянныхъ стрѣлочниковъ и какія должны имѣть таковыхъ, возлагается на ревизоровъ движенія, при участіи мѣстныхъ старшихъ агентовъ подлежащихъ службъ и начальниковъ станцій. При совѣщаніяхъ по этому предмету на мѣстѣ; на каждой станціи отдѣльно, должны быть приняты во вниманіе, какъ, вообще, размѣры передвиженій паровозовъ и подвижного состава на каждой изъ отдѣльныхъ группъ нестанціонныхъ путей, такъ равно и увеличенія или уменьшенія такихъ передвиженій въ разныя времена года, въ зависимости отъ размѣровъ движенія на линіи.

Результаты совѣщаній по этому предмету должны быть излагаемы въ особыхъ по каждой станціи протоколахъ, подписанныхъ всѣми участвующими въ совѣщаніи агентами. Протоколы эти должны заключать обстоятельное указаніе, какіе именно изъ стрѣлочныхъ постовъ на спеціальныхъ группахъ путей могутъ быть совсѣмъ упразднены (съ соотвѣтственнымъ сокращеніемъ числа стрѣлочниковъ), какіе изъ постовъ будутъ требовать временно постоянныхъ стрѣлочниковъ, въ зависимости отъ времени года и усиленнаго движенія на линіи и, наконецъ, на какихъ постахъ стрѣлочники должны находиться постоянно. Протоколы эти должны быть представляемы каждымъ изъ участниковъ совѣщанія Начальнику своей службы по принадлежности.

Постовые стрѣлочники, которые будутъ находиться постоянно или временно (въ зависимости отъ увеличенія размѣровъ движенія) на стрѣлкахъ, лежащихъ на спеціальныхъ группахъ путей,—по отношенію дѣйствія стрѣлками, ухода за ними и наблюденія за ихъ исправностью, должны вполнѣ подчиняться подлежащимъ агентамъ тѣхъ службъ, въ вѣдѣніи которыхъ будутъ состоять пути; въ административномъ же отношеніи, т. е. относительно уплаты жалованья, выдачи обмундированія, сигнальныхъ и освѣтительныхъ принадлежностей и матеріаловъ, а также необходимыхъ инструментовъ, должны находиться въ вѣдѣніи службы движенія на общемъ основаніи; смазочные и освѣтительные матеріалы для всѣхъ стрѣлокъ должны быть относимы на службу движенія, но употребленіе этихъ матеріаловъ и уходъ за стрѣлками лежитъ на

обязанности агентовъ службъ, завѣдующихъ путями.

Ст, 7. Непосредственныя ближайшія распоряженія по предмету наблюденія за стрѣлками, которыя, согласно вышеизложеннаго, находятся въ вѣдѣніи не службы движенія, а другихъ службъ, лежатъ на мѣстныхъ старшихъ агентахъ подлежащихъ службъ, т. е. относительно стрѣлокъ на путяхъ тракціонныхъ—на начальникахъ участковъ тяги или депо, на путяхъ матеріальной службы—на завѣдывающихъ магазинами, и на путяхъ службы пути —на мѣстныхъ участковъ пути и по указаніямъ послѣднихъ—на дорожныхъ мастерахъ.

Ст. 8. Всѣ стрѣлки пограничныя, т. е. соединяющія собственно станціонные пути съ группами путей другихъ службъ, находятся въ вѣдѣніи службы движенія и, на основаніи распредѣленія стрѣлокъ по постамъ, поручаются вмѣстѣ съ другими станціонными же вблизи находящимися стрѣлками постояннымъ постовымъ стрѣлочникомъ. Никто другой, кромѣ мѣстнаго дежурнаго стрѣлочника или лица, назначеннаго начальникомъ станціи, дѣйствовать такими пограничными стрѣлками не можетъ.

Всякій отдѣльный паровозъ, или маневрирующій поѣздъ, при переходѣ со спеціальныхъ путей на собственно станціонные или обратно, долженъ останавливаться—въ первомъ случаѣ, не доходя пограничной стрѣлки, а во второмъ пройдя таковую, но въ самомъ началѣ спеціальнаго пути, и можетъ продолжать дальнѣйшее движеніе на станціонные пути не иначе, какъ по распоряженію

подлежащаго станціоннаго агента, а на спеціальные пути—по распоряженію агента, той службы, которой пути принадлежатъ. Передвиженіе и постановка по какимъ бы то ни было причинамъ вагоновъ съ паровозами или отдѣльныхъ вагоновъ съ одной группы спеціальныхъ путей на другую, какъ напримѣръ со станціонныхъ на тракціонные и обратно; или съ путей матеріальной службы на пути тракціонные и обратно, или со станціонныхъ на пути обратно, производятся не иначе, какъ по предварительному соглашенію между агентами службъ, вѣдающихъ путями.

Въ предупрежденіе ошибокъ и недоразумѣній при исполненіи предыдущаго пункта, указатели стоянія поѣздовъ у стрѣлокъ пограничныхъ, т. е. соединяющихъ собственно станціонные пути съ группами спеціальныхъ путей, должны быть въ постоянной совершенной исправности, самыя же стрѣлки должны быть снабжены фонарями Бендера.

На всѣхъ тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются упраздненныя депо, принадлежащіе таковымъ пути не должны считаться путями тракціонными, а имѣютъ оставаться въ вѣдѣніи станцій на общемъ основаніи.

Ст. 9. Наблюденіе за постоянною исправностью спеціальныхъ путей и стрѣлокъ, а равно своевременное исправленіе обнаруживающихся поврежденій и неисправностей лежитъ, на общемъ основаніи, на обязанности службы пути и зданій.

Упомянутый порядокъ долженъ исполняться постоянно, т. е. при открытіи каждой новой стрѣлки, при передачѣ одной или нѣсколькихъ стрѣлокъ отъ одной службы къ другой и т. п.;

въ такихъ случаяхъ начальники участковъ пути имѣютъ немедленно увѣдомлять ревизоровъ движенія, которые приглашаютъ агентовъ другихъ, причастныхъ къ данному случаю, службъ для составленія соотвѣтственнаго протокола, представляемаго затѣмъ въ подлинникѣ Начальнику службы движенія, а въ копіяхъ Начальникамъ остальныхъ, участвовавшихъ въ составленіи протокола службъ (пути, тяги или матеріальной).

Ст. 10. Во всѣхъ случаяхъ, когда на посту имѣется нѣсколько стрѣлокъ, обращенныхъ остріемъ пера къ ожидаемому поѣзду, постовой стрѣлочникъ, поставивъ всѣ стрѣлки въ надлежащее, для пріема и отправленія поѣзда, положеніе, обязанъ запереть на затворъ всѣ встрѣчныя стрѣлки и встрѣчать поѣздъ на первой изъ таковыхъ. Если одна изъ указанныхъ встрѣчныхъ стрѣлокъ не можетъ быть закрѣплена въ требуемомъ положеніи, вслѣдствіе порчи затвора, то постовой стрѣлочникъ обязанъ обслуживать таковую, а надлежащее положеніе первой укрѣпить на затворъ.

Ст. 11. Начальники станцій и стрѣлочники должны убѣждаться въ исправномъ дѣйствіи затворовъ, обращать вниманіе на то, чтобы желѣзная полоса затвора свободно вращалась на своей оси и чтобы, въ томъ случаѣ, когда вилка затвора стоитъ перпендикулярно къ подошвѣ рельса, конецъ стрѣлочнаго пера плотно прилегалъ къ рамному рельсу. При этомъ слѣдуетъ пробовать поднять рычагъ, дабы убѣдиться, что затворъ держитъ рычагъ настолько плотно, что малѣйшее обратное движеніе стрѣлочнаго остряка невозможно.

Ст. 12. Такъ какъ въ вѣдѣніи одного стрѣлочника можетъ быть нѣсколько стрѣлокъ (изъ которыхъ однѣ могутъ приходиться проходящему поѣзду или маневрирующимъ вагонамъ встрѣчными, а другія—попутными) и такъ какъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ прохода поѣзда или маневрирующихъ вагоновъ по двумъ или нѣсколькимъ стрѣлкамъ одного стрѣлочнаго поста, стрѣлочникъ можетъ находиться только на одной изъ нихъ, то для достиженія цѣли, для которой устроены затворы, предлагается къ непремѣнному постоянному исполненію, чтобы всѣ стрѣлки, у которыхъ не будетъ находиться стрѣлочникъ, были постоянно заперты затворами, безъ различія, будутъ ли какія либо изъ нихъ приходиться встрѣчною или попутною проходящему поѣзду или маневрирующимъ вагонамъ. Исключеніе изъ этого правила можетъ быть допускаемо только для весьма часто дѣйствующихъ двухъ, на одномъ пути, близко другъ отъ друга находящихся, и обращенныхъ другъ къ другу остріями стрѣлокъ; такія стрѣлки при пропускѣ поѣздовъ, или при маневрахъ могутъ быть оставляемы одновременно обѣ незапертыми на затворы, при чемъ обслуживаться стрѣлочникомъ должна та изъ нихъ, которая, при данномъ направленіи движенія поѣзда или маневровъ, будетъ приходиться встрѣчною.

Ст. 13. Чеки (засовы) стрѣлочныхъ затворовъ снабжены ушками, устроенными такимъ образомъ, что даютъ возможность запирать стрѣлки висячими замками. Стрѣлки, находящіяся на главныхъ путяхъ станцій, а также на такихъ путяхъ, по которымъ постоянно производится движеніе, и которыя (стрѣлки) поэ-

тому находятся въ постоянномъ болѣе или менѣе частомъ употребленіи, запиранію на замокъ не подлежатъ. Запертыми же на замокъ должны быть только стрѣлки, употребляемыя весьма рѣдко и въ исключительныхъ только случаяхъ.

Примѣчаніе. О всякой порчѣ стрѣлочнаго затвора стрѣлочникъ, въ вѣдѣніи котораго стрѣлка находится, немедленно обязанъ доложить дежурному по станціи. При обязательныхъ ежедневныхъ осмотрахъ путей и стрѣлокъ, начальники станцій или дежурные помощники, а также старшіе стрѣлочники обязаны также тщательно осматривать затворы и убѣждаться въ ихъ полной исправности. Въ случаяхъ порчи затворовъ, дежурный по станціи долженъ записать о таковой въ книгу дѣятельности станціи и дать немедленно знать дорожному мастеру, требуя неотлагательнаго исправленія. Если по этому требованію испортившійся затворъ немедленно исправленъ не будетъ, то Начальникъ станціи обязанъ по телеграфу обратиться къ подлежащему Начальнику участка пути, съ просьбою соотвѣтственнаго распоряженія. Копіи такихъ телеграммъ Начальники станцій должны адресовать Ревизорамъ движенія.

Ст. 14. Въ случаяхъ укладки на станціяхъ новыхъ стрѣлокъ, или измѣненія въ распредѣленіи стрѣлокъ, т. е. при перекладкѣ существующихъ, таковыя должны быть всегда снабжены затворами и, до устройства ихъ, не должны быть сдаваемы станціи. Если же случилось бы, что затворы на такихъ стрѣлкахъ устроены не будутъ, то Начальникъ станціи обязанъ немедленно донести о томъ ревизору движенія и просить распоряженія объ устройствѣ недостающихъ затворовъ.

Ст. 15. Всѣ входныя на станціи стрѣлки и нѣкоторыя особенно дѣятельныя станціонныя стрѣлки приспособлены особыми фонарями для освѣщенія таковыхъ ночью; фонари прикрѣп-

лены къ стержню, соединенному съ рычагомъ стрѣлки, и ночью—особымъ свѣтомъ, а днемъ—положеніемъ крыла фонаря показываютъ направленіе стрѣлки. Конструкція такихъ фонарей и употребленіе ихъ на дѣлѣ должны соотвѣтствовать чертежамъ и правиламъ, изложеннымъ въ положеніи о сигналахъ (приложеніе XIII).

Ст. 16. Вѣдомость подлежащихъ къ освѣщенію стрѣлокъ, равно какъ и тѣхъ, которыя должны находиться на замкахъ, составляется для каждой станціи ревизоромъ Движенія, совмѣстно съ Начальниками станцій, и, по утвержденіи ея Начальникомъ отдѣленія службы Движенія, вывѣшивается на станціи. Копіи сихъ вѣдомостей представляются Начальнику службы движенія. Измѣненіе такихъ вѣдомостей можетъ послѣдовать не иначе, какъ съ утвержденія Начальника службы движенія.

Ст. 17. Порядокъ осмотра стрѣлочныхъ переводовъ изложенъ въ статьяхъ § 58 настоящихъ правилъ.

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.

Ст. 1 При распредѣленіи стрѣлокъ по постамъ должно принимать въ соображеніе:

а) характеръ движенія по каждой въ отдѣльности стрѣлкѣ, пріемъ и выходъ поѣздовъ, маневры и пропускъ паровозовъ въ депо, подъ воду, на склады топлива и т. п.;

б) количество разъ могущихъ потребоваться переводовъ каждой данной стрѣлки въ теченіи одного дежурства;

в) удаленность разсматриваемыхъ стрѣлокъ одной отъ другой;

г) разбросанность стрѣлокъ по разнымъ путямъ (разрозненность ихъ);

д) загражденность стрѣлокъ, вагонами и поѣздами.

Ст. 2. Само собою разумѣется, что чѣмъ болѣе поѣздовъ или одиночныхъ паровозовъ проходитъ по каждой разсматриваемой стрѣлкѣ, чѣмъ чаще приходится переводить ее, чѣмъ далѣе отстоитъ одна отъ другой и чѣмъ разбросаннѣе онѣ по путямъ, тѣмъ меньше ихъ должно входить въ составъ одного поста. Стрѣлки съ особенно слабой работой и удаленныи отъ другихъ стрѣлокъ, входятъ въ посты лишь для наблюденія за цѣлостью ихъ частей и очистки отъ сора, песку и снѣга, но должны, въ случаѣ надобности, переводиться проводникомъ паровоза или лицомъ, производящимъ маневры.

Ст. 3. Распредѣленіе стрѣлокъ по каждой станціи отдѣльно на посты, а равно установленіе на каждомъ отдѣльномъ посту дежурства стрѣлочниковъ, примѣнительно къ дополнительнымъ статьямъ къ § 6 настоящихъ правилъ, объявляется по линіи особымъ приказомъ.

Ст. 4. Измѣненіе количества стрѣлочныхъ постовъ, равно какъ и стрѣлокъ по постамъ

можетъ происходить не иначе, какъ съ особаго на это разрѣшенія Начальника дороги, объявленнаго приказомъ по дорогѣ.

Въ случаѣ надобности въ таковыхъ измѣненіяхъ, начальникъ станціи докладываетъ объ этомъ ревизору даннаго участка, который въ уважительныхъ случаяхъ входитъ по этому предмету къ Начальнику службы движенія съ особыми представленіями.

Ст. 5 Измѣненіе нумеровъ стрѣлокъ, обозначенныхъ на утвержденныхъ планахъ станцій, тождественныхъ съ №№, указанными въ приказѣ распредѣленія стрѣлокъ по постамъ, которое требуется произвести въ зависимости отъ перекладки или укладки станціонныхъ путей и стрѣлокъ вновь, или иныхъ причинъ—можетъ быть произведено не иначе, какъ тѣмъ же порядкомъ, съ объявленіемъ о томъ въ приказѣ Начальника дороги.

Ст. 6. На станціяхъ, гдѣ будетъ установлена централизація стрѣлокъ, порядокъ дѣйствія таковыхъ объявляется особыми инструкціями.

Ст. 7. Порядокъ освидѣтельствованія и введенія въ дѣйствіе устройствъ по централизаціи стрѣлокъ сигналовъ изложенъ въ приложеніи XL.

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 сигнализаціи.

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

Ст. 1. Станціи и посты, имѣющіе возможность производить скрещеніе и обгонъ поѣздовъ, а также и маневры съ подвижнымъ составомъ, ограждены дальними входными сигналами-семафорами. За 15 минутъ до возможнаго по росписанію или по расчету прибытія или прохода ожидаемаго поѣзда начальникъ станціи обязанъ освободить тѣ станціонные пути, по которымъ долженъ прослѣдовать поѣздъ, отъ всякаго подвижного состава.

Только по исполненіи сего производится открытіе дальняго сигнала по особому, каждый разъ, приказанію и подъ личною отвѣтственностью начальника станціи или замѣняющаго по дежурству агента.

Какъ только хвостъ прибывшаго поѣзда минуетъ станціонный дальній сигналъ,—таковой закрывается немедленно.

Ст. 2. Въ случаѣ занятія путей поѣздами или подвижнымъ составомъ станція должна быть ограждена начальникомъ станціи во всемъ, согласно положенія о сигналахъ, а равно инструкцій сер. Д. № 1 и § 21 инструкціи сер. Д. № 1-bis о порядкѣ употребленія электросемафоровъ системы Ляртига-Тэсса и Прюдома и Сименса и Гальске.

Ст. 3. Всѣ пути должны быть, по возможности, всегда свободны для пріема и отправленія поѣздовъ, а въ случаѣ ихъ занятія поѣздами или подвижнымъ составомъ, должны быть принимаемы слѣдующія мѣры:

а) когда станція, вслѣдствіе неимѣнія мѣста или по какой-либо другой причинѣ, не готова къ принятію ожидаемаго пассажирскаго или какого-либо другого поѣзда, или-же, когда потребуется принять какой-либо поѣздъ на путь, уже частью занятый другимъ поѣздомъ или подвижнымъ составомъ, то прибывающій поѣздъ долженъ быть задержанъ обязательно передъ входнымъ станціоннымъ сигналомъ и можетъ быть введенъ на станцію не иначе, какъ начальникомъ станціи или дежурнымъ по станціи лично или назначеннымъ имъ для сего агентомъ, но съ соблюденіемъ мѣръ осторожности какъ при маневрахъ (§ 121), при чемъ, независимо заблаговременнаго закрытія соотвѣтствующаго входнаго сигнала (семафора или краснаго диска), *обязательно* передъ таковымъ *укладывать петарды* порядкомъ, указаннымъ въ правилахъ о сигналахъ.

При задержкѣ поѣздовъ за семафоромъ или дискомъ умѣдомленія о прибытіи такихъ поѣздовъ подавать только тогда, когда поѣздъ будетъ введенъ на станцію, и послѣ удостовѣренія въ томъ, что онъ прибылъ въ полномъ составѣ.

По отношенію-же къ тѣмъ поѣздамъ, кои должны быть поставлены на обгонъ ихъ поѣздами большой скорости, подавать прибытіе ихъ приборами блокировки не иначе, какъ послѣ постановки сихъ поѣздовъ на обгоночные пути.

Пассажирскіе, воинскіе и смѣшанные товарные съ пассажирами, новобранцами и рабочими, поѣзды задерживать за семафоромъ разрѣшается только въ крайнихъ случаяхъ, съ объясненіемъ всякій разъ причинъ таковыхъ задержекъ поѣздному главному кондуктору и машинисту;

б) для *предотвращенія* происшествій, даже

въ случаяхъ недозволяемыхъ быстрыхъ или преждевременныхъ входовъ поѣздовъ на станцію, во время тумановъ, мятелей и т. п., когда ограждающіе сигналы не могутъ быть хорошо видимы, надлежитъ, вообще, избѣгать производства маневровъ съ выводомъ поѣздовъ за дальнюю стрѣлку навстрѣчу ожидаемому поѣзду, послѣ разрѣшенія таковому свободнаго пути; если же по какимъ-либо уважительнымъ причинамъ этого сдѣлать нельзя, то надлежитъ, по возможности, озаботиться предупрежденіемъ о томъ по телеграфу ожидаемаго поѣзда и, кромѣ того, въ этомъ случаѣ начальники станціи или дежурный по станціи обязанъ неуклонно, ранѣе вывода маневрирующаго поѣзда, посылать надежнаго агента для укладки петардъ на рельсы, на 300 саж. отъ занятаго маневрирующими вагонами мѣста, согласно п. *а* сей статьи;

в) вообще во избѣжаніе случаевъ наѣзда поѣздовъ на подвижной составъ на станціонныхъ и главныхъ путяхъ, какъ при пріемѣ поѣздовъ, такъ и при маневрахъ,—*выводить*, при маневрахъ подвижной составъ и поѣзды на главные пути *за входныя стрѣлки* или въ сторону ожидаемыхъ поѣздовъ, равно какъ *и принимать поѣзда на одинъ и тотъ же путь* —разрѣшается лишь только въ самыхъ крайнихъ случаяхъ, закрывая передъ этимъ семафоры, ограждающіе станцію, и обращая вниманіе на исправность и освѣщеніе ихъ; при чемъ всѣ нужныя распоряженія, касающіяся безопасности движенія, должны быть дѣлаемы спокойно, обдуманно, ясно и опредѣленно;

г) при разсчетѣ времени, къ какому ожидается прибытіе поѣзда, слѣдуетъ имѣть въ

виду, что машинисты въ правѣ уменьшать, въ дозволенныхъ предѣлахъ, время, положенное по росписанію на проходъ даннаго перегона, а также и возможность нѣкотораго промедленія въ подачѣ увѣдомленій объ отправленіи поѣзда. Служащіе службы пути обязаны обращать усиленное вниманіе на вполнѣ исправное дѣйствіе станціонныхъ сигналовъ, своевременно озабочиваясь подлежащею очисткою отъ снѣга, гололедицы и т. п. семафоровъ и проводовъ къ нимъ, въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда станціоннымъ служащимъ будетъ не подъ силу надлежащее огражденіе станціи сигналами, а также во время продолжительныхъ тумановъ и мятелей,—давать рабочихъ, каждый разъ по особому требованію начальника станціи, въ распоряженіе послѣдняго, фактуруя этихъ рабочихъ на счетъ службы движенія.

Бдительность и осторожность въ указанномъ отношеніи паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и дежурныхъ по станціи должны особенно усиливаться на тѣхъ перегонахъ, гдѣ подходы къ станціямъ состоятъ изъ длинныхъ и крутыхъ скатовъ, при движеніи по которымъ ходъ несдержаннаго своевременно поѣзда можетъ значительно превысить допускаемую скорость. Такіе перегоны и станціи объявляются особыми приказами;

д) машинисты обязаны: неуклонно исполнять всѣ правила и инструкціи относительно уменьшенія скорости хода поѣзда при подходахъ къ станціямъ, достигая этого, по возмож-

ности, безъ требованія тормаженія вагоновъ поѣзда; вообще, а особенно въ туманную и ненастную погоду, обращать усиленное вниманіе на положеніе станціонныхъ сигналовъ, ограждающихъ станціи, и на осторожный подходъ къ станціямъ, а при закрытомъ состояніи сигнала обязательно останавливать поѣздъ, отнюдь не вступая въ предѣлы станціи.

Ст. 4. Порядокъ огражденія остановившихся поѣздовъ и подвижного состава въ пути указанъ въ дополненіяхъ къ § 124 настоящихъ правилъ.

Удостовѣреніе въ готовности путей для слѣдованія ожидаемаго поѣзда.

§ 102. Удостовѣреніе 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).

Ст. 1. Передъ приходомъ или отправленіемъ поѣзда или паровоза, начальникъ станціи обязанъ удостовѣриться въ томъ, что:

а) Всѣ прибывшіе раньше на станцію поѣзды установлены на подлежащихъ путяхъ и въ предѣлахъ указательныхъ столбиковъ;

б) данный пріемочный путь для прибываю-

щаго поѣзда свободенъ; что по путямъ слѣдованія поѣзда не производится маневрированія съ подвижнымъ составомъ и что послѣднимъ не заняты сосѣдніе пути настолько, чтобы препятствовать свободному проходу поѣзда;

в) всѣ стрѣлки, по пути слѣдованія ожидаемаго поѣзда или паровоза поставлены въ надлежащемъ направленіи и заложены чеками или заперты затворами или замками;

г) всѣ стрѣлочники противошерстныхъ стрѣлокъ, со стороны ожидаемаго поѣзда, находятся на своихъ мѣстахъ и что эти стрѣлки,—внѣ зависимости, находятся-ли при нихъ стрѣлочники или нѣтъ, заперты, какъ указано въ предыдущемъ пунктѣ, затворами и замками. При этомъ всѣмъ стрѣлочникамъ противошерстныхъ стрѣлокъ должно быть строго внушено, что при проходѣ поѣзда по стрѣлкѣ надлежитъ, всякій разъ, нажимать рычагъ и противовѣсъ къ себѣ для большей устойчивости остряка стрѣлки въ должномъ направленіи и что они ни подъ какимъ видомъ не должны отлучаться отъ стрѣлокъ, не взирая на то, заперты-ли таковыя на замки или нѣтъ; въ виду сего, стрѣлочникамъ такихъ постовъ не долженъ быть поручаемъ уходъ за семафорами и за правильнымъ горѣніемъ въ нихъ огней; обязанность эта должна быть возложена на стрѣлочниковъ менѣе важныхъ промежуточныхъ постовъ или на станціонныхъ сторожей.

Примѣчаніе. На стрѣлкахъ, ключи отъ конхъ находятся у дежурныхъ по станціямъ, присутствіе стрѣлочниковъ не обязательно.

До выполненія всего изложеннаго, Начальники станцій и дежурные по движенію, принимающіе поѣздъ, не въ правѣ открыть сема-

форъ или дискъ съ той стороны, откуда ожидается поѣздъ; а отправляющіе поѣздъ—не въ правѣ вручить главному кондуктору путевой депеши или разрѣшенія на отходъ поѣзда со станціи.

Ст. 2. При входѣ, выходѣ или проходѣ поѣзда по путямъ станціи, Начальникъ станціи или его замѣститель обязанъ находиться на пассажирской платформѣ или на пути, смежномъ съ путемъ, на которомъ принимается, проходитъ и отправляется поѣздъ, пропуская передъ собою весь составъ поѣзда; онъ при этомъ наблюдаетъ, какъ за устойчивостью нагрузки товаровъ въ открытомъ подвижномъ составѣ, такъ и за всякой наружно замѣчаемой технической неисправностью вагоновъ, отсутствіемъ кондукторовъ, сномъ ихъ на тормазѣ, незаконнымъ нахожденіемъ въ поѣздѣ постороннихъ лицъ и другими неправильностями, имѣя при этомъ при себѣ днемъ свернутый красный флагъ, ночью ручной сигнальный фонарь, чтобы всегда быть готовымъ, въ случаѣ надобности, при всякой замѣченной имъ неправильности въ поѣздѣ, остановить таковой, подавая сигналъ остановки и, по остановкѣ поѣзда, устранить замѣченную неправильность.

При одновременномъ прибытіи, проходѣ или отправленіи поѣздовъ двухъ разныхъ направленій, встрѣча ихъ начальникомъ станціи на той или другой платформѣ опредѣляется старшинствомъ поѣздовъ, въ зависимости отъ ихъ очередей; при поѣздахъ-же одинаковаго старшинства дежурный долженъ встрѣчать или провожать поѣзда на той платформѣ, которая находится ближе къ телеграфному помѣщенію.

Примѣчаніе. На большихъ станціяхъ, гдѣ одновременно находится на дежурствѣ болѣе одного агента, встрѣчи поѣздовъ производятся агентами на обѣихъ платформахъ.

Ст. 3. Отправленіе и пріемъ курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ со станцій первоначальнаго отправленія и на станціяхъ окончательнаго прибытія, а также на всѣхъ пассажирскихъ станціяхъ, гдѣ таковыя отдѣлены отъ товарныхъ, должны производиться обязательно Начальниками этихъ станцій лично. Затѣмъ, на всѣхъ остальныхъ станціяхъ, гдѣ курьерскіе и скорые поѣзды имѣютъ остановки или которыя проходятъ безостановочно, Начальники станцій, **недежурящіе по движенію**, встрѣчаютъ и провожаютъ эти поѣзды лично лишь въ то время, когда проходъ станціи поѣздомъ имѣетъ мѣсто въ теченіе съ 8-ми часовъ утра до 11 часовъ вечера; во все-же остальное время сутокъ, т. е. съ 11 часовъ вечера до 8-ми часовъ утра, личная встрѣча поѣзда для Начальника станціи необязательна и можетъ возлагаться на дежурнаго по станціи, за исключеніемъ особыхъ указаній, помѣщаемыхъ въ приказахъ (пунктъ ж, ст. 10 § 6 сихъ правилъ). Что касается до станцій, гдѣ Начальники станцій несутъ очередное дежурство по движенію, то на таковыхъ требуется лишь, при проходѣ курьерскаго или скораго поѣзда, присутствіе дежурнаго въ данное время агента,—будетъ ли то самъ Начальникъ станціи или его помощникъ.

Раздѣленіе желѣзныхъ дорогъ на перегоны.

§ 103. Желѣзныя дороги раздѣляются на перегоны.

Раздѣльные пункты перегоновъ именуются станціями, подразумѣвая подъ этимъ наименованіемъ также и другіе, распоряжающіеся самостоятельно 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 перегоновъ должны быть обозначаемы особыми знаками или спеціальными сигналами.

Ст. 1. Станціи отдѣляются отъ перегоновъ входными сигналами (красными дисками или семафорами), которые, будучи въ нормальномъ положеніи, закрываютъ входъ на станцію, открывая его только для пропуска поѣздовъ. Входные красные диски или семафоры, которыми ограждается входъ на станцію, устанавливаются согласно «правилъ о сигналахъ».

Предѣлы станціи ограничиваются:

а) на двупутныхъ участкахъ дороги—положеніемъ ограждающихъ красныхъ дисковъ или семафоровъ;

б) на однопутныхъ участкахъ дороги—положеніемъ входныхъ стрѣлокъ. Ограждающіе станцію красные диски или семафоры въ обоихъ случаяхъ обозначаютъ границы, за предѣлами которыхъ не должны производиться какія-либо передвиженія маневрирующаго на станціи подвижного состава.

Ст. 2. Названіе станціи должно быть обозначено на самомъ пассажирскомъ зданіи спереди и съ боковъ его такъ, чтобы пассажиры могли ихъ удобно видѣть.

Ст. 3. Каждая станція должна быть оборудована предметами, необходимыми для правильнаго исполненія службы и нуждъ пассажировъ. при чемъ на каждой станціи, на видномъ для публики мѣстѣ, должны находиться часы; ихъ слѣдуетъ ставить по принятому въ росписаніи поѣздовъ времени и ежедневно провѣрять.

Ст. 4. Пассажирскія платформы и подъѣзды къ пассажирскимъ зданіямъ должно освѣщать въ сумерки и ночью, по крайней мѣрѣ, за полчаса до прибытія поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ; на станціяхъ же отправленія таковыхъ поѣздовъ тѣ же платформы и подъѣзды должно освѣщать, по крайней мѣрѣ, за полчаса до отправленія поѣзда. Лѣстницы, служащія для схода съ высокихъ платформъ, должны быть ограждены перилами съ установкою столбовъ съ фонарями, для ихъ освѣщенія. Опредѣленіе на каждой станціи тѣхъ лѣстницъ, которыя должны быть освѣщаемы, равно какъ количества лампъ, которое должно находиться въ каждомъ изъ станціонныхъ помѣщеній, числа фонарей на пассажирскихъ платформахъ и другихъ подлежащихъ освѣщенію пунктовъ, равно какъ періодовъ времени и часовъ горѣнія ихъ, производится Начальникомъ службы движенія и утверждается Начальникомъ дороги.

Ст. 5. Для усиленія пропускной способности главной линіи на перегонахъ между станціями устроены обслуживаемые пункты, называемые

§ 108. Въ видѣ отступленія отъ общаго правила, установленнаго въ § 107, на дорогахъ или на участкахъ дорогъ какъ двухколейныхъ, такъ и одноколейныхъ, 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 военнаго 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 опредѣлены особо для каждой дороги инструкціею, составленною распоряженіемъ Начальника дороги и утвержденною въ установленномъ порядкѣ.

Ст. 1. При отправленіи поѣздовъ одного вслѣдъ за другими, станціонные агенты, паровозная и поѣздная прислуга и путевая стража руководствуются «Инструкціей о движеніи одпихъ поѣздовъ и паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами по тому же пути и направленію» (приложеніе № XLII).

Ст. 2. Рабочій поѣздъ, которому предстоитъ остановка на перегонѣ для разгрузки или нагрузки клади въ пути, можетъ быть отправленъ вслѣдъ за другимъ поѣздомъ, если такое его отправленіе указано въ росписаніи рабочаго поѣзда.

Очередь послѣдовательнаго занятія поѣздами каждаго перегона.

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

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

Ст. 1. При отправленіи пассажирскихъ, воинскихъ, срочныхъ и дополнительныхъ товарныхъ поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ, Начальники станцій въ точности руководствуются объявленнымъ росписаніемъ движенія сихъ поѣздовъ, очередью, росписаніемъ опредѣленной, и старшинствомъ поѣздовъ, указаннымъ въ § 89 настоящихъ правилъ.

Инструкція отправленія поѣздовъ, ранѣе времени, назначеннаго росписаніемъ, изложена въ приложеніи XLIII-мъ къ настоящимъ правиламъ.

Случаи замедленія хода и остановки поѣзда, непредвидѣнные росписаніями.

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

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

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

Примѣчаніе. Предоставляется Начальникамъ и Управляющимъ ж. дорогъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій эксплоатаціи каждой дороги:

а) примѣнять отправленіе товарныхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій и ранѣе времени, опредѣленнаго общимъ росписаніемъ, и б) допускать ускореніе хода товарныхъ поѣздовъ на тѣхъ перегонахъ, на коихъ поѣзды слѣдуютъ по той или другой причинѣ въ составѣ, меньшемъ противъ предѣльнаго, но въ обоихъ случаяхъ по особо изданнымъ на сей предметъ инструкціямъ. (Извлеченіе изъ циркуляра Нач. и Упр. ж. д. 15 Ноября 1900 г. № 52876).

Ст. 1. На однопутныхъ участкахъ дороги и на тѣхъ двупутныхъ участкахъ, на которыхъ не имѣется блокъ-постовъ, при слѣдованіи по такимъ станціямъ, на коихъ остановки поѣзду росписаніемъ не назначено, но должна быть взята путевая телеграмма, разрѣшающая дальнѣйшее слѣдованіе поѣзду, машинистъ долженъ вести поѣздъ настолько медленно, чтобы поѣздной главный кондукторъ могъ принять отъ Начальника станціи на ходу путевую телеграмму, или же, чтобы, по требованію Начальника станціи, машинистъ могъ остановить поѣздъ.

Ст. 2. Въ случаѣ опозданія поѣздовъ Начальникъ станціи сокращаетъ ихъ стоянки, опредѣленныя росписаніями:

а) для товарныхъ и рабочихъ поѣздовъ—до времени, необходимаго для осмотра подвижнаго состава, снабженія паровоза и поѣзда водою и топливомъ, перемѣны паровоза, смазки подвижнаго состава, прицѣпки и отцѣпки вагоновъ, пріема и сдачи документовъ и дру-

гихъ необходимыхъ служебныхъ потребностей;

б) для поѣздовъ съ пассажирами—кромѣ всего вышеизложеннаго, до времени, необходимаго для высадки и пріема пассажировъ, для сдачи и пріема багажа, почты и грузовъ, а на станціяхъ I и II классовъ—до времени, необходимаго для удовлетворенія нуждъ пассажировъ,—не менѣе 7 минутъ.

Ст. 3. Въ случаѣ прибытія пассажирскаго или товаро-пассажирскаго поѣзда, слѣдующаго одиночною тягою на любую станцію съ опозданіемъ болѣе 30 минутъ и невозможности наверстать опозданіе увеличеніемъ скорости, вслѣдствіе малосильности паровоза или неблагопріятныхъ условій погоды, что должно быть удостовѣрено машинистомъ, ведущимъ поѣздъ или мѣстнымъ агентомъ службы тяги, Начальникъ этой станціи обязанъ увѣдомить о семъ депешею по соотвѣтствующему адресу свода сокращенныхъ телеграммъ всѣ станціи до ближайшаго, по направленію движенія поѣзда, смѣннаго депо, а равно Начальника этого депо, для вывѣшенія на станціяхъ объявленія о семъ опозданіи и для немедленнаго приготовленія въ депо второго паровоза, съ цѣлью отправленія далѣе опоздавшаго поѣзда двойною тягою, если таковая допускается, или приготовленія болѣе сильнаго паровоза.

Въ виду сего, Начальники станцій, въ случаѣ опозданія пассажирскаго поѣзда, должны сокращать по возможности стоянки, принимать всѣ мѣры къ уменьшенію составовъ запоздавшихъ поѣздовъ отцѣпкою товарныхъ и слѣдующихъ резервомъ классныхъ вагоновъ, справ-

ляться у поѣзднаго машиниста о причинѣ, вызвавшей опозданіе, и, если окажется, что опозданіе вызвано неблагопріятной погодой или преувеличеннымъ составомъ поѣзда, подавать депешу по своду телеграфныхъ донесеній до ближайшаго депо смѣны паровозовъ, по направленію слѣдованія поѣзда, обозначая въ ней требованіе приготовленія второго паровоза, когда это нужно, время выхода опоздавшаго поѣзда и причину, вызвавшую опозданіе.

Служба телеграфа такія депеши передаетъ безъ всякой задержки, а телеграфъ станціи смѣны паровоза немедленно доставляетъ такія депеши въ контору депо.

Ст. 4. Депо, получившее депеши съ требованіемъ двойной тяги или болѣе сильнаго паровоза, немедленно приготовляетъ соотвѣтствующій паровозъ и, справясь на станціи, дѣлаетъ распоряженіе или ожидать вспомогательному паровозу опоздавшій поѣздъ на станціи смѣны паровозовъ, или объ отправкѣ его тендеромъ впередъ, навстрѣчу этому поѣзду, для взятія его на одной изъ предыдущихъ станцій. Такой паровозъ отправляется и слѣдуетъ до станціи, гдѣ можетъ быть соединенъ съ опоздавшимъ поѣздомъ. Но при этомъ опаздывающій поѣздъ ни въ какомъ случаѣ не долженъ быть задерживаемъ выжиданіемъ прибытія второго паровоза. Такія требованія на двойную тягу или болѣе сильный паровозъ должны дѣлаться весьма осмотрительно для избѣжанія безполезнаго пробѣга паровозовъ.

Ст. 5. По прибытіи пассажирскихъ и воинскихъ поѣздовъ на станцію своевременно по росписанію, поѣздная бригада объявляетъ пас-

сажирамъ время простоя поѣзда, указанное росписаніемъ; но если поѣздъ прибываетъ на станцію съ опозданіемъ, то кондукторы при подходѣ поѣзда къ станціи предупреждаютъ пассажировъ, что стоянка можетъ быть сокращена; по прибытіи же поѣзда на станцію, главный кондукторъ обязанъ немедленно узнать у Начальника станціи, сколько времени (менѣе положеннаго росписаніемъ) поѣздъ простоитъ, и объявить это кондукторамъ, послѣ чего поѣздная бригада должна объявить пассажирамъ дѣйствительный простой поѣзда.

Ст. 6. Во избѣжаніе задержки поѣздовъ изъ-за приготовленія поѣздного паровоза къ отправленію и во избѣжаніе непроизводительной траты топлива и смазки во время стоянки поѣздовъ по станціямъ, Начальники станцій или дежурные по движенію, въ случаяхъ, когда отходъ поѣзда почему-либо задерживается болѣе, чѣмъ на 30 мин. противъ росписанія, должны объявлять машинистамъ черезъ главныхъ кондукторовъ о таковой задержкѣ, причинахъ ея и предполагаемой продолжительности передержки поѣзда сверхъ росписанія, а также о предстоящей во время стоянки поѣзда работѣ паровоза (маневрахъ) на станціи.

Ст. 7. Кромѣ замедленія хода поѣздовъ вслѣдствіе выставленныхъ на пути или переданныхъ путевою или переѣздною стражею или поѣздною бригадою сигналовъ, ходъ поѣзда слѣдуетъ замедлять при приближеніи къ мѣстамъ пути, требующимъ особенной осторожности въ движеніи, какъ-то: къ станціямъ, или такому переѣзду съ дѣятельнымъ проѣздомъ экипажей, который, будучи помѣщенъ близъ мѣстности,

поросшей лѣсомъ или по другимъ причинамъ, становится виденъ поѣзду только на весьма близкомъ разстояніи. Если, однако, такой переѣздъ прикрытъ дальнимъ сигналомъ остановки, находящимся въ распоряженіи переѣздной стражи, и поѣздъ находитъ сигналъ указывающимъ, что путь свободенъ, то замедленіе хода поѣзда необязательно.

Ст. 8. Кромѣ перечисленныхъ выше въ ст. 7 причинъ замедленія хода поѣздовъ, можетъ быть вызвано замедленіе хода поѣзда, остановка его и даже прекращеніе движенія еще по слѣдующимъ причинамъ: снѣжными заносами, ливнями, загроможденіемъ станціи поѣздами или подвижнымъ составомъ. Порядокъ дѣйствія служащихъ, а также указаніе мѣръ, какія должны быть приняты въ такихъ случаяхъ—изложены въ особыхъ правилахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи XLIV къ настоящимъ правиламъ.

Ст. 9. Задержка поѣздовъ изъ-за нагрузки или выгрузки почтъ на станціяхъ сверхъ времени, назначеннаго по росписанію, производится согласно указаній, изложенныхъ въ томъ же приложеніи XLIV.

Ст. 10. Нѣкоторые служащіе въ экстренныхъ случаяхъ пользуются правомъ остановки поѣздовъ на станціяхъ и постахъ и въ пути, гдѣ таковымъ поѣздамъ не предвидѣно по росписанію остановки.

Правила объ остановкѣ поѣздовъ въ мѣстахъ, неположенныхъ по росписаніямъ, изложены въ приложеніи XLV къ настоящимъ правиламъ.

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

§ 111. Если Начальникъ станціи получитъ 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 получитъ инымъ способомъ достовѣрныя о семъ свѣдѣнія, то онъ выдаетъ машинисту и главному кондуктору поѣзда предупрежденія порядкомъ, установленнымъ Начальникомъ дороги.

Ст. 1. Каждый Начальникъ станціи, полустанціи, телеграфнаго поста, обязанъ вести книгу для немедленнаго записыванія въ ней всякаго рода полученныхъ отъ службы пути письменныхъ предупрежденій относительно занесенныхъ снѣгомъ, поврежденныхъ или ненадежныхъ мѣстахъ пути или о производящихся на пути работахъ, съ указаніемъ, на какихъ именно верстахъ пути является необходимость слѣдованія поѣздовъ съ уменьшенною скоростью или соблюденія при слѣдованіи ихъ особой осторожности.

Книга прошнурованная и съ перенумерованными припечатанными листами должна храниться въ конторѣ Начальника станціи всегда въ совершенной цѣлости, какъ одинъ изъ важнѣйшихъ документовъ станціи.

Ст. 2. Предупрежденія о необходимости особой осторожности въ движеніи поѣздовъ, исхо-

дящія отъ агентовъ службы пути по телеграфу, должны адресоваться Начальникамъ ближайшихъ станцій или телеграфныхъ постовъ. Таковыя же заявленія могутъ быть дѣлаемы дорожными мастерами, или, по ихъ порученію, старшими рабочими, а въ неотлагательныхъ случаяхъ лично или по телеграфу, телефону, съ обязательнымъ, вслѣдъ за тѣмъ, подтвержденіемъ того же требованія письменно.

Примѣчаніе 1. Телеграфистъ, получивъ депешу, содержащую въ себѣ требованіе о предупрежденіи машинистовъ поѣздовъ, записываетъ ее лично въ книгу и по записи предлагаетъ дежурному по станціи росписаться, а уже послѣ подписи дежурнаго по станціи подписываетъ самъ.

Примѣчаніе 2. На двухпутныхъ участкахъ дороги предупрежденія выдаются отдѣльно для каждаго пути, но обязательно обѣимъ станціямъ каждаго перегона, такъ какъ хотя при дѣйствіи обоихъ путей, каждая станція даетъ предупрежденіе только поѣздамъ, идущимъ по правому пути, но въ виду могущихъ встрѣтиться случаевъ перехода на однопутное движеніе, всѣ Начальники станцій должны знать о предупрежденіяхъ, данныхъ для обоихъ путей.

Ст. 3. Поступающія отъ агентовъ дороги требованія о предупрежденіяхъ должны заключать въ себѣ, по возможности, точныя данныя о разстояніи поврежденнаго мѣста, считая отъ верстового столба, и протяженіе пути, на которомъ требуется уменьшенная скорость движенія поѣзда, размѣры уменьшенія скорости движенія поѣзда, съ какого и по какое время дня будутъ производиться работы и требуется ли уменьшеніе скорости только на время производства работъ на данномъ мѣстѣ пути или сооруженій, или поѣзды должны на этихъ мѣстахъ слѣдовать съ уменьшенной скоростью и въ остальное время, т. е. напримѣръ, ночью

или въ праздничные дни, когда работъ производить не предполагается.

Ст. 4. Копію съ этого предупрежденія Начальникъ станціи или телеграфнаго поста, или заступающій его мѣсто дежурный агентъ, тотчасъ по полученіи заноситъ въ установленную книгу, при чемъ въ подлежащихъ графахъ проставляетъ:

а) годъ, мѣсяцъ и число полученія предупрежденія;

б) часы и минуты полученія съ обозначеніемъ до или по полудни таковое получено (буква *н* означаетъ время съ полуночи до полудня, буква же *д*—время до полуночи);

в) дословное содержаніе предупрежденія; затѣмъ агентъ, записавшій предупрежденіе въ книгу, вѣрность записи удостовѣряетъ своею подписью; подлинныя же предупрежденія должны храниться тщательно сшитыми и вмѣстѣ съ книгою, на случай справокъ и ревизіи.

Ст. 5. Предупрежденіе, данное агентомъ службы пути, вступаетъ въ силу и обязательно къ исполненію со времени полученія его на станціи или со времени, назначеннаго въ самомъ предупрежденіи, согласно ст. 3 § 46 настоящихъ правилъ) до времени отмѣны его или же служащимъ, которымъ дано предупрежденіе, или подлежащимъ начальствомъ этого агента.

Отмѣна предупрежденія дѣлается точно также письменно или посредствомъ телеграммы и такимъ же образомъ заносится въ соотвѣтствующую книгу дежурнымъ агентомъ по станціи, съ точнымъ обозначеніемъ времени полученія отмѣны. Подлинныя увѣдомленія объ отмѣнѣ пришиваются къ соотвѣтствующимъ предупре-

жденіямъ и хранятся вмѣстѣ съ ними при книгѣ письменныхъ предупрежденій станціи. Для избѣжанія недоразумѣній отмѣненное предупрежденіе въ книгѣ зачеркивается крестообразно, и дежурный агентъ по станціи обязанъ удостовѣрить вѣрность этого знака надписью «отмѣнено числа (подпись)».

Если агентъ службы пути, дѣлающій заявленіе о неисправности пути, находится на станціи, то онъ обязанъ внести заявленіе свое въ книгу лично; исключеніе изъ этого правила допускается только для неграмотныхъ, заявленія которыхъ вписываются съ ихъ словъ въ книгу Начальникомъ станціи или телеграфнаго поста за своею подписью, о чемъ и дѣлается оговорка въ той же книгѣ.

Ст. 6. Во все время дѣйствія предупрежденія, т. е. со времени его полученія до времени уничтоженія, Начальникъ станціи или телеграфнаго поста, или заступающій его мѣсто, выдаетъ машинисту и главному кондуктору каждаго поѣзда или отдѣльнаго паровоза, отправляющагося къ той изъ станціи, по направленію къ которой имѣются поврежденныя мѣста, или производятся на пути работы, требующія особой осторожности при движеніи, письменное предупрежденіе. Это правило относится ко всѣмъ поѣздамъ и отдѣльнымъ паровозамъ безъ исключенія, хотя бы имъ по росписанію на станціи остановка и не полагалась.

Что касается поѣздовъ, которые будутъ слѣдовать мимо станціи или телеграфнаго поста по пути, относительно котораго сдѣлано заявленіе, и которые, по расчету Начальника поста, отправлены

съ сосѣдней станціи безъ полученія письменнаго предупрежденія главнымъ кондукторомъ и машинистомъ объ осторожной ѣздѣ, объ уменьшеніи скорости или объ остановкѣ, то таковые поѣзды должны быть остановлены на такой станціи или телеграфномъ посту, для выдачи подъ росписки главному кондуктору и машинисту письменныхъ предупрежденій, выше сего упомянутыхъ; машинисты и главные кондукторы поѣздовъ, отправленныхъ съ сосѣднихъ станцій послѣ полученія тѣми станціями отъ Начальника поста телеграммъ о вышеупомянутыхъ заявленіяхъ агентовъ службы пути, снабжаются письменными о томъ предупрежденіями на станціяхъ и потому не должны уже быть останавливаемы для той же цѣли на телеграфномъ посту.

Примѣчаніе. Точно также поступаютъ и станціи III и IV классовъ, на которыхъ не останавливаются нѣкоторые поѣзды. О выдачѣ предупрежденій такимъ поѣздамъ эти станціи телеграфируютъ на ближайшія станціи I или II класса немедля, по полученіи заявленія отъ сл. пути или инымъ способомъ, о необходимости выдавать предупрежденія, для выдачи соотвѣтствующихъ предупрежденій тѣмъ поѣздамъ, которые должны проходить черезъ помянутыя станціи и телеграфные посты безъ остановки.

Ст. 7. Для выдачи письменныхъ предупрежденій машинистамъ и главнымъ кондукторамъ служитъ соотвѣтствующій бланкъ, состоящій изъ трехъ частей: собственно предупрежденія въ двухъ экземплярахъ и корешка, представляющаго копію предупрежденія. Какъ въ первыхъ двухъ, такъ и въ третьей части этого бланка, агентъ, отправляющій поѣздъ или паровозъ, прописываетъ химическимъ карандашемъ, привязаннымъ къ книжкѣ на шнуркѣ:

а) послѣдовательный № предупрежденія;

е) когда водоснабженіе послѣдующей станціи находится въ неисправности:

ж) если на однопутныхъ участкахъ дороги назначенное росписаніемъ скрещеніе двухъ поѣздовъ переносится на послѣдующую, по направленію движенія поѣзда, станцію.

Выдача въ перечисленныхъ въ настоящей статьѣ случаяхъ предупрежденій производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и выдача предупрежденій въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 7 сего §.

Ст. 10. Кромѣ того, на каждой станціи или телеграфномъ посту должна вестись книга заявленій: отъ поѣздныхъ машинистовъ и главныхъ кондукторовъ о неисправностяхъ, замѣченныхъ ими въ пути.

Ст. 11. Книги эти обязательно должны быть на каждой станціи или телеграфномъ посту. Для этой книги служатъ установленные бланки; такія книги должны быть прошнурованы, съ перенумерованными и припечатанными листами и всегда находиться въ конторѣ Начальника станціи.

Ст. 12. О неисправностяхъ, замѣченныхъ въ пути между станціями главными кондукторами или машинистами и о которыхъ ими будетъ заявлено на станціи,—дежурный по станціи обязанъ записать заявленіе въ помянутую книгу и, кромѣ того, предупредить, немедля, телеграммою сосѣднюю станцію или телеграфный постъ по тому направленію, гдѣ замѣчена неисправность, для передачи предупрежденія машинистамъ и главнымъ кондукторамъ отправляемыхъ оттуда, а также предупреждать ма-

шинистовъ и главныхъ кондукторовъ отправляемыхъ имъ самимъ поѣздовъ, установленнымъ порядкомъ (см. ст. 7), и сдѣлать соотвѣтствующую отмѣтку въ книгѣ.

Ст. 13. Послѣ полученія заявленія машиниста или главнаго кондуктора о находящейся на пути неисправности,—ни одинъ поѣздъ или паровозъ не можетъ быть по тому направленію отправленъ станціею, получившею заявленіе, безъ выдачи предупрежденія; равно какъ ни одному поѣзду или паровозу не можетъ быть станціею, получившею заявленіе, разрѣшенъ путь отъ сосѣдней станціи съ того направленія, гдѣ замѣчена неисправность, до передачи сей послѣдней станціи полученнаго заявленія по телеграфу. Если бы такой станціи было разрѣшено станціею, получившею заявленіе, отправленіе второго поѣзда по прибытіи перваго, сдѣлавшаго заявленіе,—то раньше депеши, увѣдомляющей о прибытіи поѣзда, сдѣлавшаго заявленіе, должна быть подана депеша, увѣдомляющая о сдѣланномъ машинистомъ или главнымъ кондукторомъ заявленіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ Начальникъ станціи, или телеграфнаго поста о полученномъ отъ главнаго кондуктора или машиниста заявленіи о неисправности пути,—обязанъ немедленно дать знать агенту службы пути, въ участкѣ котораго замѣчена неисправность, и увѣдомить депешею надлежащаго Начальника участка пути и Ревизора, а также Начальника Отдѣленія службы движенія. По полученіи отъ агента службы пути отмѣны предупрежденія порядкомъ, указаннымъ въ ст. 5 настоящаго §, Начальникъ

станціи прекращаетъ дальнѣйшую выдачу таковыхъ.

Ст. 14. Машинистамъ и главнымъ кондукторамъ вмѣняется въ обязанность о всѣхъ замѣченныхъ ими во время ѣзды неисправностяхъ въ пути, угрожающихъ опасностью, какъ, напримѣръ: сильный толчокъ, близкое нахожденіе посторонних предметовъ, какое-либо поврежденіе пути, обвалъ откоса, насыпи или выемки и т. п., по прибытіи на станцію или телеграфный постъ,—заявить о томъ неотлагательно дежурному агенту, для заноса въ книгу заявленій, установленнымъ порядкомъ.

Ст. 15. Въ тѣхъ случаяхъ, когда выдача разрѣшительной телеграммы главному кондуктору и машинисту не производится, какъ-то: при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія, при отправленіи поѣздовъ по жезловой системѣ Вэббъ-Томпсона, а предупрежденія или требованія остановки у краснаго диска имѣются, то выдаются машинисту и главному кондуктору одновременно и косые бланки съ надписью, только на оборотѣ, предупрежденія, лицевая-же сторона крестообразно перечеркивается.

Ст. 16. Назначеніе поѣзду слѣдованія до краснаго диска, даваемое согласно требованія смежной станціи при занятіи станціонныхъ путей, въ книгу предупрежденій не вписывается: лишній бланкъ для записи сего изъ книжки разрѣшительныхъ телеграммъ не занимается, а равно не требуется и высылки отрѣзковъ.

Ст. 17. Въ тѣхъ случаяхъ, когда при наступленіи ливня Начальникъ станціи не будетъ

имѣть категорическаго заявленія о порчѣ пути, онъ отправляетъ поѣзды съ выдачею предупрежденія машинисту и старшему кондуктору объ осторожномъ и медленномъ слѣдованіи поѣзда по сомнительнымъ, указаннымъ въ особой перечневой вѣдомости, мѣстамъ пути, хотябы при этомъ еще не было получено извѣщенія отъ службы пути.

По полученіи-же извѣщенія отъ службы пути, Начальникъ станціи, согласно сего извѣщенія, или задерживаетъ поѣзды на станціи, или отправляетъ ихъ съ указаннымъ выше предупрежденіемъ, но съ добавленіемъ указаній, полученныхъ отъ службы пути.

Ст. 18. Вообще по отношенію къ веденію вышеупомянутыхъ книгъ и бланковъ устанавливается:

а) Начальники станцій обязаны ежедневно просматривать книги предупрежденій и сличеніемъ ихъ съ выданными въ этотъ день предупрежденіями поѣздамъ и паровозамъ удостовѣряться, что предупрежденія эти выданы всѣмъ подлежащимъ машинистамъ и главнымъ кондукторамъ. О замѣченныхъ отступленіяхъ, съ указаніемъ виновныхъ, слѣдуетъ, немедля, доносить Начальнику службы движенія; кромѣ того Начальники станцій обязаны о тѣхъ предупрежденіяхъ касательно тихой ѣзды, которыя *не отмѣнены службою пути*: 1) при сплошной смѣнѣ рельсовъ или шпалъ по истеченіи двухъ недѣль, и 2) во всѣхъ остальныхъ случаяхъ по истеченіи трехъ дней, — телеграфировать Начальнику службы движенія, съ копіей Начальнику дороги, Начальнику службы пути и зданій и Начальнику мѣстнаго отдѣленія службы движенія.

б) Лица, выдающія машинистамъ и главнымъ кондукторамъ предупрежденія, обязаны всякій разъ удостовѣряться: имѣется-ли на корешкѣ подпись машиниста и главнаго кондуктора; машинисты-же и главные кондукторы, получая предупрежденія, обязаны, ранѣе подписи на корешкѣ, удостовѣряться, что все прописанное въ немъ тождественно съ содержаніемъ предупрежденія.

в) Выданныя главнымъ кондукторамъ и машинистамъ письменныя предупрежденія должны быть представляемы по принадлежности: первыми при путевыхъ журналахъ, черезъ Начальниковъ оконечныхъ станцій, въ контору службы движенія, а вторыми при маршрутахъ—Начальникамъ депо.

г) Книги и бланки предупрежденій требуются станціями общимъ порядкомъ, распоряженіемъ службы движенія, изъ магазина бланковъ Матеріальной службы.

д) Израсходованныя книги и бланки отнюдь не слѣдуетъ уничтожать и должно тщательно сохранять при дѣлахъ станцій.

Ст. 19. Бланки предупрежденій разсылаются станціямъ въ формѣ книгъ (по 100 листовъ каждая), прошнурованныхъ и съ перенумерованными и припечатанными листами.

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

§ 112. Каждая станція и каждый поѣздъ могутъ находиться одновременно въ распоряженіи лишь одного лица: станція—Начальника станціи, поѣздъ—главнаго кондуктора; на

станціяхъ главный кондукторъ подчиняется распоряженіямъ Начальника станціи (§§ 37 и 38). Станціонныя передвиженія производятся не иначе, какъ съ вѣдома и разрѣшенія Начальника станціи.

Безъ вѣдома и разрѣшенія Начальника станціи никто не имѣетъ права отправить, впустить на станцію или пропустить черезъ станцію поѣздъ.

Безъ приказа главнаго кондуктора, или, на маневрахъ, лица, распоряжающагося маневрами, никто не можетъ привести въ движеніе находящійся подъ парами паровозъ или вагоны.

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

Ст. 1. Способъ передачи разрѣшенія поѣзду или маневрному паровозу на движеніе ихъ установлено въ положеніи о сигналахъ (приложеніе XIII).

§ 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 перегонѣ, переводить 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.

Ст. 1. По отправленіи поѣзда со станціи, дальнѣйшее движеніе его должно совершаться на станцію назначенія, а движеніе въ обратномъ направленіи,—безъ распоряженія Начальника станціи отправленія не допускается.

Исключеніе допускается: а) для осаживанія поѣзда, въ виду идущаго по тому-же пути встрѣчнаго поѣзда,—до остановки сего послѣдняго; б) при остановкѣ поѣзда на подъемѣ и необходимости для дальнѣйшаго слѣдованія, осадить его до ближайшей площадки, при условіи отсутствія поѣздовъ, идущихъ вслѣдъ; в) для поданія помощи пострадавшимъ лицамъ, со введеніемъ того-же условія отсутствія поѣздовъ, идущихъ вслѣдъ, и г) по освобожденіи отъ снѣжнаго заноса, для выводки поѣзда изъ выемки, съ цѣлью постановки въ ближайшемъ незаносимомъ мѣстѣ; но и въ этихъ случаяхъ возвращеніе поѣзда обратно на станцію назначенія не допускается.

Примѣчаніе. На двупутныхъ участкахъ, на коихъ междустанціонные перегоны раздѣлены блокъ-постами, воспрещается осаживаніе поѣзда за предѣлы пройденнаго имъ блока, по которому этому поѣзду уже данъ сигналъ прибытія на сзади лежащій блокъ.

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 соотвѣтственному пути перегона, причемъ 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 несоотвѣтственному пути (§ 105), Начальникъ станціи, отправляющей поѣздъ, руководствуется порядкомъ движенія поѣздовъ, установленнымъ для одноколейныхъ дорогъ (§ 115).

Ст. 1. Сношенія объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ по главной линіи Николаевской желѣзной дороги производятся блокировочными устройствами и по телеграфу, а въ случаѣ прекращенія дѣйствія телеграфа—путемъ письменныхъ сношеній, порядкомъ, указаннымъ въ §§ 118 и 119 и въ дополнительныхъ статьяхъ къ нимъ.

Б. На одноколейныхъ дорогахъ.

§ 115. На дорогахъ одноколейныхъ и, вообще въ тѣхъ случаяхъ, когда движеніе по-

ѣздовъ 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 послѣдовать 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 одноколейныхъ 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 скрещенія.*

Этотъ способъ движенія поѣздовъ можетъ быть примѣненъ лишь на тѣхъ дорогахъ или участкахъ оныхъ, на которыхъ всѣ, безъ исклю-

ченія, поѣзды обращаются по росписаніямъ, объявленнымъ станціямъ въ установленномъ порядкѣ (§ 91), съ назначеніемъ пунктовъ скрещеній поѣздовъ.

Поѣздъ слѣдуетъ безъ предварительныхъ сношеній до станціи, на которой ему по росписанію назначено скрещеніе со встрѣчнымъ поѣздомъ. Поѣздъ, несовершившій 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.

Ст. 1. Способъ этотъ на Николаевской жел. дороги, на Портовой вѣтви, на участкахъ Новоторжско-Вяземскомъ—не примѣняется.

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.

Ст. 1. Указанный въ этомъ пунктѣ способъ движенія поѣздовъ при пользованіи однимъ только паровозомъ — примѣняется исключительно на второстепенныхъ вѣтвяхъ, прилегающихъ къ станціямъ, какъ напр. на Серебряковской вѣтви главной линіи, Колпинскомъ и Померанскомъ карьерныхъ, балластныхъ путяхъ и вообще на остальныхъ вѣтвяхъ частнаго пользованія, примыкающихъ къ Николаевской дорогѣ.

Примѣчаніе. Главными вѣтвями на Николаевской жел. дорогѣ считаются: С.-Петербургъ—Варшавская соедин., Портовая вѣтвь со всѣми участками и соединительная вѣтвь съ М.-Каз. дор.—Второстепенными вѣтвями называются всѣ остальныя вѣтви, кои отдѣляются отъ главныхъ путей на станціяхъ или перегонахъ между станціями.

Ст. 2. Движеніе по второстепеннымъ вѣтвямъ производится безъ посредства электрическаго телеграфа при непремѣнномъ условіи, чтобы на вѣтви находился одинъ только паровозъ, такъ что при отправленіи на вѣтвь поѣзда или паровоза, таковая считается занятою и на нее не можетъ быть отправлено ни поѣзда, ни паровоза, впредь до возвращенія ранѣе отправленнаго паровоза.

Примѣчаніе. Два вмѣстѣ сцѣпленные паровоза разсматриваются, какъ одинъ паровозъ.

Ст. 3. Способъ движенія поѣздовъ при пользованіи однимъ паровозомъ можетъ быть примѣненъ только на указанныхъ Г. Начальникомъ дороги участкахъ ея или на примыкающихъ къ дорогѣ вѣтвямъ и состоитъ въ слѣдующемъ:

а) Одна изъ станцій на такомъ участкѣ или станція дороги, отъ которой происходитъ от-

вѣтвленіе, объявляется «распорядительной» и оборотъ паровоза начинается отъ нея.

б) Такая распорядительная станція, отправивъ отъ себя поѣздъ на сосѣднюю станцію или на примыкающую вѣтвь, можетъ отправить слѣдующій поѣздъ не иначе, какъ по возвращеніи оттуда того именно паровоза, который былъ отправленъ съ первымъ поѣздомъ; если-же первый поѣздъ былъ отправленъ двойной или тройной тягой, то не иначе, какъ по возвращеніи всѣхъ паровозовъ, считающихся за одинъ, въ противномъ случаѣ перегонъ считается занятымъ.

в) Главному кондуктору и машинисту каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, отправляемаго съ распорядительной станціи на означенныхъ выше основаніяхъ, Начальникъ станціи выдаетъ письменное разрѣшеніе на движеніе въ предѣлахъ даннаго участка слѣдующаго содержанія: *«машинисту и главному кондуктору поѣзда № , на основаніи пункта в, ст. 3 § 115 Правилъ Технической Эксплоатаціи,—разрѣшается Вамъ отправиться съ поѣздомъ № (такой-то), при паровозѣ серія (такая-то) № (такой-то) до станціи (такой-то) или (такого-то) пункта вытви и вернуться оттуда обратно ко мнѣ, какъ будетъ указано Начальникомъ той станціи; до обратнаго Вашего прибытія я ничего отъ себя не отправлю». Подпись.*

Начальникъ конечной станціи или агентъ того пункта, на которую прибудетъ поѣздъ по такому разрѣшенію, закончивъ необходимыя ему работы по разборкѣ, составленію, нагрузкѣ или выгрузкѣ поѣзда, отправляетъ обратно паровозъ или паровозы и кондукторскую бригаду съ поѣздомъ или одиночно; отмѣчая на отобранныхъ при прибытіи у машиниста и главнаго кондук-

тора разрѣшеніяхъ: «*отправляйтесь обратно съ поѣздомъ № (такой-то) на станцію (такую-то) ч. м. н/д.*» *Подпись и штемпель станціи.*

По прибытіи на распорядительную станцію, главный кондукторъ сдаетъ это разрѣшеніе вмѣстѣ съ путевымъ журналомъ Начальнику станціи, а машинистъ представляетъ при маршрутѣ мѣстному Начальнику депо.

г) При отправленіи поѣзда, Начальникъ станціи собственноручно отмѣчаетъ въ путевомъ журналѣ главнаго кондуктора и настольномъ поѣздномъ журналѣ станціи, серію и № паровоза, отправляемаго съ даннымъ поѣздомъ.

д) Отправленіе второго паровоза на перегонъ, до возвращенія оттуда прежде отправленнаго паровоза, допускается только въ случаѣ требованія помощи, при чемъ требованіе вспомогательнаго поѣзда или паровоза можетъ быть или письменное, или по телеграфу, съ указаніемъ серіи и № паровоза, фамиліи машиниста и главнаго кондуктора и состава задержаннаго или пострадавшаго поѣзда.

Такое требованіе помощи, съ указаніемъ фамиліи заявляющаго, передаваемое по телеграфу, принимается телеграфистомъ, который записываетъ его дословно въ поѣздной телеграфный журналъ, во всемъ, согласно правилъ, изложенныхъ въ § 119.

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, подталкивающій поѣздъ на перегонѣ), обязательно слѣдуетъ съ жезломъ, если ожидаемое направленіе слѣдующаго поѣзда будетъ отъ станціи отправленія, причемъ главному кондуктору и машинисту поѣзда, который подталкивается паровозомъ, возвращающимся съ перегона на станцію отправленія, выдается письменное разрѣшеніе Начальника станціи для слѣдованія до конца перегона. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда ожидаемое направленіе слѣдующаго поѣзда будетъ отъ станціи назначенія, машинисту поѣзда или паровоза, долженствующаго возвратиться обратно на станцію отправленія, выдается на обратное его слѣдованіе письменное разрѣшеніе Начальника станціи, а предыдущему поѣзду, или тому поѣзду, который подталкивается паровозомъ, выдается жезлъ 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, замѣняю-

щихъ жезлъ, долженъ быть установленъ такой способъ пользованія сими письменными разрѣшеніями, при которомъ нельзя было-бы выдать таковое разрѣшеніе безъ наличія жезла.

Ст. 1. На Николаевской жел. дорогѣ Портовой вѣтви, на участкахъ: Пущино—Морская Пристань, Пущино—С.-Пбургъ Варшавской жел. дороги, Пущино—С.-Пбургъ Балтійской жел. дороги и на соединительной вѣтви С.-Петербургъ II—Бычій постъ, а также на перегонѣ Волковскій постъ—Новый Портъ, впредь до установленія на этомъ перегонѣ правильнаго двупутнаго движенія, употребляется электрическая взаимно-замыкающая жезловая система, съ примѣненіемъ электрическихъ жезловыхъ приборовъ Вэббъ-Томпсона.

Порядокъ движенія поѣздовъ по этой системѣ изложенъ въ инструкціи Сер. Д. № 27, помѣщенной въ приложеніи XLVI къ настоящимъ правиламъ.

4) Движеніе поѣздовъ при посредствѣ поѣзднаго проводника.

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

Ст. 1. Способъ движенія поѣздовъ при посредствѣ поѣзднаго проводника по густотѣ движенія поѣздовъ на Николаевской жел. дорогѣ вообще не примѣняется, но можетъ быть допущенъ лишь отчасти для движенія поѣздовъ

на тѣхъ перегонахъ между станціями, гдѣ производятся особо важныя работы по ремонту пути или сооруженій, и на тѣхъ пунктахъ станцій С.-Пбургъ и Москва, гдѣ движеніе поѣздовъ происходитъ въ особо сложныхъ условіяхъ.

Объ установленіи движенія поѣздовъ, съ помощью такихъ проводниковъ объявляется особымъ приказомъ Начальника дороги.

Ст. 2. При движеніи поѣздовъ указаннымъ способомъ должно руководствоваться слѣдующими правилами.

а) Для посадки на паровозъ и высадки поѣздныхъ проводниковъ на обѣихъ сторонахъ обслуживаемаго ими участка образуются остановочные пункты, ограждаемые во всемъ согласно правилъ о сигналахъ.

б) Для каждаго такого пункта дороги долженъ быть назначенъ особый поѣздной проводникъ для сопровожденія поѣздовъ въ предѣлахъ ввѣреннаго ему участка; такому проводнику должна быть присвоена особо установленная для него форма или служебный знакъ, которые онъ долженъ непремѣнно носить при исполненіи обязанностей службы.

в) Ни одинъ поѣздъ или паровозъ не долженъ быть допущенъ къ слѣдованію по ограждаемому мѣсту безъ проводника.

г) Поѣздные проводники должны имѣть при себѣ днемъ красный флагъ, а ночью сигнальный фонарь и петарды, которыя укладываются ими обязательно передъ дискомъ—въ ночное и туманное время, а также во время снѣга и дождя.

д) Всѣ безъ исключенія поѣзды и паровозы, подходя къ мѣсту производимыхъ работъ, должны уменьшать ходъ и обязательно останавливаются у самаго сигнала, ограждающаго мѣсто работъ, гдѣ ихъ встрѣчаетъ поѣздной проводникъ, который провожаетъ лично поѣздъ на паровозѣ и безъ котораго машинистъ не долженъ отправляться съ мѣста остановки.

е) При одновременномъ подходѣ къ сигналамъ остановки поѣздовъ съ обѣихъ сторонъ, при движеніи поѣздовъ обоихъ направленій по одному обходному пути, съ укладкою двухъ рядовъ рельсъ,—проводникъ долженъ сопровождать сперва поѣздъ бо́льшей скорости, а при равной скорости подошедшихъ поѣздовъ—поѣздъ печетный, притомъ непначе, какъ послѣ окончательной остановки поѣзда, подошедшаго къ сигналу съ противоположной стороны.

Ст. 2. Проводники же на станціяхъ имѣются: на ст. С.-Петербургъ-товарная для сопровожденія поѣздовъ по четвертому пути между Сортировочной и Фарфоровскимъ постомъ, С.-Петербургъ-пассажирская—пилотные посты №№ 1 и 2 и на станціи Москва для пропуска составовъ съ нечетной стороны на четную черезъ главные пути; порядокъ сопровожденія поѣздовъ проводниками изложенъ въ приложеніи XLVII.

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 устанавли-

ваетъ 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 которую поѣздъ отправляется. Направленіе это получаетъ наименованіе преимущественнаго и каждый изъ перегоновъ подчиняется распоряженію Начальника той изъ сосѣднихъ 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, неподчиненный Начальнику станціи, отправляющей поѣздъ, безъ письменнаго, или по телеграфу, или инымъ, дозволеннымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, способомъ полученнаго разрѣшенія Начальника станціи, распоряжающагося перегономъ.

Ст. 1. Означенный въ семъ пунктѣ способъ движенія поѣздовъ примѣняется на однопутныхъ участкахъ дороги при перерывѣ телеграф-

наго дѣйствія и на двупутныхъ участкахъ лишь при установленіи однопутнаго движенія; порядокъ сношеній указанъ въ статьяхъ 21—22 и ст. 34—41 § 119 сихъ правилъ.

6. Способъ движенія при посредствѣ участковаго распорядителя движеніемъ.

При этомъ способѣ движенія дорога раздѣляется на отдѣльные участки, при чемъ границами участковъ служатъ станціи, снабженныя паровозными депо, узловыя станціи или вообще станціи, имѣющія достаточное протяженіе путей для помѣщенія на нихъ, въ случаѣ надобности, задержанныхъ поѣздовъ и вагоновъ, находящихся въ запасѣ и служащихъ для составленія изъ нихъ дополнительныхъ поѣздовъ. Каждый изъ участковъ долженъ обнимать не болѣе 10 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 переходятъ обязанности всѣхъ Начальниковъ станцій ввѣреннаго ему участка по отправленію со станцій на перегоны всѣхъ безъ исключенія поѣздовъ; при этомъ, однако же, составленіе, пріемъ и разборка поѣздовъ,

а равно передвиженіе подвижного 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, посреди̇нѣ завѣдываемаго имъ участка, при чемъ постъ сей долженъ быть соединенъ телеграфомъ со всѣми станціями и постами участка.

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

Примѣчаніе. О прибытіи и отправленіи поѣздовъ Начальники станцій увѣдомляютъ одновременно, какъ участковыхъ распорядителей движеніемъ, такъ и Начальниковъ подлежащихъ смежныхъ станцій.

г) Участковые распорядители движеніемъ сосѣднихъ участковъ входятъ между собою въ

соглашеніе относительно исполненія распоряженій Начальника дороги, или лица, имъ уполномоченнаго, о назначеніи поѣздовъ въ обращеніе (§ 94).

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

Ст. 1. Описанный въ семъ пунктѣ способъ движенія на Николаевской жел. дор. не примѣняется.

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 непредусмотрѣнныхъ.

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.

Ст. 1. Перерывъ телеграфнаго сообщенія считается:

а) прекращеніе дѣйствія тока,

б) непонятное дѣйствіе телеграфа, и

в) неотвѣтъ на вызовъ станціи при дѣйствіи телеграфа.

Примѣчаніе. Каждое изъ этихъ условій признается дѣйствительнымъ только тогда, когда обмѣнъ поѣздными депешами между данными двумя станціями не можетъ производиться въ обходъ, т. е. посредствомъ другихъ исправныхъ проводовъ, о чемъ дежурный телеграфистъ заявляетъ дежурному по станціи записью въ телеграфный журналъ поѣздныхъ депешъ.

Ст. 2. При перерывѣ телеграфнаго дѣйствія на однопутныхъ участкахъ и вѣтвяхъ, а также и на двухпутныхъ участкахъ дороги въ тѣхъ случаяхъ, когда одинъ изъ главныхъ путей на какомъ-либо перегонѣ поврежденъ или по какой-либо причинѣ закрытъ и движеніе производится по одному пути, таковое должно совершаться по способу движенія поѣздовъ преимущественнаго направленія, согласно правилъ, изложенныхъ въ дополнительныхъ статьяхъ къ § 119-му настоящихъ правилъ.

Ст. 3. Поѣздъ, отправленный по перегону при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія, долженъ быть снабженъ сигналами, извѣщающими дорожную стражу о случившемся перерывѣ, согласно положенія о сигналахъ (приложеніе XIII).

Порядокъ сношеній станцій и постовъ и правила регистраціи сихъ сношеній.

§ 119. Порядокъ сношеній станцій и блокъ-постовъ по пріему 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.

Правила регистраціи сношеній станцій по пріему и отправленію поѣздовъ и регистраціи времени отправленія, прибытія и пропуска поѣздовъ.

Ст. 1. На каждой станціи тѣхъ участковъ, гдѣ сношенія производятся по телеграфу, ведутся поѣздные телеграфные журналы: исходящій и входящій:

а) первый изъ нихъ служитъ для записи запросовъ о пути поѣздамъ и паровозамъ и увѣдомленій о прибытіи таковыхъ на станцію и отправленій со станціи. Исходящій журналъ долженъ быть прикрѣпленъ къ аппаратному столу въ телеграфныхъ комнатахъ и запертъ на ключъ, который долженъ находиться у старшаго телеграфиста;

б) второй—служитъ для записи принятыхъ запросовъ о пути или увѣдомленій объ отходѣ поѣздовъ съ сосѣднихъ станцій. Входящій журналъ запрещается дежурнымъ телеграфистамъ, въ случаѣ непахожденія Начальника станціи или дежурнаго по движенію на станціи, посылать по мѣсту нахожденія дежурнаго по станціи, такъ какъ таковой порядокъ задерживаетъ пріемъ съ аппарата поѣздныхъ депешъ до возвращенія журнала, а должны всякій разъ по пріемѣ поѣздныхъ депешъ приглашать дежурнаго по движенію въ аппаратную комнату для записыванія отвѣта собственноручно;

в) запросы о пути поѣздамъ и паровозамъ, а равно увѣдомленія объ отправленіи и прибытіи таковыхъ на станцію, должны записываться собственноручно въ исходящій поѣздной журналъ чернилами, яснымъ почеркомъ, но отнюдь не карандашемъ, Начальниками станцій или дежурными по движенію. Дежурнымъ телеграфистамъ, подъ опасеніемъ строжайшей отвѣтственности, безусловно воспрещается: запросы о пути поѣздамъ и паровозамъ и увѣдомленія о прибытіи и отправленіи таковыхъ передавать безъ записи въ журналы, по аппарату со словъ дежурнаго по станціи, или записывать самимъ въ исходящіе журналы поѣздныя депеши съ запросами о пути, разрѣшеніями на отправленіе поѣздовъ или паровозовъ и увѣдомленіями о прибытіи и отправленіи таковыхъ.

Примѣчаніе. Время прибытія, отправленія и прохода поѣздовъ записывается Начальниками станцій или дежурными по движенію, гдѣ движеніе производится при помощи телеграфа, въ особомъ журналѣ, согласно ст. 1 §37 сихъ правилъ.

Ст. 2. На станціяхъ и блокъ-постахъ, находящихся на участкахъ дороги, гдѣ дѣйствуетъ блокъ-система, ведутся журналы для записи времени подачи и полученія каждаго сигнала по пріему и отправленію поѣздовъ, а также времени прихода, отхода и прохода поѣздовъ. Подробный порядокъ всѣхъ этихъ манипуляцій указанъ въ инструкціяхъ сер. Д. № 1 и № 1 bis. (приложеніе XLI).

Порядокъ сношеній станцій и блокъ-постовъ по пріему и отправленію поѣздовъ.

А. На однопутныхъ участкахъ дороги.

При пользованіи электрическимъ телеграфомъ.

а) при исправномъ дѣйствіи телеграфа.

Ст. 3. Отправка и пріемъ поѣздовъ и паровозовъ на однопутныхъ участкахъ, когда движеніе производится при помощи электрическаго телеграфа,—совершается съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) Прежде нежели отправить со станціи поѣздъ или одиночный паровозъ, Начальникъ станціи обязанъ сдѣлать Начальнику сосѣдней станціи, куда нужно отправить поѣздъ или паровозъ, «*запросъ*» о разрѣшеніи пути для подлежащаго къ отправкѣ поѣзда или паровоза телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Могу ли отправить поѣздъ* (*или паровозъ*) № (*такой то*), (*подпись*)».

б) Если съ товарнымъ поѣздомъ слѣдуютъ пассажиры, или воинскія команды, или ново-

бранцы, или живой грузъ, или взрывчатыя вещества, то Начальникъ станціи, запрашивая о пути, въ телеграммѣ своей добавляетъ, съ чѣмъ именно поѣздъ слѣдуетъ, редактируя запросъ слѣдующимъ образомъ:

«*Могу ли отправить поѣздъ № (такой то) съ новобранцами или порохомъ, или живымъ грузомъ (подпись)*».

Это добавленіе въ запросахъ о пути должно быть дѣлаемо для того, чтобы станція, принимающая поѣздъ, могла дать ему передъ обыкновеннымъ товарнымъ или рабочимъ поѣздомъ преимущество или заблаговременно принять мѣры къ надлежащему пріему поѣзда на станціи въ зависимости отъ его характера.

в) Если путь свободенъ и не имѣется никакихъ препятствій къ принятію поѣзда, то Начальникъ станціи, получившій означенный запросъ безъ малѣйшаго промедленія, долженъ дать «**путь**» этому поѣзду телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Путь свободенъ. Ожидаю Вашъ поѣздъ (или паровозъ), № (такой-то), означенный въ запросѣ (подпись).*»

г) До полученія указанной въ пунктѣ «в» разрѣшительной телеграммы («пути»), поѣздъ не долженъ быть отправленъ.

д) Точно такое же сношеніе надлежитъ производить и о тѣхъ поѣздахъ, которымъ по росписанію не назначено остановки на станціи.

е) Начальникъ станціи, давшій разрѣшеніе («путь») на отправку поѣзда съ сосѣдней станціи, долженъ считать путь до этой станціи занятымъ, впредь до прибытія къ нему сего по-

ѣзда и не долженъ отправлять отъ себя въ то время направленіе ни поѣзда, ни одиночнаго паровоза (кромѣ случая поданія помощи тому же ожидаемому поѣзду), до полученія согласія той станціи на уничтоженіе даннаго ей разрѣшенія.

ж) Немедленно по отходѣ со станціи каждаго поѣзда или паровоза, Начальникъ станціи извѣщаетъ объ этомъ Начальника сосѣдней станціи, на которую поѣздъ или паровозъ отправленъ, депешей «отправленія» слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ (или паровозъ), № (такой-то) отправился къ Вамъ ч. м. (подпись)*».

з) Немедленно послѣ прибытія каждаго поѣзда или паровоза, Начальникъ станціи, убѣдившись предварительно въ томъ, что поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ, даетъ Начальнику сосѣдней станціи, съ которой прибылъ поѣздъ или паровозъ, депешу «прибытія» поѣзда слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то) прибылъ, (подпись)*».

и) Для поѣздовъ или одиночныхъ паровозовъ, которые проходятъ станціи безостановочно, Начальники таковыхъ, вмѣсто вышеупомянутыхъ депешъ (п. «ж» и «з») подаютъ Начальнику предыдущей станціи и слѣдующей по направленію движенія поѣзда депешу «о прослѣдованіи» таковаго поѣзда или паровоза въ такой формѣ:

„*Начальникамъ (обѣихъ сосѣднихъ) станцій. Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то), прослѣдовалъ . . . ч. . . . м. (подпись)*“.

Примѣчаніе. Для тѣхъ поѣздовъ, которымъ назначено безостановочное слѣдованіе по нѣсколькимъ станціямъ подрядъ, указанныя депеши «о прослѣдованіи» адресуются также и Начальникамъ остальныхъ станцій по пути слѣдованія, находящихся въ кругу телеграфнаго дѣйствія, съ первой станціи остановки включительно.

Ст. 4. Въ тѣхъ случаяхъ, когда отправленіе со станціи какого-либо поѣзда должно состояться тотчасъ по прибытіи на слѣдующую станцію предыдущаго поѣзда того же направленія, запросъ о пути для подлежащаго къ отправкѣ поѣзда, для сокращенія времени, дѣлается телеграммой слѣдующаго содержанія:

„*По прибытіи къ Вамъ поѣзда № (такого-то), могу ли отправить поѣздъ № (такой-то) подпись*“.

Начальникъ станціи, получившій запросъ въ такой формѣ, отвѣчаетъ неранѣе, но и немедленно, по прибытіи отправленнаго къ нему поѣзда, удостовѣрившись предварительно въ томъ, что таковой прибылъ въ полномъ составѣ и къ принятію слѣдующаго поѣзда препятствій не имѣется; при чемъ даетъ путь послѣднему телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ № (такой-то) прибылъ. Путь свободенъ, ожидаю вашъ поѣздъ № (такой то) (подпись)*».

Ст. 5. Разрѣшеніе пути поѣздамъ, идущимъ по одному направленію одинъ послѣ другого, запрещается давать раньше прибытія перваго поѣзда, т. е. на депешу, запрашивающую о пути для второго поѣзда, по прибытіи перваго разрѣшается давать отвѣтъ неиначе, какъ только вмѣстѣ съ увѣдомленіемъ о прибытіи

перваго поѣзда, при чемъ дежурный по станціи предварительно долженъ убѣдиться, что поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ и другихъ препятствій къ разрѣшенію пути не имѣется.

Исключеніе изъ этого правила составляютъ сношенія по телеграфу о движеніи поѣздовъ вслѣдъ, порядокъ каковыхъ указанъ въ ст. 10 настоящаго §.

Ст. 6. При скрещеніи поѣздовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда отправленіе какого-либо поѣзда съ какой-либо станціи должно состояться тотчасъ по прибытіи на оную «другого поѣзда» противоположнаго направленія, для сокращенія времени, разрѣшается соединять увѣдомленіе о прибытіи одного поѣзда съ запросомъ о пути для ожидаемаго на скрещеніе поѣзда противоположнаго направленія, въ телеграммѣ слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ № (такой-то) прибылъ. Могу-ли отправить къ Вамъ поѣздъ № (такой-то), (подпись)*».

Начальникъ станціи, получившій такой запросъ, если станція готова къ принятію поѣзда, немедленно даетъ „путь“ установленной телеграммой. (п. „в“, ст. 3).

Ст. 7. Если одинъ изъ скрещиваемыхъ поѣздовъ прибылъ на станцію правильнаго скрещенія, а другой поѣздъ противоположнаго направленія, по полученному о немъ извѣщенію, опоздалъ ходомъ, то Начальникъ станціи правильнаго скрещенія, не требуя пути, для находящагося на станціи поѣзда, телегра-

фируетъ Начальнику той станціи, съ которой долженъ къ нему прибыть опоздавшій поѣздъ:

„ . . . *число . . . часъ . . . мин. Поѣздъ № (такой-то) прибылъ ко мнѣ, ожидаю Вашего требованія объ отправкѣ онаго (подпись).*“

Если за симъ по разсчету времени, пріемъ поѣзда на сосѣдней станціи окажется возможнымъ, то Начальникъ таковой станціи обязанъ отвѣтить на это депешей слѣдующаго содержанія:

«. . . *число . . . часъ . . . мин. Поѣздъ № (такой то) опоздалъ, отправьте ко мнѣ Вашъ поѣздъ № (такой то), до прибытія его ничто къ Вамъ отправлено мною не будетъ (подпись)*».

Получивъ означенное требованіе Начальникъ станціи, на которой полагалось скрестить поѣзда, отправляетъ ожидающій у него скрещенія поѣздъ на слѣдующую станцію, согласно помянутаго требованія, съ точнымъ соблюденіемъ порядка, изложеннаго ниже въ ст. 22 относительно выдачи главному кондуктору и машинисту поѣзда предупрежденій о перемѣнѣ пункта скрещенія, и отвѣчаетъ безъ всякихъ сокращеній депешой слѣдующаго содержанія:

„... *число... часъ... мин... По приказу вашему я отправилъ поѣздъ № (такой то), не дожидаясь поѣзда № (такого то) (подпись)*“.

Ст. 8. Если станціи, отправляющей поѣздъ, извѣстно, что онъ долженъ остановиться въ

пути между станціями, то въ поѣздныхъ депешахъ Начальникъ станціи, запрашивающій «путь», телеграфируетъ такъ:

«...*число ...часъ ...мин. Могу ли отправить поѣздъ №* (*такой то*) *съ остановкой* (*или остановками*) *его на.... верст.... на.... мин.* (*подпись*)».

Въ отвѣтной депешѣ о свободномъ пути обязательно должны быть повторены версты и время остановокъ.

Ст. 9. Если поѣздъ отправляется только до какого-либо пункта между станціями и долженъ вернуться обратно на станцію отправленія, то поѣздныя депеши выражаются такъ: Начальникъ станціи, запрашивающій «путь», телеграфируетъ:

«*Могу ли отправить поѣздъ №* (*такой то*), (*или такой то, если онъ ненумерованный*) *до... версты, съ возвращеніемъ ко мнѣ обратно* (*подпись*)».

Начальникъ станціи, дающій «путь», отвѣчаетъ:

«*Путь свободенъ: ожидаю вашъ поѣздъ №.....* (*или такой то*) *до..... вер. До полученія увѣдомленія о его возвращеніи къ Вамъ, ничто мною отправлено не будетъ* (*подпись*)».

Ст. 10. Движеніе поѣздовъ одного вслѣдъ за другимъ производится при условіи и порядкомъ, изложеннымъ въ «инструкціи о движеніи однихъ поѣздовъ и паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами по тому же пути и напра-

вленіе», помѣщенной въ концѣ настоящихъ правилъ, въ приложеніи XLII.

Порядокъ сношеній между станціями въ этомъ случаѣ соблюдается слѣдующій:

Передъ отправленіемъ со станціи одного поѣзда или паровоза, вслѣдъ за другимъ поѣздомъ или паровозомъ, «запросы о пути» дѣлаются телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Могу ли отправить поѣздъ* (*или паровозъ*), № (*такой то*) *вслѣдъ за поѣздомъ* (*или паровозомъ*) № (*такимъ то*) (*подпись*)».

Начальникъ станціи или дежурный его замѣститель, получившій такой запросъ, при отсутствіи препятствій къ принятію одного поѣзда или паровоза вслѣдъ за другимъ, долженъ телеграфировать:

«*Ожидаю вашъ поѣздъ* (*или паровозъ*) № (*такой то*), *вслѣдъ за поѣздомъ* (*или паровозомъ*) № (*такимъ то*) (*подпись*)».

Ранѣе полученія такой разрѣшительной телеграммы, поѣздъ или паровозъ вслѣдъ за другимъ отправленъ быть не можетъ.

По отходѣ со станціи поѣзда или паровоза «вслѣдъ», дежурный по станціи извѣщаетъ сосѣднюю станцію по направленію движенія поѣзда телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ* (*или паровозъ*) № (*такой то*) *отправился къ вамъ вслѣдъ за поѣздомъ* (*или паровозомъ*) № (*такимъ то*) *въ..... час..... мин.....* (*подпись*)», отмѣчая въ точности часы и минуты.

По прибытіи на станцію поѣзда или паровоза, отправленнаго съ сосѣдней станціи «вслѣдъ»,

дежурный по станціи, убѣдившись предварительно въ томъ, что поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ, немедленно телеграфируетъ на сосѣднюю станцію, съ которой названный поѣздъ или паровозъ прибылъ.

«*Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то), отправленный вами вслѣдъ за поѣздомъ (или паровозомъ) № (такимъ то) прибылъ (подпись)*».

Принимающая станція, при разрѣшеніи пути поѣздамъ, идущимъ вслѣдъ, должна имѣть всегда въ виду, что при отправленіи одного поѣзда вслѣдъ за другимъ въ одномъ направленіи, впереди идущій поѣздъ никоимъ образомъ не долженъ быть останавливаемъ за семафоромъ или дискомъ. Если же по какимъ нибудь предвидѣннымъ обстоятельствамъ, выяснившимся уже по разрѣшеніи «пути» поѣздамъ, представится необходимость задержать впереди идущій поѣздъ за входнымъ станціоннымъ сигналомъ, то по остановкѣ такого поѣзда, поѣздная прислуга послѣдняго обязана немедленно оградить свой поѣздъ, какъ препятствіе на пути для движенія, установленными сигналами. Начальникъ станціи долженъ озаботиться точнымъ исполненіемъ этого.

Ст. 11. Запросы о пути по телеграфу для отправленія со станціи какъ пассажирскихъ, такъ равно и товарныхъ поѣздовъ и паровозовъ дежурными по движенію должны дѣлаться заблаговременно, съ такимъ разсчетомъ, чтобы не задержать своевременнаго отправленія поѣзда, но во всякомъ случаѣ не ранѣе какъ за 20 минутъ до времени дѣйствительнаго отправленія поѣздовъ или паровозовъ.

При отсутствіи препятствій къ принятію поѣзда, требуемый путь долженъ быть даваемъ по полученіи запроса безъ малѣйшаго промедленія.

Если послѣ разрѣшенія «пути» какому-либо поѣзду, до полученія телеграммы объ его отправленіи съ сосѣдней станціи, представится неотложная необходимость тамъ его задержать, то Начальникъ станціи, давшій «путь», немедленно телеграфируетъ о задержаніи ожидаемаго поѣзда:

«..... *число..... часъ.....мин. Задержите поѣздъ № (такой-то) на своей станціи до особаго увѣдомленія; данный для него путь прошу считать недѣйствительнымъ* (*подпись*)».

Начальникъ станціи, съ которой поѣздъ долженъ былъ отправиться, но еще не отправился, получивъ телеграмму вышеуказаннаго содержанія, долженъ задержать у себя указанный поѣздъ и безотлагательно отвѣтить:

«*Телеграмму № получилъ, поѣздъ № (такой-то) задержанъ у меня и данный ему путь считаю недѣйствительнымъ* (*подпись*).»

Объ устраненіи причинъ къ отправленію задержаннаго поѣзда, Начальникъ станціи, давшій задержаніе, увѣдомляетъ телеграммой Начальника той станціи, на которой поѣздъ былъ задержанъ.

Во всякомъ случаѣ, для дальнѣйшаго слѣдованія задержаннаго такимъ порядкомъ поѣзда, надлежащія телеграфныя сношенія между станціями объ отправленіи его должны быть сдѣланы вновь (п. ***а*** и ***в***, ст. 3).

Если по какимъ-либо причинамъ поѣздъ, для котораго былъ сдѣланъ запросъ и полученъ путь, отправленъ со станціи быть не можетъ и до его отправленія можетъ быть пропущенъ поѣздъ обратнаго направленія, то Начальникъ станціи, получившій разрѣшеніе («путь») на отправку поѣзда, отказывается отъ такого разрѣшенія («пути») телеграммой:

«*Поѣздъ № (такой-то) отправленъ не будетъ; путь для него, данный Вами, уничтожается (подпись).*»

Послѣ сего для отправки поѣзда съ той или другой станціи дѣлается новый запросъ (п. *а*, ст. 3).

Ст. 12. Запрещается измѣнять вышеуказанныя формы поѣздныхъ депешъ, а въ депешахъ о свободномъ путя добавлять какія-либо условія, кромѣ случаевъ, если на станціи не имѣется свободнаго мѣста, или если потребуется принять поѣздъ на путь уже частью занятый другимъ поѣздомъ, и прибывшій поѣздъ долженъ быть задержанъ передъ входнымъ станціоннымъ сигналомъ и долженъ быть введенъ на станцію не иначе, какъ Начальникомъ станціи лично или назначеннымъ имъ для сего агентомъ, съ соблюденіемъ мѣръ осторожности, какъ при маневрахъ.

Если необходимая остановка ожидаемаго поѣзда передъ входнымъ станціоннымъ сигналомъ можетъ быть предусмотрѣна ранѣе выхода его съ сосѣдней станціи, то объ этомъ должно быть сдѣлано соотвѣтствующее указаніе въ путевой депешѣ, а поѣздному машинисту и

главному кондуктору должно быть выдано на соотвѣтствующемъ бланкѣ надлежащее предупрежденіе.

Ст. 13. Всѣ поѣздныя депеши должны быть точной копіей депеши, полученной на телеграфной лентѣ аппарата, и должны быть дословно вписываемы въ настольные журналы поѣздныхъ депешъ телеграфистомъ, принявшимъ таковыя съ аппарата. Послѣдній, выписавъ депешу «о свободномъ пути» (п. «в», ст. 3) для поѣздовъ четныхъ (краснаго цвѣта) и для поѣздовъ нечетныхъ—(бѣлаго цвѣта), удостовѣряетъ таковую своей подписью и затѣмъ вмѣстѣ съ чистымъ бланкомъ, для написанія копіи оной, передаетъ таковую Начальнику станціи, или дежурному по станціи его помощнику.

Начальникъ станціи или дежурный по станціи помощникъ, убѣдившись въ правильности даннаго пути, собственноручно списываетъ копію онаго на полученномъ чистомъ бланкѣ и удостовѣряетъ подлинную и копію своимъ подписомъ. Передъ отправленіемъ поѣзда отправляющій поѣздъ Начальникъ станціи (или дежурный его помощникъ) долженъ удостовѣриться въ томъ, что къ свободному проходу отправляемаго поѣзда въ предѣлахъ самой станціи никакихъ препятствій не имѣется, и только послѣ этого передать главному кондуктору поѣзда путевую депешу и копію ея. Главный кондукторъ поѣзда, получивъ отъ Начальника станціи путевую депешу («путь»), обязанъ внимательно прочитать оба экземпляра оной и убѣдиться въ томъ, что врученная ему путевая депеша («путь») относится именно до

сопровождаемаго имъ поѣзда, а затѣмъ, когда Начальникъ станціи прикажетъ ему «отправиться», подойти къ паровозу сопровождаемаго поѣзда, вручить машинисту копію (дубликатъ) путевой депеши и затѣмъ уже, прочитавъ ему вслухъ содержаніе подлинной, подать сигналъ къ отправленію поѣзда. При слѣдованіи же по тѣмъ станціямъ, на коихъ остановка поѣзду росписаніемъ не назначена, поѣздной главный кондукторъ получаетъ путевую депешу на ходу поѣзда. Въ этомъ случаѣ машинистъ дубликата не получаетъ.

Примѣчаніе. Въ виду кратковременности стоянки пассажирскихъ поѣздовъ на станціяхъ, путевая депеша должна быть вручена главному кондуктору поѣзда тотчасъ по прибытіи поѣзда на станцію. Получивъ таковую, главный кондукторъ долженъ подойти къ паровозу для врученія дубликата поѣздному машинисту, не медля, послѣ поданія второго звонка къ отправленію поѣзда, для того, чтобы имѣть возможность дать свистокъ къ отправленію онаго, не медля, послѣ 3 звонка и приказанія Начальника станціи.

Во избѣжаніе суеты и выдачи поѣздныхъ депешъ, разрѣшающихъ путь, не тѣмъ поѣздамъ, къ коимъ они относятся, телеграммы эти не должны телеграфистами выписываться изъ поѣздного входящаго телеграфнаго журнала одновременно для нѣсколькихъ скрещивающихся поѣздовъ, а лишь, по мѣрѣ возможности отправленія этихъ поѣздовъ, по требованію дежурнаго по движенію, который не долженъ подписывать и брать изъ телеграфа поѣздныя депеши, разрѣшающія путь, для нѣсколькихъ скрещивающихся поѣздовъ одновременно, а по очереди отправленія этихъ поѣздовъ.

Каждая поѣздная депеша, данная на отправку со станціи поѣзда или паровоза, должна со-

держать: а) фамилію дежурнаго по движенію смежной станціи, разрѣшившаго путь поѣзду или паровозу; б) подпись дежурнаго по станціи, отправляющаго поѣздъ или паровозъ, и в) подпись телеграфиста, принявшаго путевую депешу. Безъ этихъ подписей путевая депеша считается недѣйствительной, почему главный кондукторъ, получивъ путевую депешу, а машинистъ—дубликатъ ея, должны непремѣнно удостовѣриться, имѣются-ли на путевой требуемыя подписи и относится ли она къ ихъ поѣзду или паровозу.

Главные кондукторы путевыя телеграммы и дубликаты ихъ должны непремѣнно получать изъ рукъ дежурнаго по станціи, а отнюдь не самовольно изъ телеграфа или конторы. Дежурный по станціи вручаетъ главному кондуктору путевую телеграмму и дубликатъ ея у поѣзда и притомъ не раньше, какъ послѣ 2-го звонка, если поѣзду надлежитъ подавать звонки.

Если путевая депеша поѣзду или паровозу, подлежащему отправленію на данную станцію, разрѣшаетъ имъ отправленіе по прибытіи поѣзда или паровоза съ этой станціи, то дежурный по движенію путевую депешу и дубликатъ ея вручаетъ главному кондуктору нераньше, какъ лично удостовѣрившись въ томъ, что поѣздъ или паровозъ, прибытія котораго долженъ былъ ожидать поѣздъ или паровозъ, подлежащій отправленію, дѣйствительно прибылъ на станцію и съ полнымъ числомъ вагоновъ, а также, что послѣдній вагонъ прибывшаго поѣзда прошелъ указатель стоянія поѣздовъ и другихъ препятствій къ отправленію поѣзда или паровоза со станціи не имѣется.

Главный кондукторъ и машинистъ также должны удостовѣряться, что поѣздъ или паровозъ, котораго они ожидаютъ, дѣйствительно прибылъ на станцію.

Ст. 14. При слѣдованіи по такимъ станціямъ, на коихъ остановки поѣзду росписаніемъ не назначено, но должна быть взята путевая телеграмма, разрѣшающая дальнѣйшее слѣдованіе поѣзду, машинистъ долженъ вести поѣздъ на столько медленно, чтобы поѣздной главный кондукторъ могъ принять отъ Начальника станціи на ходу путевую телеграмму, или же, чтобы, по требованію Начальника станціи, машинистъ могъ остановить поѣздъ (ст. 1 § 110 сихъ правилъ).

Главный кондукторъ поѣзда, при проходѣ станціи или иного пункта, на которыхъ долженъ получить путевую телеграмму на ходу поѣзда, своевременно становится на площадку перваго, послѣ багажнаго, пассажирскаго вагона, обозначая въ ночное и туманное время мѣсто своей стоянки зеленымъ огнемъ сигальнаго фонаря, обращеннаго въ сторону пассажирскаго зданія. Начальникъ станціи или замѣняющій его дежурный агентъ, заготовивъ заблаговременно депешу о свободномъ пути, долженъ вложить ее въ расщепъ особо приготовленной для сего легкой палочки (длиною около аршина) и стоя противъ середины пассажирскаго зданія, невдалекѣ отъ мѣста прохода поѣзда, долженъ передать на ней эту телеграмму стоящему на площадкѣ вагона главному кондуктору поѣзда. Въ ночное и туманное время мѣсто стоянки Начальника станціи, съ телеграммою о свободномъ пути указывается имъ зеленымъ огнемъ сигальнаго фонаря, обращеннаго къ приближающемуся поѣзду.

Главный кондукторъ поѣзда, получивъ поданную ему указаннымъ способомъ путевую телеграмму и удостовѣрившись, прочтя ее, въ правильности даннаго пути, немедленно подаетъ поѣздному машинисту свисткомъ сигналъ къ дальнѣйшему отправленію поѣзда, обращая при этомъ въ ночное и туманное время бѣлый огонь своего сигальнаго фонаря въ сторону паровоза.

Въ случаѣ невручепія главному кондуктору приготовленной путевой телеграммы, послѣдній, а также и Начальникъ станціи, подаютъ поѣздному машинисту установленные сигналы къ немедленной остановкѣ поѣзда, который можетъ отправиться далѣе, не ранѣе полученія надлежащаго сигнала свисткомъ главнаго кондуктора. Не получивъ такого сигнала или замѣтивъ, что главный кондукторъ не получилъ путевой телеграммы, или-же, наконецъ, усмотрѣвъ отсутствіе Начальника станціи или разъѣзда на платформѣ или сигналы остановки, подаваемые съ пути или съ поѣзда, машинистъ обязанъ немедленно остановить поѣздъ, не выходя за крайнюю стрѣлку станціи. Приведеніе въ движеніе поѣзда для дальнѣйшаго слѣдованія, послѣ его остановки, можетъ быть исполнено поѣзднымъ машинистомъ не ранѣе какъ по прочтеніи ему главнымъ кондукторомъ путевой телеграммы и послѣ подачи установленнаго сигнала къ отправленію.

Зеркало, укрѣпленное на будкѣ паровоза, должно находиться въ такомъ положеніи, чтобы машинистъ поѣзда могъ видѣть сигналы, подаваемые съ поѣзда, и боковые фонари, находящіеся на послѣднемъ вагонѣ.

Ст. 15. Главные кондукторы обязаны всѣ полученныя ими во время слѣдованія съ поѣздомъ путевыя депеши сохранять и представлять таковыя при поѣздныхъ журналахъ, а машинисты обязываются дубликаты путевыхъ депешъ, которые они получаютъ во время слѣдованія съ поѣздами, или съ одиночными резервными паровозами, представлять при своихъ маршрутахъ. При слѣдованіи поѣздовъ съ 2-мя паровозами во главѣ поѣзда, дубликаты путевыхъ депешъ должны главными кондукторами вручаться машинисту передняго паровоза.

Ст. 16. При скрещеніи на станціи, дежурный по движенію, независимо отъ личнаго принятія рапорта главныхъ кондукторовъ прибывающихъ поѣздовъ, долженъ удостовѣриться въ томъ, что поѣздъ или паровозъ противоположнаго направленія, прибытія котораго на скрещеніе долженъ былъ ожидать поѣздъ или паровозъ, подлежащій отправленію, дѣйствительно прибылъ на станцію въ полномъ составѣ, а также въ томъ, что послѣдній вагонъ прибывшаго поѣзда прошелъ указатель стоянія поѣздовъ и другихъ препятствій для движенія готоваго къ отправленію со станціи поѣзда или паровоза, не имѣется; только послѣ этого онъ можетъ вручить главному кондуктору отправляемаго поѣзда путевую депешу съ копіей оной.

Главный кондукторъ и машинистъ также должны удостовѣриться въ томъ, что поѣздъ или паровозъ, котораго они ожидаютъ, дѣйствительно прибылъ на станцію.

Ст. 17. Машинисты поѣздовъ или отдѣльныхъ паровозовъ, скрещивающихся на станціи,

не должны приводить въ движеніе паровозы, пока не свѣрятъ содержанія полученной ими отъ главнаго кондуктора поѣзда копіи разрѣшительной телеграммы («пути») съ содержаніемъ подлинной, которую главный кондукторъ долженъ прочитать машинисту вслухъ; равнымъ образомъ, пока не убѣдятся въ томъ, что свистокъ къ отправленію поѣзда поданъ главнымъ кондукторомъ своего, а не какого-либо другого поѣзда.

Съ этой цѣлью главный кондукторъ долженъ подавать первый свистокъ къ отправленію у самаго паровоза.

При скрещеніи поѣздовъ машинистъ отправляющагося поѣзда ни подъ какимъ предлогомъ не имѣетъ права осаживать свой поѣздъ, т. е. передвигать его въ направленіи, противоположномъ его слѣдованію. Если-же случилось-бы, что машинистъ не можетъ двинуть поѣзда впередъ иначе, какъ съ помощью обратнаго движенія, то на осаживаніе поѣзда назадъ онъ обязанъ, каждый разъ, черезъ главнаго кондуктора испросить предварительное разрѣшеніе Начальника станціи.

Ст. 18. Одновременное отправленіе двухъ поѣздовъ на станціяхъ скрещенія ихъ воспрещается и дежурный по станціи, давъ отправленіе одному изъ поѣздовъ, долженъ предварительно убѣдиться въ томъ, что поѣздъ этотъ дѣйствительно отправился и тогда уже давать распоряженіе на отправленіе второго поѣзда.

Ст. 19. Скрещеніе поѣздовъ должно производиться въ пунктѣ, указанномъ въ росписаніи; но если по чему-либо послѣдовало измѣненіе пункта скрещенія, тогда дежурный по движе-

нію обязанъ выдать главному кондуктору и поѣздному машинисту, подъ ихъ росписку, письменное предупрежденіе на соотвѣтствующемъ бланкѣ о таковомъ измѣненіи. Безъ полученія такого письменнаго предупрежденія, главный кондукторъ поѣзда, которому по росписанію предстояло скрещеніе, не долженъ подавать сигнала къ отправленію, а машинистъ приводить поѣздъ въ движеніе.

Въ случаѣ отмѣны назначеннаго къ движенію поѣзда, съ которымъ предстояло скрещеніе поѣзду, прибывшему на станцію, Начальникъ послѣдней долженъ предъявить главному кондуктору и машинисту прибывшаго поѣзда и отобрать росписки въ прочтеніи депеши объ отмѣнѣ ожидаемаго на станцію на скрещеніе поѣзда.

Машинисты поѣздовъ, въ указанныхъ случаяхъ, обязаны давать требуемыя росписки и обо всѣхъ случаяхъ неисполненія станціями вышеизложеннаго дѣлать надлежащія отмѣтки въ своихъ маршрутахъ.

Ст. 20. При скрещеніи поѣздовъ на разъѣздахъ между станціями поѣздъ, прибывшій ранѣе, долженъ быть установленъ на соотвѣтствующемъ пути (правомъ по направленію движенія) въ предѣлахъ разъѣздныхъ столбиковъ.

Въ случаѣ, если на разъѣздѣ, согласно сдѣланнаго на то разрѣшенія, какой-либо поѣздъ долженъ будетъ обогнать предыдущій, то поѣздъ, прибывшій ранѣе, принимается и устанавливается на боковой путь, а обгоняющій долженъ пройти по главному пути.

б) При перерывѣ телеграфнаго дѣйствія.

Ст. 21. На однопутныхъ участкахъ дороги, на которыхъ движеніе поѣздовъ производится при помощи электрическаго телеграфа, вслучаѣ перерыва телеграфнаго дѣйствія, впредь до установленія письменныхъ спошеній между станціями, движеніе поѣздовъ должно происходить по способу движенія преимущественнаго направленія (п. 5 § 115 Пр. Техн. Экспл.), съ соблюденіемъ нижеслѣдующихъ правилъ:

а) поѣздами преимущественнаго направленія на Новоторжско-Вяземскомъ участкѣ дороги должно считать поѣзды, слѣдующіе по направленію отъ Новоторжской къ Вязьмѣ (печетные); на Боровичской вѣтви по направленію слѣдованія поѣзда отъ Боровичей къ Угловкѣ (нечетные) и на Портовой вѣтви по направленію слѣдованія поѣзда отъ Новаго-Порта, Морской пристани и Варшавской дороги къ Петербургу (нечетные), почему каждый поѣздъ или одиночный паровозъ вышеуказаннаго направленія, назначенный въ движеніе по извѣстному росписанію, объявленному циркуляромъ или депешей, можетъ продолжать свое движеніе со станціи, гдѣ его застигло прекращеніе телеграфнаго сообщенія, за исключеніемъ случаевъ, когда письменное или по телеграфу разрѣшеніе на отправленіе по тому же перегону поѣзда, или паровоза противоположнаго направленія, было уже дано ранѣе прекращенія телеграфнаго дѣйствія. Движеніе поѣзда преимущественнаго направленія должно производиться съ особой осторожностью, о чемъ станція отправленія выдаетъ главному кондуктору и машинисту предупрежденіе на соотвѣтствующемъ бланкѣ.

б) Всѣ поѣзды противоположнаго направленія, т. е. на всѣхъ вышеуказанныхъ участкахъ четные поѣзды, задерживаются на станціяхъ, гдѣ они находятся, или куда прибудутъ послѣ момента перерыва телеграфнаго сообщенія, хотя бы на сихъ станціяхъ имъ и не было назначено скрещеніе съ поѣздами и резервными паровозами, идущими по преимущественному направленію, и хотя бы отъ сего произошла задержка въ дальнѣйшемъ слѣдованіи.

в) Начальникъ станціи, на которую прибылъ въ преимущественномъ направленіи поѣздъ или резервный паровозъ, слѣдующій далѣе въ томъ же направленіи, можетъ отправить его до слѣдующей станціи безъ соглашенія съ нею, кромѣ случая, когда онъ самъ разрѣшилъ уже по телеграфу до прекращенія телеграфнаго дѣйствія или письменно движеніе по тому же перегону поѣзда направленія противоположнаго преимущественному, и таковой не прибылъ на станцію.

г) Рабочій поѣздъ, идущій по преимущественному направленію движенія, т. е. нечетный поѣздъ на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ, можетъ быть отправленъ, во время перерыва телеграфнаго сообщенія, до слѣдующей станціи или полустанціи, безъ соглашенія съ нею, только въ такомъ случаѣ, если на пути рабочему поѣзду не назначено остановки для работъ и предстоящій перегонъ онъ проходитъ безостановочно, и, кромѣ случая, когда сама станція разрѣшила уже, письменно или по телеграфу, движеніе по тому же перегону поѣзда противоположнаго направленія, т. е. четнаго поѣзда на всѣхъ указан-

ныхъ однопутныхъ участкахъ, и таковой не прибылъ на станцію.

д) Если послѣ отправленія рабочаго поѣзда, отправленнаго по преимущественному направленію, на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ—нечетнаго поѣзда, сдѣлается перерывъ телеграфнаго сообщенія и если этому рабочему поѣзду на перегонѣ предстояла для работы остановка, послѣ которой онъ долженъ вернуться обратно на станцію отправленія, то сія послѣдняя станція, впредь до возвращенія къ ней съ пути рабочаго поѣзда, не можетъ отправить въ означенномъ направленіи никакого поѣзда.

е) Если послѣ отправленія рабочаго поѣзда, отправленнаго по преимущественному направленію движенія, т. е. нечетнаго поѣзда на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ, сдѣлается перерывъ телеграфнаго сообщенія и если этому рабочему поѣзду на данномъ перегонѣ предстояла на пути для работы остановка, послѣ которой онъ долженъ прибыть на слѣдующую станцію или въ предѣлахъ перегона остаться на боковомъ пути, то станція, отправившая рабочій поѣздъ, не можетъ отправить въ томъ же направленіи никакого другого поѣзда, пока не получитъ письменнаго извѣщенія отъ сосѣдней станціи или полустанціи, что рабочій поѣздъ, отправленный по указанному въ семъ пунктѣ направленію, прибылъ,—или письменнаго же извѣщенія о томъ, что рабочій поѣздъ убранъ съ главнаго и установленъ на боковомъ пути, отъ завѣдывающаго телеграфнымъ постомъ, а при неимѣніи поста отъ главнаго кондуктора.

ж) Станція, на которую прибылъ въ направленіи, противоположномъ преимущественному, поѣздъ, или же экстренный рабочій или резервный паровозъ, слѣдующіе по означенному направленію движенія четныхъ поѣздовъ на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ, безусловно задерживаетъ его, до полученія письменнаго разрѣшенія сосѣдней станціи, по направленію движенія сего поѣзда, если только не имѣетъ разрѣшенія отъ сосѣдней станціи, полученнаго раньше, для движенія сего поѣзда.

з) Рабочій поѣздъ, слѣдующій по направленію, противоположному преимущественному, т. е. четный на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ, можетъ быть отправленъ по письменному соглашенію только тогда, если ему на предстоящемъ перегонѣ не предстоитъ остановка для работъ, а также и входа на боковой путь съ главнаго пути. Такой рабочій поѣздъ, которому предстоитъ въ пути остановка или входъ на боковой путь, задерживается на станціи или полустанціи, впредь до открытія телеграфнаго сообщенія.

и) Съ каждымъ поѣздомъ преимущественнаго направленія, отправленнымъ на основаніи вышеизложеннаго, Начальникъ станціи посылаетъ Начальнику слѣдующей станціи, на соотвѣтствующемъ бланкѣ, письменное заявленіе о движеніи другихъ поѣздовъ такого содержанія: «*отправляю къ вамъ поѣздъ № (такой-то), по прибытіи онаго отправьте ко мнѣ вашъ поѣздъ; до прихода послѣдняго ничто мною отправлено къ вамъ не будетъ* (*подпись*)», или на соотвѣтственномъ бланкѣ, если за отправляемымъ поѣздомъ надлежитъ отправить съ той же станціи другой поѣздъ:

«*отправляю къ вамъ поѣздъ № (такой-то), послѣ него отправлю къ вамъ еще поѣздъ № (такой-то), не отправляйте ко мнѣ ничего до прибытія сего послѣдняго (подпись)*», при чемъ, чтобы не прервать завязанныхъ сношеній,—съ послѣднимъ поѣздомъ преимущественнаго направленія, Начальникъ станціи обязанъ послать Начальнику слѣдующей станціи, согласно вышеуказаннаго, письменное заявленіе на соотвѣтствующемъ бланкѣ.

Отправляя первый поѣздъ преимущественнаго направленія, Начальникъ станціи выдаетъ главному кондуктору и машинисту поѣзда на соотвѣтствующемъ бланкѣ разрѣшеніе на движеніе слѣдующаго содержанія: «*Начальникъ станціи (такой-то) главному кондуктору и машинисту поѣзда № (такой-то), годъ, мѣсяцъ, число, часъ и минута. На основаніи пункта б, ст. 21 § 119 пр. техн. экспл., поѣздъ № (такой-то отправляется на станцію (такую-то) безъ телеграфнаго сношенія (подпись)*».

і) Во избѣжаніе задержки четныхъ поѣздовъ на всѣхъ указанныхъ однопутныхъ участкахъ при слабомъ движеніи, Начальникъ станціи, на которую прибылъ означеннаго направленія поѣздъ, не предвидя скораго прибытія къ нему поѣзда преимущественнаго направленія, могущаго открыть перегонъ для движенія, обязанъ послать на надлежащую станцію нарочнаго съ письменнымъ запросомъ слѣдующаго содержанія:

«*Могу ли отправить къ вамъ поѣздъ № (такой-то); (подпись)*»

Начальникъ станціи, получившій такой запросъ, смотря по обстоятельствамъ, или разрѣшаетъ движеніе сему поѣзду, посылая черезъ присланнаго нарочнаго слѣдующее увѣдомленіе:

«*Ожидаю вашъ поѣздъ № (такой-то) (подпись)*»,

или же отправляетъ свой поѣздъ преимущественнаго направленія: если таковой находится на станціи, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, посылаетъ сосѣдней станціи соотвѣтственное письменное разрѣшеніе на движеніе поѣзда противоположнаго направленія.

к) По установленію такимъ образомъ письменныхъ между станціями сношеній, дальнѣйшее отправленіе поѣздовъ должно производиться, по возможности, согласно установленной очереди и старшинству поѣздовъ, и во всякомъ случаѣ, въ порядкѣ, опредѣленномъ точно и ясно въ письменныхъ между станціями сношеніяхъ, посылаемыхъ одною станціею другой обязательно съ каждымъ поѣздомъ какъ четнымъ, такъ и нечетнымъ.

л) Станція, отправившая одинъ поѣздъ преимущественнаго направленія, не можетъ отправить второй за предшествующимъ, ранѣе, какъ по истеченіи времени, назначеннаго по росписанію для прохода перегона первымъ поѣздомъ.

м) Всѣ поѣзды и паровозы, отправляемые при перерывѣ телеграфнаго сообщенія, должны быть останавливаемы на каждой станціи, полустанціи и телеграфномъ посту, хотя бы имъ и не было назначено остановки по росписанію, при чемъ главный кондукторъ обязанъ удостовѣриться, что нѣтъ препятствій къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда и паровоза.

Ст. 22. При прекращеніи телеграфнаго дѣйствія, отправленіе поѣздовъ по одному и тому-же направленію, одного вслѣдъ за другимъ, съ разграниченіемъ ихъ опредѣленнымъ временемъ (§ 108), воспрещается.

Б. На двупутныхъ участкахъ дороги.

При пользованіи электрическимъ телеграфомъ.

а) при исправномъ дѣйствіи телеграфа и обоихъ путей.

Ст. 23. Начальники станцій при отправленіи поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ на двупутныхъ участкахъ дороги, по правильному (правому въ отношеніи движенія поѣзда) пути, руководствуются росписаніемъ движенія, отправляя поѣзды по очереди, росписаніемъ установленной, но безъ предварительнаго по телеграфу запроса о свободномъ пути.

Ст. 24. На двупутныхъ участкахъ, на коихъ не имѣется блокировочныхъ электросемафорныхъ постовъ, при отправленіи каждаго поѣзда, Начальники станцій выдаютъ только главному кондуктору, а при слѣдованіи отдѣльнаго паровоза машинисту, если нѣтъ отдѣльнаго агента для сопровожденія паровоза, вмѣсто путевыхъ телеграфныхъ разрѣшеній, особыя письменныя разрѣшенія на установленныхъ бланкахъ. Въ письменныхъ разрѣшеніяхъ съ точностью обозначается: номеръ поѣзда (если слѣдуетъ отдѣльный паровозъ, указывается номеръ поѣзда,

росписаніемъ котораго таковой слѣдуетъ), число, мѣсяцъ, годъ и время (часы и минуты) отправленія даннаго поѣзда или резервнаго паровоза со станціи. Разрѣшенія четко и ясно подписываются лицомъ, отправляющимъ поѣздъ.

Выдача письменныхъ разрѣшеній обязательна и въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣзду или резервному паровозу не назначено остановки на станціи по росписанію. Посему поѣзды или паровозы, проходя станціи, на которыхъ имъ остановки не назначено, должны умѣньшить скорость движенія настолько, чтобы дать главному кондуктору возможность принять разрѣшеніе и увеличивать затѣмъ скорость движенія неиначе, какъ по сигналу главнаго кондуктора.

Примѣчаніе. Движеніе поѣздовъ вслѣдъ за другими поѣздами по тому-же пути и направленію не можетъ производиться безъ предварительныхъ запросовъ о пути и совершается на двупутныхъ участкахъ дороги во всемъ согласно съ порядкомъ, изложеннымъ выше въ ст. 10, и въ инструкціи, помѣщенной въ приложеніи XLII.

Ст. 25. Одновременно съ отправленіемъ каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, Начальникъ станціи долженъ телеграфировать о семъ Начальнику сосѣдней (по направленію движенія поѣзда) станціи, съ точнымъ обозначеніемъ времени выхода поѣзда телеграммой слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то) отправился къ вамъ..... час..... мин..... (подпись)*».

Ст. 26. Немедленно по прибытіи каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, но не прежде, какъ убѣдившись въ томъ, что поѣздъ прибылъ

въ полномъ составѣ, Начальникъ станціи долженъ телеграфировать о семъ Начальнику сосѣдней станціи, съ которой прибылъ поѣздъ или паровозъ, при чемъ, если станція вполнѣ готова къ принятію слѣдующаго поѣзда, то телеграмма дается слѣдующаго содержанія:

«*Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то) прибылъ, путь свободенъ: ожидаю вашъ слѣдующій поѣздъ (подпись)*».

Если же къ принятію слѣдующаго поѣзда имѣется препятствіе, то телеграмма должна быть изложена такъ:

«*Поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то) прибылъ, задержите вашъ слѣдующій поѣздъ впредь до увѣдомленія (подпись)*».

Затѣмъ, по устраненіи препятствія къ принятію съ сосѣдней станціи поѣзда или поѣздовъ вообще, Начальникъ станціи немедленно телеграфируетъ Начальнику сосѣдней станціи, которой дано задержаніе:

«*Путь свободенъ, станція для принятія поѣзда готова, ожидаю вашъ слѣдующій поѣздъ (подпись)*».

До полученія такой телеграммы, станція, получившая требованіе о задержаніи поѣзда, не имѣетъ права отправлять отъ себя въ этомъ направленіи ни поѣзда, ни одиночнаго паровоза.

Указанныя въ ст. 25 и 26 депеши должны быть записываемы подателями собственноручно въ настольный журналъ поѣздныхъ депешъ, на точномъ основаніи п «в», ст. 1 § 119.

Ст. 27. Поѣзды и одиночные паровозы, идущіе на двупутныхъ участкахъ дороги въ различныхъ направленіяхъ и по разнымъ путямъ, для которыхъ не назначено остановки на станціи, могутъ проходить таковую безостановочно, если со станціи не подано сигнала остановки. О прослѣдованіи таковыхъ поѣздовъ сообщается обѣимъ сосѣднимъ станціямъ. Причемъ, если станція, черезъ которую прослѣдовалъ поѣздъ, будетъ готова къ принятію слѣдующаго поѣзда, то Начальникъ ея увѣдомляетъ Начальниковъ обѣихъ сосѣднихъ станцій о прослѣдованіи поѣзда слѣдующей депешей.

«*Поѣздъ № (такой-то) прослѣдовалъ.... ч.... м.... (подпись)*».

Въ противномъ случаѣ, т. е., когда къ принятію слѣдующаго поѣзда встрѣчается какое-либо затрудненіе, вышеуказанная депеша подается въ такой формѣ:

«*Поѣздъ № (такой-то) прослѣдовалъ; впредь до увѣдомленія не отправляйте ко мнѣ поѣздовъ (подпись)*».

Затѣмъ, по устраненіи препятствій, поступаетъ, какъ указано въ ст. 26.

Врученіе на ходу поѣзда путевыхъ депешъ производится порядкомъ, указаннымъ въ ст. 14.

Ст. 28. Движеніе поѣздовъ между С.-Петербургомъ и Москвою, гдѣ устроены блокировочные электро-семафорные посты, производится при соблюденіи слѣдующихъ основныхъ правилъ:

а) поѣзды равной скорости должны быть отправляемы одинъ послѣ другого неиначе,

какъ по проходѣ впереди идущимъ поѣздомъ, слѣдующаго по направленію движенія, электро-семафорнаго поста. (Инстр. сер. Д, № 1, § 4 и Инстр. сер. Д, № 1 bis § 18. (Приложеніе XLI);

б) поѣздъ меньшей скорости долженъ быть отправленъ за поѣздомъ большей скорости не иначе, какъ по проходѣ поѣздомъ большей скорости, слѣдующаго по направленію движенія, электро-семафорнаго поста и, наконецъ,

в) поѣздъ большей скорости долженъ быть отправленъ за поѣздомъ меньшей скорости не иначе, какъ по полученіи отъ слѣдующей по направленію движенія станціи извѣщенія по телеграфу о прибытіи на эту станцію предшествующаго поѣзда меньшей скорости.

г) Одновременно съ отправленіемъ каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, Начальникъ станціи долженъ телеграфировать о семъ Начальнику сосѣдней (по направленію движенія поѣзда) станціи, по формулѣ и во всемъ согласно статьи 25 сего §.

д) При отправленіи со станціи поѣзда, за которымъ будетъ слѣдовать поѣздъ большей, чѣмъ онъ, скорости, Начальникъ станціи обязанъ упомянуть въ депешѣ, подаваемой по станціи, и о томъ, что этотъ поѣздъ слѣдуетъ послѣднимъ передъ поѣздомъ большой скорости.

е) По прибытіи, или по прохожденіи безъ остановки такого поѣзда, вслѣдъ за которымъ ожидается поѣздъ большей, чѣмъ онъ, скорости и послѣ того, какъ Начальникъ станціи убѣдится, что поѣздъ, прибывшій или прошедшій безъ остановки, прибылъ или прошелъ въ полномъ своемъ составѣ, Начальникъ станціи обязанъ подать на предъидущую, по направленію

его движенія, станцію телеграмму о его прибытіи, по формулѣ и во всемъ согласно статьи 26 сего §.

ж) Указанныя въ п. «г» и «е» депеши должны быть записываемы подателями собственноручно въ настольный журналъ поѣздныхъ депешъ, на точномъ основаніи п «в» ст. 1 § 119.

з) Только по полученіи телеграммы о прибытіи поѣзда меньшей скорости, отправленнаго впереди поѣзда большей скорости, Начальникъ станціи можетъ отправить поѣздъ большей скорости, причемъ подаетъ сигналъ о выходѣ сего поѣзда, согласно инструкціи о дѣйствіи колоколами Эггера.

и) Разрѣшеніе на отправленіе поѣзда со станціи удостовѣряется подписью дежурнаго по движенію въ поѣздномъ рапортѣ главнаго кондуктора, безъ чего поѣздъ не можетъ быть отправленъ со станціи.

і) Поѣздъ равной скорости и поѣздъ меньшей скорости долженъ быть отправляемъ вслѣдъ за впереди отправленнымъ поѣздомъ равной или большей, чѣмъ онъ, скорости иначе, какъ по полученіи на блокировочномъ аппаратѣ (электро-семафорномъ аппаратѣ) установленнаго сигнала о томъ, что впереди отправленный поѣздъ миновалъ, слѣдующій по направленію движенія поѣзда, блокировочный (электро-семафорный) постъ.

Отправленіе поѣздовъ: курьерскихъ, скорыхъ и экстренныхъ одинаковой съ ними скорости одинъ за другимъ при равныхъ скоростяхъ, какъ-то: курьерскаго за курьерскимъ, скораго за скорымъ, можетъ быть производимо по всей линіи не иначе, какъ по полученіи отъ слѣдующей по направленію движенія станціи или

телеграфнаго поста телеграфнаго извѣщенія о прибытіи на эту станцію предшествующаго поѣзда.

Почтовымъ поѣздамъ и всѣмъ поѣздамъ равной съ ними скорости разрѣшается слѣдовать на перегонахъ между станціями по электро-семафорамъ согласно пункта а ст. 28.

к) Начальникъ станціи, на которой не предвидѣно обгона даннаго поѣзда передъ отправленіемъ его со станціи, долженъ сообразить, не можетъ ли отправляющійся или проходящій станцію безостановочно поѣздъ, при дальнѣйшемъ своемъ слѣдованіи, вызвать задержку слѣдующаго за нимъ поѣзда большей скорости; въ такомъ случаѣ поѣздъ не долженъ быть отправленъ, а проходящій мимо долженъ быть задержанъ для обгона его поѣздомъ большей скорости.

л) Во всемъ, что касается подачи и исполненія сигналовъ электро-семафоровъ, движеніе поѣздовъ большей скорости подчиняется правиламъ, установленнымъ Инстр. Д № 1, для уч. СПБ. Бологое и инструкц. сер. Д № 1 bis для уч. Бологое-Москва на одинаковыхъ основаніяхъ съ движеніемъ поѣздовъ малой скорости.

м) Всякій, безъ исключенія, поѣздъ, подходя къ электро-семафору, находящемуся въ положеніи, заграждающемъ путь, долженъ остановиться, отнюдь не переходя за этотъ сигналъ.

н) Если, послѣ остановки поѣзда въ пути у электро-семафора, получится крыльями электро-семафора разрѣшеніе слѣдовать далѣе, то главный кондукторъ (если нѣтъ на пути другихъ сигналовъ, задерживающихъ движеніе) подаетъ немедленно свисткомъ сигналъ отправленія, послѣ чего поѣздъ отправляется въ путь обык-

новеннымъ порядкомъ, безъ всякихъ особыхъ формальностей.

о) Если же послѣ остановки поѣзда въ пути, у электро-семафора красное его крыло нельзя будетъ вывести изъ «заграждающаго положенія», то поѣздъ можетъ быть отправленъ не иначе, какъ по полученіи поѣзднымъ машинистомъ и главнымъ кондукторомъ отъ сигналиста блокъ-поста письменнаго на то разрѣшенія, по формѣ, указанной въ § 25 Инстр. сер. Д, № 1 для участка С.-Петербургъ—Бологое и въ § 30 Инстр. сер. Д, № 1 bis для участка Бологое-Москва (приложеніе XLI).

п) То-же самое правило пункта о должно быть соблюдаемо при отправленіи поѣздовъ со станцій и телеграфныхъ постовъ и не одинъ поѣздъ не долженъ быть отправляемъ при поднятомъ красномъ крылѣ электро-семафора безъ особаго, всякій разъ, письменнаго разрѣшенія начальниковъ станцій или телеграфнаго поста.

р) Порядокъ выдачи сказанныхъ письменныхъ разрѣшеній подробно указанъ для уч. СПБ.—Бологое при польз. семаф. Лятрига въ Инстр. сер. Д, № 1 и для уч. Бологое—Москва при польз. семаф. Сименса и Гальске въ Инстр. сер. Д, № 1 bis. Безъ полученія письменнаго разрѣшенія, при закрытомъ положеніи краснаго крыла электро-семафора, машинистъ отнюдь не долженъ трогать съ мѣста такого поѣзда, который слѣдуетъ по правильному пути, а главный кондукторъ не долженъ подавать свисткомъ сигнала отправленія.

с) Поѣзды, отправленные съ электро-семафорныхъ постовъ, или станцій съ письменными разрѣшеніями сигналистовъ, или Начальниковъ станцій, должны двигаться съ крайнею осто-

рожностью и такою скоростью, чтобы имѣть возможность остановиться на видимомъ машинистомъ, впереди поѣзда, свободномъ пространствѣ.

т) При пріемѣ или пропускѣ поѣздовъ, должно имѣть въ виду еще то, чтобы ограждающіе станцію сигналы не были открываемы ранѣе полученія на станціонномъ блокировочномъ аппаратѣ (электро-семафорѣ) сигнала, извѣщающаго о томъ, что поѣздъ прошелъ мимо послѣдняго передъ станціею электро-семафорнаго поста.

б) при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія и при исправномъ состояніи обоихъ путей.

Ст. 29. На двупутныхъ участкахъ дороги при исправности обоихъ главныхъ путей, въ случаѣ прекращенія телеграфнаго дѣйствія, при исправномъ состояніи электросемафоровъ, всѣ поѣзды слѣдуютъ по правильному пути, безъ предварительныхъ письменныхъ между станціями сношеній, по электросемафорамъ; причемъ поѣздъ большой скорости можетъ быть отправленъ со станціи только по истеченіи времени, необходимаго для прихода ранѣе отправленнаго поѣзда малой скорости на слѣдующую станцію или телеграфный постъ. Поѣзда малой скорости могутъ быть отправляемы вслѣдъ за поѣздами большой скорости и равной съ отправляемымъ скоростью, по полученіи сигнала съ сосѣдняго электросемафорнаго поста о проходѣ раньше отправленнаго поѣзда.

Ст. 30. Въ случаѣ неисправнаго дѣйствія электросемафоровъ при перерывѣ телеграфнаго

дѣйствія поѣзда малой скорости могутъ быть отправляемы по прошествіи времени, необходимаго для прихода ранѣе отправленнаго поѣзда на сосѣдній электросемафорный постъ, какъ то указано въ инструкціи сер. Э. № 1 и сер. Э. № 1bis; если же машинисту передняго поѣзда было дано предупрежденіе объ уменьшеніи скорости хода, то промежутокъ времени между отправленіемъ перваго и второго поѣзда долженъ быть соотвѣтственно увеличиваемъ.

Ст. 31. Поѣзды, которые, согласно пунктовъ стат. 24 сего §, должны быть отправляемы не иначе, какъ по полученіи извѣщенія о прибытіи на слѣдующую станцію предшествующаго поѣзда, отправляются, при перерывѣ телеграфнаго сообщенія, безъ таковаго извѣщенія, но съ соблюденіемъ правила, указаннаго въ § 89, при чемъ, при отправленіи таковаго поѣзда, Начальникъ станціи обязанъ выдать главному кондуктору и машинисту письменныя предупрежденія о томъ, что по случаю перерыва телеграфнаго сообщенія, поѣздъ отправляется безъ полученія телеграммы о прибытіи на слѣдующую станцію ранѣе отправленнаго поѣзда. Предупрежденія эти выражаются въ слѣдующихъ словахъ: «*Главному кондуктору поѣзда № такой-то (машинисту поѣзда № такой-то), годъ, мѣсяцъ, число, часъ, минуты. На основаніи статьи 31, § 119 Пр. Техн. Экспл., поѣздъ № такой-то отправляется съ такой-то станціи безъ телеграфнаго сношенія. Послѣдній поѣздъ № такой-то былъ отправленъ съ той же станціи въ столько-то часовъ, минутъ, пополу* ...

о прибытіи его на такую-то станцію (или постъ) извѣстія не получено. Подпись».

Ст. 32. Во всемъ остальномъ движеніе поѣздовъ по двумъ путямъ при перерывѣ телеграфнаго сообщенія производится на точномъ основаніи правилъ, изложенныхъ въ п. «а», за исключеніемъ только тѣхъ статей этого пункта «а», которыя касаются передачи телеграммъ.

Ст. 33. При прекращеніи телеграфнаго дѣйствія, Начальники станцій посылаютъ сосѣднимъ Начальникамъ станцій, черезъ поѣздныхъ главныхъ кондукторовъ, письменныя увѣдомленія объ извѣстномъ ихъ мѣстѣ нахожденіи поѣздовъ, чтобы дать возможность Начальникамъ станцій задерживать поѣзда малой скорости для своевременнаго пропуска поѣздовъ большой скорости.

При отсутствіи же таковыхъ свѣдѣній, станціи должны быть готовы для ихъ принятія ко времени, опредѣленному росписаніемъ ихъ хода.

в) при исправномъ дѣйствіи телеграфа, но при неисправномъ состояніи одного изъ главныхъ путей (одиночное движеніе).

Ст. 34. Движеніе поѣздовъ обоихъ направленій по одному и тому же пути на пространствѣ цѣлаго перегона между станціями устанавливается, вслѣдствіе временнаго прекращенія движенія, по одному изъ путей даннаго перегона въ случаяхъ, когда одинъ изъ главныхъ путей занятъ остановившимся поѣздомъ, или подвижнымъ составомъ, или поврежденъ,

и если при томъ находящееся на этомъ пути препятствіе для движенія не можетъ быть устранено въ продолженіе 30 минутъ.

По установленіи движенія поѣздовъ по одному пути, распоряженіе таковымъ возлагается на того изъ Начальниковъ станціи даннаго перегона, который будетъ отправлять свои поѣзда по правильному пути.

Въ этомъ случаѣ начальная станція правильнаго пути называется станціею правильнаго движенія, станція же, съ которой, послѣ установленія одиночнаго движенія, поѣзда будутъ отправляться по неправильному пути, называется станціею неправильнаго движенія.

Ст. 35. Если первое свѣдѣніе о необходимости прекратить движеніе по одному изъ путей даннаго перегона получитъ Начальникъ той станціи, которая при движеніи по одиночному пути будетъ станціею правильнаго движенія, т. е. станціею, съ которой поѣзда, послѣ установленія движенія по одиночному пути, должны будутъ слѣдовать ***по правому*** по направленію движенія главному пути, то онъ немедленно телеграфируетъ Начальнику впереди лежащей станціи или поста этого перегона: «*По такой-то причинѣ* (*изложить кратко*) «*движеніе по такому-то пути между стан-*«*ціями* (*такими-то*) *закрыто съ* 00 *ч.* 00 *м.* «*Мною устанавливается одиночное движе-*«*ніе по правильному въ направленіи отъ* «*моей станціи* (*такому-то*) *пути. Безъ моего* «*разрѣшенія ничего ко мнѣ не отправляйте.* «*Точно также, безъ соглашенія съ Вами,* «*мною ничего не будетъ къ Вамъ отправ-*«*лено. Подпись*».

Если же первое извѣстіе о необходимости прекратить движеніе по одному изъ путей даннаго перегона получитъ Начальникъ той станціи, которая при слѣдованіи поѣздовъ по одиночному пути будетъ станціею неправильнаго движенія, т. е. станціею, съ которой поѣзда послѣ установленія одиночнаго движенія должны будутъ слѣдовать ***по львому*** по направленію движенія главному пути, то онъ немедленно телеграфируетъ Начальнику впереди лежащей станціи или поста этого перегона: «*По такой-то причинѣ* (*изложить кратко*) «*съ* 00 *ч.* 00 *м. движеніе по* (*такому-то*) «*пути между станціями* (*такими-то*), *за*-«*крыто. Прошу установить одиночное дви*-«*женіе по правильному въ направленіи отъ* «*Вашей станціи* (*такому-то*) *пути. Безъ* «*разрѣшенія Вашего ничего не будетъ къ* «*Вамъ отправлено*». Тотчасъ по полученіи этой телеграммы Начальникъ станціи правильнаго движенія отвѣчаетъ телеграммою же: «*Съ* 00 *ч.* 00 *м., согласно телеграммы Ва*-«*шей №* 000, *мною установлено одиночное* «*движеніе по* (*такому-то*) *пути. Безъ моего* «*разрѣшенія ничего ко мнѣ не отправляйте.* «*Точно также безъ соглашенія съ Вами* «*мною ничего не будетъ къ Вамъ отправ*-«*лено*».

Примѣчаніе. Всѣ указанныя въ этомъ параграфѣ телеграммы должны быть адресованы въ копіи: Начальнику дороги, Начальнику службы движенія и Помощнику его по Телеграфу, Начальникамъ службъ пути и тяги, Начальнику мѣстнаго отдѣленія сл. Дв., мѣстному Ревизору Движенія, мѣстнымъ Начальникамъ участковъ пути и тяги, мѣстному Контролеру Телеграфа, а также чинамъ жандармской полиціи.

Немедленно вслѣдъ за установленіемъ движенія по одиночному пути объ смежныя станціи или телеграфные посты того перегона, на которомъ движеніе должно производиться въ обѣ стороны по одиночному пути, приступаютъ къ выясненію свободности этого перегона, почему, если Начальникъ станціи правильнаго движенія не получилъ еще извѣщенія о прибытіи послѣдняго отправленнаго имъ на смежную станцію поѣзда, до установленія одиночнаго движенія, то онъ обязанъ подать на эту станцію слѣдующую телеграмму: «*Послѣднимъ до установленія одиночнаго движенія былъ мною отправленъ къ Вамъ поѣздъ № 000*». Съ момента же полученія отъ станціи неправильнаго движенія телеграммы о прибытіи къ ней послѣдняго отправленнаго станціею правильнаго движенія поѣзда наступаетъ поперемѣнное пользованіе станціями перегономъ одиночнаго пути.

Ст. 36. Съ установленіемъ однопутнаго движенія, долженъ быть принятъ къ обязательному исполненію порядокъ отправленія и пріема поѣздовъ и порядокъ телеграфныхъ сношеній между станціями какъ на однопутныхъ участкахъ, указанный выше въ ст. 3—20 сего §.

Ст. 37. Всѣ поѣзды, отправляемые послѣ установленія одиночнаго движенія по неправильному пути, должны быть снабжены особымъ сигналомъ, служащимъ для извѣщенія дорожной стражи о томъ, что движеніе производится по одиночному пути, соотвѣтственно Положенію о сигналахъ (Приложеніе XIII къ настоящимъ правиламъ).

Ст. 38. Электросемафоры при одиночномъ движеніи служатъ исключительно только для подачи сигналовъ поѣздамъ, слѣдующимъ по правильному пути, подача же сигналовъ посредствомъ электросемафорныхъ крыльевъ и огней поѣздамъ, которые слѣдуютъ по неправильному пути, воспрещается.

Ст. 39. Станція не должна быть открываема одновременно съ обоихъ концовъ для выпуска прибывающихъ съ разныхъ сторонъ поѣздовъ; въ такихъ случаяхъ одинъ изъ прибывшихъ поѣздовъ задерживается за дальнымъ входнымъ станціоннымъ сигналомъ до тѣхъ поръ, пока другой поѣздъ не будетъ поставленъ на мѣсто.

Ст. 40. При каждомъ перерывѣ правильнаго движенія по обоимъ путямъ на дежурство на обоихъ концахъ перегона должны лично вступать Начальники станцій; при отсутствіи Начальника станціи или инымъ причинамъ, какъ-то: болѣзнь, или утомленіе послѣ смѣны непосредственно съ предшествующаго дежурства, вступаютъ въ дежурство старшіе ихъ помощники.

Ст. 41. Правильное двупутное движеніе можетъ быть установлено не ранѣе, какъ по устраненіи причинъ, вызвавшихъ установленіе одиночнаго движенія, о чемъ Начальникъ станціи правильнаго движенія долженъ дать надлежащую депешу.

г) при неисправномъ состояніи одного изъ главныхъ путей (одиночное движеніе) и перерывѣ телеграфнаго дѣйствія.

Ст. 42. Съ установленіемъ однопутнаго движенія при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія, долженъ быть принятъ къ обязательному исполненію порядокъ отправленія и пріема поѣздовъ и способъ сношеній, во всемъ согласно правилъ для однопутныхъ участковъ дороги при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія, изложенныхъ въ статьяхъ къ пункту **«б»** главы А настоящаго параграфа ст. 21 и 22 сего §.

Примѣчаніе. При отправленіи вышеуказанныхъ требованій, Начальникъ станціи правильнаго движенія обязанъ руководствоваться правилами о преимуществѣ поѣздовъ, изложенными въ § 89 сихъ правилъ, озабочиваясь тѣмъ, чтобы поѣзды большей скорости не были задерживаемы поѣздами меньшей скорости. Въ томъ случаѣ, когда перерывъ телеграфнаго дѣйствія послѣдовалъ послѣ отправленія послѣдняго поѣзда, съ коимъ можно было бы послать требованіе на отправку слѣдующихъ поѣздовъ неправильнаго направленія, въ особенности пассажирскихъ, то Начальникъ станціи правильнаго движенія долженъ послать требованіе тѣмъ способомъ, который окажется наиболѣе соотвѣтствующимъ цѣли, напримѣръ, съ нарочнымъ или на дрезинѣ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія произойдетъ на двупутномъ участкѣ порча одного изъ путей и о таковомъ поврежденіи первымъ получитъ свѣдѣніе Начальникъ той станціи, для котораго подлежащій къ закрытію путь является правильнымъ, то онъ долженъ прекратить отправленіе по немъ какихъ либо поѣздовъ, кромѣ вспомогательнаго, причемъ, немедленно долженъ распорядиться посылкою кратчайшимъ способомъ извѣщенія Начальнику другой станціи этого же перегона, о необходимости установленія

однопутнаго движенія, продолжая, до установленія этимъ Начальникомъ станціи одиночнаго движенія, принимать слѣдуемые съ этой станціи поѣзда; при чемъ, въ случаѣ надобности, предупреждаетъ ближайшую станцію сосѣдняго перегона (съ другой стороны) о задержаніи отправленіемъ къ нему поѣздовъ.

Если о таковомъ поврежденіи первый получитъ свѣдѣніе Начальникъ той станціи, для котораго правильный путь не будетъ поврежденъ, то онъ съ ближайшимъ поѣздомъ отправляетъ на сосѣднюю станцію, а если такового нѣтъ, то съ нарочнымъ, извѣщеніе о случившемся поврежденіи пути и объ установленіи одиночнаго движенія.

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.

Ст. 1. Служебное время отправленія поѣздовъ считается на всѣхъ станціяхъ по Петербургскому меридіану.

Ст. 2. При исполненіи служебныхъ обязанностей должны имѣть при себѣ вывѣренные часы нижеслѣдующіе агенты:

1. Начальники станцій и постовъ.

2. Дежурные по станціи и посту.
3. Запасные агенты.
4. Передаточные агенты.
5. Завѣдывающіе бригадами.
6. Нарядчики бригадъ.
7. Главные кондуктора.
8. Старшіе кондуктора.
9. Составители поѣздовъ.
10. Старшіе стрѣлочники.
11. Сигналисты.
12. Проводники поѣздовъ.
13. Надсмотрщики паровозовъ.

Примѣчаніе. Часы выдаются за счетъ казны агентамъ, получающимъ денежное вознагражденіе 600 руб. и менѣе въ годъ; агенты-же, получающіе свыше 600 руб., обязаны имѣть свои часы, которые разрѣшается пріобрѣтать при посредствѣ Управленія дороги съ разсрочкой платежа. Подъ денежнымъ вознагражденіемъ слѣдуетъ понимать не одно жалованье агента, но и всѣ вообще причитающіяся ему денежныя выдачи.

Ст. 3. Передъ отправленіемъ поѣзда главный кондукторъ обязанъ провѣрить свои карманные часы съ часами въ телеграфѣ, и, установивъ точно время, свѣряетъ таковое, до отправленія поѣзда, съ показаніемъ времени на карманныхъ часахъ машиниста.

Ст. 4. Аппаратныя комнаты всѣхъ станцій должны быть снабжены стѣнными часами, провѣрка которыхъ должна производиться ежедневно порядкомъ, указаннымъ въ инструкціи по телеграфу Сер. Д. № 5.

Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ и производства маневровъ.

§ 121. Порядокъ движенія рабочихъ поѣздовъ, а также порядокъ производства ма-

невровъ на разныхъ станціяхъ,—опредѣляются особою инструкціею, утверждаемою Начальникомъ дороги примѣнительно къ симъ правиламъ.

Ст. 1. Порядокъ назначенія, требованія и движенія рабочихъ поѣздовъ изложенъ въ приложеніи XLVIII.

Ст. 2. Порядокъ производства маневровъ изложенъ въ инструкціи о маневрахъ, составляющей къ сему приложеніе XLIX.

Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ.

§ 122. Порядокъ движенія ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ опредѣляется § 62 настоящихъ правилъ (Приложеніе XXI).

Глава VII.

Происшествія на пути и на станціяхъ. Случаи остановокъ поѣздовъ на перегонахъ между станціями.

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

Ст. 1. Остановка поѣзда кромѣ пунктовъ, гдѣ таковая назначена росписаніемъ его, обязательна во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда съ пути или съ самаго поѣзда будетъ поданъ къ тому сигналъ или если будетъ замѣчено:

а) что находящіеся на пути люди или крупныя животныя не сходятъ съ пути, не смотря на сигналы, подаваемые машинистомъ;

б) что подъ паровозъ или поѣздъ попалъ или съ нихъ упалъ на путь человѣкъ;

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

г) что сцѣпительные приборы поѣзда разорваны; въ послѣднемъ случаѣ машинистъ обязанъ, прежде чѣмъ остановить поѣздъ, убѣдиться, что оторвавшіеся вагоны не могутъ настигнуть переднюю часть поѣзда, оставшуюся при паровозѣ; поэтому воспрещается красный сигналъ къ остановкѣ, когда оторвавшіеся вагоны движутся въ томъ же направленіи, какъ и передняя часть поѣзда;

д) что въ поѣздѣ случился пожаръ;

е) что въ поѣздѣ произошла такая порча вагона или паровоза, которая мѣшаетъ движенію или представляетъ опасность для поѣзда; какъ напр., горѣніе буксы съ дымомъ и пламенемъ и т. п.

ж) что въ пути изъ вагона выпалъ или падаетъ грузъ, или можетъ упасть какой-либо грузъ или предметъ, представляющій опасность для движенія поѣздовъ, и

з) если на дорогѣ или участкѣ дороги въ два пути съ поѣзда будетъ замѣчено неогражденное сигналами поврежденіе другого пути, или какое-либо препятствіе для движенія по оному поѣздовъ.

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

§ 124. Немедленно по остановкѣ поѣзда въ пути онъ долженъ быть затормаженъ и огражденъ установленными сигналами. Засимъ, главный кондукторъ поѣзда, удостовѣрившись въ дѣйствительности и важности препятствія къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда, обязанъ:

а) устранить таковое средствами, имѣющимися на мѣстѣ, или затребовать помощи отъ одной изъ сосѣднихъ станцій;

б) охранять поѣздъ во время остановки;

в) принять мѣры предупрежденія и устраненія всякой опасности для находящихся въ поѣздѣ пассажировъ, поѣздной прислуги, подвижного состава и груза, и

г) обезпечить пассажирамъ поѣзда возможныя удобства.

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

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

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

Ст. 1. Немедленно по остановкѣ поѣзда въ пути по какой-бы то ни было причинѣ, главный кондукторъ обязанъ распорядиться полнымъ затормаженіемъ и огражденіемъ поѣзда, согласно правиламъ о сигналахъ. При этомъ, если поѣздъ заградилъ собою переѣздъ, то въ случаѣ прибытія проѣзжающихъ, главный кондукторъ обязанъ, если возможно, раздѣлить поѣздъ противъ переѣзда.

На двупутномъ участкѣ дороги главный кондукторъ остановившагося почему-либо поѣзда долженъ безотлагательно убѣдиться въ томъ, что движеніе поѣздовъ по смежному пути можетъ производиться съ полною безопасностью, въ противномъ случаѣ и сей путь оградить краснымп сигналами и петардами на томъ же разстояніи, на какомъ ограждается остановившійся поѣздъ.

Огражденіе остановившагося на пути поѣзда или паровоза сигналами заключается въ слѣдующемъ: главный кондукторъ посылаетъ въ обѣ стороны отъ поѣзда, но прежде всего въ сторону, противоположную направленію движенія поѣзда, по одному кондуктору съ красными сигналами и петардами, причемъ лично удостовѣряется въ томъ, что у этихъ кондукторовъ есть принадлежности для зажиганія фонарей на случай, если-бы они погасли.

Прикрытіе сигналами остановившагося на пути одиночнаго паровоза, на которомъ нѣтъ

главнаго кондуктора или другого кондуктора, исправляющаго его должность, возлагается на кочегара, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и подъ отвѣтственностью машиниста.

Сигналы эти устанавливаются не ближе, какъ въ разстояніи 300 саж. отъ поѣзда; но если на этомъ мѣстѣ сильный скатъ, закругленіе или выемка, то сигналы должны быть выставлены, соображаясь съ необходимостью, и далѣе вышеопредѣленнаго разстоянія отъ поѣзда. Каждый изъ посланныхъ кондукторовъ, если не встрѣтитъ по дорогѣ, то вызываетъ изъ будки сторожа и приказываетъ ему взять красные сигналы и петарды и стать съ ними на опредѣленное, согласно предыдущему, мѣсто; самъ-же кондукторъ, въ этомъ случаѣ, становится съ сигналами остановки на разстояніи 150 саж. отъ поѣзда. Если-же сторожа не окажется въ это время на мѣстѣ, то кондукторъ обязанъ самъ стать съ сигналами на разстояніи 300 саж. отъ поѣзда.

Кромѣ того, на томъ же разстояніи, рядомъ съ красными сигналами и независимо отъ нихъ, кондукторъ обязанъ положить на оба рельса по крайней мѣрѣ по двѣ петарды (хлопушки).

При укладкѣ петардъ слѣдуетъ обращать вниманіе на то, чтобы мѣста, гдѣ укладываются петарды, а равно самыя петарды, наложенныя на рельсы, были совершенно чисты отъ снѣга.

Всѣ вышепоясненные сигналы должны оставаться на опредѣленныхъ выше мѣстахъ во все время стоянія поѣзда въ пути и еще въ продолженіе 15 мин. послѣ отхода поѣзда. Послѣднее относится, конечно, только до сигналовъ, помѣщенныхъ сзади поѣзда и остающихся подъ надзоромъ путеваго сторожа.

Согласно съ этими правилами, ограждение поѣзда сигналами всецѣло возлагается на отвѣтственность поѣзднаго главнаго кондуктора, или исполняющаго его должность.

Ст. 2. По остановкѣ поѣзда и ограждении его, а въ случаѣ надобности и смежнаго пути надлежащими сигналами, главный кондукторъ обязанъ удостовѣриться въ дѣйствительности и важности препятствія къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда, и если по совѣщаніи съ поѣзднымъ машинистомъ таковое препятствіе можетъ быть устранено въ теченіе 30 минутъ отъ начала остановки поѣзда имѣющимися у нихъ средствами, то онъ обязанъ распорядиться устраненіемъ его, а по устраненіи, — дальнѣйшимъ слѣдованіемъ поѣзда. Если же причина остановки поѣзда не можетъ быть устранена въ теченіе получаса, то главный кондукторъ дѣйствуетъ сообразно обстоятельствамъ, руководствуясь дальнѣйшими указаніями сего §.

Ст. 3. Если поѣздъ остановится въ пути вслѣдствіе порчи паровоза, то машинистъ долженъ немедленно заявить объ этомъ главному кондуктору. Затѣмъ машинистъ и главный кондукторъ, въ зависимости отъ характера порчи паровоза, густоты движенія, разстоянія между станціями и другихъ мѣстныхъ условій, должны обоюдно рѣшить вопросъ: приступить ли къ исправленію поврежденія или затребовать вспомогательный паровозъ, имѣя при этомъ въ виду возможное сокращеніе времени нахожденія поѣзда на перегонѣ. Правило это должно исполняться въ случаяхъ остановки поѣзда и по другимъ причинамъ.

Ст. 4. Поѣздъ, возобновившій свое слѣдованіе послѣ происшествія съ нимъ въ пути, обязанъ остановиться на первой попутной станціи, хотя бы на ней, по росписанію, и не было назначено ему остановки. Главный кондукторъ такого поѣзда обязанъ сообщить о случившемся Начальнику этой станціи, а также о томъ, была ли имъ затребована съ пути помощь отъ предшествующей станціи, была ли таковая выслана и не осталось ли на пути препятствія къ движенію поѣздовъ.

Въ этомъ случаѣ, во избѣжаніе излишней задержки поѣздовъ при записываніи заявленій въ книгу тамъ, гдѣ стоянка для этого недостаточная, главные кондукторы, сопровождающіе поѣзда, должны записывать заявленія въ книгу лишь въ томъ случаѣ, когда это не вызоветъ задержки поѣзда, въ противномъ случаѣ должны излагать свои заявленія кратко въ поѣздныхъ рапортахъ, на второй страницѣ, въ графѣ объясненій причинъ опозданій и представлять эти отмѣтки для подписи дежурному по движенію, или, изложивъ сообщеніе о происшествіи на отдѣльномъ листѣ бумаги, сдавать его также подъ росписку дежурному по Движенію, который въ чтеніи отмѣтокъ или полученіи записокъ долженъ росписываться на той же второй страницѣ поѣзднаго рапорта, въ вышеуказанной графѣ.

Дежурный по движенію, получившій сообщеніе, обязанъ немедленно, по выясненіи необходимыхъ потребностей, донести о происшествіи, согласно инструкціи и свода сокращенныхъ адресовъ, объявленныхъ приказами по дорогѣ.

Ст. 5. На обязанность и отвѣтственность главнаго кондуктора возлагается принятіе всѣхъ

надлежащихъ мѣръ къ скорѣйшему устраненію причинъ остановки поѣзда, къ охраненію его во время остановки, къ предупрежденію и устраненію всякой опасности для находящихся въ поѣздѣ пассажировъ, поѣздной прислуги, подвижнаго состава и груза, къ доставленію пассажирамъ возможныхъ удобствъ и къ доставленію поѣзду необходимой помощи.

Остановка поѣзда для вспомоществованія пострадавшимъ.

Ст. 6. Въ случаѣ паденія человѣка подъ поѣздъ, или съ поѣзда, немедленно, по остановкѣ поѣзда, пострадавшему должна быть оказана возможная помощь на мѣстѣ тѣми средствами, которыми располагаетъ главный кондукторъ поѣзда. Если въ пострадавшемъ имѣются хотя бы малѣйшіе признаки жизни, то онъ долженъ быть перенесенъ въ поѣздъ и доставленъ на ближайшую станцію (по направленію движенія поѣзда), хотя бы на ней, по росписанію, и не было назначено ему остановки. Если на ближайшей станціи остановки поѣзда не имѣется врачебнаго персонала, то Начальникъ станціи, отправляя пострадавшаго до ближайшей по направленію движенія поѣзда станціи, гдѣ находится мѣстожительство врачебнаго персонала, обязанъ извѣстить депешею по мѣсту жительства врача о томъ, что съ поѣздомъ № будетъ доставленъ раненый, а при невозможности отправить пострадавшаго далѣе, вызываетъ депешей участковаго врача или фельдшера, для скорѣйшей подачи медицинской помощи на мѣстѣ.

Если остановившійся для подачи помощи поѣздъ—товарный, то главный кондукторъ имѣ-

етъ право остановить сигналомъ проходящій по сосѣднему пути другой товарный или пассажирскій поѣздъ, если съ послѣднимъ помощь пострадавшему можетъ быть оказана скорѣе, или если по пути этого поѣзда ближе находится врачебный пунктъ, чѣмъ по пути остановившагося товарнаго.

Остановка поѣзда при нахожденіи на пути препятствій, грозящихъ безопасности дальнѣйшаго движенія поѣзда.

Ст. 7. При нахожденіи на пути людей, крупныхъ животныхъ или иного препятствія, грозящаго безопасности дальнѣйшаго движенія поѣзда, замѣтившимъ таковыя принимаются немедленно всѣ мѣры къ остановкѣ поѣзда, для устраненія причинъ и возможности дальнѣйшаго безопаснаго движенія поѣзда.

Разрывъ поѣзда и случайный уходъ подвижнаго состава.

Ст. 8. Въ случаѣ разрыва сцѣпныхъ приборовъ поѣзда, кондуктора оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ обязаны немедленно затормазить оные и подавать сигналы къ остановкѣ поѣзда, а машинистъ поѣзда, убѣдившись въ томъ, что оторвавшіеся вагоны не могутъ настигнуть часть поѣзда, оставшуюся при паровозѣ, обязанъ тотчасъ-же остановить его и принять всѣ мѣры къ сцѣпленію разорвавшагося поѣзда.

При разрывѣ поѣзда и замѣченномъ путевою стражею движеніи обѣихъ частей разорвавшагося поѣзда въ одномъ и томъ же направленіи, воспрещается путевой стражѣ подавать сигналъ остановки передней части поѣзда, слѣ-

дующей при паровозѣ, до остановки задней, оторвавшейся части поѣзда.

Воспрещается подходить съ паровозомъ къ оторвавшимся вагономъ, пока они не остановлены совершенно.

Въ случаѣ невозможности вновь сцѣпить разорвавшійся поѣздъ, главный кондукторъ обязанъ распорядиться доставленіемъ поѣзда на станцію по частямъ, какъ указано ниже въ статьѣ 22.

Ст. 9. Если къ мѣсту стоянки вагоновъ на пути прибудетъ другой поѣздъ, то онъ долженъ быть остановленъ до тѣхъ поръ, пока паровозъ, высланный съ той станціи дороги, на которую отправилась передняя часть разорвавшагося поѣзда, не освободитъ путь и отъ остальной части поѣзда, оставленной на пути. Оставленные на пути вагоны воспрещается приводить въ движеніе паровозомъ подошедшаго сзади поѣзда, оттормаженіемъ вагоновъ, подталкиваніемъ въ ручную и т. п. средствами.

Ст. 10. На участкахъ дороги, гдѣ имѣются блокировочные посты, машинистъ, ведущій головную часть поѣзда, обязанъ остановиться у перваго блокировочнаго поста (электро-семафора) и предупредить сигналиста объ остановленіи имъ на предъидущемъ участкѣ части поѣзда.

Получивъ такое заявленіе, сигналистъ поста обязанъ, не давая сигнала прибытія къ нему поѣзда, руководствоваться инструкціями сер. Д, № 1 и № 1bis (Приложеніе XLI).

Ст. 11. Если разрывъ будетъ замѣченъ только по прибытіи поѣзда на слѣдующую станцію, то Начальникъ этой станціи долженъ

послать поѣздной паровозъ обратно, по тому же пути, заднимъ ходомъ, за оторвавшимися вагонами, предупредивъ объ этомъ Начальника сосѣдней станціи телеграммою.

Ст. 12. Когда, по какой-либо причинѣ скорость хода поѣзда замедлилась на столько, что есть поводъ опасаться настиженія этого поѣзда другимъ, позади идущимъ, то таковой поѣздъ долженъ быть остановленъ, и главный кондукторъ оставляетъ на мѣстѣ остановки поѣзда одного кондуктора съ сигналами остановки, а самъ слѣдуетъ съ поѣздомъ. Оставшійся на пути кондукторъ обязанъ остановить вслѣдъ идущій поѣздъ и сообщить машинисту послѣдняго о случившемся съ поѣздомъ или паровозомъ, впереди идущимъ, послѣ чего вслѣдъ идущій поѣздъ можетъ продолжать свое движеніе, но тихимъ ходомъ и осторожно; съ этимъ же поѣздомъ доставляется на станцію оставленный на пути кондукторъ.

Ст. 13. Если вагоны, движущіеся по перегону безъ паровоза, докатились до станціи, то должно немедленно принять всѣ мѣры къ ихъ остановкѣ, сообразно съ обстоятельствами. Также слѣдуетъ поступать, если стоящіе на станціи вагоны придутъ въ движеніе отъ толчка, вѣтра или иныхъ причинъ.

Если не предвидится возможности остановить такіе вагоны и они пройдутъ станцію, или-же находившіеся на станціи вагоны уйдутъ съ нея, то Начальникъ станціи обязанъ, немедля, извѣстить о томъ сосѣднюю, по направленію движенія вагоновъ, станцію, на которой безотлагательно должны быть приняты мѣры къ ...новкѣ этихъ вагоновъ и къ предупрежде-

нію столкновенія ихъ съ находящимся на станціи подвижнымъ составомъ.

Начальники такихъ двухъ станцій, между которыми на перегонѣ находятся оторвавшіеся или угнанные со станціи вагоны, должны считать этотъ перегонъ закрытымъ для движенія до тѣхъ поръ, пока не получатъ свѣдѣнія, что на пути не осталось ни одного вагона.

Вслѣдъ за угнанными со станціи вагонами можетъ быть отправленъ одиночный паровозъ, чтобы догнать ихъ и привести на станцію. На дорогахъ въ два пути такой паровозъ можетъ быть отправленъ также и по другому пути (если вагоны ушли по пути, несоотвѣтствующему направленію хода поѣздовъ), для обгона вагоновъ и предупрежденія идущихъ имъ на встрѣчу поѣздовъ.

Въ обоихъ случаяхъ Начальникъ станціи обязанъ объ отправкѣ паровоза увѣдомить Начальника сосѣдней станціи телеграммою, съ указаніемъ пути, по которому паровозъ отправленъ. Такой паровозъ долженъ сопровождаться лично Начальникомъ станціи или замѣняющимъ его лицомъ.

Если уходящихъ со станціи случайно и безъ паровоза вагоновъ съ грузомъ или порожнихъ нельзя остановить въ предѣлахъ станціи, или же на перегонѣ за предѣлами станціи, обыкновенными средствами, т. е. съ помощью тормазовъ или подкладыванія подъ колеса подкладокъ, шпалъ и т. п. предметовъ, то всѣмъ станціоннымъ и путевымъ служащимъ слѣдуетъ прибѣгать въ крайнихъ случаяхъ, особенно же, когда ушедшіе вагоны движутся на встрѣчу идущему поѣзду, къ остановкѣ ихъ съ помощью схода съ рельсовъ, т. е. прини-

мать мѣры къ тому, чтобы убѣгающіе вагоны сошли съ рельсовъ; для этого слѣдуетъ поперекъ пути на рельсы класть по возможности толстыя бревна, камни, дрова, шпалы, доски, рельсы и т. п., по нѣсколько штукъ рядомъ; при особенной же опасности, грозящей стоящему или идущему поѣзду, когда при этомъ ушедшіе вагоны находятся въ предѣлахъ станціи, слѣдуетъ вызывать ихъ сходъ съ рельсовъ даже съ помощью нарочно неправильной постановки стрѣлки. Вызывая сходъ, нужно стараться дѣлать это не на насыпи, дабы причиняемое этимъ поврежденіе вагоновъ сдѣлать по возможности меньшимъ.

Кромѣ перечисленныхъ способовъ могутъ быть употреблены и другіе, смотря по обстоятельствамъ и имѣющимся подъ руками разумнымъ средствомъ.

Начальникъ станціи, на которую прибыла передняя часть разорвавшагося поѣзда, немедленно извѣщаетъ о томъ по телеграфу предшествующія станціи до такой станціи, на которой поѣздъ имѣлъ послѣднюю остановку.

О прибытіи оторвавшейся части поѣзда Начальникъ станціи извѣщаетъ тѣ же самыя станціи, увѣдомляя ихъ о свободности пути для дальнѣйшаго отправленія поѣздовъ.

Начальникъ станціи, на которую прибыли угнанные со станціи вагоны, немедленно же извѣщаетъ о томъ по телеграфу сосѣднюю станцію съ той стороны, откуда вагоны прибыли;

Начальникъ станціи, получившій телеграмму о разрывѣ отправившагося съ его станціи поѣзда, не долженъ отправлять по тому же пути ни поѣзда, ни паровоза до полученія увѣдом-

ленія о томъ, что вся оторвавшаяся часть поѣзда привезена на впереди лежащую станцію и что путь свободенъ;

Если же оторвавшіеся вагоны докатились обратно до одной изъ пройденныхъ уже поѣздомъ станцій, то Начальникъ этой станціи о числѣ сихъ вагоновъ телеграфируетъ на слѣдующую станцію въ ту сторону, куда поѣздъ отправился, и ни въ какомъ случаѣ не долженъ отправлять ни одного поѣзда, паровоза или дрезины по тому же пути, впредь до прибытія за ними паровоза разорвавшагося поѣзда, или до полученія телеграммы со слѣдующей станціи о прибытіи туда головной части поѣзда со всѣми прочими вагонами;

если разрывъ произошелъ на самой станціи при отправленіи поѣзда, и при томъ поѣздная и паровозная прислуга, не замѣтивъ разрыва, отправилась на слѣдующую станцію, то Начальники обѣихъ этихъ станцій поступаютъ согласно указаній сего параграфа.

Если-же телеграфъ дѣйствуетъ, то Начальники обѣихъ станцій, между которыми произошелъ случай, должны условиться между собою о томъ, въ которую сторону удобнѣе взять отцѣпившіеся вагоны и вообще о мѣрахъ для скорѣйшаго очищенія пути.

По остановкѣ вагоновъ внѣ станціи, они ограждаются сигналами и затѣмъ должно быть сообщено о томъ Начальнику ближайшей станціи.

Сходъ съ рельсовъ и поломка подвижнаго состава.

Ст. 14. При сходѣ съ рельсовъ или поломкѣ подвижнаго состава машинистъ обязанъ при-

нять всѣ, имѣющіяся въ его распоряженіи, мѣры къ остановкѣ поѣзда, а главный кондукторъ и каждый изъ поѣздныхъ кондукторовъ, замѣтивъ сходъ съ рельсовъ части подвижнаго состава или поломку, представляющую опасность для движенія, обязаны немедленно подать сигналъ для остановки поѣзда. Послѣ остановки главный кондукторъ обязанъ передать колоколомъ Эггера или послать Начальнику ближайшей станціи извѣщеніе о случившемся, требуя высылки помощи сообразно съ дѣйствительною необходимостью. На обязанности главнаго кондуктора лежитъ также попеченіе о пострадавшихъ людяхъ до прибытія врачебной помощи и принятія мѣръ къ охраненію поѣзда.

На участкѣ въ два пути главный кондукторъ обязанъ удостовѣриться, не препятствуетъ ли сошедшій съ рельсовъ подвижной составъ или иные предметы движенію поѣздовъ по сосѣднему пути и если препятствуютъ, то прикрыть сигналами и сосѣдній путь.

Ст. 15. Если во время слѣдованія поѣзда въ пути между станціями произойдетъ сходъ съ рельсовъ вагоновъ, или какое-либо поврежденіе подвижнаго состава, могущее вліять на исправность пути, какъ то: поломка бандажа, поломка оси или осевой шейки и т. п., то перегонъ или путь (на двупутномъ участкѣ), на которомъ произошелъ такой случай, долженъ быть немедленно закрытъ для движенія поѣздовъ, впредь до освидѣтельствованія пути подлежащими агентами службы пути.

Освидѣтельствованіе пути должно быть производимо какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда по-

ѣздъ будетъ приведенъ на станцію при помощи, высланной со станціи, такъ равно и тогда, когда помощь со станціи подаваема не будетъ. Въ послѣднемъ случаѣ, главный кондукторъ, прибывъ съ поѣздомъ на станцію, обязанъ немедленно заявить Начальнику станціи о поврежденіи подвижнаго состава, имѣвшемъ мѣсто въ поѣздѣ. Для ускоренія освидѣтельствованія пути агентами пути, кромѣ дрезинъ, если потребуется, долженъ быть предоставляемъ паровозъ одною какою-либо станціею, между которыми находится перегонъ, требующій осмотра. Если паровозы имѣются на обѣихъ сосѣднихъ съ перегономъ станціяхъ, то для осмотра и освидѣтельствованія пути паровозъ дается тою изъ станцій, которая можетъ сдѣлать это съ меньшими неудобствами по отношенію задержки ожидающихъ отправленія поѣздовъ. При этомъ паровозы пассажирскихъ поѣздовъ, прошедшихъ уже перегонъ, требующій освидѣтельствованія, не могутъ быть предоставляемы для осмотра пути, а должны продолжать свое движеніе съ поѣздами. Если бы случилось, что поѣздныхъ паровозовъ не было, то для освидѣтельствованія пути можетъ быть требуемъ одною изъ станцій вспомогательный паровозъ изъ ближайшаго депо. Движеніе затѣмъ по закрытому перегону, или по одному изъ путей, можетъ быть открыто не ранѣе, какъ по полученіи отъ надлежащаго агента службы пути письменнаго или телеграфнаго увѣдомленія, что путь исправленъ. Если бы съ поѣздомъ, въ которомъ случилось вышепоясненное поврежденіе, прибылъ на станцію служащій службы пути, освидѣтельствовавшій уже путь, и заявилъ, что та-

ковой исправенъ и опасности для движенія поѣздовъ нѣтъ, то Начальникъ станціи долженъ потребовать отъ него записать это заявленіе въ станціонную книгу «заявленій о неисправностяхъ пути» и, только по исполненіи имъ сего, можетъ отправлять и принимать поѣзды обыкновеннымъ порядкомъ, не принимая другихъ мѣръ предосторожности.

Если въ остановившемся на пути поѣздѣ, при сходѣ съ рельсовъ нѣсколькихъ вагоновъ, непосредственно за паровозомъ находится нѣсколько вагоновъ на рельсахъ, то главный кондукторъ долженъ всѣхъ пассажировъ, какъ изъ вагоновъ сошедшихъ съ рельсовъ, такъ изъ вагоновъ позади ихъ находящихся, перевести въ передніе, стоящіе на рельсахъ вагоны и, отцѣпивъ ихъ отъ сошедшихъ съ рельсовъ, отправить переднюю часть поѣзда до станціи, пославъ съ нимъ письменное извѣщеніе Начальнику той станціи о происшедшемъ и требовать помощи. Оставшаяся часть поѣзда должна быть ограждена сигналами.

По прибытіи такового поѣзда на станцію, Начальникъ станціи долженъ немедленно принять всѣ мѣры для очистки пути и подачи помощи.

Если въ прибывшемъ поѣздѣ есть раненые, то онъ о томъ подробно сообщаетъ ближайшему фельдшеру и врачу.

Прибывшую часть поѣзда, если поѣздъ пассажирскій, Начальникъ станціи немедленно отправляетъ по назначенію, добавляя запасными вагонами, если такіе окажутся; если-же поѣздъ товарный и паровозъ требуется для подъема вагоновъ, то доставленные на станцію вагоны могутъ быть задержаны и отправлены съ другимъ поѣздомъ.

Пожаръ въ поѣздѣ.

Ст. 16. Въ случаѣ пожара въ поѣздѣ на ходу его, онъ долженъ быть немедленно остановленъ. Если въ немъ находятся пассажиры, то при малѣйшемъ сомнѣніи объ опасности для пассажировъ они приглашаются выйти изъ поѣзда.

Поѣздная и паровозная прислуга обязана принимать всевозможныя мѣры къ спасенію пассажировъ, почты, груза и подвижнаго состава.

Въ случаѣ надобности отдѣлить горящіе вагоны отъ незагорѣвшихся, а также для тушенія пожара на мѣстѣ или для доставленія горящихъ вагоновъ на ближайшую станцію, съ цѣлью воспользоваться ея огнегасительными средствами, поѣздъ можетъ быть разъединенъ. Отдѣленные отъ поѣзда вагоны должны быть затормажены и колеса ихъ подклинены. Кромѣ того, въ случаѣ надобности, должна быть потребована помощь съ ближайшей станціи.

Если по окончаніи пожара представится возможность вновь сцѣпить поѣздъ, то таковой долженъ отправиться по назначенію обыкновеннымъ порядкомъ, въ противномъ случаѣ надлежитъ поступить, какъ при разрывѣ поѣзда. (См. ст. 8 сего §).

Если пожаръ произошелъ въ виду станціи, то главный кондукторъ, сообразно съ обстоятельствами, если нѣтъ опасности для пассажировъ и для другихъ вагоновъ, можетъ доѣхать до станціи, съ цѣлью воспользоваться станціонными огнегасительными средствами.

Если по прекращеніи пожара потребуется оставить на мѣстѣ часть поѣзда, то главный кондукторъ поступаетъ согласно ст. 22 сего §.

Если-же поѣздъ можетъ быть доставленъ, а выгруженный товаръ не можетъ быть взятъ, то при немъ, для охраненія, оставляется одинъ или нѣсколько кондукторовъ, до распоряженія Начальника станціи.

Паденіе грузовъ изъ поѣзда.

Ст. 17. Если паровозной или поѣздной прислугой или иными служащими въ поѣздѣ или на пути будетъ замѣчено паденіе мѣстъ товара изъ вагоновъ, нахожденіе въ поѣздѣ постороннихъ лицъ, или попытки ихъ вспрыгнуть съ пути на тормазныя площадки вагоновъ, то ими принимаются всѣ мѣры къ остановкѣ поѣзда, поимкѣ подозрительныхъ лицъ и доставленію ихъ на ближайшую станцію. Если при этомъ была обнаружена кража изъ вагоновъ, то вызывается путевая стража, которой поручается розыскъ груза.

По остановкѣ поѣзда, вслѣдствіе паденія грузовъ съ открытаго подвижнаго состава, поѣздная прислуга должна соотвѣтствующимъ укрѣпленіемъ груза устранить возможность дальнѣйшаго паденія таковаго и если безъ большой потери времени и задержки поѣзда представляется возможность, нагружается упавшая часть груза; въ противномъ случаѣ, утерянный на пути грузъ поручается охраненію путевой стражи и о случившемся, для дальнѣйшихъ распоряженій о подъемѣ груза, сообщается главнымъ кондукторомъ по прибытіи поѣзда Начальнику ближайшей станціи. До отправленія же поѣзда, главный кондукторъ долженъ убѣдиться, что упавшій грузъ не препятствуетъ движенію поѣздовъ; если же это препятствіе

не можетъ быть устранено, то, оградивъ мѣсто сигналами, предупреждаетъ о томъ путевую стражу и, по прибытіи поѣзда на ближайшую станцію, докладываетъ Начальнику станціи, который обязанъ безотлагательно принять мѣры къ устраненію препятствій, до котораго, конечно, ни одного поѣзда не можетъ принять или отправить по этому перегону.

Встрѣча двухъ поѣздовъ на одномъ пути.

Ст. 18. При встрѣчѣ двухъ поѣздовъ на одномъ пути, должны быть приняты мѣры къ скорѣйшей остановкѣ ихъ, причемъ первый остановившійся поѣздъ обязанъ подаваться назадъ, пока не остановится другой поѣздъ. Послѣ сего оба поѣзда должны быть ограждены сигналами и ни одинъ изъ нихъ не можетъ возвратиться на станцію послѣдняго своего отправленія иначе, какъ съ разрѣшенія сей станціи; для сего главные кондукторы обоихъ поѣздовъ обязаны послать Начальнику ближайшей станціи, за общею подписью, извѣщеніе о случившемся, съ указаніемъ версты, на которой послѣдовала остановка; затѣмъ, до полученія отъ Начальника станціи распоряженія, ни одинъ поѣздъ не долженъ двигаться съ мѣста.

Ст. 19. Въ случаяхъ загроможденія путей при происшествіяхъ, приступать къ расчисткѣ немедленно по прибытіи жандармской полиціи, не ожидая чиновъ судебнаго вѣдомства,—согласно приложенія XLX къ настоящимъ правиламъ.

Главный кондукторъ поѣзда, имѣющаго меньшее старшинство, чѣмъ другой поѣздъ (см. § 89 настоящихъ правилъ), вполнѣ подчиняется

главному кондуктору этого второго поѣзда, который и руководитъ и отвѣтствуетъ за исполненіе по сему предмету установленныхъ правилъ, являясь начальникомъ временной станціи (§ 128 Прав. Техн. Эксплоат. жел. дор.)

Остановка поѣздовъ вслѣдствіе неисправности паровоза.

Ст. 20. Замѣтивъ неисправность паровоза, нетребующую немедленной остановки поѣзда, машинистъ долженъ стараться остановить поѣздъ по возможности на горизонтальной и прямой части дороги и вообще въ такомъ мѣстѣ, съ котораго поѣздъ былъ бы далеко виденъ съ пути.

Ст. 21. Если остановка поѣзда произошла отъ недостатка воды, топлива или паровъ въ паровозѣ, то главный кондукторъ, послѣ совѣщанія съ машинистомъ, можетъ разрѣшить ему отцѣпить паровозъ и отправиться на ближайшую, по направленію движенія поѣзда, станцію за топливомъ или водою, или же совершить движеніе вблизи поѣзда, чтобы набрать паръ. Ранѣе отцѣпки паровоза, всѣ вагонные тормаза, находящіеся въ поѣздѣ, должны быть затормажены, а въ соотвѣтственномъ случаѣ, смотря по обстоятельствамъ, подъ колеса передней или задней части поѣзда должны быть положены подкладки изъ имѣющихся подъ руками матеріаловъ. Послѣ же отправленія паровоза, оставшіеся на пути вагоны должны быть ограждены спереди сигналами, независимо отъ произведеннаго въ свое время огражденія хвоста поѣзда.

Ст. 22. Если поѣздъ остановился по причинѣ малосильности паровоза, то главный кондукторъ совѣщается съ машинистомъ, не будетъ ли удобнѣе, не требуя помощи, доставить поѣздъ на слѣдующую станцію по частямъ и, когда это окажется удобнымъ, распоряжается отдѣленіемъ части поѣзда и отправленіемъ ея на станцію по направленію движенія поѣзда; остальная же часть поѣзда, затормаженная и вообще надежно обезпеченная отъ случайныхъ движеній, остается на пути съ главнымъ кондукторомъ и соотвѣтственною частью поѣздной прислуги и подъ прикрытіемъ сигналовъ ожидаетъ возвращенія паровоза.

Ст. 23. Если остановка произошла отъ порчи паровоза, то главный кондукторъ обязанъ спросить машиниста, можетъ ли онъ устранить неисправность паровоза въ теченіе 30 минутъ или нѣтъ, и если можетъ, поручаетъ машинисту приступить къ исправленію.

Ст. 24. Если поѣздъ не можетъ быть раздѣленъ для доставки его на станцію по частямъ, или порча паровоза не можетъ быть устранена въ теченіе 30 минутъ, то главный кондукторъ долженъ потребовать отъ ближайшей станціи высылки помощи.

Ст. 25. Если поѣздъ былъ остановленъ вслѣдствіе недостатка воды, топлива или паровъ или-же вслѣдствіе неисправности паровоза и паровозъ можетъ быть отправленъ, безъ состава поѣзда, до ближайшей станціи по направленію движенія поѣзда для снабженія его топливомъ, водою или съ требованіемъ замѣны

паровоза, то главный кондукторъ, распорядившись отцѣпкой поѣзда, разрѣшаетъ паровозу слѣдованіе до ближайшей станціи, письменно извѣщая Начальника станціи о причинахъ отправленія паровоза, указывая версту остановки поѣзда.

Если паровозъ, оставившій поѣздъ по недостатку воды, прибудетъ на полустанцію, гдѣ нѣтъ воды, между тѣмъ паровозъ этотъ можетъ продолжать движеніе до слѣдующей станціи, то Начальникъ полустанціи долженъ немедленно отправить его, руководствуясь при этомъ правилами для движенія вспомогательныхъ паровозовъ, давая ему преимущество передъ другими поѣздами. Этимъ же преимуществомъ паровозъ пользуется и при обратномъ слѣдованіи къ поѣзду.

Остановка поѣзда въ пути вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ.

Ст. 26. При остановкѣ поѣзда въ пути, вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, препятствующихъ движенію его, надлежитъ принимать всѣ мѣры къ очисткѣ пути, для чего главный кондукторъ можетъ разрѣшить отцѣпку отъ поѣзда паровоза, чтобы учащеннымъ движеніемъ его взадъ и впередъ стараться пробить снѣгъ, а если поѣздъ сопровождается рабочими, то прибѣгать для очистки пути и къ ихъ работѣ.

Если движеніе поѣзда, остановившагося въ заносѣ или застигнутаго мятелью, будетъ невозможно, то главный кондукторъ обязанъ послать о семъ извѣщеніе Начальнику ближайшей станціи, который можетъ возвратить поѣздъ

на станцію послѣдняго отправленія; если же это невозможно, то Начальникъ той станціи, съ которой помощь поѣзду можетъ быть удобнѣе подана, обязанъ изыскать средства къ доставленію на станцію пассажировъ остановившагося поѣзда, ихъ багажа и почты, лошадьми или инымъ способомъ, а если потребуется, то распорядиться и доставленіемъ на поѣздъ продовольствія для людей, топлива, освѣщенія и медицинской помощи.

Ст. 27. При вышеперечисленныхъ случаяхъ обязательной остановки поѣздовъ и въ иныхъ случаяхъ, здѣсь неперечисленныхъ, должно исполняться слѣдующее:

а) въ случаѣ необходимости остановки поѣзда въ пути или за станціонными дисками, надлежитъ избѣгать остановокъ на подъемѣ, такъ какъ взятіе тяжелаго поѣзда съ мѣста вообще опасно въ отношеніи прочности тяговыхъ приборовъ. Если-же поѣздъ остановился на подъемѣ болѣе 0,003, то передъ троганіемъ съ мѣста, онъ долженъ быть или раздѣленъ на двѣ части и введенъ на станцію частями, или же осаженъ назадъ до начала подъема, откуда уже и взятъ съ мѣста на горизонтальной площадкѣ или подъемѣ, не превышающемъ 0,003. Вообще, въ случаяхъ необходимости взять поѣздъ съ мѣста на подъемъ, напр. въ карьерахъ, на вѣтвяхъ и запасныхъ путяхъ, расположенныхъ не на горизонтальной площадкѣ, надлежитъ имѣть въ виду, что, во избѣжаніе разрыва и поврежденія тяговыхъ приборовъ, наибольшее число вагоновъ, которое можетъ быть взято съ подъема, опредѣляется такъ:

При	подъемѣ	въ 0,001	— 44	груж.	ваг.
»	»	0,002	— 39	»	»
»	»	0,003	— 36	»	»
»	»	0,004	— 32	»	»
»	«	0,005	— 29	»	»
»	»	0,008	— 23	»	»
»	»	0,010	— 21	»	»
»	»	0,0125	— 18	»	»

б) Передъ всякою остановкою поѣзда на подъемѣ, машинистомъ обязательно должны быть даны свистки къ затормаженію. Свистки должны быть поданы своевременно до полной остановки поѣзда; паровозъ-же слѣдуетъ затормаживать, по возможности, лишь послѣ затормаженія вагоновъ. По даннымъ свисткамъ къ тормаженію, кондукторы должны тотчасъ затормазить вагоны, хотя бы собственно для остановки поѣзда этого не требовалось, иначе незатормаженные вагоны могутъ быть оттянуты назадъ и причинить разрывъ поѣзда. Равнымъ образомъ, передъ каждымъ троганіемъ поѣзда съ мѣста, машинистами должны подаваться свистки къ оттормаженію, по коимъ кондукторы безъ всякаго замедленія должны отпускать тормаза.

в) Къ осажденію поѣзда назадъ до начала подъема слѣдуетъ прибѣгать, конечно, лишь принявъ всѣ мѣры предосторожности, т. е. во время движенія назадъ, поѣздъ долженъ быть огражденъ сигналами на разстояніи не менѣе 300 саж. Машинистъ, двигаясь назадъ подъ прикрытіемъ сигналовъ, которые несутся впереди по направленію этого обратнаго движенія, долженъ соразмѣрять ходъ и не имѣетъ права увеличивать его и нагонять сигналы.

Кромѣ краснаго сигнала, ограждающаго поѣздъ въ разстояніи 300 саж.; на заднемъ вагонѣ двигающагося назадъ поѣзда долженъ быть красный флагъ.

г) Движеніе поѣздовъ назадъ воспрещается въ темную погоду, когда сигналы трудно замѣтить въ должномъ разстояніи, а также, если вслѣдъ за поѣздомъ былъ отправленъ другой поѣздъ и о томъ предупреждены паровозная прислуга и поѣздная прислуга впереди идущаго поѣзда.

Неисправность смежнаго пути съ путемъ, по которому движется поѣздъ.

Ст. 28. Если при слѣдованіи поѣздовъ на двухколейныхъ участкахъ дороги кѣмъ-либо изъ служащихъ, находящихся въ поѣздѣ, будетъ замѣчена неисправность смежнаго пути или препятствіе къ безопасному движенію поѣзда по оному и это мѣсто не ограждено сигналами, то на его обязанности лежитъ немедленная остановка поѣзда, огражденіе сигналами соотвѣтствующаго мѣста смежнаго пути, предупрежденіе о томъ путевой стражи и ближайшаго Начальника станціи и если поѣзду на этой станціи не предстоитъ остановки, то таковой долженъ быть остановленъ. Начальникъ станціи, получившій такого рода предупрежденіе, закрываетъ дальнѣйшее движеніе поѣздовъ по этому пути, извѣщаетъ о томъ Начальника смежной станціи, мѣстнаго Начальника участка пути и дорожнаго мастера и, впредь до увѣдомленія ихъ объ исправленіи поврежденнаго мѣста или устраненія препятствія къ слѣдованію поѣзда по этому пути, не можетъ быть отправленъ никакой поѣздъ или

паровозъ, кромѣ вспомогательнаго, если таковой будетъ потребованъ агентомъ службы пути; при чемъ вспомогательный поѣздъ можетъ быть отправленъ лишь въ сопровожденіи агента службы пути или съ предупрежденіемъ объ остановкѣ въ пути, не доходя до неисправнаго мѣста пути.

Порядокъ извѣщенія станцій объ остановкѣ на пути поѣзда и требованіе помощи.

Ст. 29. Немедленно послѣ заявленія машиниста о неспособности паровоза къ дальнѣйшему слѣдованію и во всѣхъ вообще случаяхъ, когда оказалось, что причина остановки поѣзда въ пути не можетъ быть устранена въ теченіи 30 минутъ отъ момента остановки, главный кондукторъ обязанъ извѣстить Начальника ближайшей станціи о причинѣ и мѣстѣ остановки, а если причина остановки не можетъ быть устранена безъ помощи вспомогательнаго поѣзда или паровоза, то главный кондукторъ обязанъ, тотчасъ послѣ остановки поѣзда, требовать высылки помощи.

Требованіе о высылкѣ помощи должно производиться руководствуясь слѣдующими правилами:

а) требованіе о высылкѣ помощи должно быть направлено только на одну станцію; одновременное-же требованіе помощи съ двухъ станцій воспрещается; требованіе о помощи обращается на ту станцію, съ которой можетъ быть скорѣе доставлена;

б) требованіе о высылкѣ помощи должно содержать слѣдующія свѣдѣнія: аа) требуется-ли вспомогательный поѣздъ или паровозъ; бб) требуется-ли медицинская помощь или огнегаси-

тельные снаряды; вв) мѣсто остановки—на какой верстѣ (приблизительно должно быть указано разстояніе отъ ближайшаго верстоваго столба) и на насыпи или въ выемкѣ, а также не на мосту-ли, или на какомъ-либо другомъ искусственномъ сооруженіи произошелъ случай съ поѣздомъ; гг) причину остановки—вслѣдствіе-ли условій пути, или вслѣдствіе поврежденій въ самомъ поѣздѣ произошла остановка; дд) послѣдствія остановки поѣзда: произошелъ-ли въ поѣздѣ сходъ паровоза или вагоновъ; если произошелъ сходъ вагоновъ, то сколько именно ихъ сошло и въ какой части поѣзда, т.-е въ передней-ли части, по серединѣ или въ хвостѣ поѣзда; произошло ли поврежденіе грузовъ и требуются ли рабочіе для ихъ погрузки и присмотра за ними; произошло ли поврежденіе пути, на какихъ именно верстахъ, на какомъ протяженіи и въ чемъ именно таковое состоитъ. Вообще въ требованіи главнаго кондуктора должны имѣться всѣ такія 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 правильнаго движенія и доставленія помощи пострадавшимъ людямъ, если таковыя окажутся.

Въ требованіяхъ помощи должны быть указаны также № поѣзда, часы и минуты отправленія требованія, съ ясною подписью фамиліи главнаго кондуктора.

в) для устраненія такихъ задержекъ и достиженія возможно быстраго возобновленія прер-

ваннаго движенія—предлагается лицамъ, требующимъ первоначальную помощь, строго соразмѣрять таковую съ родомъ происшествія, мѣстными условіями и наличными средствами, но при этомъ не стѣсняться въ своихъ требованіяхъ, хотя бы они были даже въ нѣсколько большемъ размѣрѣ, чѣмъ это окажется въ дѣйствительности необходимымъ, но главнымъ образомъ слѣдуетъ преслѣдовать цѣль быстраго возстановленія движенія, такъ какъ излишній пробѣгъ вспомогательнаго паровоза или поѣзда, затребованныхъ даже отъ двухъ сосѣднихъ депо, не столь будетъ убыточенъ, какъ задержка всего движенія.

Ст. 30. Право требовать вспомогательный паровозъ или поѣздъ для подачи помощи такому поѣзду, который остановился въ пути внѣ предѣловъ станціи, принадлежитъ одному только главному кондуктору или лицу, исполняющему его должность (§ 25). Начальникъ станціи ни въ какомъ случаѣ не долженъ посылать вспомогательнаго паровоза на помощь паровозу или поѣзду, остановившемуся въ пути, не получивъ для того требованія главнаго кондуктора остановившагося поѣзда или лица, исполняющаго его должность.

Примѣчаніе. По собственному почину Начальникъ станціи имѣетъ право требовать вспомогательный паровозъ или поѣздъ для помощи только такому поѣзду, который остановился въ предѣлахъ его станціи, а не внѣ оной.

Ст. 31. Требованія извѣщенія главнаго кондуктора дѣлаются помощью колоколовъ Эггера, телефоновъ, поѣзднаго телеграфнаго аппарата, а въ случаѣ недѣйствія послѣднихъ, письменно слѣдующими способами:

а) съ паровозомъ остановившагося поѣзда, если поѣздной паровозъ можетъ слѣдовать одинъ до ближайшей станціи;

б) если же поѣздной паровозъ не можетъ слѣдовать и поѣздъ остановился въ далекомъ разстояніи отъ станціи, а между тѣмъ по сосѣднему пути въ скоромъ времени долженъ пройти поѣздъ или паровозъ, то главный кондукторъ можетъ остановить таковой и черезъ главнаго его кондуктора переслать требованіе на ту станцію, куда этотъ поѣздъ или паровозъ прибудетъ;

в) при невозможности воспользоваться способами, указанными въ пунктахъ *а* и *б*, главный кондукторъ долженъ переслать письменное свое требованіе на ближайшую станцію черезъ одного изъ кондукторовъ или черезъ посредство путевой стражи, а въ случаѣ возможности, съ верховымъ нарочнымъ.

Если требованіе помощи дѣлается по телеграфу, то оно должно быть на лентѣ, а не на слухъ, и сообщено Начальнику станціи формальной депешей.

г) независимо подачи требованія о помощи— Начальники станцій и другіе старшіе агенты обязаны принимать всѣ мѣры и пользоваться всѣми наличными средствами, если не для полнаго устраненія препятствія, то для производства, впредь до прибытія затребованной помощи, подготовительныхъ работъ, какъ то: освобожденія отъ груза сошедшихъ вагоновъ, заготовки рельсовъ, шпалъ, и т. п., а также заготовлять рабочихъ.

Если бы явилась возможность устранить препятствіе наличными средствами ранѣе прибытія затребованной помощи, то вспомогатель-

ные поѣзды или паровозы задерживаются если не на самой станціи отправленія таковыхъ, то на одной изъ промежуточныхъ и возвращаются обратно.

Ст. 32. Главный кондукторъ, потребовавшій присылки помощи спереди своего поѣзда, т. е. со стороны станціи, лежащей по направленію его движенія, до прибытія вспомогательнаго паровоза или поѣзда не имѣетъ права дозволить своему поѣзду тронуться съ мѣста, хотя бы причина остановки его миновала, и обязанъ выждать прибытія затребованной имъ помощи.

Но при возможности немедленно послать вторично на ту же станцію, на которую имъ было послано первое увѣдомленіе, о томъ что вспомогательный поѣздъ или паровозъ не требуется и просить разрѣшенія поѣзду продолжать свое движеніе. До полученія сего послѣдняго или прибытія спереди затребованной помощи, остановившійся поѣздъ не можетъ двигаться съ мѣста остановки.

Ст. 33. Главный кондукторъ, потребовавшій присылки помощи сзади своего поѣзда, т. е. съ той станціи, которая поѣздомъ уже пройдена, въ случаѣ минованія причины остановки ранѣе прибытія затребованнаго имъ вспомогательнаго паровоза или поѣзда, можетъ продолжать движеніе и не долженъ выжидать ихъ прибытія.

Ст. 34. Остановившійся въ пути поѣздъ, хотя бы остановка его произошла въ виду станціи, не можетъ возвратиться обратно по

тому же пути безъ полученія письменнаго разрѣшенія Начальника станціи, съ которой поѣздъ былъ отправленъ.

§ 125. Начальникъ станціи, получивши требованіе о помощи или извѣщеніе объ остановкѣ или разрывѣ поѣзда на перегонѣ между станціями, долженъ:

а) немедленно сообщить о происшедшемъ Начальнику сосѣдней станціи занятаго перегона;

б) руководствуясь заявленіемъ кондуктора остановившагося поѣзда, распорядиться высылкою вспомогательнаго поѣзда или паровоза, или потребовать высылки сего поѣзда или паровоза съ ближайшей станціи, располагающей соотвѣтственными средствами; и

в) озаботиться объ оказаніи медицинскаго пособія пострадавшимъ.

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

Ст. 1. Начальникъ станціи, получившій требованіе о помощи, или извѣщеніе объ остановкѣ или разрывѣ поѣзда на пути, долженъ

немедля распорядиться закрытіемъ этого перегона для движенія поѣздовъ, пока не будетъ устранено препятствіе для движенія, за исключеніемъ однако, движенія вспомогательнаго поѣзда или паровоза. При существованіи телеграфнаго сообщенія, Начальникъ станціи долженъ немедленно телеграфировать о происшедшемъ Начальнику сосѣдней станціи.

Ст. 2. Для поданія помощи остановившемуся въ пути поѣзду, можетъ быть взятъ паровозъ отъ поѣзда, находящагося на той станціи, отъ которой потребована помощь или на одной изъ смежныхъ съ нею станцій.

Когда къ остановившемуся на пути поѣзду потребованъ вспомогательный поѣздъ, который можетъ быть высланъ только изъ ближайшаго депо, то станція, получившая требованіе и неимѣющая депо, обязана немедленно, потребовать экстренною телеграммою высылки поѣзда; но если она при этомъ имѣетъ у себя, или можетъ вытребовать съ одной изъ ближайшихъ станцій поѣздной паровозъ, который по разсчету прибудетъ раньше потребованнаго вспомогательнаго поѣзда, то Начальникъ станціи обязанъ или имѣющимся у него, или вытребованнымъ съ ближайшей станціи паровозомъ отправиться на мѣсто происшествія, съ тѣми всѣми средствами и людьми, какіе у него найдутся подъ рукою, не ожидая вспомогательнаго поѣзда, какъ для болѣе обстоятельнаго уясненія причинъ случая, такъ равно и для подачи поѣзду возможной первоначальной помощи. При этомъ, Начальникъ станціи долженъ разсчитать время такимъ образомъ,

чтобы его поѣздка не задержала прибытіе къ мѣсту происшествія вспомогательнаго поѣзда. Въ особенно важныхъ случаяхъ, когда напримѣръ, въ остановившемся поѣздѣ имѣются раненые, прибытіе же вспомогательнаго поѣзда не можетъ послѣдовать немедленно, примѣрно не ранѣе, какъ черезъ два часа, и паровоза тоже не будетъ, то Начальникъ станціи обязанъ немедленно отправиться къ мѣсту происшествія на дрезинѣ, вагонеткѣ или на лошадяхъ и взять съ собою какъ людей, такъ и всѣ имѣющіяся у него средства для подачи помощи пострадавшимъ. Уѣзжая со станціи, Начальникъ станціи долженъ, въ такихъ случаяхъ, оставить обстоятельныя указанія своему замѣстителю относительно порядка дѣйствій по отправленію къ мѣсту происшествія вспомогательнаго поѣзда, когда таковой прибудетъ, и вообще относительно движенія поѣздовъ.

Высылка вспомогательнаго паровоза или поѣзда.

Ст. 3. На закрытый для движенія перегонъ вспомогательный паровозъ или поѣздъ можетъ быть высланъ не иначе, какъ по телеграфному или письменному о томъ требованію главнаго кондуктора остановившагося на пути поѣза.

Ст. 4. Соотвѣтственно требованію и извѣщенію главнаго кондуктора, къ вспомогательному паровозу прицѣпляются вагоны съ рабочими, запасными частями, матеріалами и инструментами или огнегасительными снарядами, а если потребована медицинская помощь и таковая еще не отправлена инымъ, болѣе скорымъ способомъ, то съ этимъ же поѣздомъ

отправляются врачи и фельдшера, находящіеся на станціи отправленія или по пути слѣдованія вспомогательнаго паровоза или поѣзда. Со вспомогательнымъ же паровозомъ или поѣздомъ могутъ отправляться къ мѣсту происшествія и чины мѣстнаго жандармскаго желѣзнодорожнаго управленія, если по неимѣнію ручной телѣжки, или по случаю занятія ея болѣе неотложными потребностями, не представилось возможности доставить ихъ къ мѣсту происшествія телѣжкою.

Кромѣ случаевъ высылки вспомогательнаго паровоза или поѣзда въ закрытый для движенія перегонъ, вслѣдствіе требованія главнаго кондуктора поѣзда остановившагося въ пути, Начальники станцій обязаны высылать на перегоны, незакрытые для движенія, вспомогательные или вспомогательно-рабочіе поѣзды для тушенія пожаровъ на линіи, для работъ по исправленію пути вслѣдствіе внезапнаго значительнаго его поврежденія, или паровозы съ снѣгоочистителями для расчистки снѣжныхъ заносовъ и въ другихъ особыхъ, недопускающихъ никакого промедленія, случаяхъ, по требованіямъ старшихъ агентовъ службы пути, при чемъ, по полученіи такого требованія, Начальникъ станціи распоряжается закрытіемъ перегона для движенія поѣздовъ, кромѣ вспомогательныхъ.

Ст. 5. Если при значительномъ поврежденіи пути или пожарѣ на линіи и т. п. случаяхъ, потребуется отправка вспомогательнаго паровоза или поѣзда, то таковой высылается съ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ въ §§ 114, 115 и 119 прав. технич. эксплоатаціи.

Примѣчаніе. Для подачи помощи поѣздамъ и пострадавшимъ въ нихъ людямъ, на станціяхъ: С.-Петербургъ, Любань, М. Вишера, Окуловка, Бологое, Спирово, Новоторжская, Тверь, Клинъ, Москва, Ржевъ, Вязьма, и Боровичи—должны постоянно находиться въ полной исправности по одному «вспомогательному поѣзду».

Правила содержанія и снаряженія вспомогательныхъ поѣздовъ изложены въ приложеніи XLXI.

Ст. 6. Начальникъ станціи, получивъ извѣщеніе однимъ изъ способовъ, указанныхъ выше, или другимъ какимъ-либо способомъ о требованіи вспомогательнаго поѣзда въ полномъ составѣ или лишь части его, долженъ немедленно извѣстить о томъ мѣстныхъ: Начальника участка тяги или Начальника депо, Начальника участка пути, а въ отсутствіи послѣдняго — дорожнаго мастера, и ревизора службы движенія; въ случаѣ же возможности хотя одного предположенія о могущихъ быть при этомъ случаѣ пострадавшихъ людяхъ, то и участковаго врача или фельдшера.

Ст. 7. Старшій въ службѣ агентъ, получивъ отъ Начальника станціи извѣщеніе о требованіи помощи, обязанъ немедленно же вызвать приписанныхъ къ поѣзду лицъ и озаботиться всѣми зависящими отъ него мѣрами къ скорѣйшему сформированію поѣзда, чему Начальникъ станціи долженъ съ своей стороны дѣятельно способствовать. Вспомогательный поѣздъ долженъ быть приведенъ въ полную готовность въ кратчайшій срокъ и отправленъ безъ всякаго промедленія.

Поѣздъ формируется подъ наблюденіемъ самого Начальника станціи. Старшій отъ каждой службы, снаряжающей поѣздъ, долженъ въ свое время заявить Начальнику станціи о томъ, что у него все готово.

По сформированіи требуемаго поѣзда, Начальникъ станціи распоряжается отправленіемъ его по назначенію преимущественно передъ всякимъ другимъ поѣздомъ (съ соблюденіемъ порядка, указаннаго § 89 настоящихъ правилъ), при чемъ вагоны санитарный и медицинскій не отправляются лишь въ томъ случаѣ, когда Начальнику станціи извѣстна безусловная ихъ ненадобность.

Одновременно, по отправленіи вспомогательнаге поѣзда, Начальникъ станціи экстренной депешей сообщаетъ всѣмъ попутнымъ, до станціи назначенія, станціямъ, полустанціямъ и разъѣздамъ, съ указаніемъ времени отправленія вспомогательнаго поѣзда. Получивши депешу объ отправленіи вспомогательнаго поѣзда, Начальники станцій должны озаботиться, чтобы таковой нигдѣ не былъ задержанъ пропускомъ и скрещеніемъ очередныхъ поѣздовъ.

Ст. 8. При движеніи вспомогательнаго поѣзда или паровоза къ мѣсту происшествія, Начальниками попутныхъ сему поѣзду станцій должны быть соблюдаемы правила, изложенныя въ § 94, при чемъ попутные и встрѣчные поѣзды могутъ быть задерживаемы на станціяхъ для пропуска вспомогательнаго поѣзда или паровоза.

Ст. 9. На дорогахъ въ два пути одиночный паровозъ, высланный для помощи поѣзду, можетъ быть отправленъ и по несоотвѣтствующему направленію движенія поѣздовъ пути, но неиначе, какъ по полученіи на то разрѣшенія Начальника другой станціи того перегона, по которому отправляется поѣздъ; независимо отъ сего, Начальникъ станціи долженъ выдать со-

провождающему поѣздъ агенту письменное разрѣшеніе на слѣдованіе означеннымъ путемъ.

Ст. 10. Въ особыхъ случаяхъ несчастій съ поѣздами, при малѣйшемъ сомнѣніи въ недостаточности посланной первоначальной медицинской помощи во вспомогательномъ поѣздѣ, Начальникъ станціи озабочивается немедленнымъ сформированіемъ особаго экстреннаго поѣзда изъ достаточнаго числа пассажирскихъ вагоновъ, вполнѣ исправныхъ, отопленныхъ и освѣщенныхъ, снабжаетъ его всѣми возможными средствами медицинской помощи и санитарными принадлежностями, а равно приглашаетъ врача городскаго и другихъ частныхъ врачей и отправляетъ таковой поѣздъ къ мѣсту происшествія въ дополненіе къ посланному вспомогательному поѣзду.

Ст. 11. При отправленіи вспомогательнаго поѣзда, таковой сопровождается Начальниками ближайшихъ станцій и мѣстными старшими агентами службъ: пути, тяги, движенія и медицинской, при чемъ агенты эти дѣйствуютъ въ предѣлахъ указанныхъ выше инструкцій.

Ст. 12. Для объединенія дѣйствій агентовъ разныхъ службъ, настоящими правилами старшимъ изъ нихъ назначается Начальникъ Отдѣленія службы движенія, а при его отсутствіи Начальникъ участка сл. пути; причемъ однако въ этомъ случаѣ распоряженія касающіеся техническаго движенія остаются на обязанности старшаго изъ прибывшихъ на мѣсто происшествія агентовъ службы движенія, т. е. мѣстнаго ревизора или Начальника станціи.

Старшій агентъ, руководя всѣмъ дѣломъ, долженъ предоставить другимъ представителямъ службъ дѣйствовать самостоятельно въ предѣлахъ, указанныхъ каждому изъ нихъ, въ ихъ инструкціяхъ. Главнѣйшая обязанность старшаго агента—установленіе немедленно подачи первой помощи пострадавшимъ, а затѣмъ—установленіе порядка къ наиболѣе успѣшному освобожденію пути.

Въ этомъ послѣднемъ отношеніи, въ періодъ усиленнаго движенія, не столько надлежитъ заботиться о меньшемъ разрушеніи подвижнаго состава и порчѣ груза, сколько о скорѣйшемъ возстановленіи прерваннаго движенія.

а) всякаго рода вспомогательные поѣзды и паровозы во всѣхъ случаяхъ отправляются по непосредственному распоряженію Начальника той станціи, съ которой отправляется поѣздъ, хотя бы они для того, чтобы прибыть на мѣсто происшествія, должны были прослѣдовать нѣсколько перегоновъ;

б) при слѣдованіи по нѣсколькимъ перегонамъ вспомогательныхъ поѣздовъ и паровозовъ, Начальникъ станціи первоначальнаго отправленія, получивъ требованіе объ ихъ высылкѣ, долженъ составить росписаніе для ихъ движенія и объявить оное установленнымъ порядкомъ.

Въ случаѣ же безотлагательной необходимости въ отправкѣ вспомогательныхъ поѣздовъ или паровозовъ, когда по времени не представится возможнымъ составить и объявить частное росписаніе, движеніе таковыхъ по перегонамъ можетъ производиться и безъ росписанія, но неиначе, какъ по предварительному

сношенію между собою начальниковъ станцій тѣхъ перегоновъ, по коимъ будетъ слѣдовать вспомогательный паровозъ или поѣздъ. При этомъ въ случаѣ отправленія по пути правильнаго движенія, вышесказанное сношеніе ограничивается телеграммою Начальника станціи первоначальнаго отправленія поѣзда или паровоза, адресуемою Начальникамъ всѣхъ попутныхъ въ сторону движенія станцій, слѣдующаго содержанія: «*Вспомогательный поѣздъ (или паровозъ), высылаемый на такую-то станцію (или такую-то версту), отправляется безъ росписанія въ столько-то часовъ и минутъ пополу . . . Подпись*».

Въ случаѣ же отправленія вспомогательнаго паровоза или поѣзда по пути неправильнаго движенія, должно быть получаемо разрѣшеніе слѣдующей станціи на таковую отправку, на основаніи правилъ объ одиночномъ движеніи, изложенныхъ въ семъ положеніи;

г) при движеніи вспомогательнаго паровоза или поѣзда отъ станціи первоначальнаго ихъ отправленія до станціи ихъ назначенія, всѣ попутные и встрѣчные поѣзды должны быть задерживаемы на станціяхъ для пропуска вспомогательнаго поѣзда или паровоза;

д) одновременное отправленіе съ двухъ сосѣднихъ станцій двухъ вспомогательныхъ паровозовъ или поѣздовъ, идущихъ на встрѣчу одинъ другому по одному и тому же пути, дозволяется лишь во время прекращенія сквознаго движенія по одному изъ путей перегона, по случаю происшествія съ поѣздомъ, и иного, слѣдствіемъ чего было загроможденіе или поврежденіе пути. Такое отправленіе 2-хъ поѣздовъ, идущихъ къ од-

ному и тому же препятствію на встрѣчу одинъ другому, можетъ быть однако исполнено не иначе, какъ по предварительному соглашенію между станціями этого перегона и при точномъ указаніи мѣста остановки каждаго изъ вспомогательно-рабочихъ поѣздовъ и съ письменнымъ предупрежденіемъ машинистовъ о соблюденіи крайней осторожности при движеніи;

е) во всемъ остальномъ движеніе всякаго рода вспомогательныхъ поѣздовъ и паровозовъ производится на точномъ основаніи правилъ, установленныхъ въ настоящемъ положеніи.

Порядокъ требованія и правила движенія вспомогательныхъ паровозовъ съ снѣгоочистителями.

Ст. 13. О высылкѣ паровоза съ снѣгоочистителемъ мѣстный Начальникъ участка пути обращается съ письменнымъ или телеграфнымъ требованіемъ къ соотвѣтственному Начальнику станціи I или II класса; а если требуемый паровозъ находится уже на одной изъ станцій III или IV классовъ, или же на телеграфномъ посту, то къ Начальнику той станціи или поста, гдѣ паровозъ находится. Въ требованіяхъ этихъ Начальникъ участка пути долженъ означать: а) между какими станціями или постами требуется работа снѣгоочистителя и б) долженъ-ли быть отправленъ паровозъ съ снѣгоочистителемъ только въ одинъ конецъ, или же онъ подлежитъ возвращенію на станцію отправленія.

Получивъ сказанное требованіе, Начальникъ станціи I или II класса немедленно сообщаетъ объ ономъ письменно мѣстному Начальнику участка тяги для безотложнаго изготовленія паровоза съ снѣгоочистителемъ къ отправленію ихъ, Начальникъ же станціи III и IV класса и

начальникъ телеграфнаго поста, гдѣ паровозъ съ снѣгоочистителемъ уже находится, дѣлаетъ тотчасъ же распоряженіе объ его отправленіи, а Начальнику подлежащаго участка тяги сообщаетъ для свѣдѣнія.

Самое отправленіе со станцій и движеніе вспомогательнаго паровоза съ снѣгоочистителемъ производится порядкомъ, указаннымъ въ семъ положеніи; при чемъ объ отправкѣ его Начальникъ станціи первоначальнаго отправленія обязанъ во всякомъ случаѣ немедленно же увѣдомить телеграммою Начальниковъ всѣхъ попутныхъ станцій, до станціи назначенія включительно, обозначивъ въ этой телеграммѣ, до какой станціи слѣдуетъ паровозъ съ снѣгоочистителемъ, идетъ ли онъ въ одинъ конецъ, или же долженъ быть возвращенъ на станцію отправленія.

Ст. 14. Паровозъ, отправленный съ снѣгоочистителемъ, ни въ какомъ случаѣ не долженъ возвращаться по тому же пути, но долженъ дойти до слѣдующей станціи, откуда, въ случаѣ требованія Начальника участка пути (§ 316), паровозъ возвращается на станцію первоначальнаго его отправленія, порядкомъ, указаннымъ въ предыдущей статьѣ; а если такого требованія заявлено не было, то возвращеніе его въ паровозное депо производится по росписанію, назначенному Завѣдывающимъ конторою движенія,

Дѣйствія Начальника станціи при вспомогательномъ паровозѣ или поѣздѣ.

Ст. 15. По прибытіи вспомогательнаго поѣзда или паровоза на мѣсто происшествія, въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшествія Начальника участка пути или депо, или иного старшаго

агента одной изъ техническихъ службъ дороги, Начальникъ станціи, или лицо, его замѣняющее, принимаютъ всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ устраненію препятствія для дальнѣйшаго слѣдованія поѣзда и къ возстановленію правильнаго движенія.

Если въ остановившемся на пути поѣздѣ имѣются пассажиры, то, при невозможности довести поѣздъ или часть онаго до ближайшей станціи при посредствѣ прибывшаго паровоза или поѣзда, Начальникъ станціи, совмѣстно съ представителями службъ тяги и пути, долженъ стараться найти иной способъ для доставки пассажировъ на ближайшую станцію, озабочиваясь особенно доставленіемъ удобствъ и покоя пострадавшимъ людямъ.

Ст, 16. Если бы затребованный вспомогательный паровозъ не засталъ поѣзда, требовавшаго помощи, то онъ обязанъ пройти до слѣдующей станціи закрытаго перегона, соблюдая при движеніи всевозможную осторожность.

Ст. 17. Въ тѣхъ случаяхъ, когда первое извѣщеніе о происшествіи получается не тѣми станціями, гдѣ имѣются вспомогательные поѣзды, Начальникъ этой первой извѣщенной станціи, въ возможной мѣрѣ и съ возможной поспѣшностью, обязанъ озаботиться подачею первой помощи. Получивъ свѣдѣнія, или убѣдившись въ надобности подать на мѣсто происшествія вспомогательный поѣздъ или часть его,—онъ немедленно требуетъ таковой съ ближайшей изъ указанныхъ станцій. Если же, однако, до прибытія вспомогательнаго поѣзда, помощь можетъ быть подана изъ ближайшихъ оборотнаго

депо и пріемнаго покоя, то таковая помощь должна быть затребована отъ сихъ послѣднихъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда по размѣру происшествія возможно ограничиться помощью изъ одного лишь оборотнаго депо, вспомогательный поѣздъ изъ главнаго депо можетъ и не быть потребованъ.

Станціи съ оборотными депо должны всегда имѣть въ наличности инструменты и принадлежности по каждой службѣ, сообразно указаній инструкціи, помѣщенной въ приложеніи къ сему XLXI.

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

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

Ст. 1. При всякомъ случаѣ поврежденія пути или загроможденія его подвижнымъ составомъ, ближайшія къ мѣсту происшествія начальствую-

щія лица по службѣ пути или тяги, немедленно при прибытіи на мѣсто, обязаны опредѣлить и тотчасъ-же сообщить, если на мѣстѣ нѣтъ Ревизора движенія, то ближайшему Начальнику станціи приблизительное время, потребное для устраненія порчи или загроможденія пути, и затѣмъ приступить къ исправленію или очисткѣ пути.

Ст. 2. Если по полученному такимъ образомъ увѣдомленію, путь не можетъ быть освобожденъ ранѣе какъ черезъ 4 часа и не можетъ быть возстановлено однопутное движеніе, то Ревизоръ движенія дѣлаетъ немедленныя распоряженія объ учрежденіи движенія пассажирскихъ поѣздовъ съ пересадкою, для чего или пользуется ближайшими пассажирскими поѣздами, или (при отсутствіи соотвѣтствующаго поѣзда) распоряжается высылкою особаго поѣзда съ той станціи, гдѣ таковой имѣется.

Ст. 3. При отсутствіи на мѣстѣ указанныхъ выше лицъ, Начальникъ станціи, тотчасъ по полученіи увѣдомленія о невозможности скораго освобожденія пути, обязанъ сообщить о семъ кратчайшимъ способомъ мѣстному Ревизору движенія и, не ожидая отъ него распоряженія, сообразуясь лишь съ движеніемъ пассажирскихъ поѣздовъ, требовать высылки поѣзда для немедленнаго учрежденія пересадки.

Ст. 4. Пересадку пассажировъ изъ поѣзда въ поѣздъ вообще слѣдуетъ дѣлать немедленно, не ожидая истеченія 4-хъ часоваго срока, дабы, по возможности, устранить значительное опозданіе поѣздовъ; при чемъ пересадку слѣдуетъ

дѣлать, когда это возможно и удобно, и въ такихъ случаяхъ, когда для очищенія пути, по свѣдѣніямъ агентовъ службы пути или тяги, требуется не менѣе 4 часовъ времени, въ особенности, когда съ обѣихъ сторонъ поврежденнаго или загроможденнаго мѣста ожидается два пассажирскихъ поѣзда, а равно когда есть полная возможность быстрой высылки вспомогательнаго поѣзда для пересадки.

Ст. 5. Начальники участковъ пути или депо, или лица, ихъ замѣщающія, на мѣстѣ происшествія, въ свою очередь, обязываются принимать самыя энергическіи мѣры къ скорѣйшему возстановленію движенія, не упуская пользоваться для сего какъ всѣми наличными средствами, такъ какъ равно и помощью сосѣднихъ депо и участковъ пути, при чемъ требованія такихъ лицъ должны исполняться со всевозможною поспѣшностью и аккуратностью.

Вообще въ подобныхъ случаяхъ всѣмъ начальствующимъ лицамъ рекомендуется оказывать другъ другу самое активное содѣйствіе къ наиболѣе успѣшному и наиболѣе быстрому устраненію образовавшагося препятствія для безостановочнаго движенія поѣздовъ и паровозовъ на дорогѣ.

Ст. 6. До прибытія на мѣсто происшествія высшихъ агентовъ дороги, распоряженіе пересадкою пассажировъ на мѣстѣ возлагается на мѣстнаго Ревизора движенія, а при его отсутствіи—на одного изъ Начальниковъ ближайшихъ станцій.

Во время пересадки пассажировъ, переноски багажа и почты въ пути между станціями, а въ особенности въ ночное время, оказывать

пассажирамъ и почтовымъ чиновникамъ всевозможное содѣйствіе и наблюдать, дабы мѣсто пересадки было достаточно освѣщено, для чего станціи, при высылкѣ поѣздовъ, обязаны снабжать ихъ возможно большимъ количествомъ фонарей и всякихъ освѣтительныхъ матеріаловъ.

Ст. 7. По полученіи распоряженія о предстоящей пересадкѣ, Начальники станцій, между которыми пересадка должна быть произведена, на видныхъ мѣстахъ вывѣшиваютъ о томъ объявленія для свѣдѣнія публики.

Если-же препятствія къ свободному движенію не могутъ быть устранены до прохода между этими станціями слѣдующаго пассажирскаго поѣзда, то Начальники тѣхъ станцій, между которыми производится пересадка, по полученіи о томъ увѣдомленія, телеграфируютъ объ этомъ каждый въ сторону, противоположную пересадочному пункту, по станціямъ, до конечной, при чемъ Начальники этихъ станцій обязаны немедленно вывѣсить для свѣдѣнія публики объявленія о предстоящей пересадкѣ. Главные кондукторы, предъ отправленіемъ со станціи, за которою слѣдуетъ пересадка, обязаны разбудить спящихъ и предупредить всѣхъ пассажировъ, что, не доѣзжая слѣдующей станціи, будетъ пересадка.

По возстановленіи сказаннаго движенія, Начальники станцій, сообщившіе о предстоящей пересадкѣ, тѣмъ-же порядкомъ увѣдомляютъ объ отмѣнѣ ея.

Ст. 8. На пересадочномъ пунктѣ, если послѣдній находится между станціями, учреждается телеграфный постъ, завѣдывающій которымъ въ

дѣйствіяхъ своихъ руководствуется настоящими правилами техн. эксплоатаціи.

Ст. 9. Движеніе поѣздовъ со станцій, ближайшихъ къ мѣсту пересадки, близъ котораго должна произойти встрѣча поѣздовъ, должно производиться по свободному пути между этими станціями и пунктомъ пересадки, на основаніи телеграфныхъ сношеній между Начальниками станцій и завѣдывающимъ учрежденнымъ промежуточнымъ телеграфнымъ постомъ.

Отправленіе поѣздовъ съ этихъ станцій должно быть дѣлаемо съ такимъ разсчетомъ времени, чтобы оба поѣзда къ мѣсту пересадки прибыли, по возможности, одновременно; для чего прежде долженъ быть отправленъ поѣздъ съ той станціи, которая наиболѣе удалена отъ пересадочнаго пункта, но не ранѣе, однако, прибытія встрѣчнаго поѣзда на сосѣднюю станцію.

Для исполненія сего, Начальникъ станціи, тотчасъ-по прибытіи къ нему поѣзда, назначеннаго къ пересадкѣ, увѣдомляетъ о томъ депешею завѣдывающаго промежуточнымъ постомъ, который, соображаясь съ вышеизложеннымъ, даетъ путь тому или другому поѣзду.

Отправляя свой поѣздъ на мѣсто пересадки, каждый Начальникъ станціи телеграфируетъ о томъ завѣдывающему телеграфнымъ постомъ и Начальнику сосѣдней станціи по направленію движенія отправленнаго поѣзда.

Если же на вопросъ телеграфнаго поста: «гдѣ находится какой-либо изъ встрѣчныхъ пассажирскихъ поѣздовъ», со станціи получится отвѣтъ что: «еще не прибылъ», то завѣдывающій телеграфнымъ постомъ долженъ по-

вторять вопросъ время отъ времени и не давать пути другому поѣзду до полученія отвѣта, что встрѣчный поѣздъ прибылъ и стоитъ на сосѣдней станціи; тогда завѣдывающій телеграфнымъ постомъ поступаетъ какъ сказано выше.

Ст. 10. Если пересадка производится не съ двухъ встрѣчныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, а съ одного въ особый высылаемый порожній поѣздъ, то пассажирскій поѣздъ высылается къ передаточному пункту только по полученіи увѣдомленія отъ пересадочнаго пункта, что порожній поѣздъ уже прибылъ на мѣсто предстоящей пересадки.

Ст. 11. Отправленіе поѣздовъ со станцій, между которыми происходитъ пересадка, къ пересадочному пункту безъ телеграммы, или, при прекращеніи телеграфнаго дѣйствія, безъ письменнаго увѣдомленія, что путь и пунктъ пересадки исправны, воспрещается.

Ст. 12. Къ поѣзду, отправляемому на пересадку, долженъ быть прицѣпленъ сзади тормазной крытый вагонъ; паровозъ долженъ находиться во главѣ поѣзда, а для обратнаго принятія поѣзда съ пересадочнаго пункта, по прибытіи поѣзда на пересадочный пунктъ, со станціи отправленія высылается особый паровозъ.

При неимѣніи для этой цѣли лишняго паровоза и при подачѣ къ пересадочному пункту порожняго поѣзда для пересадки пассажировъ, при отправленіи со станціи поѣздной паровозъ ставится въ хвостъ, а багажный вагонъ во главѣ поѣзда по направленію движенія къ пересадочному пункту.

Ст. 13. Поѣзды, отправляемые на пересадочный пунктъ, сопровождаются Начальниками станцій сосѣднихъ съ пунктомъ пересадки, подъ наблюденіемъ которыхъ производится движеніе этихъ поѣздовъ; они же слѣдятъ на пунктѣ пересадки за правильностью и успѣшностью пересадки пассажировъ, а также за переноскою багажа и почты, каждый по отношенію къ своему поѣзду.

Для лучшаго наблюденія за движеніемъ поѣзда, во время слѣдованія его, Начальникъ станціи долженъ находиться на паровозѣ. Если поѣздъ подается къ пункту пересадки заднимъ ходомъ, то на тормазѣ багажнаго вагона долженъ находиться главный кондукторъ съ краснымъ сигналомъ.

Ст. 14. По возвращеніи поѣздовъ съ пересадочнаго пункта на станціи, поѣзды пересоставляются, для возстановленія правильнаго расположенія вагоновъ.

Ст. 15. При происшествіяхъ въ предѣлахъ станцій, распоряженіе по принятію мѣръ къ возстановленію правильнаго движенія, къ спасенію, въ случаѣ надобности, пассажировъ, къ поданію помощи пострадавшимъ и къ охраненію почты, грузовъ, подвижнаго состава и вообще имущества дороги, возлагается на Начальника станціи, который дѣйствуетъ на основаніи вышеизложенныхъ правилъ. При исполненіи вышеупомянутыхъ мѣръ, всѣ младшіе служащіе на дорогѣ, находящіеся въ предѣлахъ станціи, дѣйствуютъ по указаніямъ и подъ руководствомъ Начальника станціи. Въ случаяхъ отсутствія на мѣстѣ Начальника участка

пути или депо, или иного старшаго агента одной изъ техническихъ службъ, Начальнику станціи принадлежитъ также руководство дѣйствіями низшихъ агентовъ и рабочихъ техническихъ службъ, при производствѣ ими работъ, поименованныхъ въ началѣ сей статьи.

§ 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 подвижнаго состава устанавливаются особою инструкціею, утверждаемою Начальникомъ дороги.

Ст. 1. Подробныя указанія относительно порядка дѣйствія желѣзнодорожныхъ служащихъ при происшествіяхъ съ поѣздами изложены въ дополненіяхъ къ §§ 123—128 настоящихъ правилъ.

Ст. 2. Въ случаѣ пожара въ предѣлахъ станцій, каждый служащій, усмотрѣвшій пожаръ, обязанъ безотлагательно подать сигналъ тревоги. По такому сигналу служащіе желѣзной дороги обязаны немедленно прибыть къ мѣсту пожара и, занявъ свои мѣста, дѣйствовать согласно пожарному росписанію.

Ст. 3. Составленіе пожарныхъ росписаній по каждой станціи возлагается на мѣстныхъ агентовъ всѣхъ службъ, т. е. на Начальниковъ станцій, участковъ пути, тяги, депо, мастерскихъ и завѣдывающихъ складами и магазинами; въ росписаніяхъ этихъ должны быть поименованы всѣ служащіе и сдѣланы указанія, какое каждый изъ нихъ долженъ занимать при тушеніи пожара мѣсто и какимъ долженъ дѣйствовать инструментомъ или приборомъ. Росписанія эти должны быть измѣняемы и дополняемы соотвѣтственно перемѣнамъ въ личномъ составѣ служащихъ, и вывѣшиваемы въ мѣстныхъ конторахъ, дежурныхъ комнатахъ и мастерскихъ, а равно въ мѣстахъ, гдѣ сохраняются пожарные приборы и инструменты. Знаніе служащими росписаній и порядка предлежащихъ имъ, въ случаѣ пожара, дѣйствій должны быть періодически повѣряемы примѣрно производимыми тревогами. За правильностью пожарныхъ росписаній и аккуратнымъ ихъ вывѣшиваніемъ наблюдаютъ ревизоры службы движе-

нія, Начальники участковъ пути и тяги и Начальники мастерскихъ, каждый по своему вѣдомству.

Ст. 4. При возникновеніи пожара въ мѣстахъ, расположенныхъ вдоль линіи, въ разстояніи примѣрно не болѣе 20 саж. отъ границы отчужденія,—каждый находящійся вблизи пожара мѣстный служащій дороги безъ различія къ какой бы службѣ онъ ни принадлежалъ,—долженъ немедленно извѣстить о пожарѣ Начальника ближайшей станціи или поста, который обязанъ въ свою очередь телеграфировать о семъ начальствующимъ, согласно своду телеграфныхъ донесеній и затѣмъ немедля отправиться на мѣсто происшествія и собрать по возможности, точныя данныя относительно причины пожара.

Ст. 5. Порядокъ перевозки пожарныхъ дружинъ съ инструментами въ случаяхъ пожаровъ въ селеніяхъ, находящихся близъ желѣзной дороги, изложенъ въ приказѣ по Николаевской желѣзной дорогѣ за № 140—1902 г.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

	№ приложенія.		Страницы.
Къ § 6.	I.	Схемы дежурства станціонныхъ служащихъ по службѣ движенія	1— 6
» § 7.	II.	Административное дѣленіе дороги по службамъ: пути, тяги, движенія, врачебной и сборовъ.	1—31
» § 10.	III.	Выписка статей законовъ о желѣзныхъ дорогахъ, относящихся ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ.	1—26
» § 11.	IV.	Порядокъ объявленія, ознакомленія и храненія инструкцій, положеній, приказовъ	1— 2
» § 33.	V.	Порядокъ требованія машинистами уменьшенія составовъ поѣздовъ . . .	1— 3
» § 45.	VI.	Нормальная поперечная профиль земляного полотна и верхняго строенія въ одинъ и два пути; схема расположенія шпалъ при разной длинѣ и типахъ рельсовъ, схема укладки брусьевъ; на переродахъ; типы шпалъ и брусьевъ; таблицы уширенія и возвышенія наружнаго рельса	1- 11
» § 47. » § 63. » § 82.	VII.	А. Предѣлы приближенія строеній къ путямъ	
		Б. Предѣльныя очертанія подвижнаго состава	
» § 48.	VIII.	Чертежи предѣльныхъ столбиковъ, верстовыхъ и сигнальныхъ знаковъ . . .	
» » »	IX.	Чертежи указателей границъ участковъ службы пути, околотковъ, рабочихъ участковъ и сторожевыхъ обходовъ	

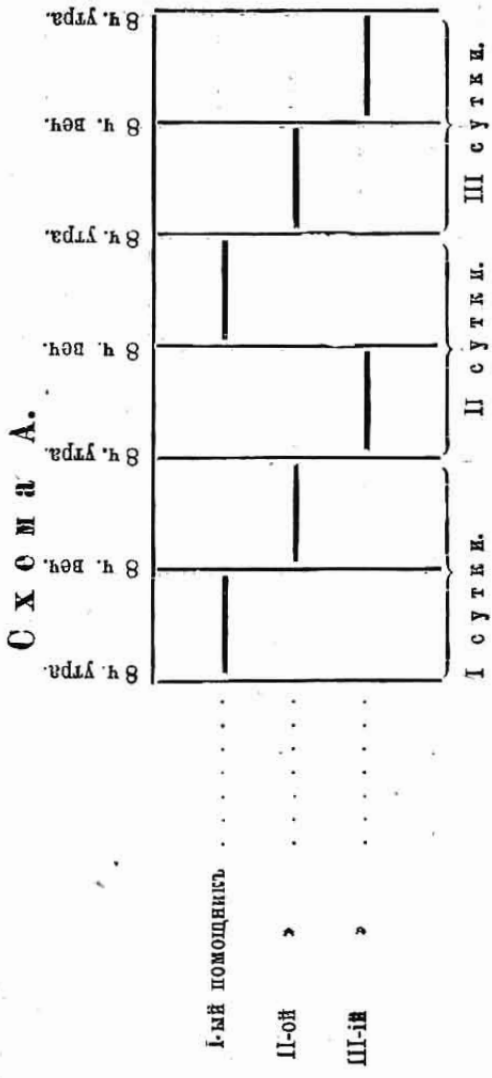
		№ приложенія.		Страницы.
Къ	§ 49.	X.	Правила производства ремонтныхъ работъ на пути	1—37
»	§ 51.	XI.	Инструкція «о порядкѣ пользованія телефонами, установленными на блокъ-постахъ»	1—15
»	» »	XII.	Инструкція «о порядкѣ пользованія вспомогательнымъ-поѣзднымъ аппаратомъ, въ случаѣ требованія помощи остановившемуся въ пути поѣзду» . . .	1—10
»	§ 52.	XIII.	Положеніе о сигналахъ на Николаевской ж. д.	1—98
»	» »	XIV.	Правила объ открытіи, содержаніи и закрытіи переводовъ на главномъ пути линіи, внѣ предѣловъ существующихъ станцій, полустанцій и разъѣздовъ . .	1 — 7
»	§ 56.	XV.	Отдѣлъ V-й свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія . . .	1 — 9
»	§ 57.			
»	§ 56.	XVI.	Циркуляръ Товарища Министра Внутреннихъ дѣлъ отъ 19 Ноября 1887 г., за № 3220, объ открытіи переѣздовъ и снятіи на таковыхъ стражи	1
»	» »	XVII.	Объ открытіи переѣздовъ частнаго пользованія. Циркуляръ Департамента Полиціи 5 Ноября 1885 г., № 2786. . .	1— 2
»	» »	XVIII.	Объ отвѣтственности владѣльцевъ переѣздовъ за несвоевременное открытіе и закрытіе ихъ	1
»	§ 57.	XIX.	Чертежи переѣздныхъ барьеровъ. . .	1
»	» »	XX.	Выписка статей Общаго Устава Россійскихъ ж. дорогъ и уложенія о наказаніяхъ, которая должна вывѣшиваться на переѣздахъ	1— 2
»	§ 62.	XXI.	Положеніе о движеніи путевыхъ вагончиковъ и путевыхъ тележекъ	1—15
»	§ 64.	XXII.	Правила производства ремонта паровозовъ и освидѣтельствованія и испытанія паровозныхъ котловъ.	1—15
»	§ 70.	XXIII.	Правила содержанія и ремонта вагоновъ.	1—25
»	§ 72.	XXIV.	Правила, которымъ должны удовлетворять буферные и тяговые приборы. .	1— 7
»	§ 81.	XXV.	Правила о куреніи табака на станціяхъ и въ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ, объ отводѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ вагоновъ и отдѣленій для курящихъ пас-	

		№ приложенія.		Страницы.
			сажировъ, а равно особыхъ отдѣленій для дамъ	1— 6
Къ	§ 81.	XXVI.	Таблица предѣльныхъ составовъ поѣздовъ большой скорости, слѣдующихъ по главной линіи и Новоторжскому участку	1— 2
»	» »	XXVII.	Таблица предѣльныхъ составовъ поѣздовъ малой скорости	1— 7
»	§ 82.	XXVIII.	Порядокъ провѣрки нагрузки по габариту	1 2
»	» »	XXIX.	Инструкція о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ . . .	1—12
»	» »	XXX.	Временныя правила о перевозкѣ по ж. дорогамъ взрывчатыхъ грузовъ. . . .	1 – 6
»	» »	XXXI.	Правила спеціализаціи товарныхъ поѣздовъ и подсортировки вагоновъ . . .	1—36
»	» »	XXXII.	Правила слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ	1— 6
»	§ 85.	XXXIII.	Порядокъ учета и ремонта сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей .	1— 2
»	§ 87.	XXXIV.	Правила при употребленіи тормазовъ Вестингауза	1 - 7
»	» »	XXXV.	Правила объ обязательномъ числѣ дѣйствующихъ тормазовъ въ поѣздахъ. .	1— 9
»	§ 88.	XXXVI.	Предѣльныя скорости поѣздовъ . . .	1— 2
»	§ 92.	XXXVII.	Установленная форма подорожной . .	1
»	§ 94.	XXXVIII.	Инструкція о подачѣ вагоновъ на вѣтвь Серебрянка и обратно	1 – 8
»	§ 97.	XXXIX.	Чертежъ клина для подкладки подъ вагоны.	1
»	§ 100.	XL.	Инструкція о порядкѣ освидѣтельствованія и введенія въдѣйствіе устройствъ по централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ.	1 – 2
»	§ 103.	XLI.	Инструкція Сер. Э № 1 о порядкѣ употребленія и содержанія электросемафоровъ.	1—49
»	» »	»	Инструкція Сер. Э № 1 bis о порядкѣ употребленія и содержанія блокировочныхъ приборовъ	1—53
»	§ 108.	XLII.	Инструкція о движеніи однихъ поѣздовъ и паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами по тому же пути и направленію.	1 – 6
»	§ 109.	XLIII.	Инструкція отправленія товарныхъ, служебныхъ и рабочихъ поѣздовъ, ранѣе времени, назначеннаго росписаніемъ.	1 – 4

		№ приложенія.		Страницы.
Къ	§ 110.	XLIV.	Правила о порядкѣ дѣйствія служащихъ на дорогахъ, при условіяхъ, могущихъ вызвать замедленіе скорости хода поѣзда, отстановку и даже прекращеніе движенія	1—16
»	§ 110.	XLV.	Правила объ остановкахъ поѣздовъ, неположенныхъ по утвержденнымъ росписаніямъ, на станціяхъ, телеграфныхъ постахъ и въ пути	1— 6
»	§ 115.	XLVI.	Порядокъ движенія поѣздовъ по жездовой системѣ Вэббъ-Томпсона . . .	1—35
»	» »	XLVII.	Порядокъ сопровожденія поѣздовъ проводниками на ст. С.-Петербургъ товарная и пассажирская	1—18
»	121.	XLVIII.	Правила о порядкѣ назначенія, требованія и движенія рабочихъ поѣздовъ .	1—15
»	»	XLIX.	Инструкція о маневрахъ	1—25
»	124.	XLX.	Циркуляръ Техническаго Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 15 Сентября 1872 года, за № 3347, о порядкѣ расчистки путей, въ случаяхъ загроможденія таковыхъ при происшествіяхъ	1— 5
	» »	XLXI.	Инструкція для оборудованія и содержанія вспомогательнаго вагона службы тяги и платформы съ пожарнымъ обозомъ	1—11

Приложеніе I.

къ § 6 Прав. техн. эксплоатаціи.



Прил. I.

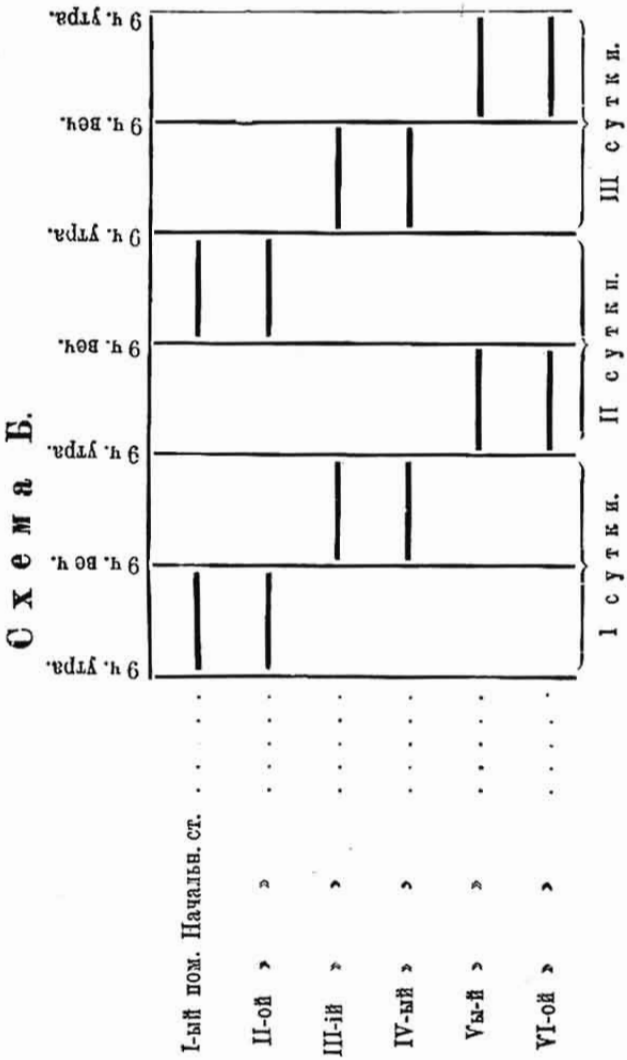
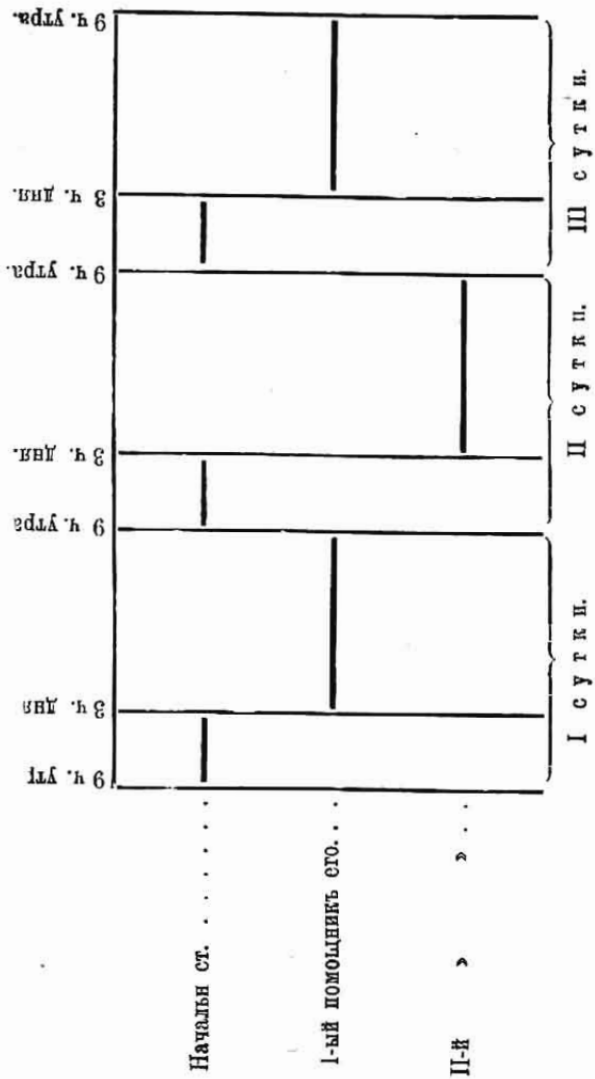


Схема Б.
9 ч. утра.
9 ч. вс ч.
9 ч. утра.
9 ч. веч.
9 ч. утра.
9 ч. веч.
9 ч. утра.
I сутки.
II сутки.
III сутки.
I-ый пом. Начальн. ст.
II-ой »
III-ій »
IV-ый »
Vы-й »
VI-ой »

Прил. I.


I сутки.
II сутки.
III сутки.
9 ч. утра
3 ч. дня
9 ч. утра
3 ч. дня
9 ч. утра
3 ч. дня
9 ч. утра
Начальн ст. . . . . .
1-ый помощникъ сто. . .
II-й » . .

Прил. I.

Схема Г.

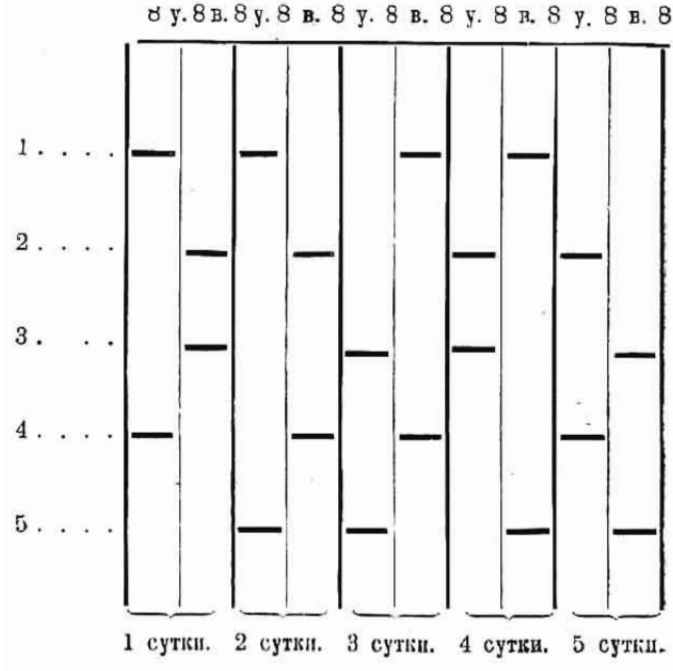
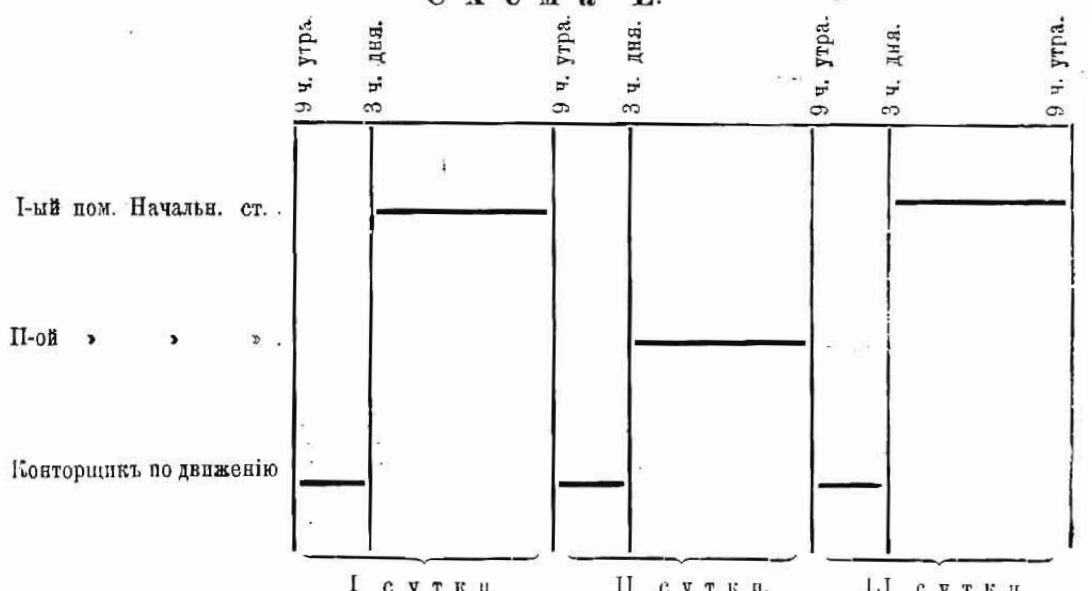


Схема Д.

Прил. I.

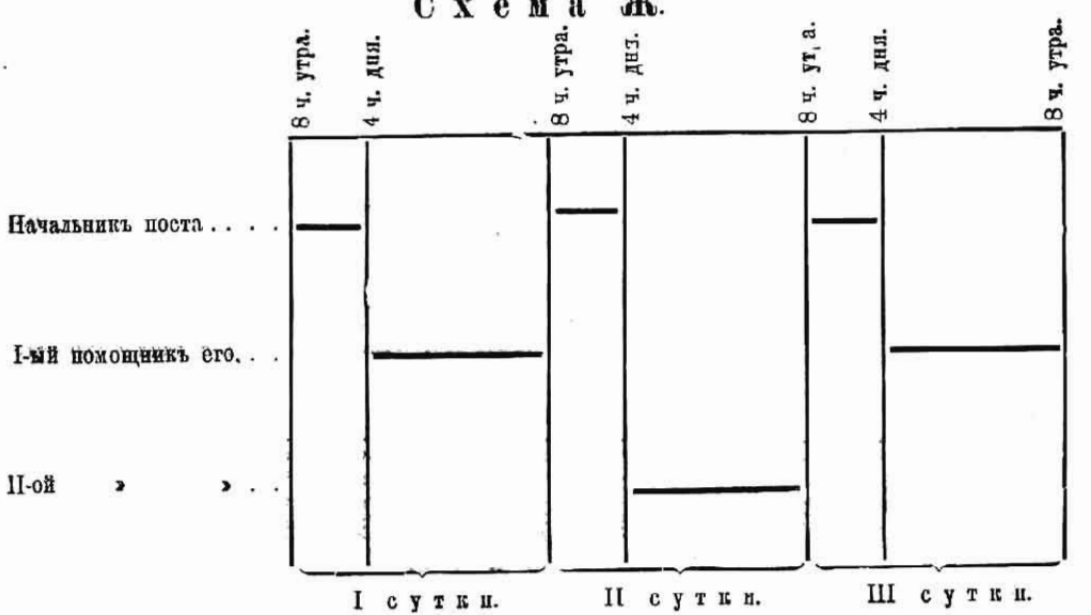
Прим. 1.

Схема Е.



Прил. 1.

Схема Ж.



Приложеніе 11

къ § 7 Прав. технич. экспл.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ДѢЛЕНІЕ

НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

—※—

Примѣчаніе. Распорядительныя станціи напечатаны жирнымъ шрифтомъ, * основное депо, ** оборотное депо.

Послужбѣ пути.								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	С.-Петерб.	1	1	1	1		1,2,3	
			—	2	2		4 и 5	
		1	1	3		2	1	Варшавская в.
					1			Бассейнъ и ходовые между Бассейн и Амер. мост. пути.
			—	4		3		
		2	4	5	2	6		Фермерскіе пути и Калашниковскіе.
			—	8	8	20		
						21		Пути къ Волк. посту до 3-й версты
			—	—	7	22		
			5	9		23		Порт. в., Сортиров. паркъ,—пути.
			—	10				
			7	11				
	1	3	8	15				
			—	16				
			9	19				
			10	23				
		4	—	24	4	11		Балластн. пути.
			12	25				
			13	29				
			14	33				
		5	15	37				
			—	38				
			16	39				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ хозяйства.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околотки.
Петербургъ I *) .	1-й участокъ.	Ревизоръ движенія 1-го участка.	Ревизоръ станціоннаго счетоводства 1-го участ	1-й участокъ.	1-й околотокъ.
Петербургъ II и пути на Бассейн.					
Фарфоровск. п. .					
Сортировочная .					
Обухово				2-й участокъ.	
Славянская пл. .					
Колпино . . .					
Поповка					
Саблино					

Прил. II.

По службѣ пути.								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути			Верстъ.	№№ дѣленій на вѣтвяхъ.		на станц.	Названіе вѣтвей.
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	1	6	17	43				
			18	47				
			19	49				
			—	50			18	
							19	
		1	1	51				
			2	55				
			3	59				
		2	4	63				
			5	67				
			—	68				
			6	71				
	2	3	7	75				
			8	78	3		9	
			10	81				
			—	83	3	11		Балл. п. . . . .
		4	12	85				
			13	89				
			14	93				
			—	94				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборов.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Тосно	тяги. →	часъ	ка. →	стто	2-й околодокъ.
Ушаки			← Ревизоръ стан		
Рябово		визоръ Движенія			
Любань **) . . .	← 2-й участокъ.				
Помераньe . . .					
Бабино					

Прил. II.

Послужбѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	2	5	15	97	6		19	
			16	101				
			—	103				
			17	105				
		6	18	109				
			—	111				
			20	112				
			21	116				
			—	118				
	3	1	1	119				
			2	123				
			3	126				
			4	127				
		2	—	131				
			5	133				
			6	134				
			7	138				
		3	8	142				
			9	145				
			10	149			10	
				152				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе участки.
Торфяная.	2-й участокъ.	начальникъ 2-го участка.	помощникъ начальника	4-й участокъ.	1-й околотокъ.
Чудово					
Волхово					
Дубцы.					
Гряды					
Б. Вишера . . .					
М. Вишера *) . .					

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій на вѣтвяхъ.		на станц.	Названіе вѣтвей.
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	3	4	11	153				
			12	157				
			13	161				
			—	163				
		5	14	165				
			15	169				
			—	170				
			16	173				
		6	17	177				
			18	181				
			19	185				
		7	20	188				
			—	190	7	20		Бала. в. . . . .
			21	191				
			—	192				
			22	194				
	4	1	1	198				
			2	202				
			3	205				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Красненка . . .	Паровозъ	Поѣздъ	Товарная	5-й участ.	1-й околодокъ.
Бурга					
Мста					
Веребье					2-й околодокъ.
Оксочи					
Торбино		Отправленіе			

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	4	2	4	208				
			5	212				
			6	216	2	6		Балл. в. . . . .
			—	217				
		3	7	220				
			8	224				
			9	228				
		-	10	232				
			—	234				
		4	11	236				
			12	240				
			13	244				
			—	245				
		5	14	248				
			15	252	5	15		Балл. в. . . . .
			16	256				
		6	17	260				
			18	264				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Вялка.	2-й участокъ тяги.	Начальника 3-го участка.	2-го участка.	Докъ.	2-й околодокъ.
Боровенка . . .					
Заозерье . . .					
Окуловка. . . .				Стокъ.	
Яблоновка . . .	3-й участокъ тяги.	Въ Бологое	Ревизора		
Угловка					
Селище					

Прил. II.

Служба пути.								
Название линии.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Никольская.	5	1	1	268				
			—	270				
			2	272				
			3	276				
				278				
		2	4	280				
			5	284				
				286	2	5		Балл. в. . . . .
			6	288				
		3	7	292				
			8	296				
		4	9	300	4		9	
			10	301				
			11	304				
		5	12	308				
			13	312				
			—	313				
			14	316				
		6	15	320				
			16	324				
			17	328				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Лыкошино . . .	3-й участокъ тяги.	отдѣло	визоръ станціонный.	9-й участокъ	1-й околодокъ
Алешенка . . .					
Березайка . . .					
Бологое **) . . .					
Вочановка . . .					
Академическая .					

Прил. II.

По служебѣ пути								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Никольская.		7	18	332				
			—	334				
			19	336				
			20	340				
			—	342				
		1	1	344				
			—	346	1	1		Балл. в. . . . .
			2	348				
			3	352				
		2	4	356				
			—	357				
			5	360				
			6	364				
			—	366				
	6	3	7	368				
			8	372				
			—	373				
			9	376				
		4	10	380				
			—	383				
			11	384				
			12	388				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяг.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Леонтьево . . .	3-й участокъ тяг п.	4-го участка.	нагого счетового	стокъ.	докъ.
Вышн. Волочекъ.				7-й участка	1-й околодокъ.
Осѣченка		нія.			
Любинка . . .					
Спирово **) . . .					
Левошенка . . .	4-й уча	На	Ро		

Прил. II.

По службѣ пути.								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на танц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	6	5	13	392				
			—	393				
			14	396				
			15	400				
			—	403				
		6	16	404				
			17	408				
			18	412				
			—	414				
			—	—	6		18	Двѣ версты Новоторжской линіи.
	7	1	1	416				
			2	420				
			3	424				
		2	4	428				
			5	432				
			—	434				
			6	436				
		3	7	440				
			8	444				
			9	448				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Калашниково . .					2-й околодокъ.
Барановка . . .					
Новоторжская **) .					
Крючково					
Кулицкая					
Брянцево					
Дорошиха . .					
	стокъ	часть	визоръ движенія	въ 3-го участка	стокъ.	1-й околодокъ. 8-й участка

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	7	4	10	452	4	11	12	Волжская вѣтвь.
			—	453				
			13	456				
					4	19		
		5	14	460				
			15	464				
			—	465				
			—	466	5	15		Балл. в.
			16	468				
		6	17	472				
			18	476				
			19	480				
		1	1	484				
			—	485				
			2	488				
			3	492				
	8	2	4	496				
			—	498				
			5	500				
			6	504				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Тверь *)	4-й участокъ	5-го участка. Ревизоръ	Ревизоръ станціи	2-й околодокъ.	1-й околодокъ.
Чупріяновка . .					
Кузьминка . . .					
Рѣдкино					
Завидово					

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Пикольаевская.	8	3	7	508				
			—	511				
			8	512				
			9	516				
		4	10	520				
			11	524				
			12	526	8		12	
		5	13	528				
			14	532				
			15	536				
			—	539				
		6	16	540				
			17	544				
			18	548				
			—	549				
		7	19	552				
			20	556				
			21	560				
			—	561	7	21		Балл. в. . . . .

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Рѣшетниково . .	1-й участ.	2-й участокъ движенія 6-го участка	Пассажирскій участокъ	Клинъ	2-й околодокъ.
Клинъ **) . . .					
Покровка	5-й участ.				околодокъ.
Подсолнечная . .					
Поворово					

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.	9	1	1	564	1	1		Балл. в. . . . .
			2	568				
			3	572				
			—	573				
		2	4	575				
			5	578				
			6	582				
		3	7	586				
			8	590				
			—	593				
		4	9	594				
			10	598				
			11	602				
				605				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборовъ.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Крюково	с т о	п о с т а. ←	с т а в а 4-г о у ч а с т о к ъ.	10-й у ч а с т о к ъ.	1-й о к о л о д о к ъ.
Сходня	к ъ	Ревизоръ Дни			
Химки					
Петр. Разумовск.		с			
Марьино . . .					

Прил. II.

По службѣ пути									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Николаевская.			12	605				
		5	—	—	5		13	Боковыя вѣтви, рабочіе и запасные пути . . .
			—	—			14	
			—	—			15	
	9	6	—	—	6		16	
			—	—			17	
			18	606,50				
		7	19	607,50				
			—	609,00			20	
Вѣтвь на Алек. зав.	Заводскій			—	1	1 и 2	—	
Портовая вѣтвь.	Подраздѣленіе на околодки и рабочія отдѣленія показаны на чертежѣ.							

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сборов.	По врачебной службѣ. Врачебные участки.	По врачебной службѣ. Фельдшерскіе околодки.
Гл. перед. постъ.	Тяги.				
Москва I					
		Ниі я.			
		женія 7 участка.			
			стка.	11-й участокъ.	1-й околодокъ.
		Начальникъ I отдѣленія.	Ревизоръ движенія I уч.		
			Ревизоръ станціоннаго счетоводства I участка.		
				2-й участокъ.	2-й околодокъ.
Волковскій постъ	1-й участокъ тяги.				
Пущино . . .					
Морск. Пристань					
Новый Портъ. .					

Прил. II.

По служб ѣ пути.								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій	Рабочихъ отдѣленій.	
Боровичская вѣтвь.	4	7	19	1	--			
				3				
			20	8				
				10				
			21	15				
			22	22				
				29				
Новоторжская.	6			1	6		18	
			1	3				
		1	2	12				
			—	18				
	10		3	22				
		2	4	30				
				32				
			5	37,5				
		3	6	48				
			—	54	3	6		Вѣтка къ балластерн
			—	56				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сообщ.	По врачебной службѣ.	
				Фельдшерскіе участки.	Околодки.
Угловка. . . .	3-й участокъ тяги.	Начальникъ 1 отдѣл.	Ревиз. движ. 3 участка.	5 участковъ.	2 околодка.
Суворовка. . . .					
Корсаково пл. . .			Ревизоръ станціоннаго счетоводства 2 участка.		
Травково пл. . .					
Боровичи **) . .					
Новоторжская **).	6 участковъ тяги.	Начальникъ 2 отдѣленія.	Ревизоръ движенія 8 участка.	7 участковъ.	1 околодокъ.
Терешкино . . .					
Торжокъ . . .			Ревизоръ станціоннаго счетоводства 5-го участка.	12 участковъ.	
Загорье					
Пожитово пл. . .					

Прил. II.

По службѣ пути.									
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Версты.	№№ дѣленій на вѣтвяхъ.		№№ дѣленій на станц.	Названіе вѣтвей.
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.	Рабочихъ отдѣленій.	
Новоторжская.	10	4	7	56,5				
			8	66				
			—	70				
		5	9	73,5				
			10	82,5				
			—	84				
			—	88				
		6	11	92,5				
			—	96				
			12	100,5				
			—	106				
			—	110				
		7	13	111				
			14	117				
			—	128				
	—	1	1	128				
			2	136				
			—	142				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сообщ.	По врачебной чужбѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе пункты.
Высокое.	6 участковъ тяги.	Ревизоръ движенія 8 участка. Начальникъ 2-го отдѣленія.	Ревизоръ станціоннаго счетоводства 5-го участка.	12 участковъ.	1 околодокъ. 2 околодка.
Шавково					
Старица.					
Зарубино пл. . .					
Панино					
Лацердовка пл. .					
Есиповская пл. .					
Ржевъ *)					1 околодокъ.
Рождествено пл. .				13 участковъ.	

Прил. II.

По службѣ пути.								
Названіе линіи.	№№ дѣленій главнаго пути.			Верстъ.	№№ дѣленія			Названіе вѣтвей.
					на вѣтвяхъ.		на станц.	
	Участковъ.	Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій.		Околодковъ.	Рабочихъ отдѣленій	Рабочихъ отдѣленій.	
Новоторжская.	11	2	3	145				
			—	146				
			4	154				
		3	5	162				
			6	169,5				
			—	174	3	6		Балл. в. . . . .
		4	7	177				
			8	186				
		5	9	195				
			—	196				
			10	203				
			—	210				
		6	11	212				
			12	220				
			—	221	6	12		Балл. в. . . . .
		7	13	227				
			14	236				
			—	240				
			—	243				
			—	245,5				

Прил. II.

Названіе станцій.	По службѣ тяги.	По службѣ движенія.	По службѣ сбора.	По врачебной службѣ.	
				Врачебные участки.	Фельдшерскіе околодки.
Тростянка пл. .	6-й участокъ тяги.	Ревизоръ движенія 8 участка.	Ревизоръ станціоннаго счетоводства 5-го участка.	13-й участокъ.	1-й околодокъ.
Осуга					
Сычевка		Начальникъ 2-го отдѣленія.			2-й околодокъ.
Дугино					
Александрино . .					
Касня					
Вязьма тов. . . .					
Вязьма пасс. **).					
Моск. Брестск. .					

Прил II.

ВЫПИСКА статей законовъ и распоряженій Правительства о желѣзныхъ дорогахъ, относящихся ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ служащимъ.

Извлеченіе изъ устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями, статьи 30¹, 31, 66¹, 76¹, 76, 91 и 109.

Ст. 30¹. За ослушаніе желѣзнодорожнымъ сторожамъ или другимъ агентамъ желѣзнодорожнаго Управленія, при отправленіи ими должности, когда требованія этихъ лицъ были законныя, и если поступокъ этотъ не имѣетъ послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденіе въ здоровьѣ—(ст. 28), виновные подвергаются опредѣленнымъ въ ст. 30 наказаніямъ.

Въ случаѣ-же оказанія сопротивленія законнымъ требованіямъ упомянутыхъ лицъ, когда оно не сопровождалось указанными выше послѣдствіями, виновные подвергаются: аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ, или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Ст. 31. За оскорбленіе полицейскихъ и другихъ стражей, служителей судебныхъ и правительственныхъ мѣстъ, а равно полевыхъ и лѣсныхъ сторожей, во время отправленія ими должности, виновные подвергаются:

1) въ случаѣ словесной обиды, аресту не свыше одного мѣсяца, или денежному взысканію не свыше ста рублей, и

2) въ случаѣ обиды дѣйствіемъ, аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ.

Тѣмъ-же взысканіямъ подвергаются виновные въ оскорбленіи: 1) должностныхъ лицъ волостнаго и сельскаго управленій, во время отправленія ими служебныхъ обязанностей, за исключеніемъ, однако, волостныхъ старшинъ и лицъ, занимающихъ соотвѣтственныя должности, за оскорбленіе которыхъ наказаніе опредѣляется виновнымъ общими судебными мѣстами, по Уложенію о наказаніяхъ (а); 2) желѣзнодорожныхъ сторожей или другихъ агентовъ желѣзнодорожнаго управленія, при отправленіи ими должности, если поступокъ этотъ не имѣлъ послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ (ст. 28 б.)

1) Оскорбленіе должностнаго лица, служащаго по найму и не пользующагося всѣми правами государственной службы, преслѣдуется, помимо жалобы обиженнаго, если лицо это въ порядкѣ отвѣтственности за нарушеніе своихъ служебныхъ обязанностей сравнено съ лицами, состоящими на государственной службѣ, напр. акц. надсмотрщика.

2) Приговаривая за оскорбленіе должностныхъ лицъ, при исполненіи служебныхъ обязанностей, судъ обязанъ въ приговорѣ указать, въ чемъ именно выразился во время оскорбленія служебный характеръ въ положеніи оскорбленнаго лица.

3) Оскорбленіе, нанесенное должностному лицу, не можетъ быть признаваемо ненаказуемымъ и въ томъ случаѣ, когда оно было вызвано незаконнымъ распоряженіемъ или требованіемъ его.

4) Оскорбленіе должностнаго лица вслѣдствіе исполненія имъ служебныхъ обязанностей представляется тогда, когда поводомъ къ оскорбле-

нію послужили такія дѣйствія, въ которыхъ обиженный являлся въ качествѣ лица должностнаго, или къ нему обращались, какъ къ лицу должностному, хотя-бы въ моментъ оскорбленія оно не исполняло возложенныхъ на него служебныхъ обязанностей, напр. наемъ мировымъ судьею письмоводителя.

7) Для примѣненія 31 ст. уст. о нак. не требуется признанія судомъ, что лицо, нанесшее оскорбленіе должностному лицу, дѣйствовало съ намѣреніемъ унизить достоинство или помрачить честь обиженнаго имъ лица, подобно тому, какъ это требуется для правильнаго примѣненія XI гл. уст. о нак., потому что 31 ст. предусматриваетъ не одинъ изъ проступковъ противъ чести, но проступокъ противъ порядка управленія.

10) Для примѣненія 31 ст. уст. о нак. необходимо только, чтобы оскорбленное должностное лицо находилось при отправленіи служебныхъ обязанностей и чтобы обвиняемому былъ извѣстенъ служебный характеръ его дѣйствій; то обстоятельство, что оскорбленное должностное лицо было не въ форменной одеждѣ, или не имѣло на себѣ другихъ внѣшнихъ знаковъ должности, не измѣняетъ свойства преступленія и не можетъ служить основаніемъ къ признанію того, что обида нанесена частному лицу.

11) Въ преступленіи оскорбленія должностного лица при исполненіи служебныхъ обязанностей, вопросъ о томъ, занимаетъ-ли должностное лицо свою должность по найму, или по назначенію отъ Правительства и какими оно пользуется служебными правами, не имѣетъ никакого значенія.

Ст. 66¹. За нарушеніе постановленій, относящихся до сооруженій работъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ, виновные, въ случаѣ неисполненія требованія закона подвергнуть уничтоженію или перенесенію все произведенное въ противность означенныхъ постановленій, по сдѣланномъ имъ о томъ полиціею или Управленіемъ желѣзной дороги напоминаніи, подвергаются денежному взысканію не свыше ста рублей.

Ст. 76¹. Кто, неумышленно повредивъ или загромоздивъ путь желѣзной дороги, доведетъ о томъ немедленно до свѣдѣнія дорожнаго сторожа или другаго наблюдающаго за безопасностью пути лица, или же приметъ тотчасъ всѣ зависящія отъ него мѣры къ предотвращенію опасности, тотъ, въ случаѣ, если судомъ будетъ признано, что поврежденіе или загроможденіе пути произошло отъ явной неосторожности виновнаго, подвергается за такую неосторожность, не имѣвшую однако-же послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ (ст. 28): аресту на время не свыше трехъ мѣсяцевъ, или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Ст. 76. За переѣздъ, переходъ или перетаскиваніе чего-либо черезъ желѣзную дорогу въ то время, когда это не дозволено, виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

Ст. 91. За несоблюденіе установленныхъ правилъ осторожности при обращеніи съ огнемъ въ жилыхъ мѣстахъ, а равно за неимѣніе сосудовъ съ водою или огнегасительныхъ снарядовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда это предписано, винов-

ные подвергаются денежному взысканію не свыше десяти рублей.

Ст. 109. За привозъ мертваго тѣла изъ-за границы или за провозъ онаго изъ одного уѣзда въ другой, безъ надлежащаго разрѣшенія, виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

Изъ устава уголовнаго судопроизводства статьи 261[9], 261[12] и 261[13].

Ст. 261[9]. Чины жандармскихъ полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ по отношенію къ изслѣдованію преступленій и проступковъ, совершающихся въ раойнѣ ихъ дѣйствій, вполнѣ замѣняютъ общую полицію; по сему имъ предоставляются всѣ ея права и возлагаются на нихъ всѣ ея обязанности. При примѣненіи къ нимъ общихъ по сему предмету постановленій сего Устава соблюдаются нижеслѣдующія правила.

Примѣчаніе. Предѣлы, въ коихъ долженъ заключаться районъ дѣйствій упомянутыхъ въ сей статьѣ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, опредѣляются по взаимному соглашенію Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Юстиціи и Путей Сообщенія.

Ст. 261[12]. По дѣламъ о проступкахъ, подвѣдомственныхъ мировымъ судебнымъ установленіямъ, офицеры Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ могутъ, по окончаніи первоначальнаго розысканія о проступкѣ, передать всѣ свѣдѣнія о немъ общей полиціи, и въ такомъ случаѣ какъ обвиненіе передъ мировымъ судьею и собраніе, по его указанію, дополнительныхъ свѣдѣній, такъ и вообще обязанности по дальнѣйшему напра-

вленію дѣла, лежащія на полиціи, переходятъ на общую полицію.

Ст. 261[13]. Чины общей полиціи, въ случаѣ, если обнаружатъ въ районѣ дѣйствія желѣзнодорожной полиціи признаки преступнаго дѣянія, а чиновъ желѣзнодорожной полиціи нѣтъ на лицо, пользуются всѣми правами по производству дознаній и нетерпящихъ отлагательства слѣдственныхъ дѣйствій, которыя предоставлены имъ симъ Уставомъ.

Изъ свода законовъ т. X, ч. I, ст. 683, пунктъ 8. (По прод. 1879 г.)

Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе.

Изъ свода законовъ т. XV, кн. I. уложенія о наказаніяхъ, статьи: 1083, 1084, 1085.

Ст. 1083. Если управляющій паровымъ двигателемъ транспорта на желѣзной дорогѣ, въ случаѣ угрожающей транспорту опасности, не будетъ стараться всѣми отъ него зависящими средствами спасти транспортъ, и самъ, оставивъ оный, убѣжитъ, пока въ транспортѣ будутъ находиться пассажиры, то онъ за сіе подвергается: лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію, присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по первой степени 31 статьи сего уложенія.

Ст. 1084. Надзирающій за желѣзною дорогою, который, замѣтивъ важное поврежденіе

оной или, вообще, что-либо, представляющее опасность слѣдующему по оной транспорту, не выставитъ надлежащихъ, для извѣщенія о томъ, сигналовъ, или если не донесетъ, немедля, своему начальству, подвергается за сіе: или аресту на время отъ трехъ недѣль до трехъ мѣсяцевъ, или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ; если-же онъ, по небреженію или неосмотрительности, не замѣтилъ поврежденія желѣзной дороги или иного препятствія свободному ходу транспорта, то подвергается: аресту на время отъ семи дней до 3-хъ мѣсяцевъ.

Ст. 1085. Принадлежащія къ Управленію желѣзной дороги лица, виновныя въ завѣдомомъ совершеніи неправильныхъ при эксплоатаціи дѣйствій, послѣдствіемъ которыхъ, хотя и неожиданнымъ, было причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, а также виновные въ умышленномъ неисполненіи возложенныхъ на нихъ обязанностей, сопровождавшемся означенными послѣдствіями, приговариваются, смотря по тому, на сколько они могли и должны были предвидѣть угрожавшую отъ ихъ дѣйствія или бездѣйствія опасность, по степени причиненія имъ вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла:

а) въ случаѣ причиненія смерти — или къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе, или къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу въ крѣпостяхъ на время отъ восьми до двѣнадцати лѣтъ;

б) въ случаѣ причиненія поврежденія въ здоровьѣ—или къ лишенію всѣхъ особенныхъ,

лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ другія, кромѣ сибирскихъ, отдаленныя губерніи, или заключенію въ рабочемъ домѣ по статьѣ 33 уложенія, или же къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе. Если-же помянутыя неправильныя дѣйствія или неисполненіе обязанностей допущены по неосторожности или небрежности, однако имѣли указанныя выше несчастныя послѣдствія, то виновные подвергаются заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

. . . . . .

5) За порученіе обязанностей по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній лицамъ, явно неспособнымъ къ исполненію сихъ обязанностей, а также за недостаточный надзоръ за лицами, принадлежащими къ составу эксплоатаціонной службы, если послѣдствіемъ того или другого было причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновные подвергаются: или аресту на время не свыше трехъ мѣсяцевъ, или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей, или-же заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

Извлеченіе изъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 12 іюня 1885 года мнѣнія Государственнаго Совѣта.

11. Статью 179 Устава Гражданскаго Судопроизводства (Судебные уставы Императора Александра II, изд. 1883 года) дополнить слѣдующимъ правиломъ.

Товарищъ прокурора даетъ заключеніе также

по дѣламъ, въ которыхъ истцами или отвѣтчиками являются желѣзныя дороги.

. . . . . .

IV. Въ дополненіе Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями (Судебные Уставы Императора Александра II, изд. 1883 года), постановить слѣдующія правила:

1) За нарушеніе предписанныхъ Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ полицейскихъ для публики правилъ, а также изданныхъ подлежащею властью въ развитіе оныхъ постановленій, виновныя въ томъ лица, когда за совершенный ими проступокъ не опредѣлено иного наказанія, подвергаются: денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

2) Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ за нарушеніе или несоблюденіе ими техническихъ или спеціальныхъ правилъ, ограждающихъ безопасность на желѣзныхъ дорогахъ, подвергаются, когда за совершенный ими проступокъ не положено въ законахъ уголовныхъ болѣе строгаго взысканія,—аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ. Когда же сими служащими нарушены предписанныя Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правила о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, или же содержащіяся въ томъ уставѣ полицейскія правила, а равно изданныя подлежащею властью въ развитіе тѣхъ или другихъ правилъ постановленія, то лица сіи подвергаются, если за учиненный проступокъ не положено въ законахъ уголовныхъ болѣе строгаго взысканія, не свыше ста рублей.

Извлеченіе изъ Указа Правительствующаго Сената по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 25 января 1878 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта.

О наказаніяхъ за нарушеніе безопасности желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній и о вознагражденіи потерпѣвшихъ ущербъ вслѣдствіе смерти или поврежденія здоровья, причиненныхъ при эксплоатаціи сихъ предпріятій. (См. Общ. Уст. Рос. ж. д.).

1) Кто неумышленно, по неосторожности или даже случайно, повредивъ или загромоздивъ путь желѣзной дороги, не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа или иного, наблюдающаго за безопасностью пути, лица или же, по крайней мѣрѣ, не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается заключенію въ тюрьмѣ отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ. Если же послѣдствіемъ его поступка будетъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, то виновный подвергается, смотря по степени причиненнаго имъ вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла, или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ, или лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію, присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь, или отдачѣ въ исправительное арестантское отдѣленіе по статьѣ 31 уложенія. 2) Кто, неумышленно повредивъ или загромоздивъ путь желѣзной дороги, доведетъ о томъ немедленно до свѣдѣнія дорожнаго сторожа или другого, наблюдающаго за безопасностью пути, лица, или же приметъ тотчасъ всѣ зависящія отъ него мѣры къ предотвращенію опасности, тотъ освобождается отъ всякаго наказанія, за исключеніемъ лишь случаевъ, въ коихъ судомъ будетъ признано, что поврежденіе

или загроможденіе пути произошло отъ явной неосторожности виновнаго. За такую неосторожность, если она не имѣла послѣдствіемъ причиненія кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновный подвергается аресту на время не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей. 3) Если повредившій или загромоздившій путь желѣзной дороги неумышленно, однако вслѣдствіе явной неосторожности, довелъ о семъ своевременно до свѣдѣнія дорожнаго сторожа, или другого, наблюдающаго за безопасностью пути, лица, или принялъ иныя зависѣвшія отъ него мѣры къ предотвращенію опасности, но, несмотря на то, неосторожность имѣла послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, то виновный въ такой неосторожности подвергается, сообразно со степенью причиненнаго имъ вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла, заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ. 4) Принадлежащія къ управленію желѣзной дороги лица, виновныя въ завѣдомомъ совершеніи неправильныхъ при эксплоатаціи дѣйствій, послѣдствіемъ которыхъ, хотя и неожиданнымъ, было причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, а также виновныя въ умышленномъ неисполненіи возложенныхъ на нихъ обязанностей, сопровождавшемся означенными послѣдствіями, приговариваются, смотря по тому, на сколько они могли и должны были предвидѣть угрожавшую отъ ихъ дѣйствій или бездѣйствія опасность, по степени причиненнаго ими вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла: а) въ случаѣ причиненія смерти — или къ ли-

шенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе, или къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу въ крѣпостяхъ на время отъ восьми до двѣнадцати лѣтъ; б) въ случаѣ причиненія поврежденія въ здоровьѣ—или къ лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ другія, кромѣ Сибирскихъ, отдаленныя губерніи или заключенію въ рабочемъ домѣ по статьѣ 33 уложенія, или же къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе. Если же помянутыя неправильныя дѣйствія или неисполненіе обязанностей допущены по неосторожности или небрежности, однако имѣли указанныя выше несчастныя послѣдствія, виновные подвергаются заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ. 5) За порученіе обязанностей по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній лицамъ, явно неспособнымъ къ исполненію сихъ обязанностей, а также за недостаточный надзоръ за лицами, принадлежащими къ составу эксплоатаціонной службы, если послѣдствіемъ того или другого было причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновные подвергаются: или аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ, или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей, или же заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ. 6) За ослушаніе желѣзнодорожнымъ сторожамъ или другимъ агентамъ желѣзнодорожнаго управленія при отправленіи ими должности, когда требованія этихъ лицъ

были законныя, а также за оскорбленіе означенныхъ сторожей и агентовъ, при отправленіи ими должности, если поступки эти не имѣли послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновные подвергаются наказаніямъ, опредѣленнымъ статьями 30 и 31 устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьми. Въ случаѣ-же оказанія сопротивленія законнымъ требованіямъ упомянутыхъ лицъ, когда оно не сопровождалось указанными выше послѣдствіями, виновные подвергаются аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ случаяхъ, когда ослушаніе или сопротивленіе законнымъ требованіямъ желѣзнодорожныхъ сторожей или другихъ агентовъ желѣзнодорожнаго управленія имѣло послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти либо поврежденія въ здоровьѣ, виновные подлежатъ отвѣтственности на основаніи статей 1458, 1459, 1464—1466. 1483—1485 и 1494 уложенія о наказаніяхъ (изд. 1866 года).

Ст. 1458 уложенія о наказаніяхъ. Кто, зная и предвидя, что отъ предпринимаемаго имъ какого-либо противозаконнаго дѣйствія, другое лицо, или нѣсколько лицъ должны подвергнуться опасности, не смотря на то, исполнитъ преднамѣренное, и, хотя безъ прямого умысла учинить убійство, лишитъ кого-либо жизни, тотъ, смотря по роду и важности самаго противозаконнаго дѣянія его, а равно и по роду и по большей или меньшей опасности, которую виновный не могъ не предвидѣть, и другимъ обстоятельствамъ дѣла, подвергается за сіе: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу или на время отъ восьми до двѣнадцати лѣтъ, или на время отъ двѣнадцати до пятнадцати лѣтъ.

Ст. 1459 уложенія о наказаніяхъ. Кто, при содѣяніи какого-либо соединеннаго съ насильственными дѣйствіями преступленія, каковы суть: возстаніе противъ установленныхъ Правительствомъ властей, сопротивленіе онымъ, взломъ тюремъ, освобожденіе преступниковъ, насильственное завладѣніе чужою собственностью и т. п., учинитъ убійство, безъ прямого на оное намѣренія, тотъ за сіе подвергается: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу на время отъ восьми до двѣнадцати лѣтъ.

Въ случаѣ же, когда при содѣяніи преступленія виновный учинитъ смертоубійство умышленно, для достиженія своей преступной цѣли или для избѣжанія поимки, то онъ, за исключеніемъ случаевъ, особо предусмотрѣнныхъ симъ уложеніемъ, подвергается лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу на время отъ пятнадцати до двадцати лѣтъ.

Но если за преступленіе, при содѣяніи коего совершено убійство, опредѣлено закономъ наказаніе строже означенныхъ выше въ сей статьѣ, то виновный подвергается наказанію на основаніи правилъ, постановленныхъ о совокупности преступленій.

Ст. 1464 уложенія о наказаніяхъ. Если вслѣдствіе нанесенныхъ не по неосторожности, а съ намѣреніемъ, хотя и безъ умысла на убійство, побоевъ или иныхъ насильственныхъ дѣйствій, причинится кому-либо смерть, то виновный въ семъ приговаривается, смотря по обстоятельствамъ дѣла: къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до двухъ лѣтъ, съ лишеніемъ нѣкоторыхъ, по статьѣ 50 сего уложенія, особенныхъ правъ и преимуществъ, или

къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ четырехъ до восьми мѣсяцевъ; сверхъ сего, если онъ христіанинъ, то предается церковному покаянію, по распоряженію своего духовнаго начальства.

Ст. 1465 уложенія о наказаніяхъ. Если, въ начавшейся безъ всякаго намѣренія на совершеніе убійства дракѣ, кому-либо будетъ нанесена смерть, то участвовавшіе въ насильственныхъ противъ убитаго дѣйствіяхъ подвергаются наказаніямъ на слѣдующемъ основаніи: 1) когда извѣстно, кѣмъ именно нанесены убитому удары смертельные, виновный или виновные въ томъ приговаривается: къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ, съ лишеніемъ нѣкоторыхъ, по статьѣ 50 сего уложенія, особенныхъ правъ и преимуществъ и сверхъ того, если они христіане, предаются церковному покаянію по распоряженію своего духовнаго начальства: 2) Когда же нанесшіе убитому смертельные удары неизвѣстны, то бывшіе зачинщиками драки или возбуждавшіе къ продолженію или возобновленію оной словами или дѣломъ, подвергаются: заключенію въ тюрьмѣ на время отъ четырехъ до восьми мѣсяцевъ; всѣ прочіе, участвовавшіе въ дракѣ, приговариваются къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ 2-хъ до 4-хъ мѣсяцевъ.

Ст. 1466 уложенія о наказаніяхъ. Кто безъ намѣренія учинить убійство дозволитъ себѣ какое-либо дѣйствіе, противное ограждающимъ личную безопасность и общественный порядокъ постановленіямъ, и послѣдствіемъ онаго, хотя и неожиданнымъ, причинится кому-либо смерть,

тотъ за сіе подвергается: заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ. Если, однако же, за то противное установленному порядку дѣяніе опредѣлено въ законахъ другое, строжайшее наказаніе, то виновный подвергается оному, на основаніи правилъ, постановленныхъ о совокупности преступленій. Во всякомъ случаѣ, буде онъ принадлежитъ къ одному изъ христіанскихъ вѣроисповѣданій, то предается церковному покаянію по усмотрѣнію своего духовнаго начальства.

Ст. 1483 уложенія о наказаніяхъ. За нанесеніе ранъ или иного поврежденія, безъ обдуманнаго заранѣе намѣренія, въ запальчивости или раздраженіи, но однако же и не случайно, а съ знаніемъ послѣдствій сего дѣянія, виновный подвергается, когда сіи раны или поврежденія суть тяжкія: лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по пятой степени статьи 31 сего Уложенія; а когда нанесенныя раны или поврежденія суть легкія, заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ.

Ст. 1484 уложенія о наказаніяхъ. Если отъ причиненнаго съ обдуманнымъ намѣреніемъ или умысломъ увѣчья, раны или иного поврежденія здоровья, послѣдуетъ смерть, то виновный въ нанесеніи сего увѣчья, раны или поврежденія здоровью умершаго, подвергается: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу на время отъ восьми до десяти лѣтъ.

Если увѣчья или раны, вслѣдствіе коихъ послѣдовала смерть, были нанесены не съ обдуманнымъ заранѣе намѣреніемъ, а въ запальчивости или раздраженіи, но однако же умышленно, то виновный въ семъ приговаривается: къ лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и къ ссылкѣ на житье въ Сибирь или къ отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по второй степени статьи 31 сего Уложенія.

Ст. 1485 уложенія о наказаніяхъ. Если увѣчья или раны нанесены въ дракѣ или ссорѣ, не только безъ обдуманнаго заранѣе, но и вовсе безъ намѣренія причинить увѣчье или рану, то участвовавшіе въ насильственныхъ противъ изувѣченнаго или раненнаго дѣйствіяхъ подвергаются наказаніямъ на слѣдующемъ основаніи:

1) когда извѣстно, кѣмъ именно нанесены тѣ увѣчья или раны, то виновный или виновные въ томъ приговариваются къ заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

Когда же нанесшіе увѣчья или раны неизвѣстны, то бывшіе зачинщики драки или возбуждавшіе словами или дѣйствіемъ къ продолженію или возобновленію оной подвергаются, смотря по роду увѣчья или ранъ и по другимъ обстоятельствамъ дѣла, заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до восьми мѣсяцевъ, а всѣ прочіе, участвовавшіе въ дракѣ, приговариваются къ аресту на время отъ семи дней до трехъ недѣль.

Ст. 1494 уложенія о наказаніяхъ. Кто, хотя безъ намѣренія нанести увѣчье, рану или иное

повреждение въ здоровьѣ, дозволитъ себѣ какое-либо противное ограждающимъ общественный порядокъ постановленіямъ дѣйствіе, и послѣдствіемъ онаго, впрочемъ неожиданнымъ, будутъ нанесены кому-либо болѣе или менѣе тяжкія раны, увѣчья или поврежденія въ здоровьѣ, тотъ, смотря по важности нарушеннаго имъ постановленія а равно и нанесеннаго тѣмъ поврежденія, подвергается или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ, или аресту отъ семи дней до трехъ мѣсяцевъ, или строгому выговору въ присутствіи суда.

Если, однако же, за то противное установленному порядку дѣяніе законами опредѣлено другое строжайшее наказаніе, то виновный подвергается оному на основаніи правилъ о совокупности преступленій.

7. Всѣ вообще дѣла о нанесеніи ранъ, увѣчья или иного поврежденія въ здоровьѣ, при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній, начинаются независимо отъ жалобы того, который подвергся симъ ранамъ, увѣчью или поврежденію.

Извлеченіе изъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 12 іюля 1885 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта

Государственный Совѣтъ, въ соединенныхъ Департаментахъ Законовъ, Государственной Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Коммиссіи Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, мнѣніемъ положилъ.

I. Проектъ: а) положенія о Совѣтѣ по же-

лѣзнодорожнымъ дѣламъ и б) Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ поднести къ ВЫСОЧАЙШЕМУ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА утвержденію и, по воспослѣдованіи онаго, привести въ дѣйствіе, примѣняя свои законоположенія ко всѣмъ открытымъ для общаго пользованія желѣзнымъ дорогамъ, безъ различія того, содержатся-ли онѣ частными Обществами, или Правительствомъ.

II. Статью 179 Устава Гражданскаго Судопроизводства (Судебные Уставы Императора Александра II, изд. 1883 года) дополнить слѣдующимъ правиломъ.

Товарищъ прокурора даетъ заключеніе также по дѣламъ, въ которыхъ истцами или отвѣтчиками являются желѣзныя дороги.

Извлеченіе изъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ст. 145. Воспрещается поврежденіе пути, сооруженій и принадлежностей желѣзныхъ дорогъ, а равно всякое вообще дѣйствіе, могущее нарушить правильность и безопасность движенія по желѣзной дорогѣ, или несогласное съ установленнымъ на ней порядкомъ.

Ст. 146. Воспрещается загромождать желѣзнодорожный путь, а также перетаскивать черезъ него предметы, могущіе повредить оный.

Ст. 147. Лица, не принадлежащія къ составу служащихъ желѣзной дороги, не имѣютъ права, безъ особаго дозволенія ея управленія, ходить и ѣздить по полотну оной, внѣ имѣющихся для того переходовъ и переѣздовъ.

Ст. 150. Не принадлежащимъ къ числу служащихъ на дорогѣ лицамъ воспрещается: 1) самовольно открывать и закрывать заставы, и 2) передвигать стрѣлки, сигналы и подвижной составъ на путяхъ.

Ст. 151. Воспрещается владѣльцамъ животныхъ оставлять ихъ на полосѣ дороги и перегонять черезъ полотно оной, помимо переѣздовъ и переходовъ. Отвѣтственности за нарушеніе сего правила подлежитъ хозяинъ животнаго, или лицо, подъ присмотромъ котораго оно находилось.

Ст. 152. Воспрещается раззодить огонь подъ мостами дорогъ и вблизи деревянныхъ построекъ, а равно стрѣлять вблизи дорогъ, на разстояніи выстрѣла.

Ст. 154. Постороннія дорогѣ лица, состоящія на службѣ правительственной, земской или общественной, имѣютъ для исполненія своихъ служебныхъ обязанностей свободный доступъ къ тѣмъ частямъ дороги, которыя имъ необходимо посѣтить по роду службы или возложенныхъ на нихъ порученій, и съ тѣмъ однако, чтобы всѣ они, за исключеніемъ чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ и правительственной ихъ инспекціи, заявляли о томъ предварительно подлежащему агенту желѣзной дороги.

Ст. 155. Порядокъ пользованія дворами и зданіями желѣзнодорожныхъ станцій, а также особыми дамскими помѣщеніями на станціяхъ и въ поѣздахъ, равно какъ условія, которымъ должны подчиняться пассажиры въ пути и во

время остановокъ, опредѣляются правилами, издаваемыми съ утвержденія совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Тѣмъ же порядкомъ указываются мѣста на станціяхъ и въ поѣздахъ, гдѣ допускается куреніе табака.

Ст. 157. Когда съ желѣзнодорожнымъ поѣздомъ случится во время его слѣдованія несчастіе или когда поѣздъ будетъ остановленъ въ пути снѣжнымъ заносомъ, при чемъ для вызываемыхъ сими обстоятельствами работъ окажутся недостаточными всѣ имѣющіяся въ распоряженіи желѣзной дороги рабочія средства, а увеличить ихъ посредствомъ найма не представится возможнымъ, то, въ случаѣ заявленія о томъ управленія дороги жандармской желѣзнодорожной полиціи, сей послѣдней, по соглашенію съ общею полиціею, предоставляется, для исправленія пути и перевозки пострадавшихъ отъ несчастнаго случая людей, призывать рабочихъ мужскаго пола изъ ближайшихъ окрестныхъ селеній съ необходимымъ числомъ подводъ и рабочихъ инструментовъ.

Ст. 158. Призываемыя на помощь лица перевозятся по желѣзной дорогѣ безплатно на мѣсто происшествія и обратно, и во все время отлучки ихъ изъ мѣста жительства продовольствуются распоряженіемъ управленія дороги и на ея счетъ. Сверхъ того, имъ, въ присутствіи чиновъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, выдается управленіемъ дороги, немедленно по окончаніи работъ и на самомъ мѣстѣ производства оныхъ, вознагражденіе за каждый день отлучки изъ мѣста жительства. Вознагражденіе сіе не можетъ быть ниже размѣра, опредѣляемаго для

сего мѣстнымъ губернскимъ земскимъ собраніемъ, съ утвержденія губернатора, а тамъ, гдѣ земскія учрежденія не введены,—губернскимъ по крестьянскимъ дѣламъ присутствіемъ или замѣняющимъ оное установленіемъ.

Примѣчаніе. Тѣми-же установленіями и въ томъ-же порядкѣ опредѣляются условія, которыя должны быть соблюдаемы при призывѣ рабочихъ, въ указанныхъ статьею 157 случаяхъ.

Ст. 161. Вознагражденіе за поврежденіе принадлежащаго желѣзной дорогѣ имущества производится на основаніи утверждаемой Министромъ Путей Сообщенія таксы, а при отсутствіи въ ней опредѣленной цѣны на какой-либо предметъ—по дѣйствительной стоимости онаго.

Согласно циркуляра департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1876 г. за № 548, квитанціи, выдаваемыя пассажирамъ въ уплатѣ ими денегъ за поврежденіе какого-либо предмета въ вагонѣ, подлежатъ оплатѣ пятикопѣечнымъ гербовымъ сборомъ, если онѣ выданы на сумму болѣе 5 рублей.

Ст. 162. Если упомянутое въ статьѣ 161 поврежденіе сдѣлано пассажиромъ, то, при неуплатѣ имъ, по требованію желѣзнодорожнаго агента, слѣдующаго въ пользу желѣзной дороги вознагражденія, онъ обязанъ представить достаточное имущественное обезпеченіе въ уплатѣ онаго, а при неимѣніи такого обезпеченія—удостовѣрить свою личность и мѣсто жительства. О семъ составляется протоколъ или на станціи отправленія, если поврежденіе учинено до отхода поѣзда, или-же на станціи назначенія, если ово послѣдовало во время пути. Когда-же повре-

жденіе принадлежащаго желѣзной дорогѣ имущества совершено лицомъ постороннимъ (не пассажиромъ), то, въ случаѣ отказа сего лица уплатить причитающееся съ него вознагражденіе, объ этомъ составляется жандармскою полиціею протоколъ, который передается подлежащему агенту желѣзной дороги. Въ обоихъ вышеозначенныхъ случаяхъ взысканіе слѣдующей желѣзной дорогѣ суммы производится подлежащимъ судебнымъ установленіемъ, на основаніи законовъ гражданскихъ.

Ст. 175. Всѣ вообще станціонныя помѣщенія, пакгаузы и складочныя мѣста, а равно вагоны должны содержаться постоянно въ надлежащей чистотѣ съ соблюденіемъ при томъ санитарныхъ мѣръ, указываемыхъ въ особыхъ инструкціяхъ, издаваемыхъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ дѣлъ.

Ст. 177. Желѣзнодорожныя станціи обязаны оказывать возможное содѣйствіе тушенію пожаровъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и вблизи оныхъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда пожары достигаютъ размѣровъ, при которыхъ подвергшіеся бѣдствію городъ или селеніе считаютъ необходимымъ вызвать пожарную команду изъ сосѣднихъ городовъ, управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны принимать всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ скорѣйшему доставленію на мѣсто пожарной команды съ первымъ поѣздомъ, если таковой отходитъ не позднѣе какъ черезъ полчаса послѣ полученія требованія, а въ противномъ случаѣ—съ экстреннымъ поѣздомъ, отправляемымъ и двигающимся по правиламъ,

для такихъ поѣздовъ установленнымъ. Дорогамъ предоставляется оказывать эту помощь безплатно или за уплату по утвержденнымъ тарифамъ.

Ст. 181. Чины инспекціи желѣзныхъ дорогъ, обнаруживъ неисполненіе правилъ или распоряженій ограждающихъ безопасность движенія и вообще касающихся технической части или порядка эксплоатаціи, сообщаютъ о замѣченномъ нарушеніи управленію дороги, а при неуспѣшности этой мѣры—привлекаютъ виновныхъ къ судебной отвѣтственности. О неисправностяхъ со стороны желѣзнодорожныхъ управленій или службы по предметамъ, предоставленнымъ вѣдѣнію жандармской желѣзнодорожной полиціи, чины инспекціи сообщаютъ подлежащимъ начальникамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій, наблюдая, съ своей стороны, за тѣмъ, чтобы заявляемыя сими послѣдними законныя требованія были немедленно удовлетворяемы управленіями дорогъ.

Ст. 132. Чины жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ объ усмотрѣнныхъ ими нарушеніяхъ служащими дороги правилъ и распоряженій, обезпечивающихъ внѣшній порядокъ и благочиніе на желѣзныхъ дорогахъ или имѣющихъ цѣлью предупрежденіе и преслѣдованіе совершающихся на оныхъ преступныхъ дѣйствій, сообщаютъ управляющему дорогою, а когда окажется нужнымъ—составляютъ протоколъ и привлекаютъ виновныхъ къ судебной отвѣтственности. О замѣченныхъ-же не исправностяхъ по предметамъ, ввѣреннымъ надзору правительственной инспекціи, жандармская

полиція сообщаетъ подлежащему инспектору, а когда со стороны послѣдняго не будетъ принято мѣръ къ устраненію безпорядка, доноситъ чрезъ начальниковъ жандармскихъ полицейскихъ управленій своему высшему начальству.

Ст. 184. Раіонъ дѣйствій жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ простирается на все пространство земли, отчужденной подъ желѣзныя дороги, и на всѣ находящіяся на сей полосѣ постройки и сооруженія. Случаи, въ которыхъ, по мѣстнымъ условіямъ или въ виду особыхъ обстоятельствъ, дѣйствіе чиновъ сихъ управленій распространяется за предѣлы означеннаго раіона, опредѣляются Министромъ внутреннихъ дѣлъ, по соглашенію съ Министромъ юстиціи.

Примѣчаніе. Относительно раіона дѣйствій чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій по изслѣдованію преступленій и проступковъ, соблюдается правило, постановленное въ примѣчаніе къ ст. 261[9]) устава уголовнаго судопроизводства. (изд. 1883 г.).

Ст. 185. Всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ обязаны: 1) оказывать чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій содѣйствіе по исполненію лежащихъ на сихъ чинахъ обязанностей, 2) немедленно сообщать означеннымъ чинамъ о всѣхъ замѣченныхъ происшествіяхъ, заключающихъ въ себѣ признаки преступленія или проступка, и 3) доставлять, по требованіямъ желѣзнодорожной полиціи, свѣдѣнія, необходимыя для исполненія возложенныхъ на нее обязанностей.

Ст. 186. Въ случаѣ отсутствія чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій на мѣстѣ совершенія преступленія, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, до прибытія жандармской полиціи, охраняютъ слѣды преступленія всѣми зависящими отъ сихъ лицъ способами.

Порядокъ ознакомленія и храненія инструкцій, положеній, приказовъ, тарифовъ и отдѣльныхъ распоряженій.

I.

Приказы, циркуляры и циркулярныя распоряженія должны быть подклеены отдѣльно каждаго наименованія—въ особыя, для того установленныя папки, и въ хронологическомъ порядкѣ ихъ изданія составляютъ особые сборники.

II.

Съ содержаніемъ срочныхъ приказовъ, циркуляровъ и циркулярныхъ распоряженій служащіе должны быть ознакомлены немедленно по полученіи такого рода распоряженій, а съ содержаніемъ остальныхъ—не болѣе трехъ сутокъ со дня полученія таковыхъ, при чемъ означенныя распоряженія должны быть прочитаны и разъяснены служащимъ и въ усвоеніи этихъ распоряженій должны быть отобраны росписки, а въ надлежащихъ болѣе серьезныхъ случаяхъ произведены Начальниками отдѣльныхъ частей по линіи испытанія въ знаніи и толковомъ пониманіи служащими полученнаго распоряженія.

III.

Росписки должны быть отобраны въ соотвѣтствующихъ рубрикахъ особо установленныхъ для того книгъ, въ которыхъ заносится номеръ приказа или циркуляра, время его изданія, время полученія и краткое содержаніе распоряженія.

IV.

Приказы, циркуляры и циркулярныя распоряженія въ особо указанныхъ для сего случаяхъ выставляются въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

V.

Хотя ознакомленіе съ тарифными правилами и нѣкоторыми инструкціями для нѣкоторыхъ служащихъ необязательно, но какъ въ интересахъ дѣла, такъ и въ интересахъ самихъ служащихъ, на ихъ ближайшихъ Начальниковъ возлагается забота о возможно полномъ и всестороннемъ ознакомленіи служащихъ со всѣми существующими на дорогѣ правилами и распоряженіями, а потому указанные выше въ пунктѣ I сборники, по желанію служащихъ, въ свободное отъ ихъ занятій время, должны быть имъ предоставлены для прочтенія, но только въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

VI.

Въ конторахъ Начальниковъ службъ и Начальниковъ отдѣльныхъ частей долженъ вестись реестръ тѣхъ приказовъ, циркуляровъ, о вывѣскѣ которыхъ на станціяхъ, дежурныхъ и казарменныхъ помѣщеніяхъ было дано указаніе.

На обязанности Ревизоровъ движенія и Начальниковъ станцій, Начальниковъ участковъ службы Пути, Тяги и Матеріальной лежитъ періодическая провѣрка въ натурѣ цѣлости вывѣшенныхъ въ указанныхъ мѣстахъ приказовъ, циркуляровъ и объявленій.—Тѣ изъ нихъ, содержаніе которыхъ имѣетъ лишь временное значеніе, могутъ быть снимаемы не иначе, какъ распоряженіемъ и въ присутствіи Ревизоровъ движенія или Начальниковъ участковъ подлежащихъ службъ,о чемъ въ названномъ реестрѣ должна быть сдѣлана соотвѣтствующая отмѣтка.

Приложеніе V
къ § 33 Пр. техн. экспл.

Порядокъ требованія машинистами уменьшенія составовъ поѣздовъ.

1) Если машинистъ, застигнутый въ пути сильными морозами, мятелью и снѣжными заносами, придетъ къ убѣжденію, что своевременное движеніе назначеннаго ему поѣзда при опредѣленномъ его составѣ при такомъ состояніи погоды невозможно, а между тѣмъ по прибытіи на станцію не застанетъ тамъ распоряженія Начальника Отдѣленія службы движенія объ уменьшеніи состава или же если машинистъ замѣтитъ, что составъ назначеннаго ему поѣзда превышаетъ установленныя предѣльныя нормы вообще, что можетъ препятствовать своевременному движенію поѣзда, то онъ обязанъ обратиться къ Начальнику станціи со словесной просьбой объ уменьшеніи состава этого поѣзда до требуемой величины.

2) Въ случаѣ, если Начальникъ станціи, по какимъ бы то ни было причинамъ, откажетъ въ требуемомъ уменьшеніи поѣзда, машинистъ обязанъ, записавъ заявленіе свое въ особую книгу, вручить это заявленіе начальнику станціи.

Примѣчаніе: У машинистовъ имѣются книжки заявленій объ отцѣпкѣ вагоновъ, состоящія изъ корешка и самаго заявленія. Начальникъ станціи, получивши заявленіе, обязанъ росписаться о томъ на корешкѣ, остающемся у машиниста.

3) Заявленія, вносимыя въ книгу, должны дѣлаться въ возможно краткой и ясной формѣ и скрѣпляться собственноручной подписью, при

чемъ машинистъ обязанъ записать его собственноручно.

4) Послѣ врученія письменнаго заявленія объ уменьшеніи состава, машинистъ обязанъ, на основаніи пункта г § 33 Пр. Техн. Экспл., взять назначенный ему начальникомъ станціи поѣздъ, хотя бы вслѣдствіе этого могло произойти опозданіе или остановка поѣзда въ пути, если однако не будетъ доказано, что онъ могъ слѣдовать своевременно.

5) Начальникъ станціи указываетъ на самомъ заявленіи и на корешкѣ его причины неудовлетворенія требованія машиниста и отправляетъ поѣздъ въ большемъ составѣ, чѣмъ этого требовалъ машинистъ; затѣмъ заявленіе машиниста вмѣстѣ съ своимъ замѣчаніемъ обязанъ выслать подлежащему Начальнику Отдѣленія для представленія съ своимъ заключеніемъ Начальнику службы движенія; машинистъ же, которому станція отказала въ требуемомъ уменьшеніи состава поѣзда, обязанъ, немедленно по прибытіи въ свое депо, заявить о семъ Начальнику участка тяги, который заявленіе машиниста вмѣстѣ съ своимъ заключеніемъ касательно правильности заявленія препровождаетъ въ службу тяги.

6) Если же Начальникъ станціи требованіе машиниста объ уменьшеніи состава сопровождаемаго имъ поѣзда найдетъ основательнымъ и согласится таковое исполнить, то вышеизложенное заявленіе машиниста никуда не представляется, а должно быть записано въ путевомъ журналѣ (на оборотной сторонѣ его) и удостовѣрено собственноручными подписями какъ машиниста, такъ и дежурнаго по движенію агента.

7) Записи эти, при контролѣ поѣздныхъ журналовъ Начальникомъ отдѣленія, въ случаѣ сомнѣнія послѣднихъ въ правильности предъявляемыхъ машинистомъ требованій, должны быть выписываемы изъ поѣздныхъ журналовъ и сообщаемы Начальникамъ участковъ тяги на ихъ заключенія, каковыя, по полученіи Начальникомъ Отдѣленія должны представляться Начальнику движенія съ изложеніемъ своего мнѣнія.

Приложеніе VI,
къ § 45 Прав. Техн. Экспл.

ТАБЛИЦА

уширеній въ пути и возвышенія наружнаго рельса въ кривыхъ.

При радіусѣ кривизны (въ саженяхъ) до:	Уширеніе пути (въ тысячныхъ долях саж.).	Возвышеніе наружнаго рельса надъ внутреннимъ (въ тысячныхъ дол. саж.)				Примѣчаніе.
		Въ кривыхъ на станціяхъ *)	Въ кривыхъ между станціями.			
			Никол. лин.	Новот. лин.	Боровичи. лин. и Тортовой.	
150	8	15	—	—	30	Уширеніе колеи и возвышеніе наружнаго рельса дѣлается постепенно и начинается на прямой части пути: а) уширеніе—удаленіемъ внутренняго рельса отъ наружнаго на одну тысячную сажени на каждое звено; б) возвышеніе—поднятіемъ наружнаго рельса съ разстоянія 1000h. отъ начала кривой. Въ самомъ началѣ кривой уширеніе и возвышеніе
200	8	15	—	—	30	
250	8	10	—	—	20	
300	8	10	—	30	20	
350	6	7	—	25	20	
400	6	5	—	25	15	
450	4	5	—	20	15	
500	4	5	25	20	15	
550	0	5	25	20	10	

При радіусѣ кривизны (въ саженяхъ) до:	Уширеніе пути (въ тысячныхъ доляхъ саж.).	Возвышеніе наружнаго рельса надъ внутреннимъ. (въ тысячныхъ дол. саж.)				Примѣчаніе.
		Въ кривыхъ на станціяхъ *).	Въ кривыхъ между станціями.			
			Никол. лин.	Новг. лин.	Борович. лин. и Портовой.	
600	0	5	25	15	10	должны имѣть размѣры, показанные въ таблицѣ. На кривыхъ частяхъ пути, описанныхъ радіусомъ въ 300 и менѣе саженъ, укладка рельсъ производится на сплошныхъ подкладкахъ.
650	0	5	25	15	10	
700	0	5	20	15	10	
750	0	3	20	15	10	
800	0	3	20	10	5	
850	0	3	20	10	5	
900	0	3	15	10	5	
950	0	3	15	10	5	
1000	0	3	15	10	5	
1250	0	3	15	5	—	
1500	0	3	10	5	—	
1750	0	3	10	5	—	
2000	0	3	10	5	—	

*) Кромѣ кривыхъ сопряженій и развѣтвленій между переводами.

ТАБЛИЦА

размѣровъ прозоровъ въ стыкахъ рельсовъ.

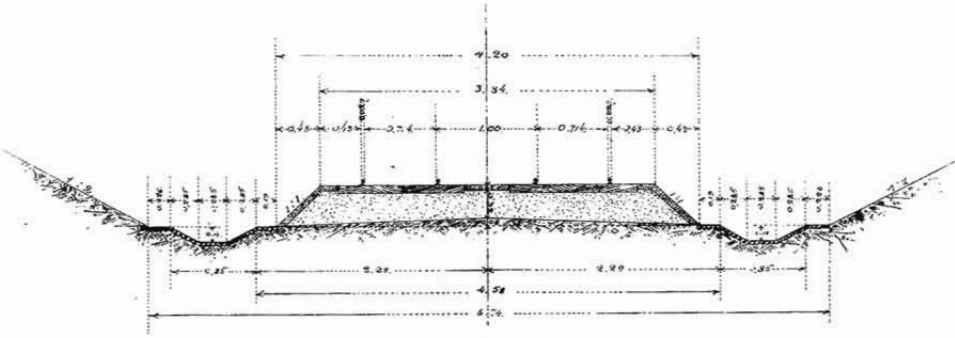
При температурѣ укладки по R.	Величина прозора при длинѣ рельса (въ тысячныхъ доляхъ сажени).						
	35′	33′	31′	28′	25′	23′	20′
+ 40°	0	0	0	0	0	0	0
+ 30°	1	1	1	1	1	1	1
+ 20°	2	2	1	1	1	1	1
+ 10°	2	2	2	2	2	2	2
± 0°	3	3	3	2	2	2	2
— 10°	4	4	3	3	3	3	3
— 20°	4	4	4	4	3	3	3
— 30	5	5	4	4	4	4	3

Нормальные поперечные профиля.

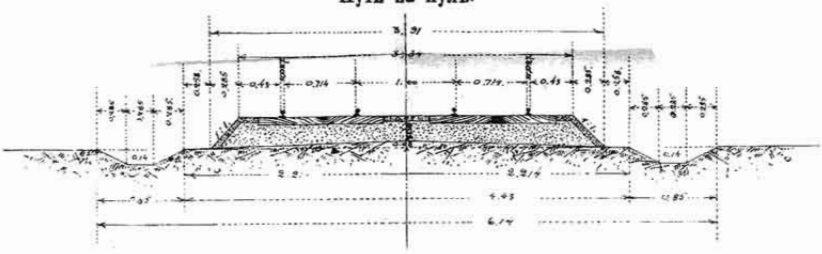
Главной линіи Николаевской ж. д.

и Портовой вѣтви.

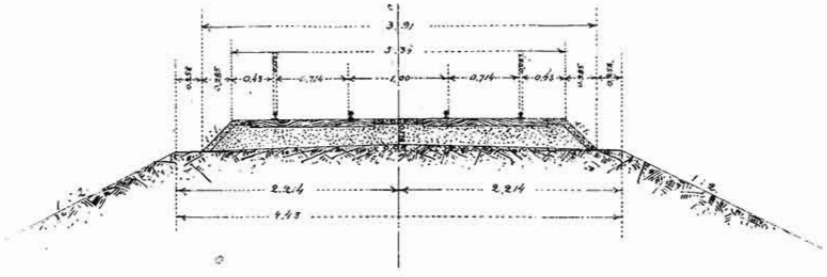
Пути въ выемкѣ.



Пути на нулѣ.

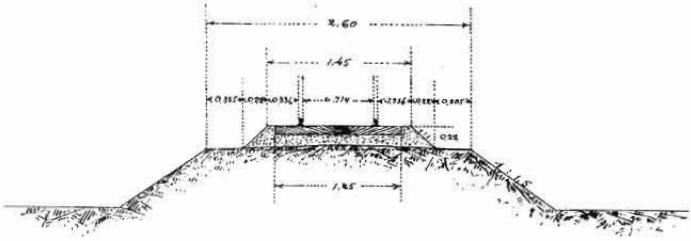


Пути на насыпи.

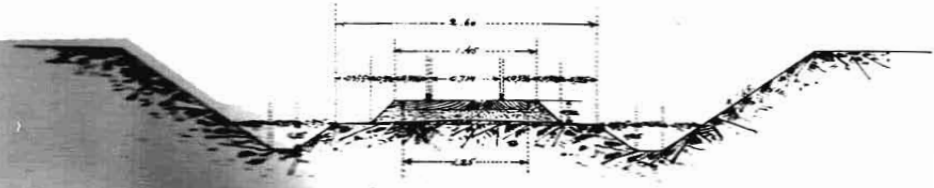


Нормальные поперечные профиля Новоторжской линіи, Боровической и Портовой вѣтвей.

Въ насыпи.



Въ выемкѣ.



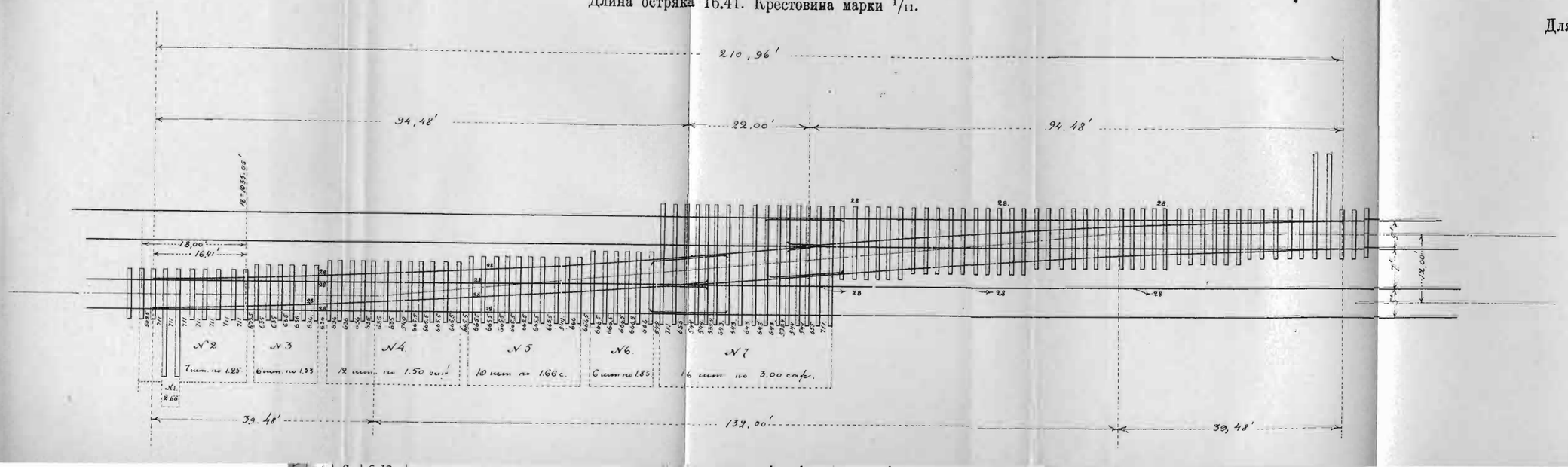
Масштабъ.

Листъ IV.

Приложеніе. VI
къ § 45 Пр. Техн. Экспл.

Съѣзъ при междупутьи въ 1,00 сажень и стрѣлкѣ системы Каммеля.

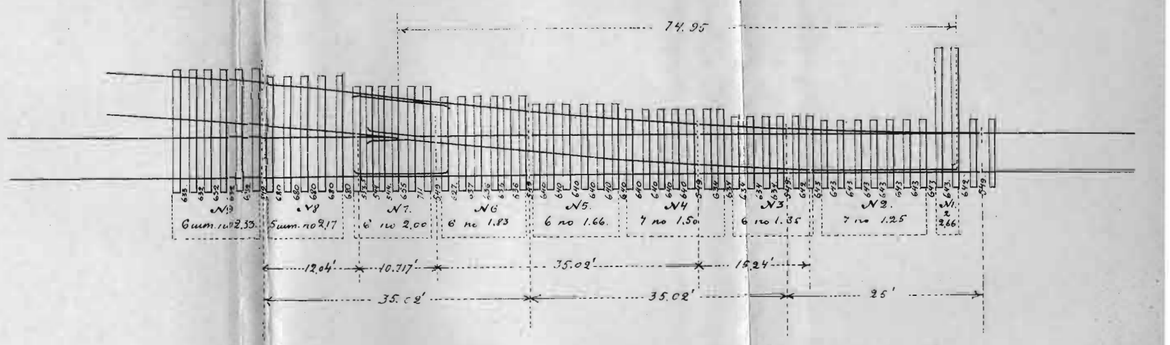
Длина остряка 16.41. Крестовина марки 1/11.



Для съѣзда при разстояніи между путями 7'

№ №	Стрелка длиною.	Штукъ.	Погонн. сажн.
1	2,66	4	10.64
2	1.25	14	17.50
3	1.33	12	15.96
4	1.50	24	36.00
5	1.66	20	33.20
6	1.83	12	21.96
7.	3.00	16	48.00
	Итого	102	183.26.

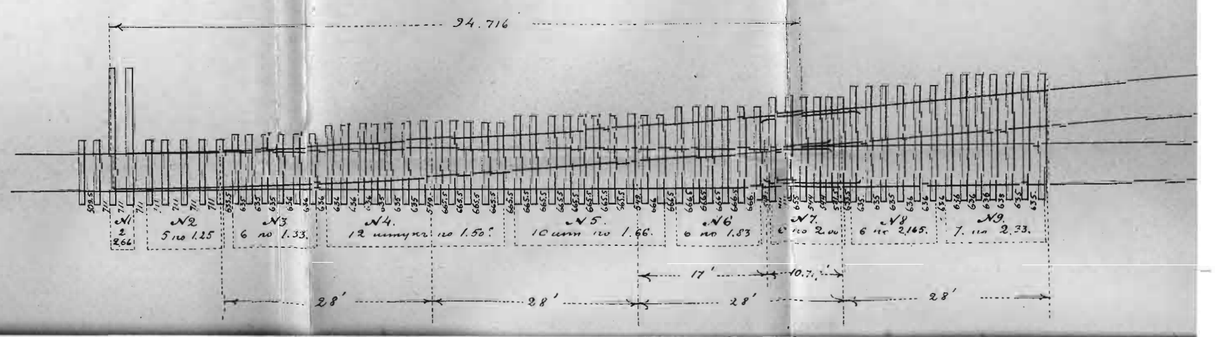
Стрѣлка типа Николаевской жел. дороги. Крестовина марки 1/9. Длина остряка 6m=19.48'.



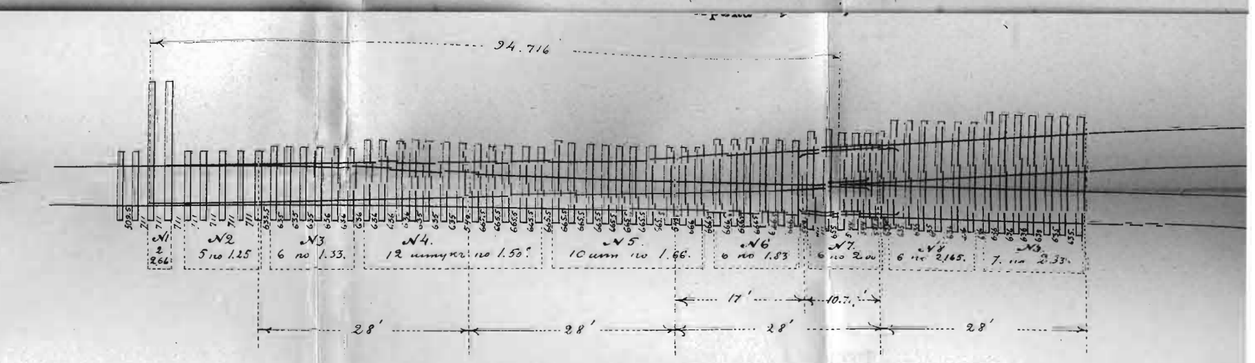
№ №	Длина брусев.	Штук	Погонн. сажн.
1	2.66	2	5.32
2	1.25	7.	8.75.
3	1.33	6	8.10.
4	1.50	7	10.50.
5	1.66.	6	9.96
6	1.83	6	10.98.
7	2.00	6.	12.00
8	2.17.	5	10.85
9.	2.33.	6.	13.98
Всего		51.	90.44.

Эпюра укладки стрѣлочныхъ переводовъ.

Стрѣлка системы Каммеля.
Крестовина марки 1/11. Длина остряка 5m=16,41'.



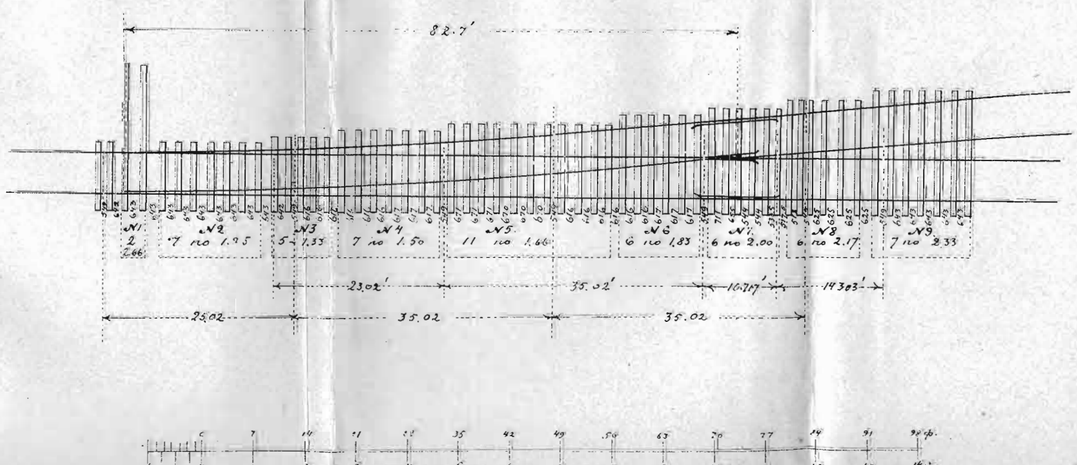
№ №	Длина брусев.	Штук	Погонн. сажн.
1.	2.66	2	5.32
2	1.25	7.	8.75.
3	1.33	6	7.98
4	1.50	12	18.00
5	1.66	10	16.60.
6	1.83	6.	10.98.
7	2.00	6	12.00
8	2.17	6	12.99
9.	2.33	7.	16.31.
Всего		60	106.43.



Эпюра укладки стрѣлочныхъ переводовъ.

Стрѣлка типа Николаевской желѣзной дороги.
Крестовина марки 1/11. Длина остряка 6m=19.48'.

№ №	Длина брусев.	Штук	Погонн. сажн.
1.	2.66	2	5.32
2	1.25	7.	8.75.
3	1.33	5	6.65.
4	1.50	7	10.50
5	1.66	11.	18.26
6	1.83	6	10.98
7.	2.00	6	12.00
8	2.17	6	13.02
9.	2.33	7.	16.31.
Всего.		57	101.79

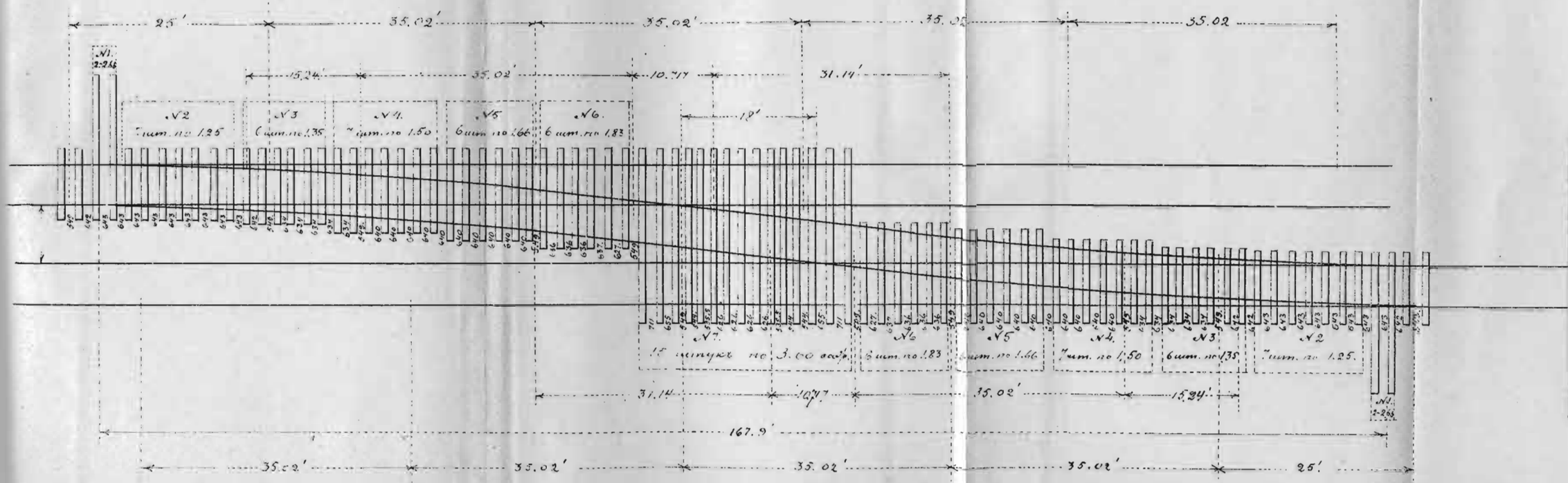


Листъ VI.

Приложеніе VI
къ § 45 Пр. Техн. Экспл.

Съѣздъ при стрѣлкѣ типа Николаевской желѣзной дороги.

Длина остряка $6^m = 19.48'$. Крестовина марки $^1/_9$.

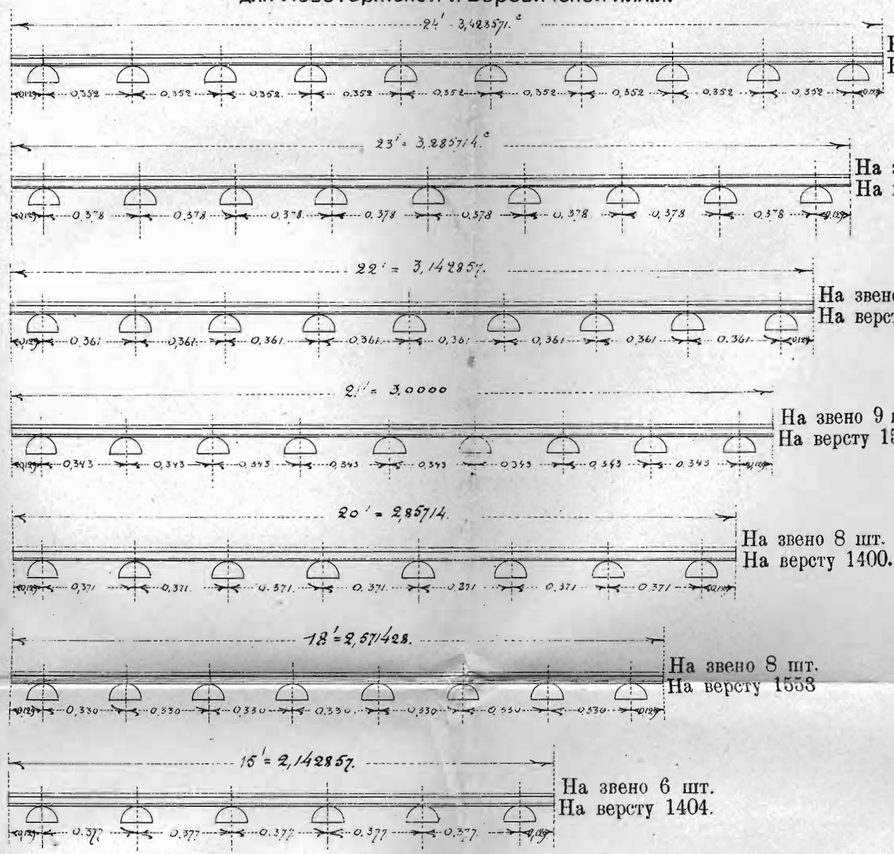


№№	Длина брусьевъ	штуки	Погонн. сажени
1	2.66	4.	10.64
2	1.25	14.	17.50
3	1.35	12	16.20
4	1.50	14	21.00
5	1.66	12	19.92
6	1.83	12	21.96
7.	3.00	15	45.00
	Всего	83	152.22.

ЧЕРТЕЖИ

укладки шпалъ подъ рельсами вѣсомъ 20, 21²/₃ и 22¹/₂ фунта въ погонномъ футѣ, безъ шпунтовъ, съ фасонными накладками и со стыками навѣсу.

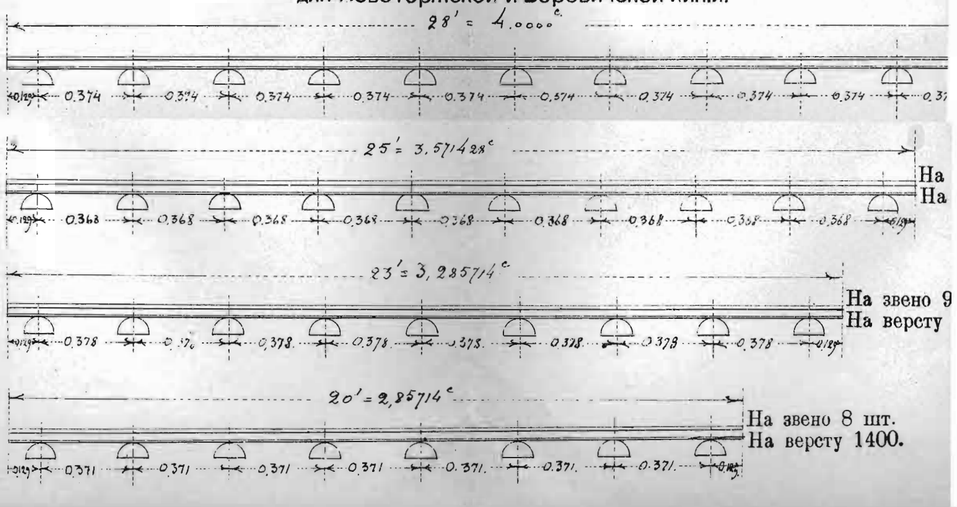
для Новоторжской и Боровичской линіи.



ЧЕРТЕЖИ

укладки шпалъ подъ рельсами 24¹/₃ фута въ погонн. футѣ, безъ шпунтовъ, съ фасонными пакладками и со стыками навѣсу.

для Новоторжской и Боровичской линіи.

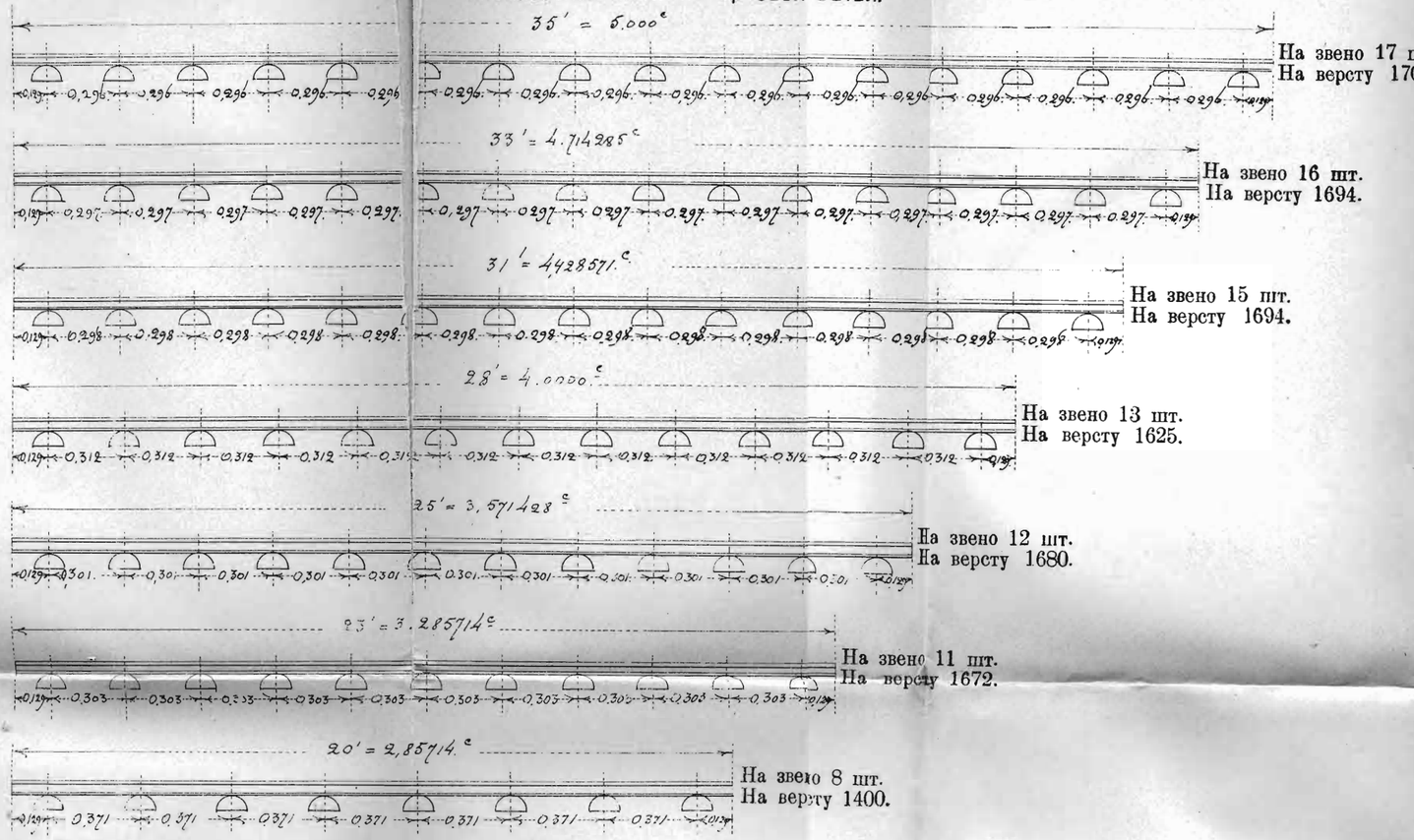


ЧЕРТЕЖИ

ук ладки шпалъ подъ рельсами вѣсомъ 24¹/₃ фу та въ погонномъ футѣ безъ шпунтовъ, съ фа сонными накладками и со стыками навѣсу.

Приложеніе VI къ § 45 Пр. Техн. Эксп.

ля Николаевской линіи и Портовой вѣтви.

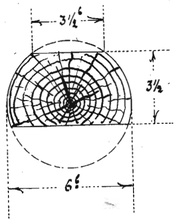


Листъ VIII.

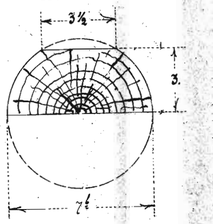
Типы поперечинъ (шпалъ), установленные приказомъ по Министерству путей сообщенія, отъ 29 февраля 1900 г., за № 47.

А). На магистральныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

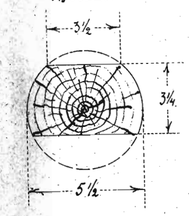
Типъ № 1 сосновый.



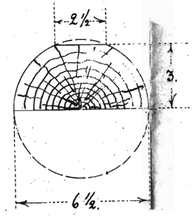
Типъ № 2 сосновый.



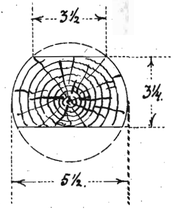
Типъ № 3 дубовый.



Типъ № 4 дубовый.

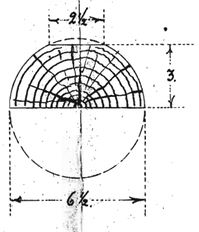


Типъ № 3 сосновый.

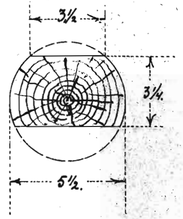


Б.) На жел. дорогахъ второстеп. значенія, а равно на запасныхъ и разъѣздныхъ путяхъ станцій магистр. желѣзныхъ дорогъ.

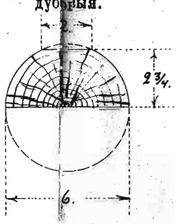
Типъ № 4 сосновый.



Типъ № 3 дубовый.



Типъ № 5 дубовый.

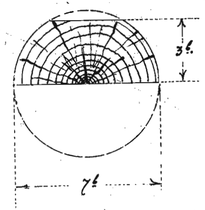


Примѣчаніе:

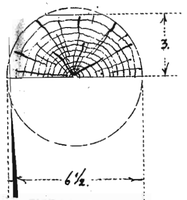
1) Размѣры показаны минимальные.
2) Ширина зарубки для рельса на поперечинѣ, считая такожде по ширинѣ поперечины, при употребленіи резьсовымъ прокладокъ, равняется ширинѣ сихъ послѣднихъ.

Типы поперечинъ (шпалъ), существующихъ на Николаевской желѣзной дорогѣ.

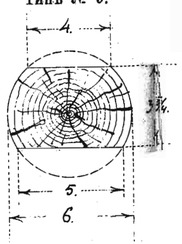
Типъ № 5.



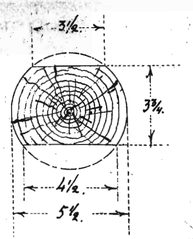
Типъ № 6.



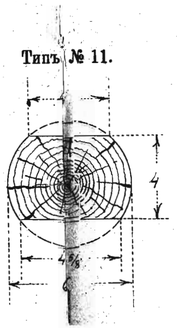
Типъ № 9.



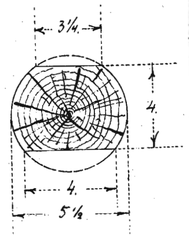
Типъ № 10.



Типъ № 11.

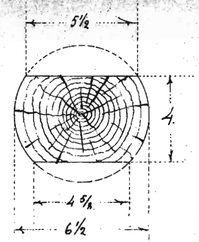


Типъ № 12.

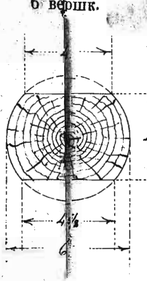


Типы переводныхъ брусьевъ.

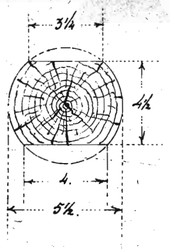
Изъ 6½ вершк.



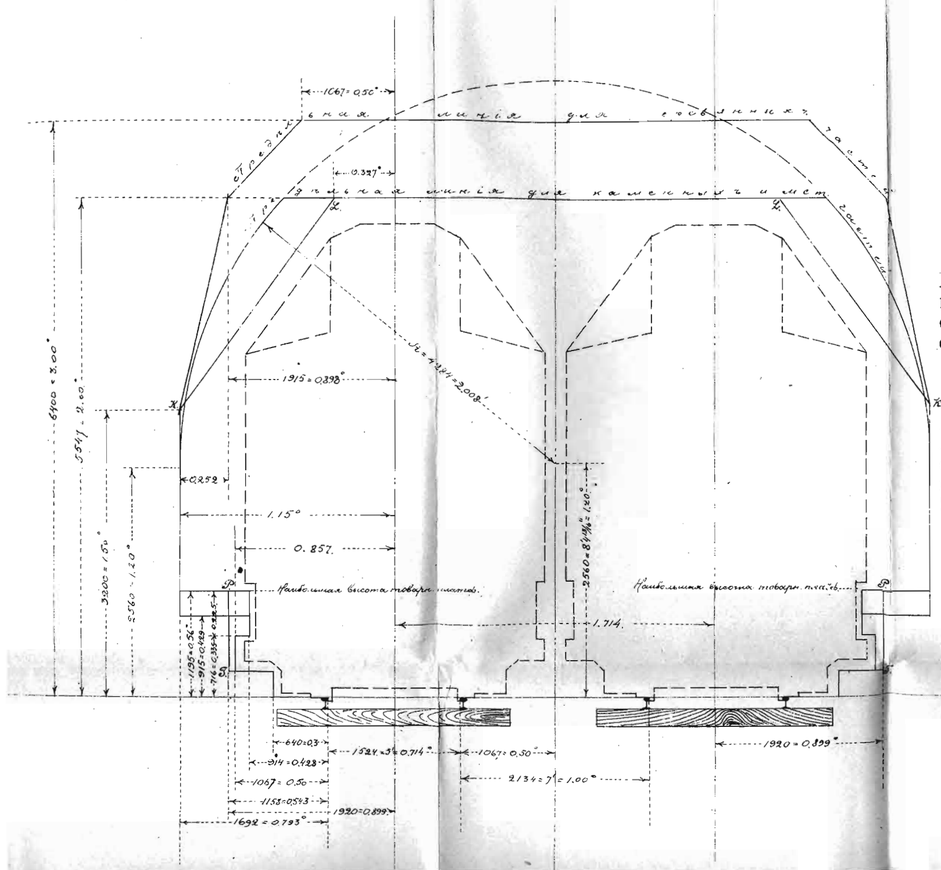
6 вершк.



и 5½ вершкового діам.



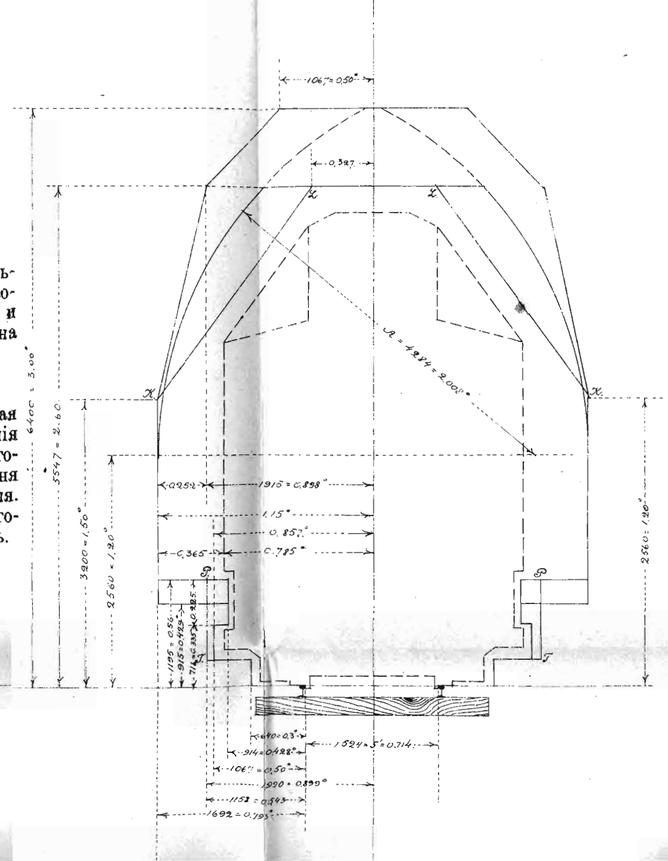
Очертаніе приближенія строеній при одномъ пути.



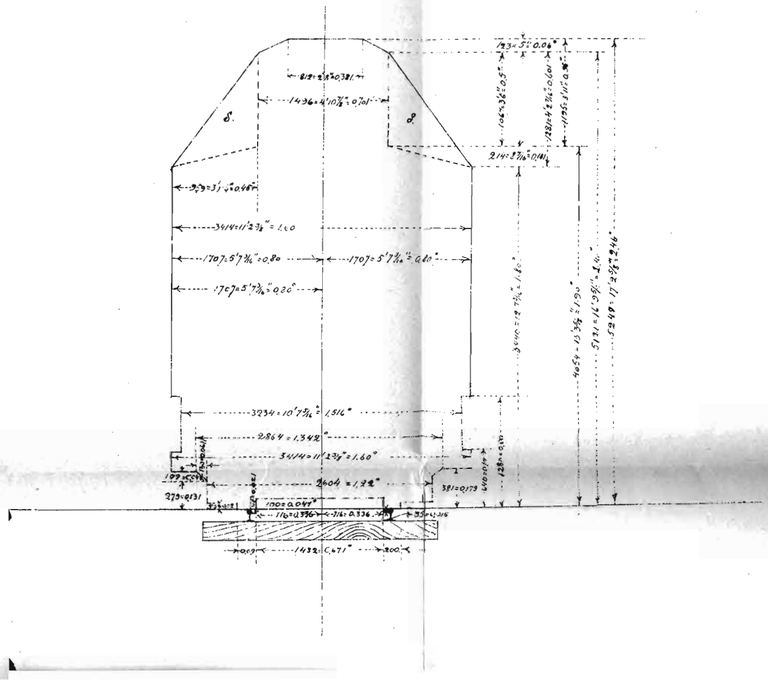
KZ-ZK. Предѣльная линія подкосовъ стропилъ и свѣсовъ крышъ на станціяхъ.

P.Г. Предѣльная линія приближенія строеній на перегонахъ отъ уровня 267 $^{m}/_{m}$ до уровня. 1195 $^{m}/_{m}$—надъ головками рельсъ.

Очертаніе приближенія строеній при двухъ путяхъ.



Очертаніе подвижного состава.

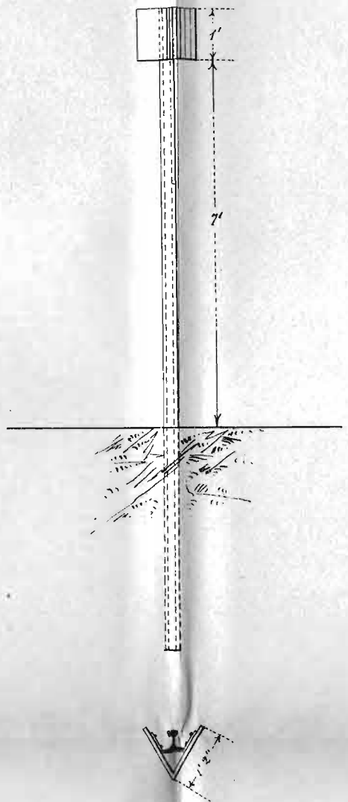


Приложеніе VIII.
къ § 48 Пр. Техн. Эксп.

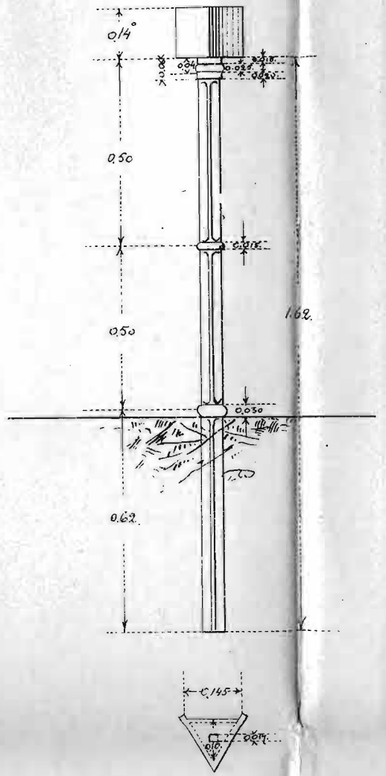
Чертежъ верстового столба.

Для Новоторжской линіи.

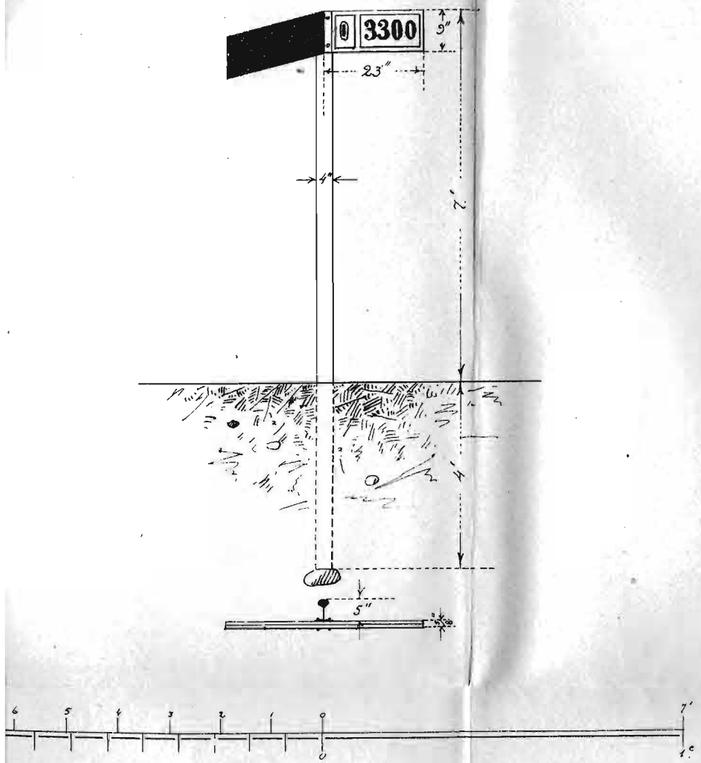
Боровичской и Портовой вѣтвей.



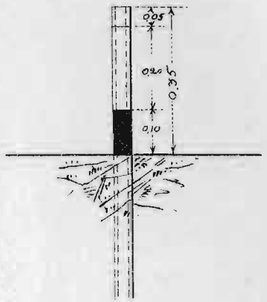
Для Николаевской линіи.



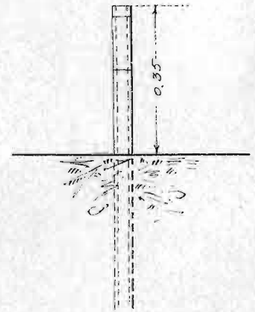
Уклоноуказатель.



Предѣльный столбикъ



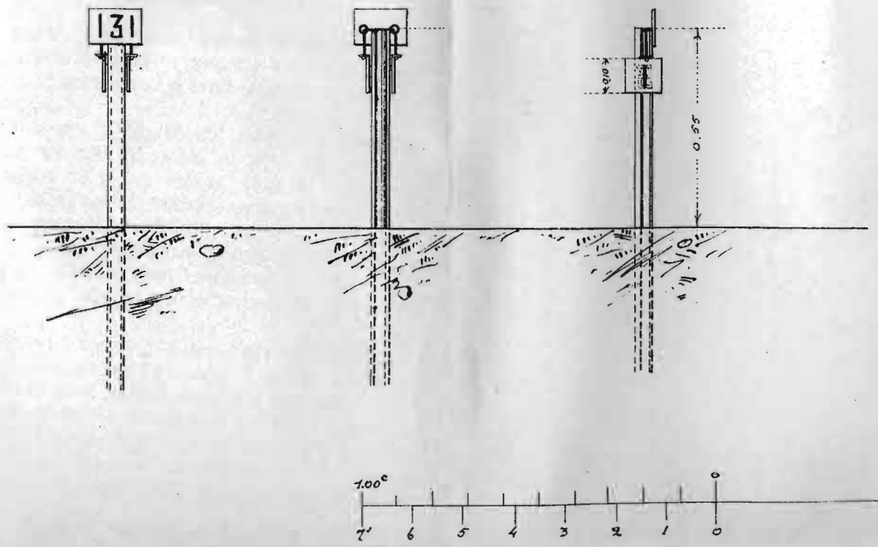
Столбикъ для обозначенія кривыхъ.



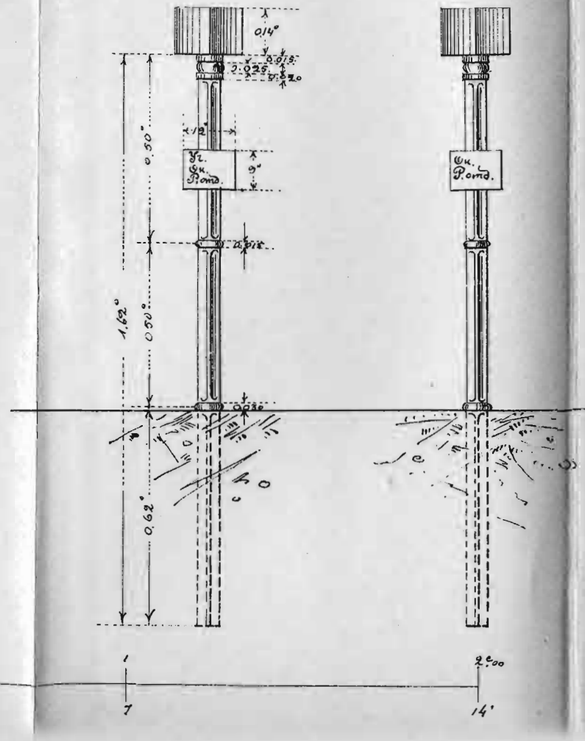
Листъ VIII.

Типы пограничныхъ знаковъ.

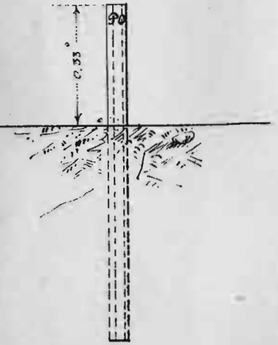
Сторожевыхъ обходовъ.



Участковъ околодковъ.



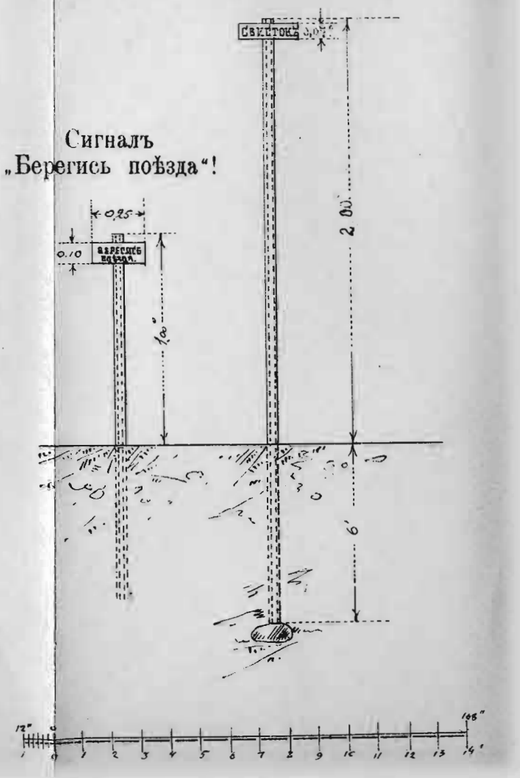
Рабочихъ отдѣленій.



Приложеніе IX
къ § 48 Пр. Техн. Эксп.

Сигналъ
„свистокъ".

Сигналъ
„Берегись поѣзда"!



Краткое наставленіе производства работъ по ремонту пути въ лѣтнее время.

I) Общія замѣчанія.

Настоящими правилами устанавливаются порядокъ содержанія и способы ремонта рельсоваго пути дороги съ соблюденіемъ условій безопасности движенія поѣздовъ.

Рельсовый путь, уложенный во всемъ согласно нормальнаго чертежа укладки, долженъ быть совершенно прочепъ во всѣхъ своихъ частяхъ; причемъ:

а) путь въ прямыхъ частяхъ долженъ быть горизонталенъ и вѣренъ по шаблону;

б) въ кривыхъ, наружный рельсъ долженъ быть поднятъ выше внутренняго, сообразно радіусу кривой, и вывѣренъ посредствомъ выданнаго для того ватерпаса;

в) разстояніе между рельсовъ пути въ прямыхъ и кривыхъ его частяхъ должно быть совершенно вѣрно по выданнымъ для него шаблонамъ; причемъ шаблонъ долженъ точно входить между головками рельсъ;

г) шпалы должны быть совершенно плотно подбиты, особенно стыковыя и сосѣдки, и лежать по мѣрной рейкѣ, на прямыхъ частяхъ подъ прямымъ

мывы искусственныхъ сооруженій и земляного полотна, долженъ быть заблаговременно сформированъ вспомогательный рабочій поѣздъ, погруженный бутовымъ камнемъ и снабженный достаточнымъ количествомъ кулей или мѣшковъ и другихъ необходимыхъ приспособленій для пропуска воды и обколки льда.

4) Чтобы имѣть возможность слѣдить за измѣненіями русла, у каждаго изъ мостовъ должны быть заготовлены: бичева надлежащей длины и кусокъ желѣза или гиря достаточнаго вѣса и шестъ надлежащей длины; у каждаго изъ мостовъ на рѣкахъ должны быть приведены въ порядокъ имѣющіяся лодки, а на каждой изъ чугунныхъ и каменныхъ трубъ, а также при мостикахъ должны быть припасены по 2 шеста.

5) Въ дни, когда вода будетъ усиленно протекать по искусственнымъ сооруженіямъ, на пути производить только необходимыя для правильнаго движенія работы, чтобы дать возможность служащимъ преимущественно заняться надзоромъ за проходомъ водъ.

6) Въ тѣ же дни на каждомъ изъ дорожныхъ околодковъ, не менѣе 4-хъ изъ самыхъ надежныхъ ремонтныхъ рабочихъ, снабженныхъ сигналами, притомъ днемъ и ночью дежурящихъ посмѣнно, должны быть исключительно заняты надзоромъ за проходомъ водъ по трубамъ и канавамъ. Кромѣ того на тѣхъ трубахъ, на коихъ образуется подъ верхнимъ ребромъ трубы подпоръ воды, должна быть устанавливаема особая посмѣнная стража изъ 2-хъ надежныхъ рабочихъ, снабженныхъ путевыми сигналами. Стража можетъ быть общая для нѣсколькихъ трубъ только въ томъ случаѣ, если онѣ расположены на протяженіи не болѣе одной версты. Стража должна быть отмѣняема только послѣ уничтоженія подпора, т. е.

послѣ открытія отъ воды верхняго ребра трубы и по удостовѣреніи дорожнымъ мастеромъ, что въ сооруженіи никакихъ поврежденій не произошло.

7) Кромѣ того, въ таковые же дни, у каждаго большого моста, у малыхъ мостовъ, неимѣющихъ сплошного лотка изъ кладки на растворѣ и вообще у сооруженій серьезныхъ по обилію пропускаемой воды и у временныхъ сооруженій, должна быть устанавливаема особая смѣнная стража изъ двухъ надежныхъ рабочихъ. (Имѣющіеся мостовые сторожа входятъ въ счетъ необходимой стражи).

8) На обязанности временной стражи при искусственныхъ сооруженіяхъ лежитъ наблюденіе за измѣненіями въ состояніи сооруженій, согласно указаніямъ, даннымъ лично дорожнымъ мастеромъ, причемъ, соотвѣтственно роду сооруженія и роду возможнаго поврежденія, по мѣстнымъ условіямъ, дорожный мастеръ долженъ пояснить сторожамъ и убѣдиться въ точномъ пониманіи объясненнаго имъ, въ какихъ случаяхъ слѣдуетъ немедленно оградить путь сигналами остановки и въ какихъ ограничиться установкою сигналовъ тихаго хода и извѣщеніемъ старшаго рабочаго и дорожнаго мастера о поврежденіи. Главнымъ образомъ слѣдуетъ обратить вниманіе сторожей, чтобы слѣдили, не далъ ли путь надъ сооруженіемъ осадки. Въ случаѣ, если будетъ замѣчена таковая осадка или другое серьезное поврежденіе, сторожъ немедленно долженъ выставить сигналъ остановки и, не удаляясь отъ сооруженія, вызвать рожкомъ смежныхъ обходныхъ сторожей или рабочихъ. Въ случаѣ же усмотрѣннаго приближенія поѣзда—бѣжать къ нему на встрѣчу, съ сигналами остановки. По прибытіи смежныхъ сторожей или рабочихъ, немедленно оградить красными сигналами и петардами поврежденное мѣсто и дать знать о

случившемся мѣстному дорожному мастеру и старшему рабочему.

9) Временная стража не освобождаетъ отъ надзора за тѣми же сооруженіями остальныхъ служащихъ, обязанныхъ имѣть таковой надзоръ согласно инструкціямъ. При этомъ вмѣняется въ обязанность путевымъ сторожамъ, при производствѣ обхода пути по графику, тщательно слѣдить за состояніемъ полотна и искусственныхъ сооруженій.

10) Начальникъ службы пути разсылаетъ Начальникамъ участковъ перечень пунктовъ, за коими долженъ быть учрежденъ особый надзоръ во время прохода весеннихъ водъ. Этотъ перечень долженъ ежегодно пересматриваться и высылаться передъ проходомъ весеннихъ водъ Начальникамъ участковъ и дорожнымъ мастерамъ. Всѣ перечисленные въ перечнѣ пункты должны быть осмотрѣны передъ проходомъ весеннихъ водъ Начальниками участковъ, совмѣстно съ дорожными мастерами, причемъ Начальникъ участка долженъ объяснить имъ на мѣстѣ, какое вліяніе могутъ имѣть на эти пункты весеннія воды и какія мѣры предосторожности слѣдуетъ принимать.

11) Въ случаѣ, если помимо указанныхъ въ перечнѣ пунктовъ, Начальники участковъ нашли бы нужнымъ учредить непрерывный надзоръ еще въ какихъ пунктахъ, то учреждая таковой надзоръ, Начальники участковъ доносятъ объ этомъ Начальнику службы пути.

12) О началѣ прохода весеннихъ водъ по трубамъ, о вскрытіи рѣкъ и о спадѣ воды Начальники участковъ обязаны увѣдомлять телеграммами Начальника дороги, съ копіей Начальнику пути.

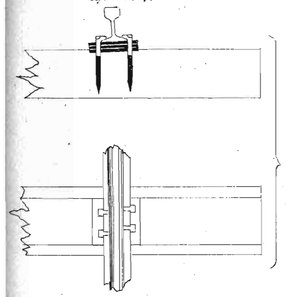
Затѣмъ, во время прохода весеннихъ водъ, впредь до начала спада оныхъ, Начальники участковъ пути ежедневно, около 6 часовъ вечера, доносятъ депе-

шею Начальнику пути, съ копіей Начальнику дороги, свѣдѣнія о проходѣ весеннихъ водъ съ указаніемъ трубъ, которыя работаютъ съ подпоромъ и объ измѣненіи горизонта воды въ рѣкахъ подъ мостами большихъ отверстій.

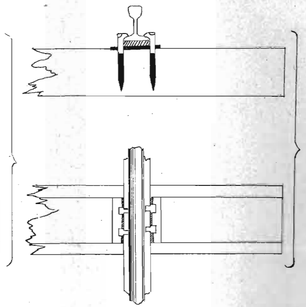
13) Во время прохода весеннихъ водъ, дорожные мастера обязаны вести въ особомъ журналѣ ежедневныя (въ то время сутокъ, когда вода бываетъ наибольшая) записи высоты воды по всѣмъ искусственнымъ сооруженіямъ. Журналы эти, по спадѣ водъ, представляются Начальнику участка, который, на основаніи ихъ, представляетъ Начальнику службы Пути вѣдомость наибольшей высоты воды по каждому сооруженію, съ указаніемъ, какого мѣсяца и числа была наибольшая вода и съ указаніемъ произведенныхъ водою поврежденій и принятыхъ мѣръ.

Къ прилож. X.

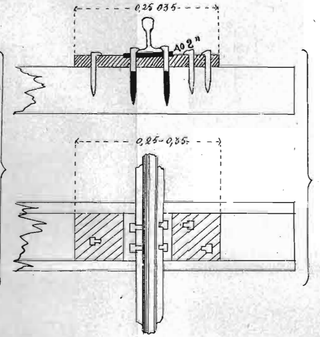
Черт. N 1.



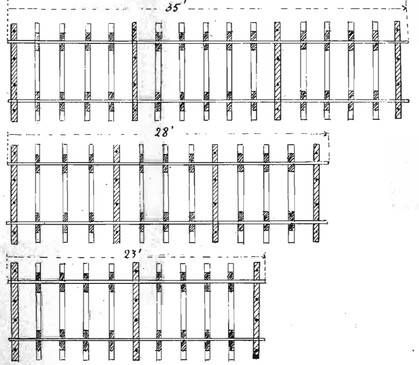
Черт. N 3



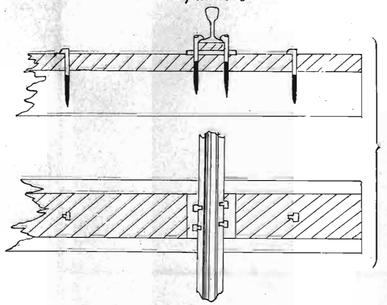
Черт. № 5.



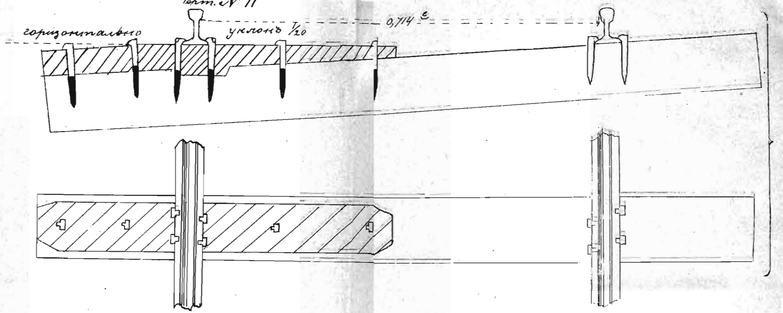
Черт. N 7 (стуки пущ. отъ 2" до 2½")



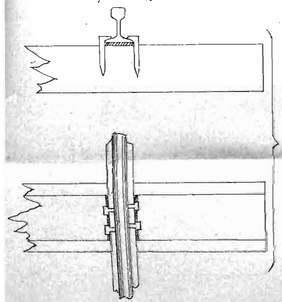
Черт. N 9



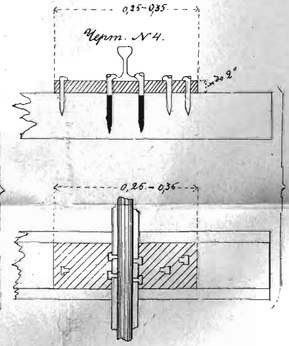
Черт. N 11



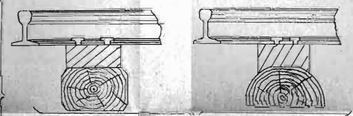
Черт. N 2



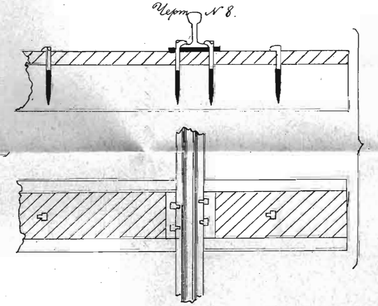
Черт. N 4.



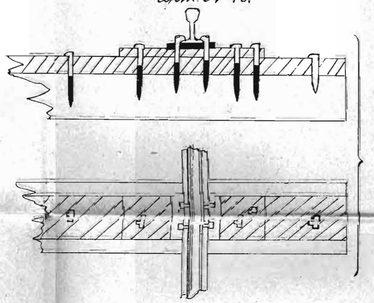
Черт. N 6.



Черт. N 8.



Черт. N 10.

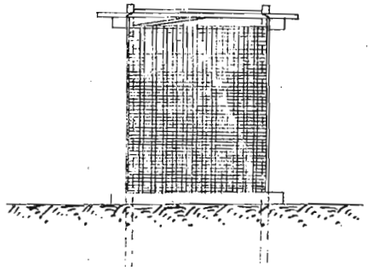


Примѣчаніе

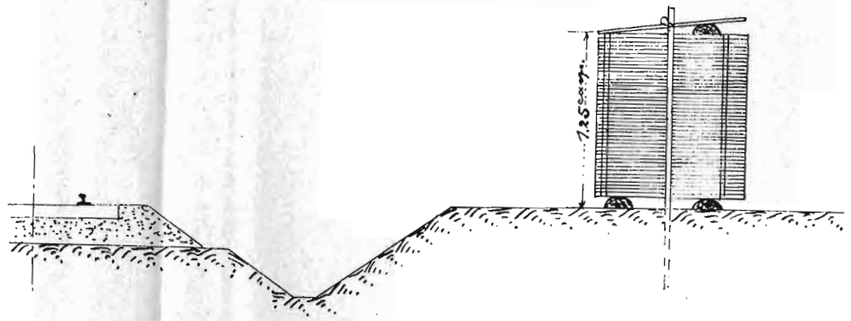
Обыкновенный костыль.

Пружинный костыль.

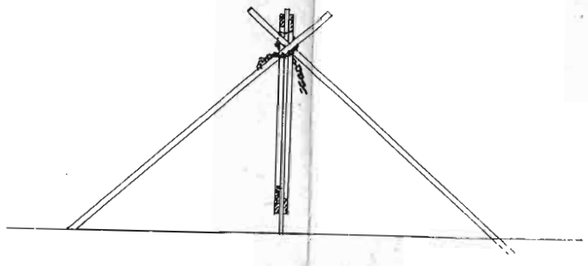
Чер. №16. Разрезъ по Г.Д.



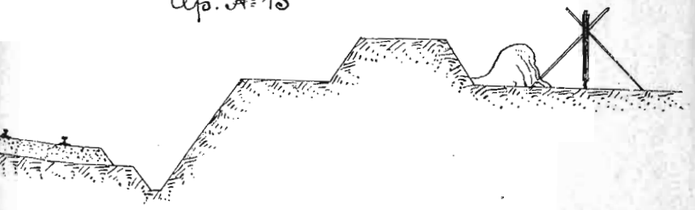
Чер. №17. Разрезъ по А.В.



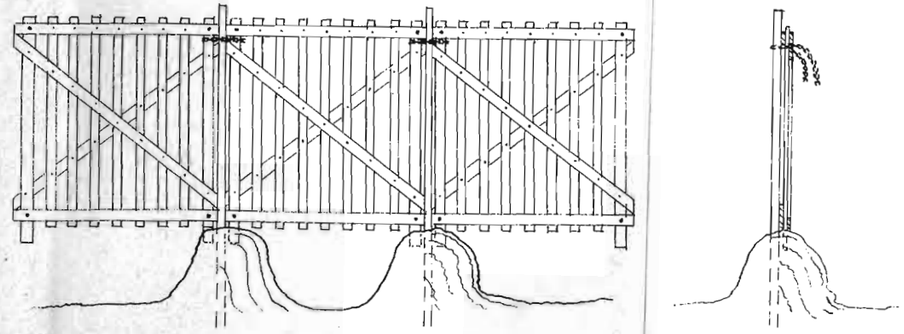
Чер. №12.



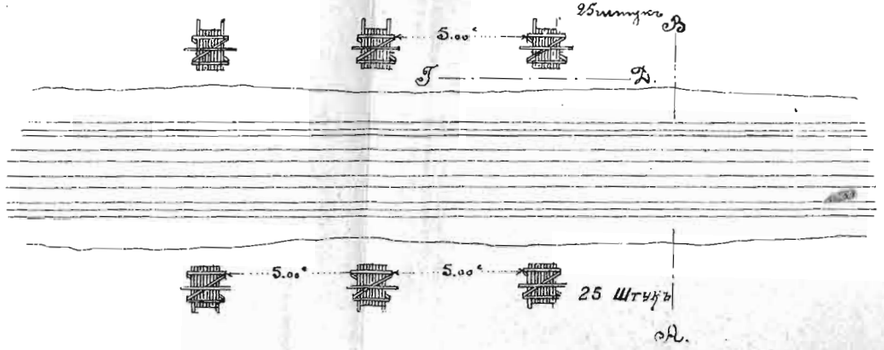
Чер. №13



Чер. №14



Чер. №15 Планъ



Къ прим. X

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ пользованія телефонами, установленными на блокъ-постахъ и центральныхъ стрѣлочныхъ постахъ.

§ 1.

Для передачи извѣщеній, *дополняющихъ* и *разъясняющихъ* сигналы, передаваемые при посредствѣ звонковъ блокъ-приборовъ (§§ 18 и 19 Инструкціи Сер. Э № 1), а также для облегченія и упрощенія сношеній, какъ между сосѣдними блокъ-постами, такъ равно между станціями и центральными стрѣлочными постами на всѣхъ блокъ-постахъ и стрѣлочныхъ постахъ сѣвернаго участка Николаевской дороги, отъ С.-Петербурга до Бологое устроено телефонное сообщеніе.

§ 2.

Телефонные аппараты, установленные на блокъ-постахъ, какъ это видно изъ схемы черт. № 1, включены въ одинъ изъ проводовъ (С.-Петерб.) блокировочныхъ приборовъ; обратнымъ проводникомъ служитъ земля. Въ телефонныхъ приборахъ не имѣется ни индуктора, ни звонка, такъ какъ вызовъ производится звонкомъ блокъ-аппарата. Приборы эти снабжены двумя кнопками—красной и черной; при на-

жатіи *одной* изъ кнопокъ—красной или черной, телефонъ *включается* отвѣтвленіемъ въ ту или другую линію, т. е. по направленію одного или другого сосѣдняго поста. При нажатіи обѣихъ кнопокъ вмѣстѣ, оба линейные провода соединяются на прямую линію, причемъ телефонъ поста, нажавшаго обѣ кнопки, будетъ включенъ въ отвѣтвленіе. Такъ какъ при нажатіи одной изъ кнопокъ телефоннаго аппарата блокировочный приборъ ставится также въ отвѣтвленіе, а при нажатіи одновременно двухъ кнопокъ—блокъ-приборъ выключается изъ линіи, то *пользованіе* телефономъ, для переговоровъ и для передачи служебныхъ извѣщеній, *разрѣшается лишь въ промежутки времени свободные отъ передачи сигналовъ*. Причемъ, конечно, пользованіе телефоннымъ сообщеніемъ ни въ какомъ случаѣ не должно *задерживать* передачи сигналовъ.

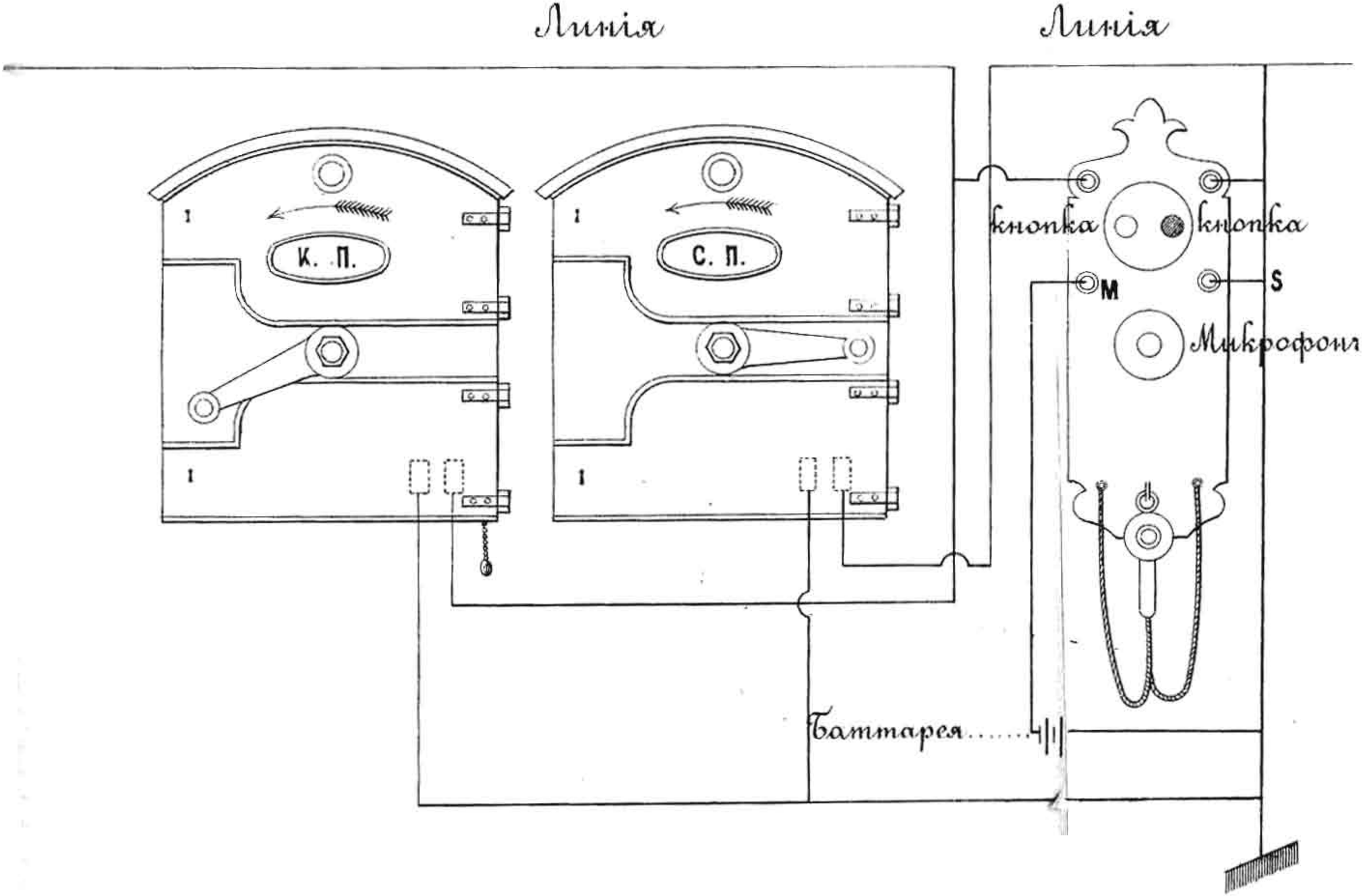
Для сношенія съ центральными стрѣлочными постами установлены телефонные аппараты со звонкомъ и вызовомъ помощью кнопки и батареи.

§ 3.

Вызовъ къ телефону сосѣдняго поста производится подачей трехъ короткихъ звонковъ ● ● ● по блокъ-аппарату, что обозначаетъ сигналъ «къ телефону». Вызванный постъ *обязанъ* немедленно отвѣтить такимъ же сигналомъ. *Только послѣ подачи указаннаго сигнала и полученія такого же отвѣтнаго* разрѣшается снять телефонъ и нажать соотвѣтственною кнопку, для включенія телефоннаго аппарата въ линію По окончаніи переговоровъ или передачѣ извѣщенія, вызвавшій постъ долженъ передать «кончено» и получить отъ поста вызваннаго такой-же отвѣтъ.

№1

Схема
включенія телефоновъ



Примѣчаніе. Безъ полученія отвѣтнаго сигнала на вызовъ, воспрещается нажимать кнопку и снимать телефонъ, во избѣжаніе порчи телефона сильнымъ токомъ при отвѣтномъ звонкѣ.

§ 4.

Сигналисты линейныхъ промежуточныхъ постовъ могутъ вызывать для переговоровъ лишь сосѣдніе промежуточные линейные или станціонные блокъ-посты.

Надсмотрщикамъ и Контролеръ-Механикамъ, въ случаѣ надобности, напр., при исправленіи поврежденій въ приборахъ, разрѣшается требовать соединенія чрезъ два и даже три поста.

§ 5.

Во время переговоровъ чрезъ одинъ, два или три поста, всѣ промежуточные посты должны *слушать*, отнюдь не перебивая говорящихъ. Если во время переговоровъ, которому нибудь изъ постовъ нужно будетъ *подать* сигналъ блокировочнымъ приборомъ, то постъ обязанъ по возможности заблаговременно (за одну или двѣ минуты), передать «поѣздъ, — къ блокъ-аппарату». Послѣ такого заявленія, какіе бы переговоры не были ведены, всѣ вызванные посты обязаны *немедленно прекратить* переговоры, отпустить нажатыя кнопки и, повѣсивъ телефоны на мѣсто, ждать передачи сигнала. Переговоры, если таковые не были кончены, возобновляются въ этомъ случаѣ въ установленномъ порядкѣ.

§ 6.

Право пользованія телефонами для служебныхъ переговоровъ и передачи служебныхъ извѣщеній предоставляется всѣмъ агентамъ службы движенія, имѣющимъ право подачи служебныхъ телеграммъ, но лишь чрезъ *посредство* сигналистовъ, обслуживающихъ телефоны, на которыхъ возлагается *отвѣтственность* за несвоевременное включеніе или выключеніе телефоновъ, послѣдствіемъ чего можетъ быть *непередача* сигнала по блокъ-аппарату или *порча* телефона сильнымъ токомъ батареи блокъ-прибора. Въ видѣ исключенія, непосредственное переговоровъ по телефону разрѣшается Надсмотрщикамъ и Контролеръ-Механикамъ Телеграфа, остальныя лица къ непосредственной передачѣ по телефонамъ не допускаются и ведутъ переговоры чрезъ сигналистовъ.

Что же касается служебныхъ извѣщеній и сообщеній на центральные стрѣлочные посты, то веденіе таковыхъ возлагается *исключительно на Начальниковъ станцій и лицъ, замѣняющихъ ихъ въ дежурствѣ по движенію.*

§ 7.

Всякая передача какого бы то ни было сообщенія по телефону должна сопровождаться указаніемъ фамиліи, какъ лица подающаго, такъ и лица принимающаго; при этомъ всякое сообщеніе, переданное по телефону, должно быть дословно *повторено* лицомъ принимающимъ. Время, занятое для веденія переговоровъ по телефонамъ, должно быть обозна-

чено сигналистомъ въ графѣ примѣчанія журнала сигнализаціи:
съ.....ч.....м. по.....ч. .....м. переговоръ съ пост. №.....

§ 8.

По телефонамъ могутъ быть передаваемы *исключительно* нижеслѣдующія служебныя извѣщенія:

А) *На блокъ-посты:*

1) извѣщенія, *дополняющія* и *разъясняющія* звонковые сигналы, передаваемые при посредствѣ звонковъ блокъ-приборовъ (§§ 18 и 19 Инструкціи Сер. Э, № 1);

2) о самовольномъ входѣ поѣзда въ блокированный участокъ (§ 34 Инстр.) до произведенія учета;

3) о поѣздахъ, слѣдующихъ безъ сигналовъ отправленія (§ 32 Инструкціи);

4) распоряженія объ остановкѣ, на впереди лежащемъ посту, поѣзда, слѣдующаго не въ цѣломъ составѣ для осмотра (§ 33 Инструкціи);

5) объ установленіи движенія по одиночному пути (§ 37 Инструкціи);

6) о всѣхъ происшествіяхъ съ поѣздами въ пути и на станціяхъ;

7) о высылкѣ воспомогательнаго паровоза и поѣзда;

8) о несчастіяхъ съ людьми и требованіи медицинской помощи;

9) объ угонѣ и уходѣ вагоновъ при разрывахъ поѣздовъ;

10) о порчѣ и поврежденіи пути и сооруженій, угрожающемъ безопасности движенія;

11) о снѣжныхъ заносахъ;

12) о поврежденіи блокъ-приборовъ и болѣзни сигналистовъ.

Б) *На стрѣлочные посты:*

1) всякаго рода сообщенія и указанія, разъясняющія распоряженія, подаваемыя при посредствѣ сигнализаціонныхъ приборовъ (Приказъ № 117, отъ 19 декабря 1890 г.);

2) увѣдомленія объ измѣненіяхъ въ послѣдовательномъ порядкѣ пропуска поѣздовъ и паровозовъ мимо поста;

3) объ опозданіяхъ поѣздовъ,

4) о производствѣ того или другого рода маневровъ стрѣлками и сигналами при исполненіи *станціонныхъ* маневровъ;

5) о несчастныхъ случаяхъ и происшествіяхъ;

6) о порчѣ стрѣлочныхъ и сигнальныхъ приборовъ.

§ 9.

Частные переговоры по телефонамъ, передача частныхъ телеграммъ, а равно передача поѣздныхъ депешъ или извѣщеній и сообщеній, непредвидѣнныхъ настоящей инструкціей, *воспрещаются* безусловно. Виновные въ такой подачѣ агенты и сигналисты подвергаются взысканіямъ, указаннымъ въ § 19 Правилъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія Телеграфовъ Желѣзныхъ Дорогъ.

10.

Введеніе телефоновъ на блокъ-постахъ и центральныхъ стрѣлочныхъ постахъ, для передачи служебныхъ извѣщеній, ни коимъ образомъ *не освобождаетъ* сигналистовъ и агентовъ, дежурящихъ по движенію, отъ самаго точнаго исполненія Инструкціи Сер. Э № 1, Положенія о сигналистахъ, Приказа № 117 и другихъ положеній и приказовъ, изданныхъ для огражденія безопасности движенія поѣздовъ въ пути и на станціяхъ.

§ 11.

Содержаніе въ исправности телефонныхъ приборовъ возлагается на обязанность Отдѣла Телеграфа и Электро-Семафоровъ службы Движенія и Телеграфа. Подлежащіе агенты принимаютъ всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ правильному дѣйствію приборовъ. Въ случаѣ поврежденія въ телефонныхъ приборахъ, извѣщенія о поврежденіи должны быть посылаемы по принадлежности въ порядкѣ, указанномъ и установленномъ § 43 Инструкціи Сер. Э, № 1.

Наблюденіе за точнымъ исполненіемъ настоящаго приказа возлагается на мѣстныхъ Ревизоровъ Движенія и Контролеръ-Механиковъ Телеграфа и Электро-Семафоровъ.

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ пользованія телефонами, установленными на блокъ-постахъ и предстанціонныхъ, центральныхъ стрѣлочныхъ постахъ съ взаимно-замыкающими приборами.

§ 1.

Для передачи извѣщеній, *дополняющихъ* и *разъясняющихъ* сигналы, передаваемые при посредствѣ звонковъ блокъ-приборовъ (§§ 23 и 24 Инструкціи Сер. Э, № 1 bis), а также для облегченія и упрощенія сношеній, какъ между сосѣдними блокъ-постами, такъ равно между станціями предстанціонными постами, съ центральными взаимно-замыкающими приборами, на всѣхъ блокъ-постахъ и предстанціонныхъ постахъ Южнаго участка Николаевской дороги, отъ Бологое до Москвы, устроено телефонное сообщеніе.

§ 2.

Телефонные аппараты, установленные на блокъ-постахъ и предстанціонныхъ, центральныхъ, стрѣлочныхъ постахъ, какъ это видно изъ схемы черт. № 1, включены въ одинъ изъ проводовъ (нижній)

Линія Линія

А. Б.

Черт. № 1.

Схема включенія телефоновъ

L

z_i

Кнопка

кнопка

M

S.

Микрофон

Батарея

блокировочныхъ приборовъ; обратнымъ проводникомъ служатъ земля. Въ телефонныхъ приборахъ не имѣется ни индуктора, ни звонка, такъ какъ вызовъ производится индукторомъ и звонкомъ блокъ-аппарата. Приборы эти снабжены двумя кнопками—красной и черной; при нажатіи *одной* изъ кнопокъ—красной или черной, телефонъ *включается* отвѣтвленіемъ въ ту или другую линію, т. е. по направленію одного или другого сосѣдняго поста. При нажатіи обѣихъ кнопокъ вмѣстѣ, оба линейные провода соединяются на прямую линію, причемъ телефонъ поста, нажавшаго обѣ кнопки, будетъ включенъ въ отвѣтвленіе. Такъ какъ при нажатіи одной изъ кнопокъ телефоннаго аппарата блокировочный приборъ ставится также въ отвѣтвленіе, а при нажатіи одновременно двухъ кнопокъ—блокъ-приборъ выключается изъ линіи, то *пользованіе* телефономъ, для переговоровъ и для передачи служебныхъ извѣщеній. *разрѣшается лишь въ промежутки времени, свободные отъ передачи сигналовъ*. Причемъ конечно пользованіе телефоннымъ сообщеніемъ ни въ какомъ случаѣ не должно *задерживать* передачи сигналовъ.

§ 3.

Вызовъ къ телефону сосѣдняго поста производится подачей трехъ короткихъ звонковъ ● ● ● по блокъ-аппарату, что обозначаетъ сигналъ «къ телефону». Вызванный постъ *обязанъ* немедленно отвѣтить такимъ же сигналомъ. *Только послѣ подачи указаннаго сигнала и полученія такого же отвѣтнаго* разрѣшается снять телефонъ и нажать соотвѣтственную кнопку, для включенія телефоннаго аппа-

рата въ линію. По окончаніи переговоровъ или передачѣ извѣщенія, вызвавшій постъ долженъ передать «кончено» и получить отъ поста вызваннаго такой-же отвѣтъ.

Примѣчаніе. Безъ полученія отвѣтнаго сигнала на вызовъ, воспрещается нажимать кнопку и снимать телефонъ, во избѣжаніе порчи телефона сильнымъ токомъ индуктора блокъ-аппарата.

§ 4.

Сигналисты линейныхъ промежуточныхъ постовъ могутъ вызывать для переговоровъ лишь сосѣдніе промежуточные линейные или станціонные блокъ-посты; сигналисты же станціонныхъ или телеграфныхъ постовъ въ *исключительныхъ* и *особо важныхъ* случаяхъ, наприм. при происшествіяхъ съ поѣздами, поврежденіи телеграфныхъ аппаратовъ и проч., по распоряженію дежурныхъ агентовъ, могутъ требовать отъ промежуточныхъ линейныхъ постовъ, соединенія «на прямую» для *непосредственной* передачи сообщенія или извѣщенія чрезъ *одинъ* постъ на сосѣднюю станцію или телеграфный постъ.

Передача вызыва чрезъ постъ для непосредственныхъ переговоровъ разъясняется слѣдующимъ примѣромъ: Спирово вызываетъ сосѣдній 96 постъ въ установленномъ порядкѣ и передаетъ: «дайте Спирову Левошинку», сигналистъ 96 поста, получивъ такого рода требованіе, вызываетъ Левошинку и передаетъ: «васъ зоветъ Спирово», послѣ чего *нажимаетъ одновременно обѣ кнопки* и выслушиваетъ разговоръ.

Надсмотрщикамъ и Контролеръ-Механикамъ въ случаѣ надобности наприм. при исправленіи поврежденій въ приборахъ, разрѣшается требовать соединенія чрезъ два и даже три поста.

§ 5.

Во время переговоровъ чрезъ одинъ, два или три поста всѣ промежуточные посты должны *слушать*, отнюдь не перебивая говорящихъ. Если во время переговоровъ, какому-нибудь изъ постовъ нужно будетъ *подать* сигналъ блокировочнымъ приборомъ, то постъ обязанъ по возможности заблаговременно (за одну или двѣ минуты), передать «поѣздъ, — къ блокъ-аппарату». Послѣ такого заявленія, какіе-бы переговоры не были ведены, всѣ вызванные посты обязаны *немедленно прекратить* переговоры, отпустить нажатыя кнопки и, повѣсивъ телефоны на мѣсто, ждать передачи сигнала. Переговоры, если таковые не были кончены, возобновляются въ этомъ случаѣ въ установленномъ порядкѣ.

§ 6.

Право пользованія телефонами для служебныхъ переговоровъ и передачи служебныхъ извѣщеній предоставляется всѣмъ агентамъ службы Движенія, имѣющимъ право подачи служебныхъ телеграммъ, но лишь чрезъ *посредство* сигналистовъ, обслуживающихъ телефоны, на которыхъ возлагается *отвѣтственность* за несвоевременное включеніе или выключеніе телефоновъ, послѣдствіемъ чего можетъ быть *непередача* сигнала, по блокъ-аппарату или *порча* телефона сильнымъ токомъ индуктора блокъ-прибора. Въ видѣ исключенія непосредственное веденіе переговоровъ по телефону разрѣшается надсмотрщикомъ и Контролеръ - Механикамъ Телеграфа, остальныя лица къ непосредственной передачѣ по телефонамъ

не допускаются, и ведутъ переговоры чрезъ сигналистовъ.

Что-же касается служебныхъ извѣщеній и сообщеній на предстанціонные центральные посты съ взаимно-замыкающими приборами, то веденіе таковыхъ возлагается *исключительно на Начальниковъ станцій и лицъ, замѣняющихъ ихъ въ дежурствѣ по движенію*

§ 7.

Всякая передача какого бы то ни было сообщенія по телефону должна сопровождаться указаніемъ фамиліи, какъ лица подающаго, такъ и лица принимающаго; при этомъ всякое сообщеніе, переданное по телефону, должно быть дословно *повторено* лицомъ принимающимъ. Время, занятое для веденія переговоровъ по телефонамъ, должно быть обозначено сигналистомъ въ графѣ примѣчанія журнала сигнализаціи:

съ..... ч..... м. по..... ч. ..... м. переговоръ съ пост. № .....

§ 8.

По телефонамъ могутъ быть передаваемы *исключительно* нижеслѣдующія служебныя извѣщенія:

А) *На блокъ-посты*:

1) извѣщенія, *дополняющія* и *разъясняющія* звонковые сигналы, передаваемые при посредствѣ

звонковъ блокъ-приборовъ (§§ 23 и 24 Инструкціи Сер. Э № 1 bis);

2) о самовольномъ входѣ поѣзда въ блокированный участокъ (§ 40 Инстр.) до произведенія учета;

3) о поѣздахъ, слѣдующихъ безъ сигналовъ отправленія (§ 42 Инструкціи);

4) распоряженія объ остановкѣ, на впереди лежащемъ посту, поѣзда, слѣдующаго не въ цѣломъ составѣ для осмотра (§ 44 Инструкціи);

5) объ установленіи движенія по одиночному пути (§ 45 Инструкціи);

6) о всѣхъ происшествіяхъ съ поѣздами въ пути и на станціяхъ;

7) о высылкѣ вспомогательнаго паровоза и поѣзда;

8) о несчастіяхъ съ людьми и требованіи медицинской помощи;

9) объ угонѣ и уходѣ вагоновъ при разрывахъ поѣздовъ;

10) о порчѣ и поврежденіи пути и сооруженій, угрожающемъ безопасности движенія;

11) о снѣжныхъ заносахъ;

12) о поврежденіи блокъ-приборовъ и болѣзни сигналистовъ.

Б) *На предстанціонные стрѣлочные посты*:

1) Всякаго рода сообщенія и указанія, разъясняющія распоряженія, подаваемыя при посредствѣ сигнализаціонныхъ приборовъ (Приказъ № 117, отъ 19-го декабря 1890 г.);

2) увѣдомленія объ измѣненіяхъ въ послѣдовательномъ порядкѣ пропуска поѣздовъ и паровозовъ мимо поста;

3) объ опозданіяхъ поѣздовъ;

4) о производствѣ того или другого рода маневровъ стрѣлками и сигналами при исполненіи *станціонныхъ* маневровъ;

5) о несчастныхъ случаяхъ и происшествіяхъ;

6) о порчѣ стрѣлочныхъ и сигнальныхъ приборовъ.

§ 9.

Частные переговоры по телефонамъ, передача частныхъ телеграммъ, а равно передача поѣздныхъ депешъ или извѣщеній и сообщеній, непредвидѣнныхъ настоящей инструкціей, *воспрещены* безусловно Виновные въ такой подачѣ сигналисты и агенты подвергаются взысканіямъ, указаннымъ въ § 19 Правилъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія Телеграфовъ Желѣзныхъ Дорогъ.

§ 10.

Введеніе телефоновъ на блокъ-постахъ и центральныхъ стрѣлочныхъ постахъ, для передачи служебныхъ извѣщеній, ни коимъ образомъ *не освобождаетъ* сигналистовъ и агентовъ, дежурящихъ по движенію, отъ самаго точнаго исполненія Инструкціи Сер. Э. № 1 bis, Положенія о сигналистахъ, Приказа № 117 и другихъ положеній и приказовъ, изданныхъ для огражденія безопасности движенія поѣздовъ въ пути и на станціяхъ.

§ 11.

Содержаніе въ исправности телефонныхъ приборовъ возлагается на обязанность Отдѣла Телеграфа и Электро-Семафоровъ службы Движенія и Теле-

графа. Подлежащіе агенты принимаютъ всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ правильному дѣйствію приборовъ. Въ случаѣ поврежденія въ телефонныхъ приборахъ, извѣщенія о поврежденіи должны быть посылаемы по принадлежности въ порядкѣ, указанномъ и установленномъ § 49 Инструкціи Сер. Э, № 1 bis.

Наблюденіе за точнымъ исполненіемъ настоящаго приказа возлагается на мѣстныхъ Ревизоровъ движенія и Контролеръ-Механиковъ Телеграфа и Электро-Семафоровъ.

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ пользованія вспомогательнымъ поѣзднымъ аппаратомъ въ случаѣ требованія помощи остановившемуся въ пути поѣзду.

§ 1.

Требованіе помощи остановившемуся въ пути между станціями поѣзду на Новоторжскомъ и Ржево-Вяземскомъ участкахъ Николаевской дороги производится съ помощью поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ Морзе, имѣющихся въ каждомъ поѣздѣ съ пассажирами или воинскими чинами и хранящимся у главныхъ кондукторовъ подъ ихъ личною отвѣтственностью. Для болѣе удобной переноски аппаратовъ, таковые помѣщаются въ деревянныхъ ящикахъ, вложенныхъ въ кожаныя сумки, снабженныя ремнями.

§ 2.

Включеніе поѣздныхъ аппаратовъ на линіи производится въ 1-ый поѣздной проводъ при посредствѣ коммутаціонныхъ приборовъ (включительныхъ сжимовъ), установленныхъ въ путевыхъ будкахъ и казармахъ въ разстояніи другъ отъ друга отъ 2 — 4

верстъ и указанныхъ въ приложенной къ настоящей инструкціи вѣдомости.

§ 3.

Коммутаціонные приборы (включительные сжимы) въ будкахъ и казармахъ помѣщены въ цинковые ящики и запломбированы. Способъ включенія поѣзднаго телефоннаго аппарата показанъ на прилагаемомъ къ настоящей инструкціи чертежѣ.

§ 4.

При нормальномъ положеніи коммутаціоннаго прибора (черт. 1), сжимы линейнаго провода Л и П соединены между собою мѣдною линейкой А и такимъ образомъ линейный проводъ сообщенъ на прямую. Сжимъ З—землянаго провода уединенъ. При включеніи вспомогательнаго телеграфнаго аппарата долженъ быть соблюденъ нижеслѣдующій порядокъ:

По прибытіи въ будку или казарму, въ коей установленъ коммутаціонный аппаратъ (включительный сжимъ), главный кондукторъ срываетъ пломбу, снимаетъ цинковую крышку съ коммутаціоннаго прибора и, подвѣсивъ къ нему аппаратъ, посредствомъ имѣющихся при аппаратѣ крючковъ $К^1$, $К^2$, (черт. 2), накладываетъ на имѣющіеся свободныя мѣста на сжимахъ Л и П, заводитъ аппаратную пружину и подготовляетъ приборъ къ дѣйствію. Убѣдившись въ исправности аппарата и свободномъ ходѣ ленты, главный кондукторъ освобождаетъ въ сжимахъ Л и П пластинку А и перекладываетъ ее: 1) на сжимы Л и З (черт. 2), если желаетъ установить сообщеніе съ одной изъ станцій въ сторону станціи Новоторжской, 2) на сжимы П и З (черт. 3),

если желаетъ установить сообщеніе съ одной изъ станцій въ сторону Вязьмы и, наконецъ, 3) снимаетъ совсѣмъ со сжимовъ Л и П (черт. 4) пластинку А и оставляетъ сжимъ З уединеннымъ, если желаетъ включить свой аппаратъ въ обѣ стороны для циркулярнаго дѣйствія.

§ 5

По окончаніи сношеній пластинка А снова обязательно должна быть наложена на сжимы Л и П и зажата ими, т. е. плотно закрѣплена имѣющимися гайками, затѣмъ аппаратъ снятъ съ коммутатора и коммутаторъ закрытъ цинковою крышкою. Пломба накладывается Надсмотрщикомъ Телеграфа, который извѣщается станціей, принявшей телеграмму, съ требованіемъ помощи остановившемуся въ пути поѣзду.

§ 6.

Вызовъ станцій производится сокращенными названіями въ порядкѣ, указанномъ Инструкціей Сер. Э, № 5, а именно:

1)	Терешкино	Т. Р.
2)	Торжокъ	Т. Р. Ж.
3)	Ильино	И. Л. Н.
4)	Высокое	В. С. К.
5)	Старица	С. Т. Р.
6)	Панино	П. Н.
7)	Ржевъ.	Р. Ж. В.
8)	Осуга.	О. С. У.
9)	Сычевка	С. Ч. К.
10)	Дугино	Д. У.
11)	Касня	К. С. Н.
12)	Вязьма	В. З. М.

§ 7.

Поѣздные телеграфные аппараты, предназначенные для сопровожденія поѣздовъ, хранятся на отвѣтственности старшихъ телеграфистовъ. Поѣздные аппараты, находящіеся у старшихъ телеграфистовъ, должны быть всегда въ исправномъ состояніи и испытываться ими какъ, до выдачи аппаратовъ на поѣзда, такъ и послѣ, пріема аппаратовъ съ поѣздовъ. О всякой надобности въ чисткѣ или необходимости въ исправленіи аппарата старшіе телеграфисты немедленно обязаны извѣстить участковаго Контролеръ-Механика телеграммой.

§ 8.

Обязанность слѣдить за снабженіемъ каждаго поѣзда, слѣдующаго съ пассажирами или воинскими чинами, телеграфнымъ поѣзднымъ аппаратомъ лежитъ на Начальникѣ станціи первоначальнаго отправленія поѣзда или станціи смѣны кондукторскихъ бригадъ.

§ 9.

Выдачу поѣзднаго телеграфнаго аппарата на поѣздъ долженъ производить старшій телеграфистъ или старшій дежурный по аппаратной подъ росписку главнаго кондуктора поѣзда на установленномъ бланкѣ Сер. Т. е. № 35.

§ 10.

При отправленіи поѣзда главный кондукторъ или старшій кондукторъ, на обязанность коего возлагается передача телеграммъ, въ случаѣ остановки поѣздовъ въ пути, обязанъ явиться въ помѣщеніе телеграфа къ старшему телеграфисту за полученіемъ поѣзднаго аппарата и, принимая таковой подъ росписку, убѣдиться въ полной исправности аппарата, испытавъ его въ присутствіи старшаго телеграфиста, включеніемъ въ телеграфный поѣздной проводъ, при посредствѣ особыхъ пробныхъ сжимовъ, имѣющихся на станціи для сей цѣли, а равно провѣрить, имѣется ли при аппаратѣ въ достаточномъ количествѣ лента, краска и бланки для телеграммъ.

§ 11.

По принятіи телеграфнаго аппарата, главный кондукторъ является отвѣтственнымъ лицомъ. какъ за цѣлость аппарата съ его принадлежностями, такъ равно и за правильное дѣйствіе аппарата, при включеніи его, въ случаѣ надобности, для передачи телеграммъ съ требованіемъ помощи при остановкѣ поѣзда въ пути. Въ виду сего, главный кондукторъ обязанъ хранить сданный ему поѣздной аппаратъ въ служебномъ помѣщеніи, закрытымъ всегда на замокъ, и обращаться съ приборомъ бережно и осторожно. За небрежное обращеніе и содержаніе поѣзднаго телеграфнаго аппарата виновные подвергаются строгой отвѣтственности.

§ 12.

По прибытіи поѣзда на оконечную станцію или станцію смѣны кондукторскихъ бригадъ, поѣздной телеграфный аппаратъ долженъ быть сданъ главнымъ кондукторомъ старшему телеграфисту или дежурному по аппаратной подъ росписку, на обязанность коихъ возлагается немедленный, въ присутствіи главнаго кондуктора, осмотръ и провѣрка исправности сдаваемаго поѣзднаго телеграфнаго аппарата. О малѣйшей неисправности аппарата, замѣченной при пріемѣ его отъ главнаго кондуктора, должно быть оговорено въ росписке и донесено немедленно старшимъ телеграфистомъ участковому Контролеръ-Механику.

§ 13.

Наблюденіе и надзоръ за исправнымъ состояніемъ поѣздныхъ телеграфныхъ аппаратовъ и коммутаціонныхъ приборовъ, установленныхъ на пути, въ будкахъ и казармахъ, возлагается на обязанность участковыхъ Надсмотрщиковъ и Контролеръ-Механиковъ Телеграфа, въ порядкѣ, установленномъ §§ 71—79 Инструкціи Сер. Э, № 5, для содержанія въ исправности телеграфныхъ аппаратовъ.

§ 14.

Провѣрка умѣнія обращаться съ поѣзднымъ телеграфнымъ аппаратомъ, а равно провѣрка въ знаніи телеграфнаго искусства лицъ поѣздной прислуги, назначенной для сопровожденія поѣздовъ, лежитъ на обязанности Завѣдывающаго кондукторскими бригадами и участковаго Ревизора движенія.

Вѣдомость

путевымъ казармамъ и будкамъ Новоторжскаго и Ржево-Вяземскаго участковъ, имѣющихъ включительные сжимы на случай включенія поѣздныхъ аппаратовъ.

№№ версть.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ	№№ столб., имѣющихъ плейфы.	№№ версть.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ.	№№ столб., имѣющихъ плейфы.
	Ст. Новоторжская.		32	Ст. Торжокъ.	
4	Будка № 4. . .	71	36	Будка № 36. . .	66
7	» № 7. . . .	123	40	» № 40. . .	138
9	» № 9. . . .	178	43	» № 43. . .	213
14	» № 14. . .	270	47	Ст. Загорье.	
18	Ст. Терешкино.		54	Казарма № 00. .	134
20	Будка № 20. .	52	59	» № 5. . .	215
22	» № 22. . .	81	65	Будка № 65. . .	349
25	» № 25. . .	144	68	» № 68. . .	403
28	» № 28. . .	204	70	Ст. Высокое.	

№№ верст.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ.	№№ столб., имѣющихъ плейфы.	№№ верст.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ.	№№ столб., имѣющихъ плейфы.
76	Будка № 76. . .	124	134	Будка № 3 . . .	87
82	» № 82. . .	220	138	» № 5. . .	180
84	» № 84. . .	264	143	Казарма № 2 . .	280
	Ст. Старица.		146	Будка № 9. . . .	336
93	Будка № 93. . .	101	150	» № 11. .	413
96	Казарма № 10. .	154	154	» № 13. . .	489
100	Будка № 100. . .	238	156	**Ст. Осуга.**	
106	**Ст. Панино.**		159	Казарма № 3 . .	78
108	Будка № 108. . .	51	163	Будка № 17. . .	142
112	» № 112. .	113	165	Казарма № 4 . .	195
117	Казарма № 012 .	211	171	Будка № 21. . .	299
119	Будка № 119 . .	256	176	**Ст. Сычевка.**	
129	**Ст. Ржевъ.**		179	Будка № 27. . .	72
132	Казарма № 1 . .	43	183	» № 29. . .	156

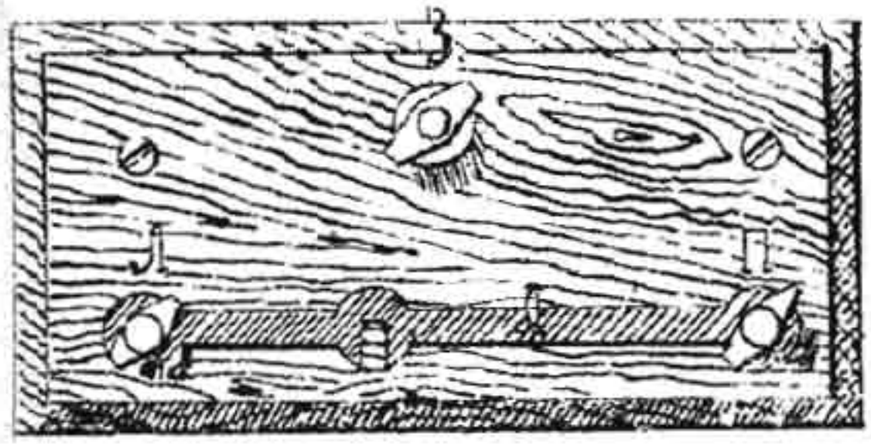
№№ верст.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ.	№№ столб., имѣющихъ шлейфы.	№№ верст.	Наименованіе перегоновъ и №№ казармъ и будокъ.	№№ столб., имѣющихъ шлейфы.
187	Казарма № 6 . .	221	216	» № 42. . .	364
191	Будка № 31. . .	308	220	» № 44. . .	430
195	» № 33. . .	196	224	Ст. Касня.	
198	Ст. Дугино.		227	Будка № 47. . .	74
201	Будка № 35. . .	53	232	Казарма № 10. .	169
204	» № 37. . .	127	235	Будка № 51. . .	243
207	» № 38. . .	183	238	» № 52. . .	296
211	Казарма № 8. .	270	240	Ст. Вязьма тов.	
214	Будка № 41. . .	326			

Прил. XII.

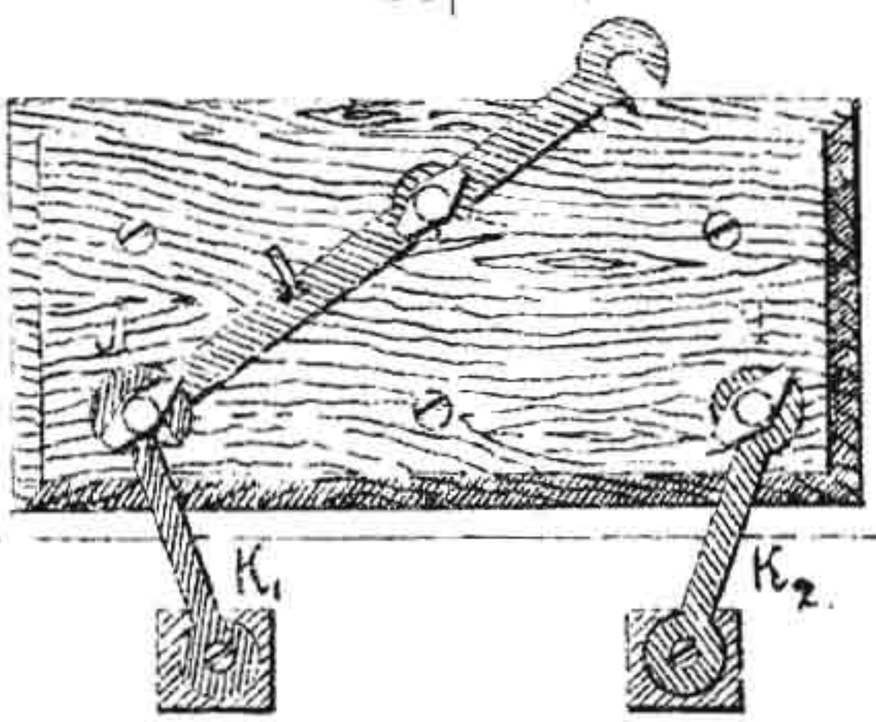
Коммутаціонный приборъ

для включенія подвижныхъ телеграфныхъ аппаратовъ.

Черт. 1.

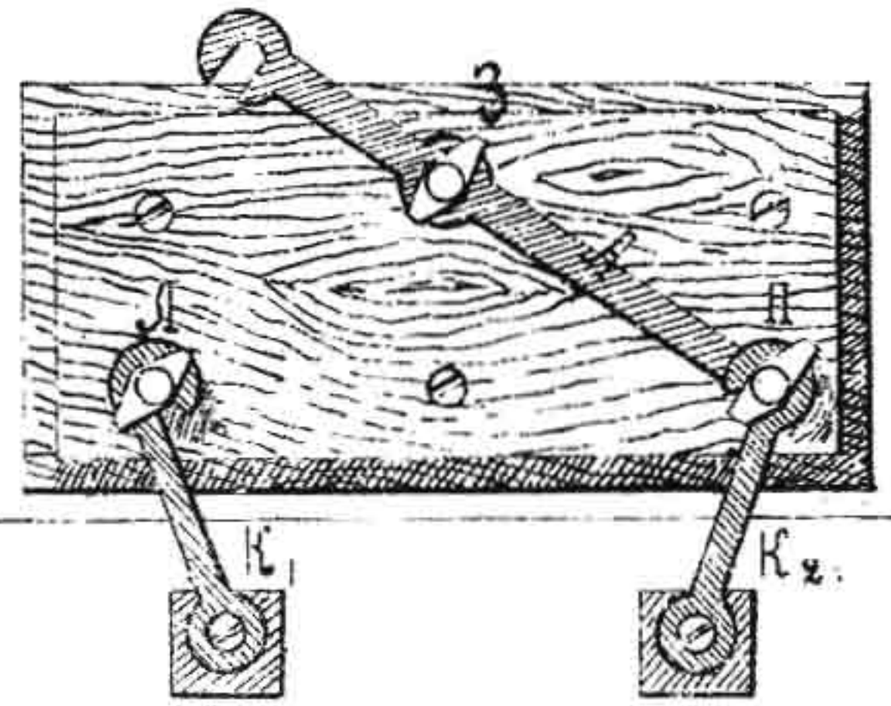


Черт. 2.



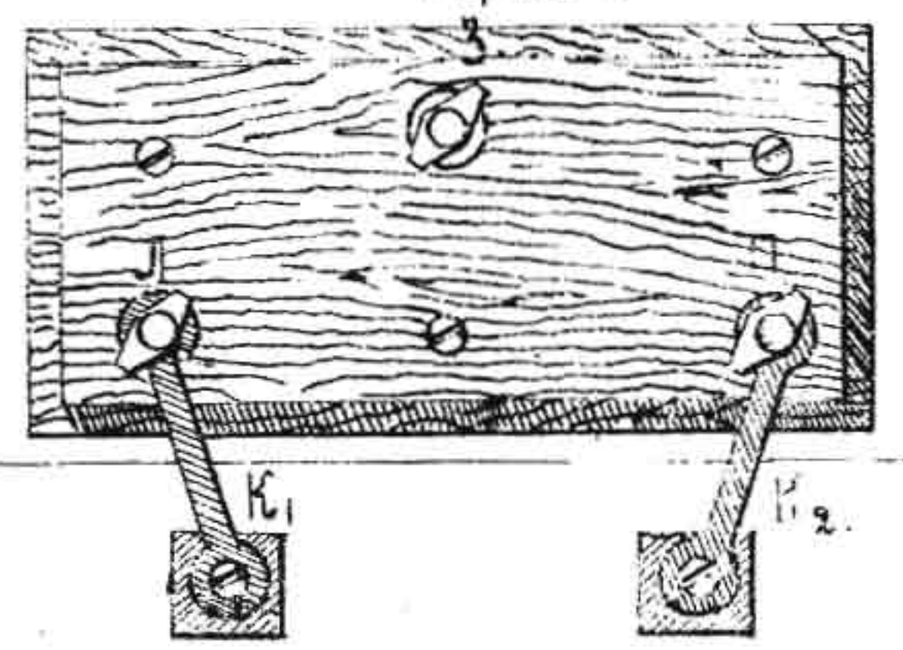
Раскрытый лобзной телеграфный аппаратъ.

Черт. 3.



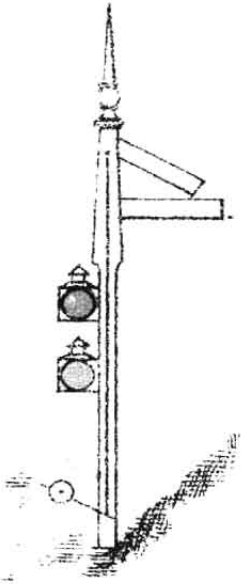
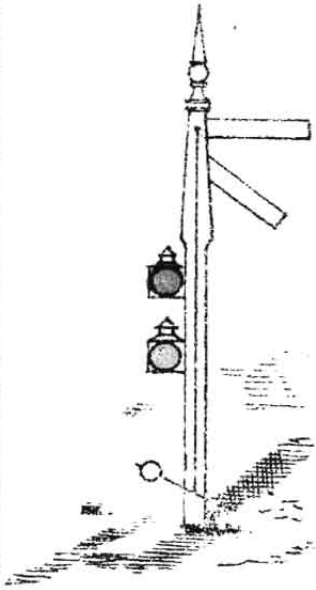
Раскрытый подвздной телеграфный аппаратъ.

Черт. 4.



Раскрытый подъзной телеграфный аппаратъ.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Страница.	Строка св.	Напечатано:	Слѣдуетъ исправить:
77	6	Рис. 41 	Рис. 41. 

ПОЛОЖЕНІЕ О СИГНАЛАХЪ.

Глава I.

Общія положенія.

---

§ 1.

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

§ 2.

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

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

§ 3.

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

§ 4.

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

§ 5.

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

§ 6.

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

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

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

§ 7.

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

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

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

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

§ 8.

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

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

§ 9.

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

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

§ 10.

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

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

§ 11.

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

§ 12

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

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

§ 13.

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

Красный цвѣтъ выражаетъ опасность и требованіе немедленной, безусловной остановки.

Зеленый цвѣтъ выражаетъ осторожность и требованіе уменьшенія скорости.

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

§ 14.

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

§ 15.

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

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

§ 16.

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

а) на пути—каждый сторожъ, какъ путевой

и мостовой, такъ и переѣздный, каждый старшій рабочій, каждый дорожный мастеръ и каждый сигналистъ электросемафорнаго поста;

б) на поѣздѣ—каждый кондукторъ и машинистъ и

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

§ 17

Красные передвижные сигналы, выражающіе требованіе немедленной, безусловной остановки, **должны быть выставляемы** съ обѣихъ сторонъ того мѣста, гдѣ имѣется препятствіе на пути, **въ разстояніи не менѣе 300 саж. отъ него** (9 телеграфныхъ пролетовъ), а на скатахъ въ разстояніи не менѣе 500 саж. отъ него (15 телеграфныхъ пролетовъ).

Примѣчаніе. Такіе красные сигналы должны быть безусловно охраняемы особымъ сторожемъ.

§ 18.

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

Глава II.

Путевые сигналы.

§ 19.

Сигналы съ пути подаются:

а) сигнальными флагами или щитами (красные и зеленые);

б) сигнальными фонарями (съ краснымъ, зеленымъ и бѣлымъ стеклами);

в) крыльями электросемафоровъ;

г) петардами (хлопушками);

д) сигнальными рожками, и

е) электрическими колоколами.

§ 20.

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

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

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

Днемъ:

Рис. 1.

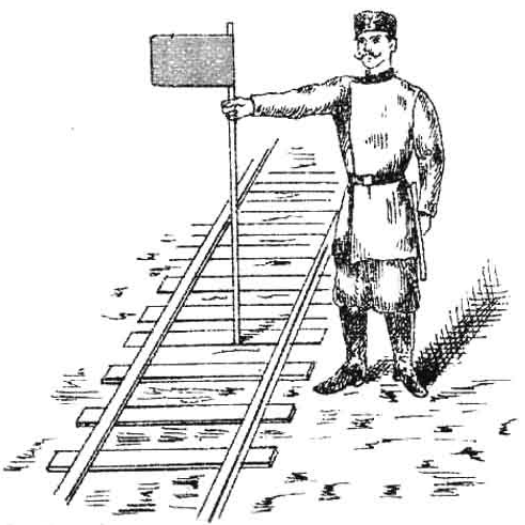
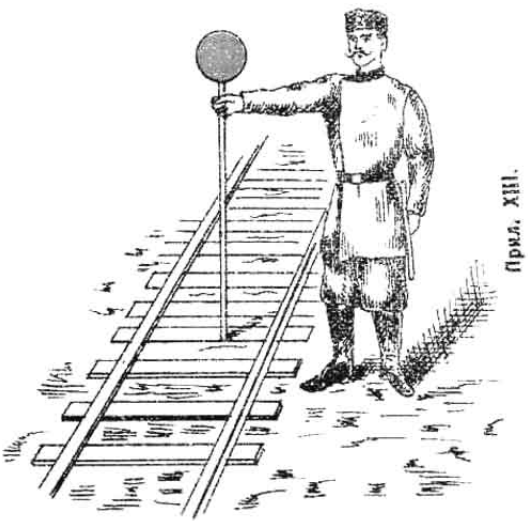


Рис. 2.



Прил. XIII.

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

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

Ночью

Рис. 3.

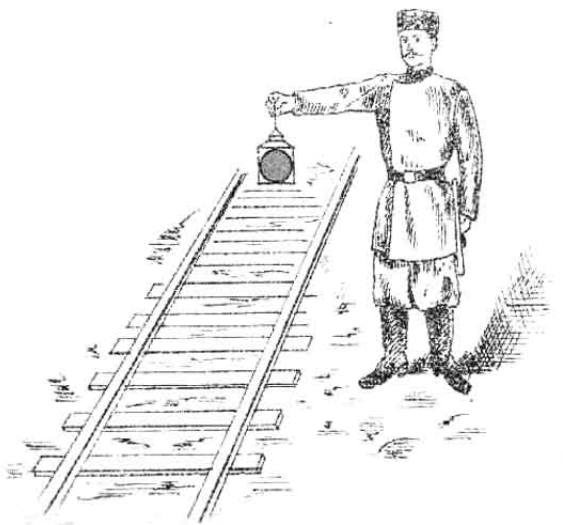
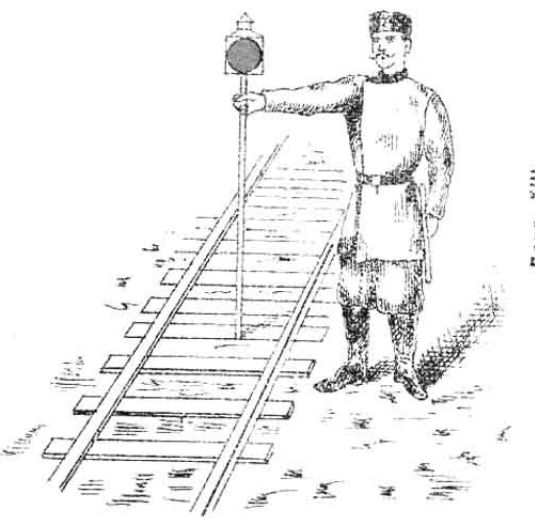


Рис. 4.



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

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

Ночью:

Рис. 7

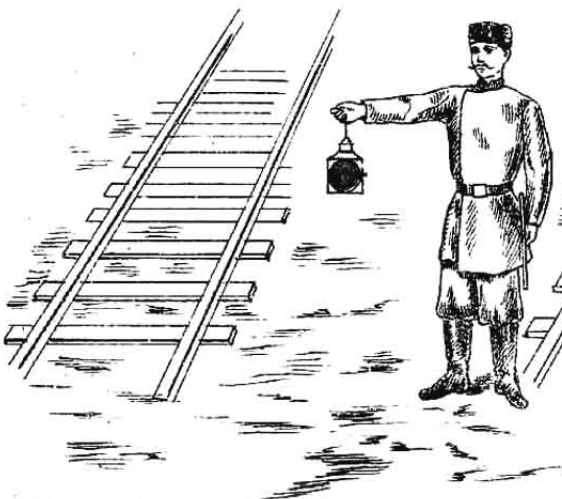
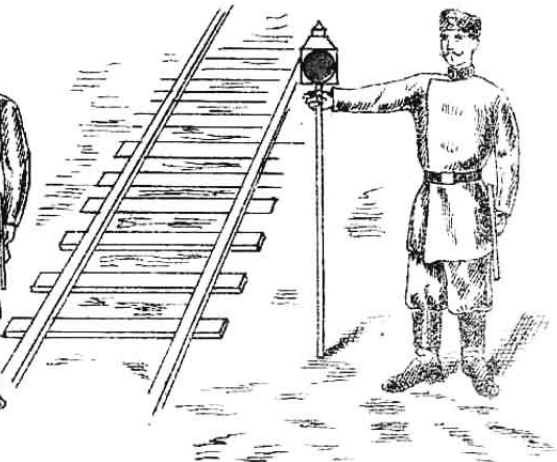


Рис. 8.

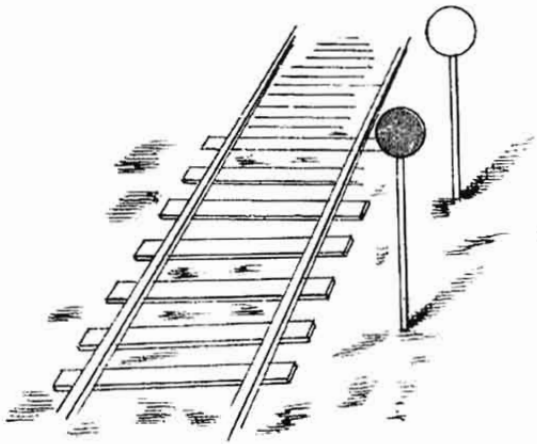


д) **Протяженіе пути**, требующее уменьшенія скорости хода, **ограждается** на разстояніи, указанномъ въ § 18:

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

Днемъ

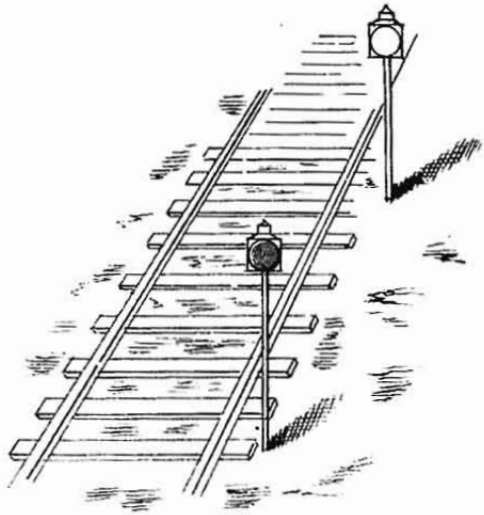
Рис 9.



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

Ночью

Рис. 10.



§ 21.

Сигналы, подаваемые *крыльями электросемафоровъ*, указаны въ § 63.

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

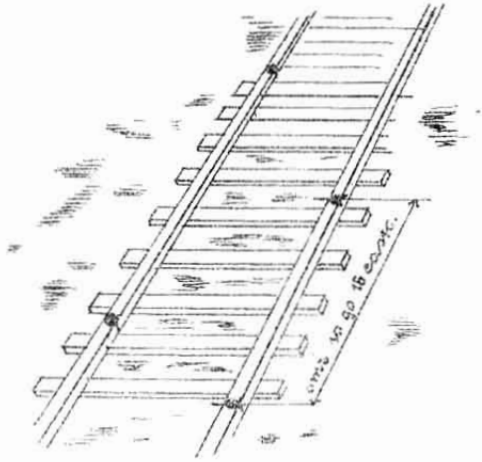
Петарды (хлопушки) своимъ взрывомъ подъ колесами паровоза выражаютъ требованіе **немедленной остановки.**

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

На скатахъ же петарды кладутся въ разстояніи не менѣе 500 саж. отъ препятствія.

Петарды также должны быть охраняемы особымъ сторожемъ.

Рис. 11.



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

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

§ 23.

Сигналы, подаваемые *сигнальными рожками*, слѣдующіе:

на главной линіи:

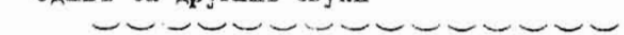
а) поѣздъ отъ Петербурга идетъ по правильному пути:
одинъ протяжный звукъ ————————
б) поѣздъ отъ Москвы идетъ по правильному пути;
два протяжныхъ звука ═══════
в) поѣздъ отъ Петербурга идетъ по неправильному (московскому) пути:
три протяжныхъ звука ═══════
г) поѣздъ отъ Москвы идетъ по неправильному (петербургскому) пути:
четыре протяжныхъ звука ═══════

на вѣтвяхъ.

д) поѣздъ идетъ отъ Петербурга:
одинъ протяжный звукъ ———————
е) поѣздъ идетъ къ Петербургу:
два протяжныхъ звука ═══════

на главной линіи и вѣтвяхъ:

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



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

§ 24.

Сигналы обыкновенные, подаваемые *электрическими колоколами*, слѣдующіе:

а) Петербургскій поѣздъ большой скорости или экстренный отправился:
два раза по три удара ●●● ●●●
б) Московскій поѣздъ большой скорости или экстренный отправился:
два раза по два удара ●● ●●
в) тревога—вниманіе:
восемнадцать ударовъ
●●●●●●●●●●●●●●●●●●

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

§ 25.

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

§ 26.

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

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

§ 27.

Если на пути имѣется препятствіе, требующее остановки поѣзда, напр., остановка другого поѣзда, поврежденіе моста, обвалъ, значительная и внезапная осадка, поврежденіе пути,

изломъ рельса, когда на пути производятся работы, недопускающія движенія и тому подобное, то всякій служащій обязанъ оградить таковое опасное мѣсто пути сигналами остановки, указанными въ § 20 *а* и *б*, на разстояніи *не менѣе 300 саж.* отъ него, а на скатахъ на разстояніи не менѣе 500 саж. отъ него.

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

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

§ 28.

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

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

§ 29.

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

§ 30.

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

§ 31.

Путевой сторожъ, замѣтивъ приближающійся поѣздъ или паровозъ, долженъ стараться занять такое мѣсто, съ котораго онъ былъ бы замѣтенъ поѣздному машинисту, и подать, по направленію движенія поѣзда, сигналъ рожкомъ,

указанный въ § 23, затѣмъ, вставъ на разстояніи не менѣе 2-хъ аршинъ отъ крайняго рельса, внимательно слѣдить за поѣздомъ и, въ случаѣ замѣченной въ немъ неисправности, подавать сигналы остановки.

§ 32.

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

§ 33.

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

§ 34.

Во время движенія и вообще всякаго нахожденія на пути вагончика и дрезины на нихъ должны находиться днемъ въ ясное время укрѣп-

ленный на саженномъ шестѣ красный флагъ или (плетеный) щитъ, а ночью или днемъ, но въ туманное время и сильный дождь: а) на однопутныхъ участкахъ дороги — фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающій путь, какъ передъ вагончикомъ, такъ и позади его и б) на двупутныхъ участкахъ дорогъ—фонарь долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ красный. Какъ на однопутныхъ, такъ и на двупутныхъ участкахъ дороги движеніе вагончика и всякое нахожденіе его на пути, независимо отъ сигнала, укрѣпленнаго на самомъ вагончикѣ, должны быть прикрываемы съ обѣихъ сторонъ установленными дневными и ночными сигналами остановки, несомыми рабочими въ разстояніи не менѣе полуверсты отъ вагончика. Во время тумана, сильнаго дождя, снѣга или мятели независимо отъ указанныхъ сигналовъ для огражденія, какъ стоящаго на пути, такъ и находящагося въ движеніи вагончика, должны быть употребляемы петарды, для чего каждый изъ рабочихъ, ограждающихъ вагончикъ съ обѣихъ сторонъ, долженъ быть снабженъ тремя петардами, которыя должны быть уложены на рельсы, какъ только услышится приближеніе поѣзда. Положивши на путь петарды, рабочій долженъ идти на встрѣчу къ приближающемуся поѣзду, показывая ему красный сигналъ.

Прил. XIII.

Глава III.

Поѣздные сигналы.

§ 35.

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

§ 36.

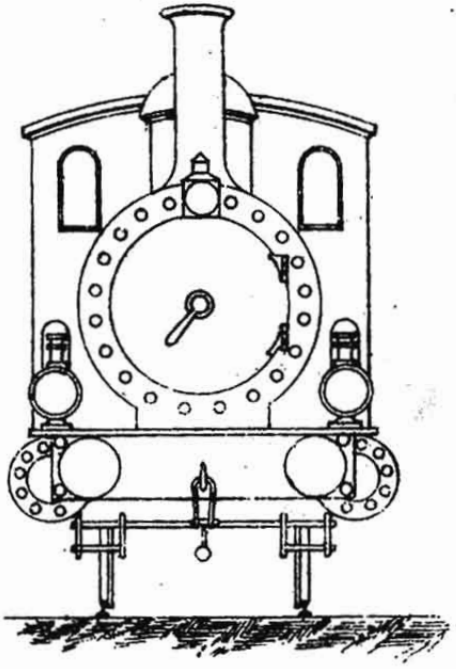
Сигналы, подаваемые сигнальными флагами, краснымъ щитомъ, ручными, вагонными и паровозными фонарями, слѣдующіе:

а) Поѣздъ идетъ по направленію пути:

днемъ: отсутствіе вояніхъ сигналовъ на паровозѣ; ночью: три паровозныхъ фонаря съ бѣлыми огнями, спереди паровоза (см. рис. 12).

Ночью

Рис. 12.

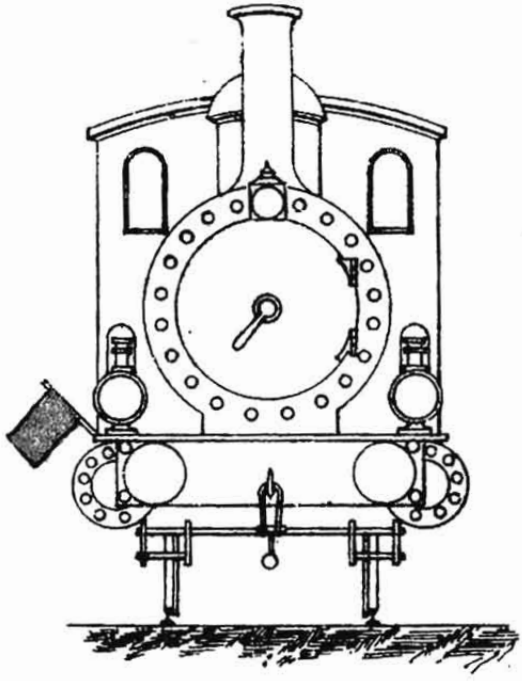


Прил. XIII.

б) **Поѣздъ идетъ по неправильному пути: днемъ: красный флагъ на правомъ концѣ буфернаго паровознаго бруса** (см. рис. 13).

Днемъ

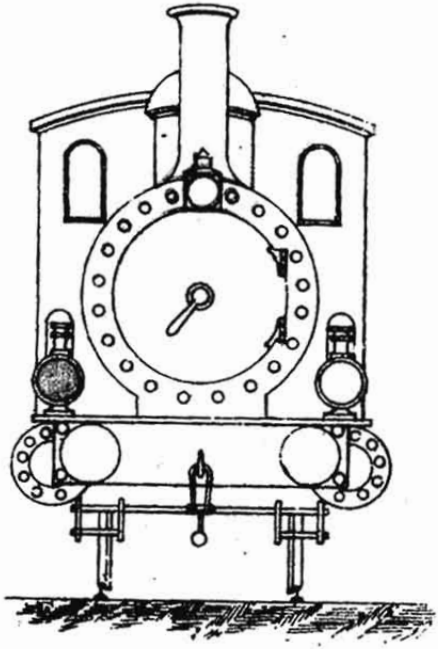
Рис. 13.



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

Ночью

Рис. 14.

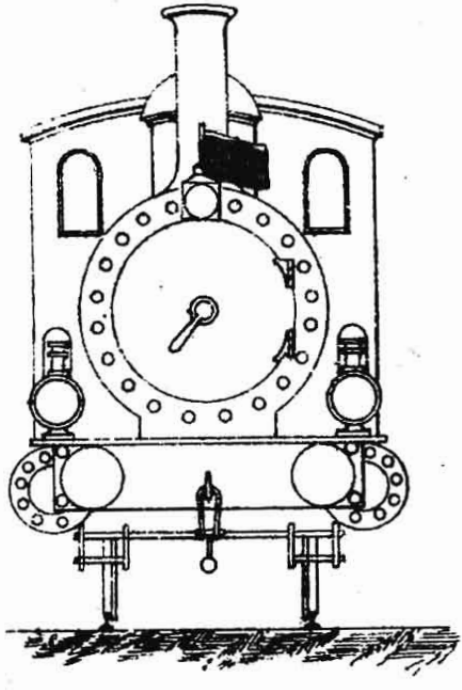


в) **Прекращеніе на перегонѣ телеграфнаго дѣйствія и необходимость вслѣдствіе этого усугубленія вниманія путевой стражи:**

днемъ: зеленый флагъ у подошвы дымовой трубы (см. рис. 15).

Днемъ

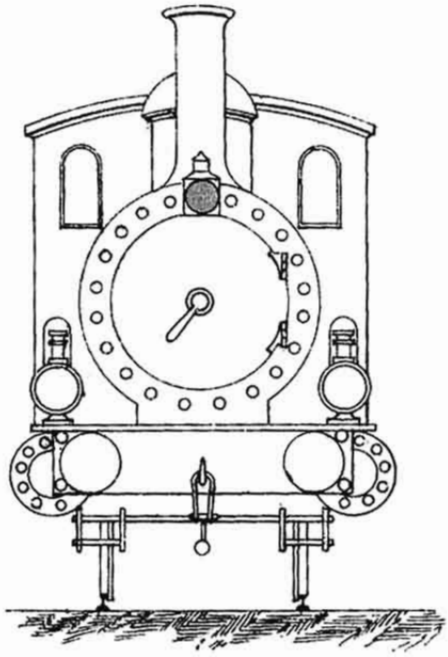
Рис. 15.



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

Ночью

Рис. 16

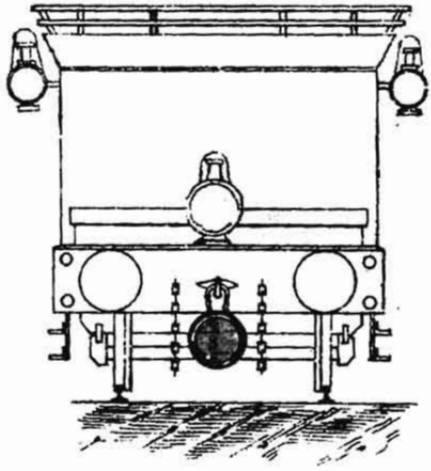


Примѣчаніе. При совпаденіи превращенія телеграфнаго дѣйствія на перегонѣ съ предыдущимъ и послѣдующими случаями, указанный на рисункахъ 15 и 16 сигналъ выставляется дополнительно къ сигналамъ означенныхъ случаевъ.

д) **Слѣдуетъ одиночный паровозъ (безъ поѣзда):** **днемъ:** на **тендерѣ сзади** у упряжнаго крюка **помѣщается красный дискъ** и сбоку тендера въ верхнихъ углахъ два фонаря, (см. рис. 19).

Днемъ

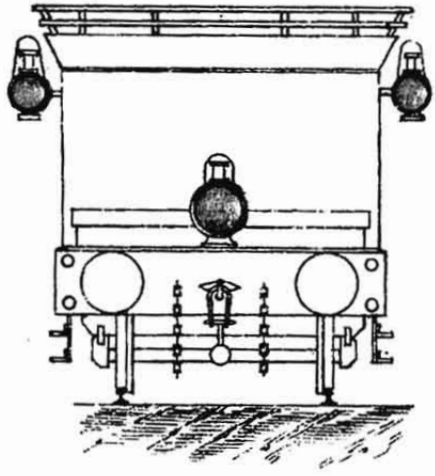
Рис. 19.



ночью: **на тендерѣ сзади** у упряжнаго крюка **помѣщается фонарь съ краснымъ огнемъ** и въ верхнихъ углахъ два фонаря, отражающіе взадъ красный огонь (см. рис. 20).

Ночью

Рис. 20.



Примѣчаніе I. Если одиночный паровозъ слѣдуетъ тендеромъ впередъ (кромѣ случаевъ маневровъ), на тендерѣ помѣщаются тѣ же сигналы, что и на паровозѣ, согласно § 36а, а на паровозѣ днемъ красный дискъ, а ночью—красный огонь.

Примѣчаніе II. По установкѣ поѣзда на запасномъ пути или сосѣднемъ главномъ пути для пропуска другихъ поѣздовъ, лѣвый по ходу поѣзда красный боковой сигналъ, находящійся въ хвостѣ поѣзда, во избѣжаніе недоразумѣнія со стороны машинистовъ пропускаемыхъ поѣздовъ, замѣняется зеленымъ въ сторону идущаго по главному пути поѣзда. Сигналъ этотъ долженъ быть вновь повернутъ краснымъ огнемъ, какъ скоро будетъ данъ сигналъ къ отправленію поѣзда.

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

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

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

Днепр

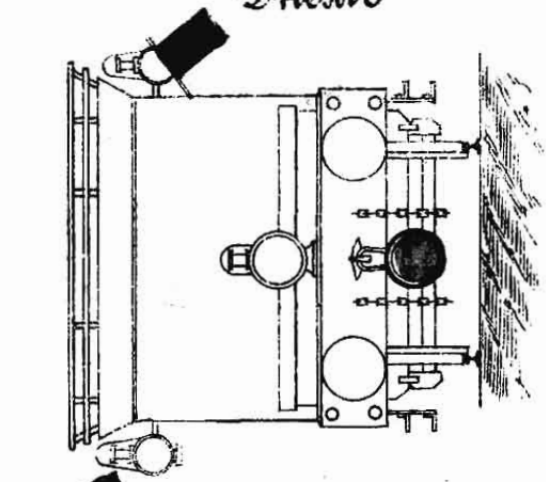


Рис. 22.

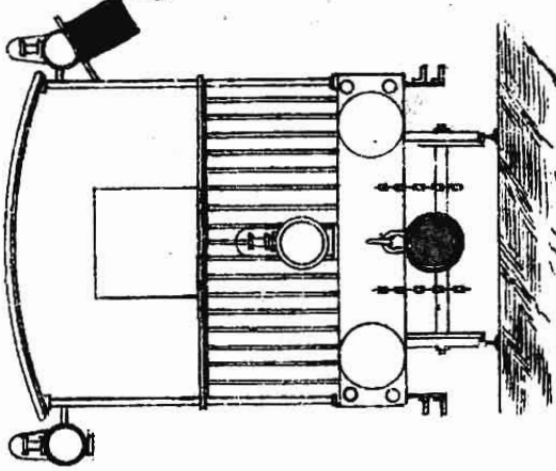


Рис. 21.

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

Ночью

Рис. 24.

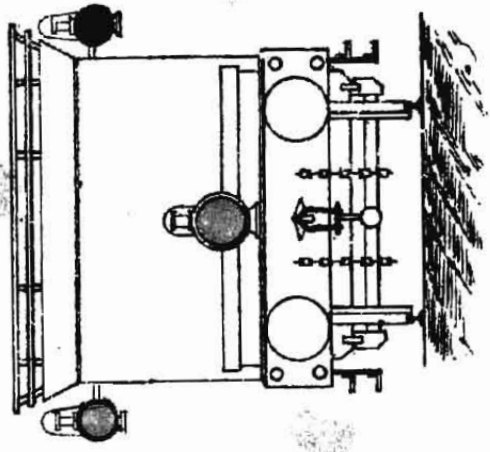
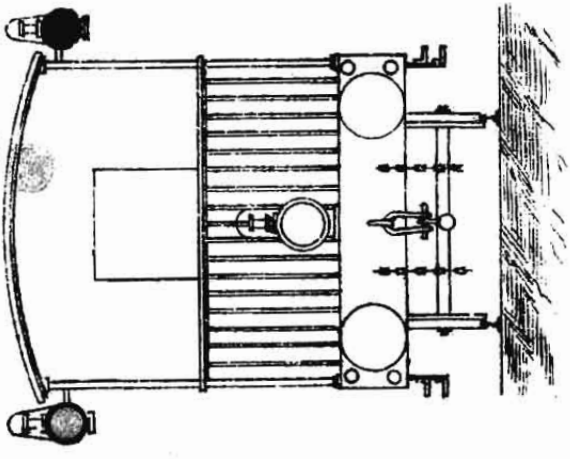


Рис. 23.

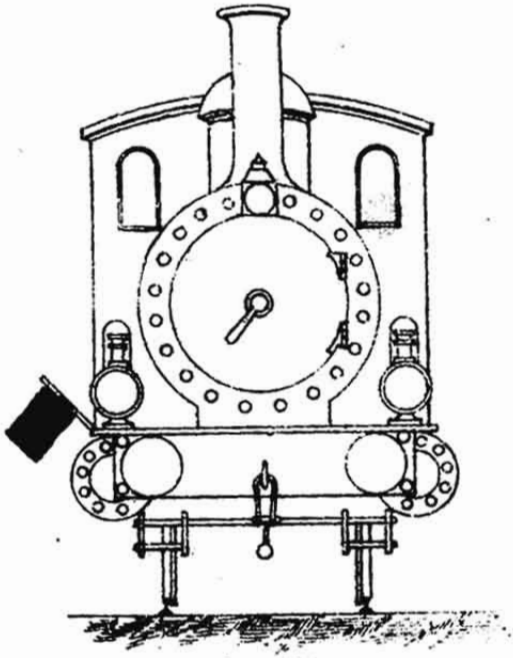


Если экстренный поѣздъ прослѣдуетъ по направленію *противуположному* съ оповѣщающимъ (послѣднимъ передъ экстреннымъ) поѣздомъ или одиночнымъ паровозомъ, то спереди паровоза, у праваго конца буфернаго бруса, выставляется:

днемъ: зеленый флагъ (см. рис. 25).

Днемъ

Рис. 25.

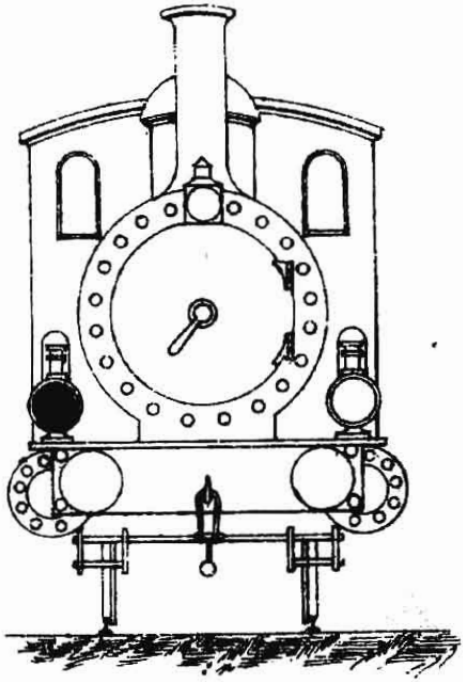


Прил. XIII.

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

Ночью

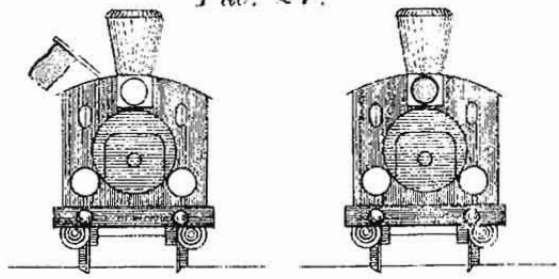
Рис. 26



ж) Если въ поѣздѣ находятся вагоны съ порохомъ и другими взрывчатыми грузами, то спереди паровоза, у основанія дымовой трубы выставляется красный сигналъ (см. рис. 27)

Днемъ Ночью

Рис. 27.



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

з) На маневреяныхъ паровозахъ одинъ паровозный фонарь помѣщается спереди паровоза, другой сзади на тендерѣ.

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

и) При передвиженіи поѣзда паровозомъ, находящимся въ хвостѣ поѣзда, передній вагонъ такового поѣзда долженъ быть съ площад-

кою впереди, а на площадкѣ долженъ находиться кондукторъ или другой агентъ съ ручными сигналами.

§ 37.

Сигналы, подаваемые паровозными свистками, слѣдующіе:

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

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

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

Сигналъ этотъ подается машинистомъ въ отвѣтъ на данный главнымъ кондукторомъ карманнымъ свисткомъ сигналъ «*отправленіе поѣзда*».

в) три короткіе свистка ⌒ ⌒ ⌒ означаютъ *требованіе тормозить вагоны;*

г) два протяжные свистка ═══ означаютъ *требованіе отпустить (ослабить) тормоза.*

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

Всякій служащій, незанятый безотлагательными работами, относящимися до безопасности движенія, услышавъ сигналъ тревоги, обязанъ немедленно спѣшить къ поѣзду или паровозу и

исполнять законныя требованія главнаго кондуктора и машиниста.

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

§ 38.

Сигналы, подаваемые карманными свистками, слѣдующіе:

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

Сигналъ этотъ подается главнымъ кондукторомъ, приблизившись къ паровозу и не далѣе багажнаго вагона;

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

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

в) три короткихъ свистка ⌒ ⌒ ⌒ означаютъ *требованіе остановки поѣзда.*

§ 39.

Колокола имѣются на паровозахъ, работающихъ на станціяхъ и на вѣтвяхъ въ предѣлахъ городовъ, и употребляются взамѣнъ паровозныхъ свистковъ, когда представляется къ тому надобность.

§ 40.

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

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

§ 41.

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

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

Въ поѣздахъ, снабженныхъ непрерывными тормазами, остановка поѣзда производится дѣйствіемъ рукоятки тормаза, помѣщенной въ вагонѣ.

§ 42.

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

§ 43.

На каждомъ поѣздѣ на послѣднемъ вагонѣ должны имѣться, указанные въ § 36 *г*, сигналы, показывающіе, что поѣздъ слѣдуетъ въ цѣломъ составѣ. По боковому фонарю на послѣднемъ вагонѣ машинистъ имѣетъ возможность всегда убѣдиться, слѣдуетъ ли ведомый имъ поѣздъ

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

То же обязанъ дѣлать главный кондукторъ и остальные кондукторы поѣзда.

§ 44.

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

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

Сигналисты же электро-семафорныхъ постовъ въ этомъ случаѣ обязаны не подавать сигнала прибытія на предыдущій постъ, а немедленно послать свободнаго сигналиста или путевого сторожа просмотрѣть участокъ относительно нахожденія на немъ оторвавшейся части поѣзда.

§ 45.

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

а) что подъ паровозъ или поѣздъ попалъ или съ нихъ упалъ человѣкъ;

б) что произошелъ разрывъ поѣзда;

в) что въ поѣздѣ случился пожаръ;

г) что въ поѣздѣ произошла такая порча подвижного состава, которая представляетъ опасность для движенія поѣзда;

д) что изъ вагона выпалъ или выпадаетъ грузъ, или можетъ упасть какой-либо предметъ, предствляющій опасность для движенія;

е) что на сосѣднемъ пути имѣется неогражденное сигналами поврежденіе или какое-либо препятствіе для движенія по этому пути поѣздовъ.

Въ такихъ случаяхъ, послѣ остановки поѣзда главный кондукторъ обязанъ прежде всего распорядиться огражденіемъ своего поѣзда (§ 47), затѣмъ принять всѣ, зависящія отъ него, мѣры къ устраненію причины, вызвавшей остановку поѣзда и къ возможно меньшей задержкѣ поѣзда, а если остановка произошла вслѣдствіе замѣченной неисправности на сосѣднемъ пути, то онъ обязанъ оградить неисправное мѣсто пути красными сигналами и извѣстить о семъ ближайшаго путевого сторожа.

§ 46.

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

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

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

§ 47.

Въ случаѣ остановки поѣзда въ пути, по какой бы то ни было причинѣ, или у закрытаго станціоннаго дальняго сигнала, поѣздные кондукторы *должны немедленно затормазить поѣздъ, а кондукторъ послѣдняго тормазного вагона обязанъ тотчасъ же, не справляясь даже о причинѣ остановки, прикрыть свой поѣздъ*, т. е. выставить сзади его, на разстояніи *не менѣе 300 саж.*, красный сигналъ и въ потребныхъ случаяхъ положить еще на рельсы петарды. Главный кон-

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

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

Прикрытіе красными сигналами остановившагося на пути, одиночнаго паровоза, если на паровозѣ не имѣется кондуктора, возлагается на кочегара подъ непосредственнымъ наблюденіемъ машиниста. Если кондукторъ или кочегаръ, отправившійся на путь для огражденія поѣзда, встрѣтитъ путевого сторожа, то поручаетъ ему постановку сигналовъ и, удостовѣрившись въ исполненіи сего сторожемъ, возвращается къ своему поѣзду. Если же кондукторъ или кочегаръ не встрѣтятъ путевого сторожа, то сами устанавливаютъ сигналы и остаются при нихъ до тѣхъ поръ, пока будетъ смѣненъ путевымъ сторожемъ или отозванъ главнымъ кондукторомъ или машинистомъ, безъ чего кондукторъ или кочегаръ отнюдь не имѣетъ права отлучиться отъ мѣста ограждения сигналами. Въ

случаѣ же отозванія его главнымъ кондукторомъ или машинистомъ, онъ, возвращаясь къ своему поѣзду, снимаетъ выставленный имъ сигналъ и петарды, если таковые были положены.

§ 48.

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

§ 49.

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

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

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

§ 50.

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

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

§ 51.

Всѣ служащіе обязаны обращать особое вниманіе при движеніи поѣзда на сигналы, по-

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

§ 52.

Сигналъ паровознымъ свисткомъ, указанный въ § 37 *б. одинъ протяжный свистокъ*, кромѣ случая, указаннаго въ томъ пунктѣ, подается машинистомъ еще въ слѣдующихъ случаяхъ:

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

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

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

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

д) въ виду другого встрѣчнаго поѣзда, идущаго по сосѣднему пути, на двупутныхъ участкахъ дороги.

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

§ 53.

Независимо всѣхъ тѣхъ случаевъ, когда остановка поѣзда требуется сигналами остановки, поданными съ поѣзда или съ пути, машинистъ обязанъ остановить поѣздъ также во всѣхъ случаяхъ, указанныхъ въ § 45, а также, когда имъ будетъ замѣчено:

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

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

§ 54.

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

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

о необходимости закрыть регуляторъ на пути, машинистъ придаточнаго паровоза извѣщается четырьмя короткими свистками ⌣ ⌣ ⌣ ⌣;

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

а) въ случаѣ порчи паровоза;

б) въ случаѣ разрыва поѣзда или поврежденій въ немъ;

в) при сигналахъ остановки, подаваемыхъ поѣздною прислугою;

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

ГЛАВА IV.

Станціонные сигналы.

§ 55

Станціонные сигналы подаются:

а) сигнальными флагами (красные и зеленые);

б) сигнальными фонарями (съ красными, зелеными и бѣлыми стеклами);

в) зелеными дисками;

г) крыльями семафоровъ;

д) крыльями электро-семафоровъ;

е) поворотными дисками, огнями на гидравлическихъ колоннахъ;

ж) стрѣлочными фонарями и щитами;

з) указательными столбиками стоянія поѣздовъ и подвижного состава;

и) петардами (хлопушками);

і) сигнальными рожками;

к) паровозными и карманными свистками;

л) станціоннымъ колоколомъ;

м) электрическими колоколами;

н) электрическими звонками.

§ 56.

Сигналы на станціяхъ, подаваемые *сигнальными флагами* и *сигнальными фонарями*, тѣ же,

что указаны въ §§ 20 и 36 настоящаго положенія и, сверхъ того, имп на станціяхъ подаются еще слѣдующіе сигналы:

При маневрахъ:

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

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

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

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

При проходѣ поѣздовъ по стрѣлкамъ.

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

Если же по какой-либо причинѣ стрѣлочникъ не можетъ поддерживать рычага такой стрѣлки,

то обязанъ выставить при ней красный сигналъ (кромѣ случаевъ производства маневровъ).

§ 57.

Зеленые диски, обозначающіе близость станціи и остановочныхъ пунктовъ, устанавливаются впереди семафоровъ на разстояніи 300 саж. отъ него въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) Когда машинистъ поѣзда, приближающагося къ сигналу остановки, не можетъ видѣть положеніе этого сигнала на всемъ пространствѣ 300 саж. впереди сигнала остановки.

2) Когда подходъ къ сигналу остановки, ограждающему станцію, состоитъ изъ сплошныхъ скатовъ въ 0,005 и круче и когда, при томъ, общее паденіе такихъ скатовъ составляетъ 5 саж. или болѣе.

Завидя зеленый дискъ, машинистъ обязанъ уменьшить скорость хода настолько, чтобы имѣть возможность остановиться передъ дальнимъ сигналомъ, если онъ закрытъ, т. е. показываетъ остановку.

Зеленые диски обращены въ сторону приближенія поѣздовъ: **днемъ зеленымъ цвѣтомъ, ночью зеленымъ огнемъ** (см. рис. 28 и 29).

Лопью

Рис. 29

Лнелиз

Рис. 28

Прил. XIII.

§ 58.

Дальніе входные сигналы (дальніе семафоры) устанавливаются на станціяхъ, выводящихъ маневрирующіе поѣзды на главный путь—въ разстояніи отъ входной стрѣлки, превосходящемъ длину максимальнаго состава поѣзда не менѣе какъ на 20 саж, а на станціяхъ, не выводящихъ маневрирующіе поѣзды за входныя стрѣлки, въ разстояніи не менѣе 75 саж. отъ таковой. Когда же между сигналами остановки и пассажирскимъ зданіемъ не имѣется встрѣчныхъ входныхъ стрѣлокъ, то упомянутое разстояніе считается отъ того мѣста, до котораго достигаютъ самые длинные изъ всѣхъ поѣздовъ, обращающихся на дорогѣ, при остановкѣ у пассажирской платформы.

Сигналы эти служатъ для огражденія входа на станціи поѣздовъ и паровозовъ и указанія, приближающимся поѣздамъ и паровозамъ, разрѣшается ли входъ на станцію или же станціи, для входа въ нее, закрыта.

Дальними, входными сигналами подаются поѣздамъ слѣдующіе сигналы:

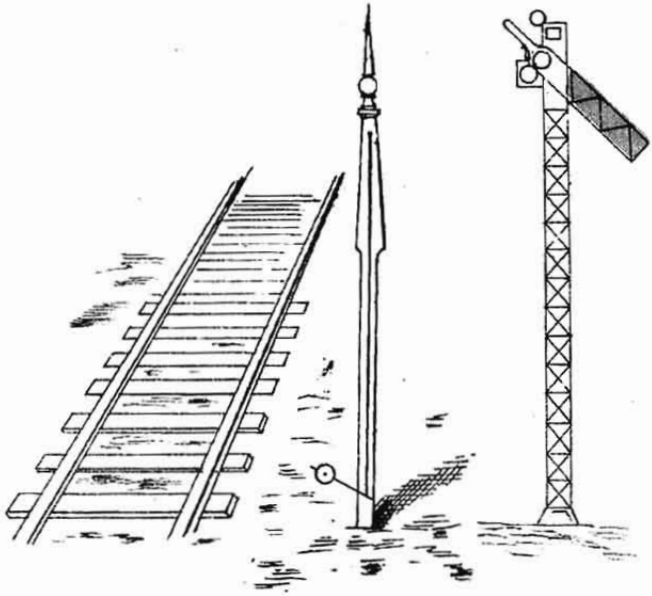
1) Со стороны пути:

а) **поѣздъ или паровозъ можетъ войти на станцію:**

днемъ—красное крыло дальняго сигнала опущено совсѣмъ (см. рис 30). или опущено подъ угломъ въ 45°.

Днемъ

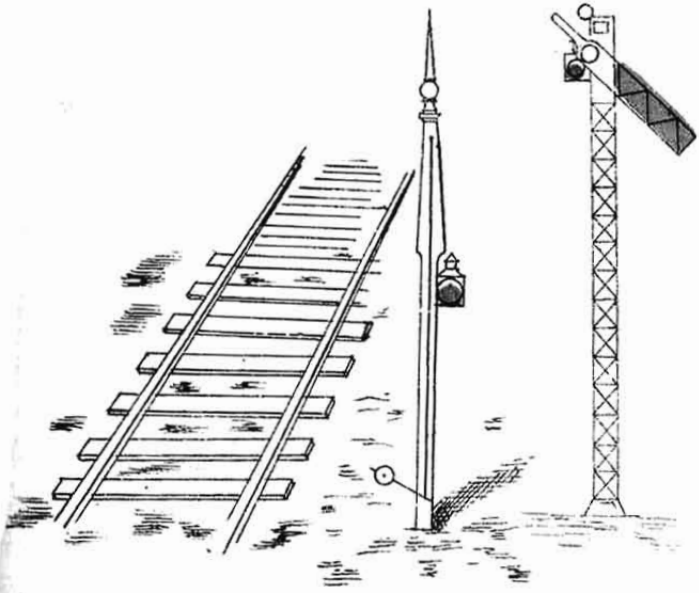
Рис. 30.



ночью — дальній сигналъ показываетъ зеленый огонь (см. рис. 31).

Ночью

Рис. 31.



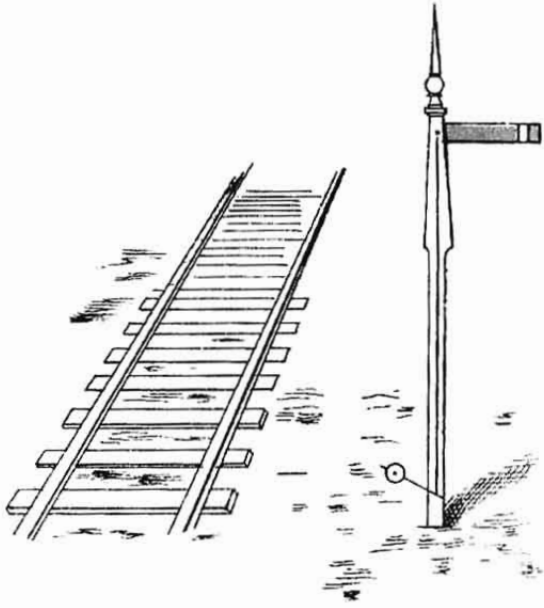
Прил. XIII.

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

Днемъ красное крыло дальняго сигнала **поднято** горизонтально (см. рис. 32.)

Днемъ

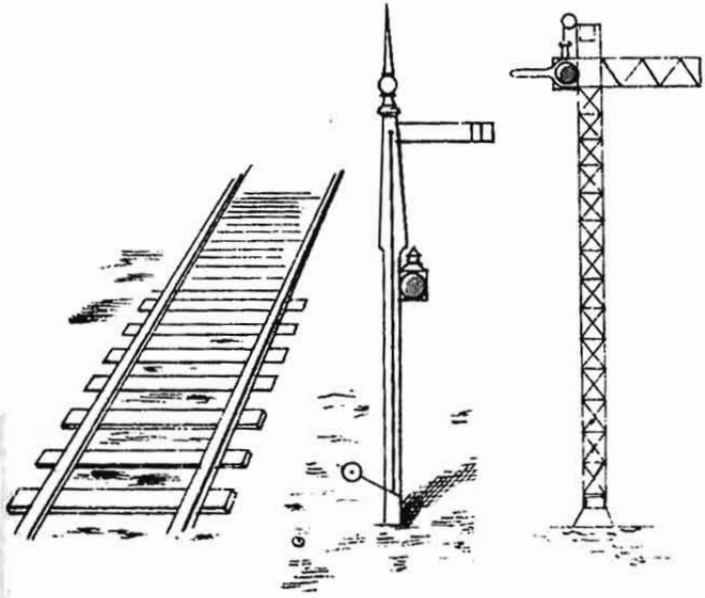
Рис. 32



ночью — дальній сигналъ показываетъ красный огонь (см. рис. 33).

Ночью

Рис. 33

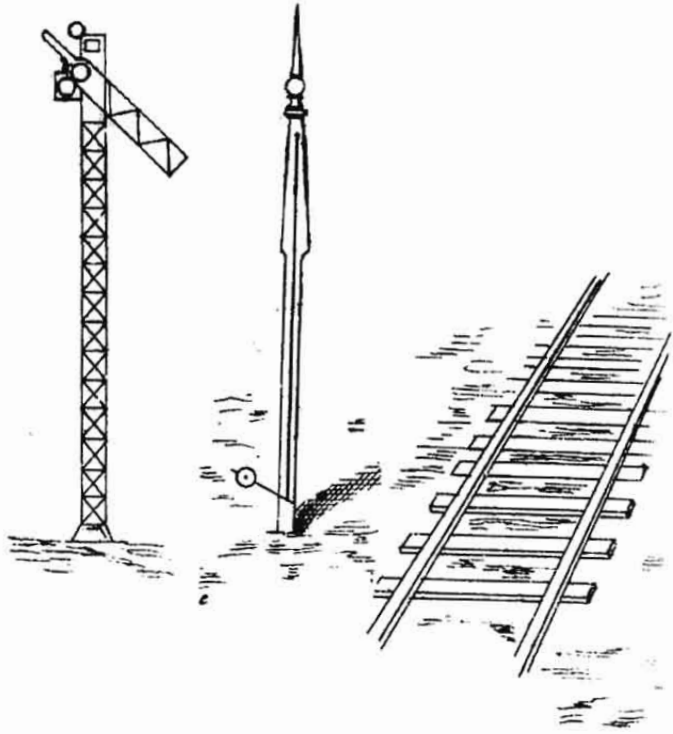


2) Со стороны станціи:

а) **станція открыта** для впуска поѣзда: **днемъ крыло опущено** (см. рис. 34), или опущено подъ угломъ въ 45°

Днемъ

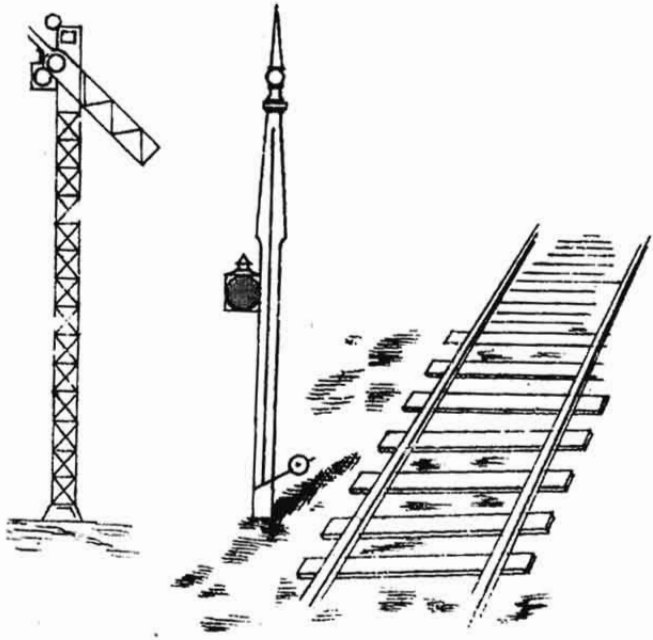
Рис. 34.



ночью — видѣнъ красный огонь (см. рис. 35), **или бѣлый;**

Ночью

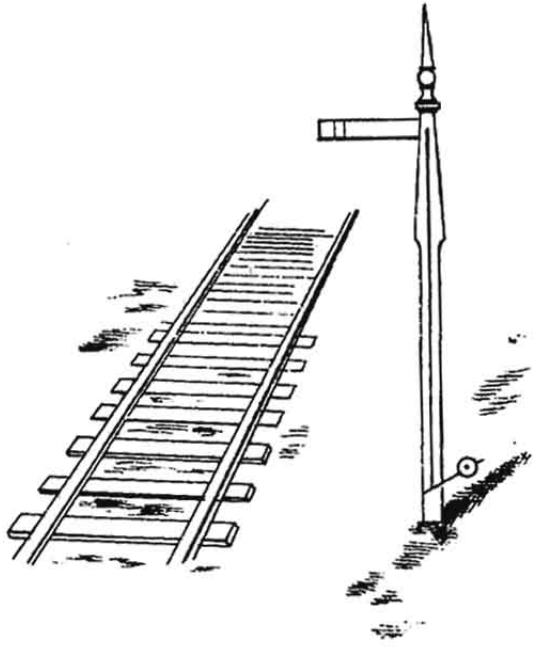
Рис. 35.



б) **станція закрыта для впуска поѣзда: днемъ крыло поднято** (см. рис. 36).

Днемъ

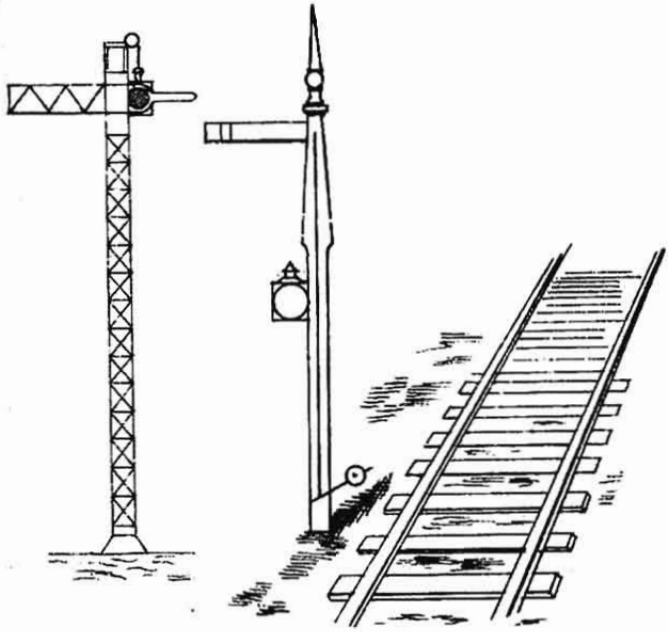
Рис 36.



ночью видѣнъ бѣлый огонь (см. рис. 37), **или зеленый.**

Ночью

Рис. 37



§ 59.

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

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

Рукоятки дальнихъ входныхъ сигналовъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ онѣ переводятся не изъ сигнальныхъ будокъ, должны быть постоянно на замкѣ, ключъ отъ котораго долженъ находиться у дежурнаго по движенію и оставаться на личной его отвѣтственности. На тѣхъ же станціяхъ, гдѣ дальніе входные сигналы переводятся изъ сигнальныхъ будокъ, таковые сигналы открываются только по распоряженію агента, дежурнаго по движенію, передаваемаго въ будку электрическимъ колокольчикомъ, какъ указано въ § 74.

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

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

§ 60.

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

Если поѣздъ при маневрахъ долженъ выйти за дальній входный сигналъ, то таковой выходъ производится только по личному распоряженію дежурнаго по движенію, который обязанъ распорядиться о выставленіи краснаго сигнала за 300 саж. отъ предѣла движенія за дальнимъ сигналомъ маневрирующаго поѣзда, въ ненастное же время, при туманѣ, мятели и т. п., должны быть сверхъ того положены противъ краснаго сигнала на рельсы петарды.

§ 61.

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

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

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

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

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

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

д) немедленно обратиться съ письменнымъ

или телеграфнымъ требованіемъ къ мѣстному дорожному мастеру объ исправленіи сигнала.

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

§ 62.

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

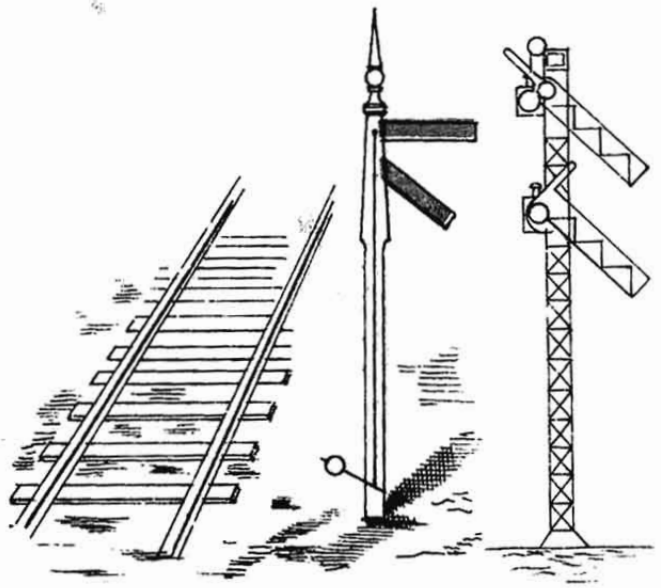
Семафорами этими подаются приближающимся поѣздамъ или паровозамъ слѣдующіе сигналы:

б) **поѣздъ можетъ слѣдовать на боковой путь или вѣтвь.**

днемъ—верхнее красное крыло поднято, нижнее красное крыло опущено (см. рис. 40) или оба крыла опущены подъ угломъ 45°;

Днемъ

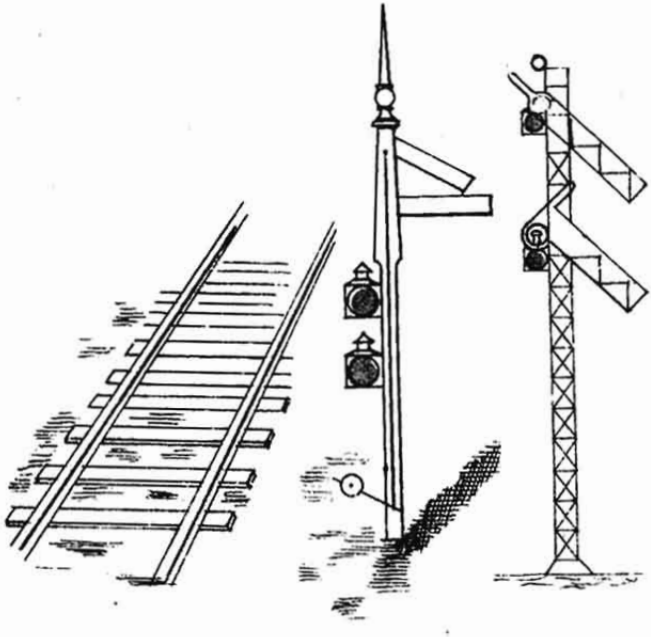
Рис. 40.



ночью—видны: верхній огонь красный, нижній огонь зеленый (см. рис. 41) или видны 2 зеленыхъ огня.

Ночью

Рис. 41.



Примѣчаніе къ § 62.

Семафоры при развѣтвленіяхъ могутъ быть 2-хъ, 3-хъ и болѣе крылые и въ зависимости отъ маршрута слѣдованія поѣзда опускается (подъ угломъ въ 45°) одно, два, три или болѣе крыльевъ, а ночью видно соотвѣтствующее число огней.

§ 63.

Электросемафоры установлены на станціяхъ и путевыхъ постахъ на участкѣ СПБургъ—Москва и служатъ для закрытія участка линіи, принадлежащаго данному электросемафору, въ то время, когда на этомъ участкѣ находится поѣздъ. Электросемафоры имѣютъ по одному большому красному крылу съ каждой стороны столба. Сигналы подаются приближающимся поѣздамъ или паровозамъ *правымъ крыломъ*. согласно инструкціи Сер. Д. № 1 и № 1bis.

§ 64.

Красные диски поворотные устанавливаются при нѣкоторыхъ запасныхъ путяхъ станцій; дѣйствіе ими и порядокъ сигнализаціи объявляется въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особымъ приказомъ Начальника дороги.

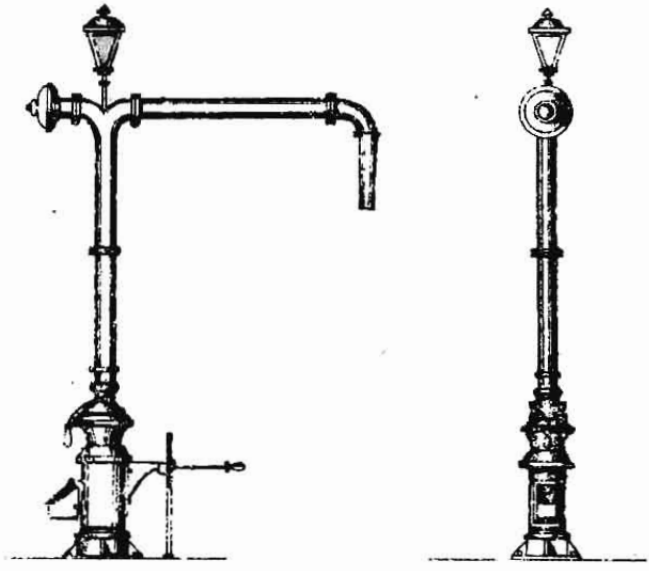
§ 65.

Огни на гидравлическихъ колоннахъ устанавливаются:

а) *красный* ночью или днемъ въ туманное время при положеніи рукава поперекъ пути;

б) *бѣлый* ночью или днемъ въ туманное время при положеніи рукава параллельно пути.

Рис. 42.



§ 66.

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

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

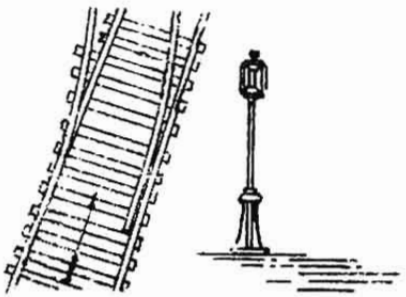
Бендеровскіе фонари показываютъ положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

а) стрѣлка поставлена на прямой путь: Движеніе противъ пера стрѣлки:

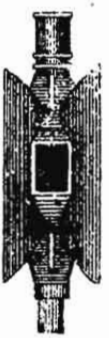
Днемъ—фонарь поставленъ вдоль пути, носомъ къ острякамъ, хвостомъ въ крестовинѣ (см. рис. 43).

Днемъ.

Рис. 43



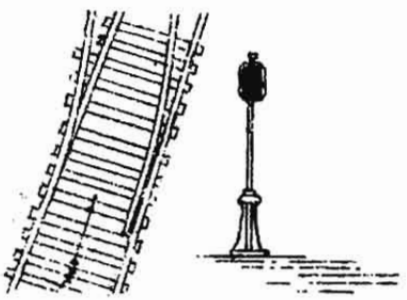
Черт. I



Ночью-видѣнъ зеленый огонь (см. рис. 44).

Ночью

Рис. 44.

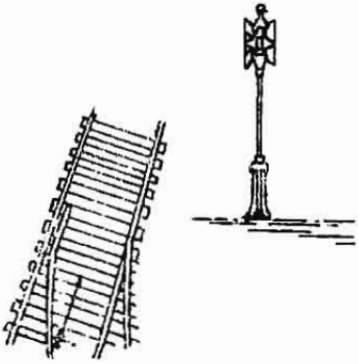


Движеніе по шерсти стрѣлки:

днемъ—фонарь поставленъ вдоль пути, носомъ къ остриямъ, хвостомъ въ крестовинѣ (см. рис. 45).

Ночью.

Рис. 45

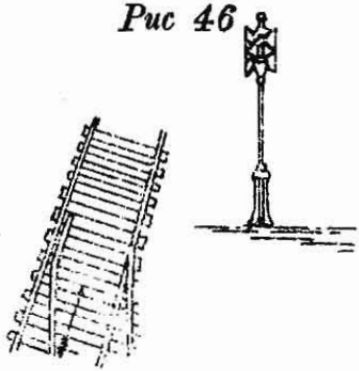


Черт. II.

Ночью-виденъ бѣлый огонь (матовое стекло) (см. рис. 46).

Ночью.

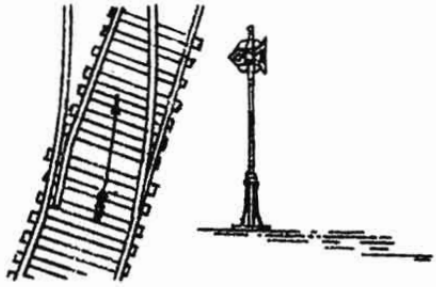
Рис 46



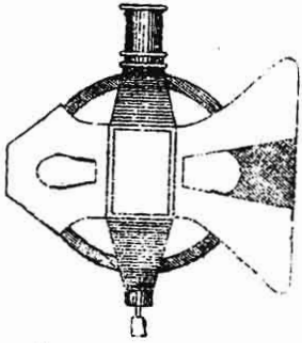
б) Стрѣлка поставлена на боковой путь:
Движеніе противъ пера стрѣлки:
Днемъ-фонарь поставленъ поперекъ пути, обращенный носомъ въ сторону бокового пути. (см. рис. 47).

Днемъ.

Рис. 47.



Черт. III.

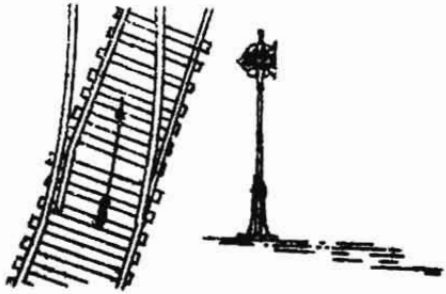


Прил. XIII.

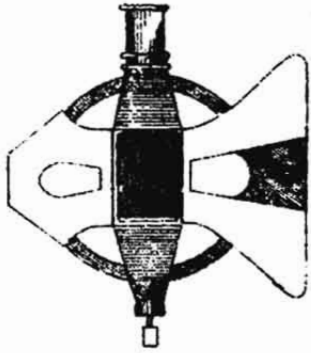
ночью—виднѣнъ зеленый огонь и, сверхъ того освѣщены носъ и хвостъ фонаря (см. рис. 48).

Ночью.

Рис. 48.



Черт. III.

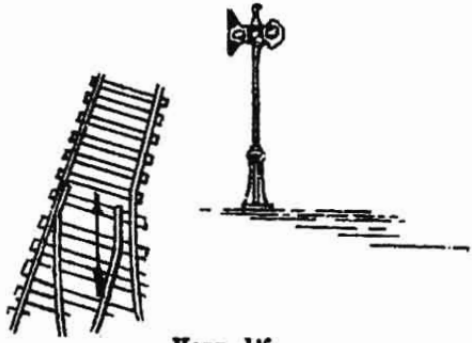


Прил. XII.

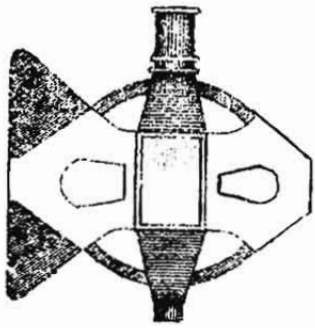
Движеніе по шерсти стрѣлки:
Днемъ-фонарь поставленъ поперекъ пути, обращенный носомъ въ сторону бокового пути. (см. рис. 49).

Днемъ.

Рис. 49.



Черт. IV.

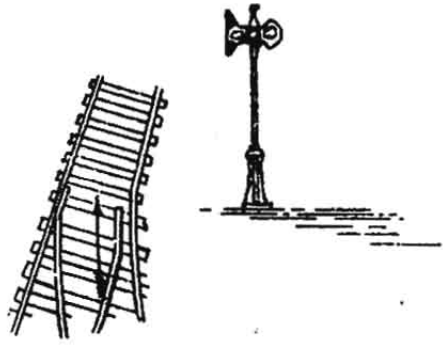


Прил. XIII.

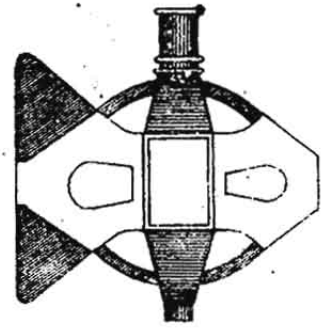
Ночью-видѣнъ бѣлый огонь (матовое стекло). (см. рис. 50).

Могью.

Рис. 50



Черт. IV.



Прил. XIII.

Щиты и фонари Брауна показываютъ положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

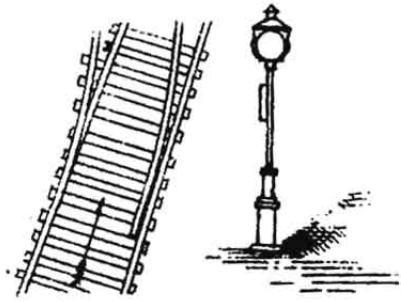
а) стрѣлка поставлена на прямой путь:

Движеніе противъ пера стрѣлки:

днемъ—щитъ поставленъ вдоль пути (см. рис. 51).

Днемъ.

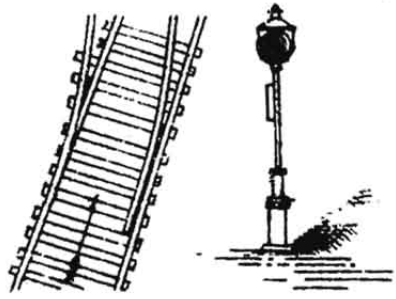
Рис. 51



Ночью—видѣнъ зеленый огонь (см. рис. 52).

Ночью.

Рис. 52.

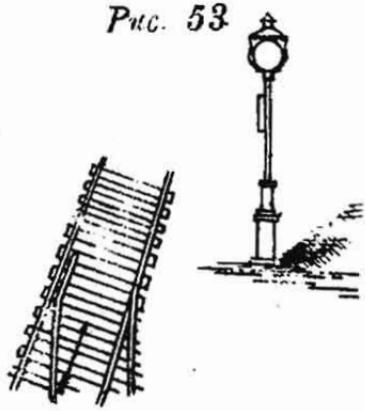


Движеніе по шерсти стрѣлки:

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

Днемъ.

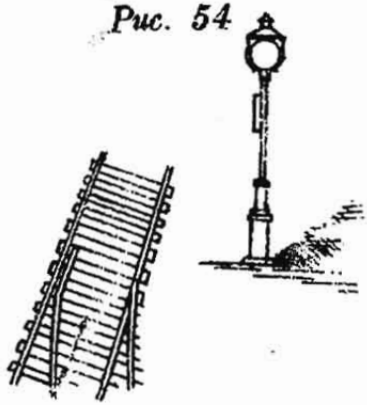
Рис. 53



Ночью-видѣнъ бѣлый огонь (матовое стекло). (см. рис. 54).

Ночью.

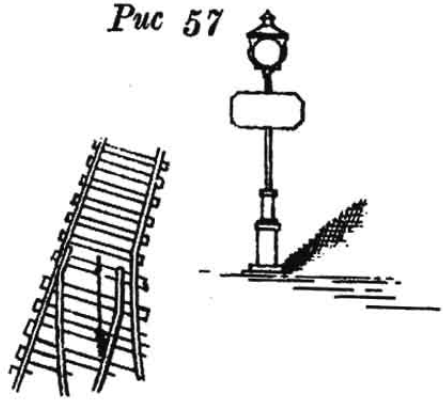
Рис. 54



Движеніе по шерсти стрѣлки:
днемъ—щитъ поставленъ поперекъ пути (см. рис. 57.)

Днемъ.

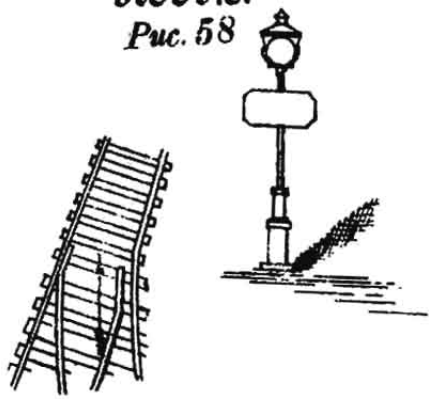
Рис 57



Ночью–видѣнъ бѣлый огонь (матовое стекло) (см. рис. 58).

Ночью.

Рис. 58



Щиты и фонари американскіе показываютъ положеніе стрѣлокъ слѣдующимъ образомъ:

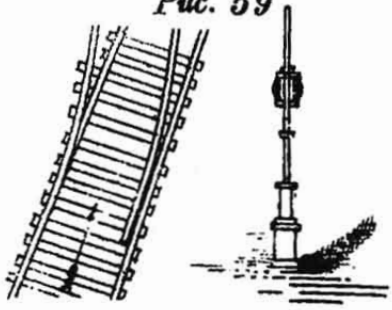
а) стрѣлка поставлена на прямой путь:

Движеніе противъ пера стрѣлки:

днемъ—щитъ поставленъ вдоль пути (см. рис. 59)

Днемъ.

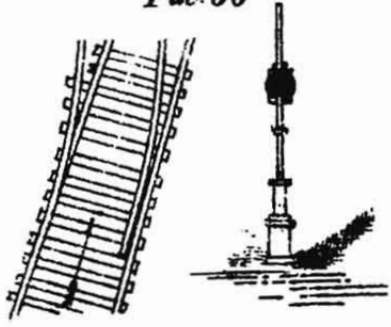
Рис. 59



ночью—видѣнъ зеленый огонь (см. рис. 60).

Ночью.

Рис. 60

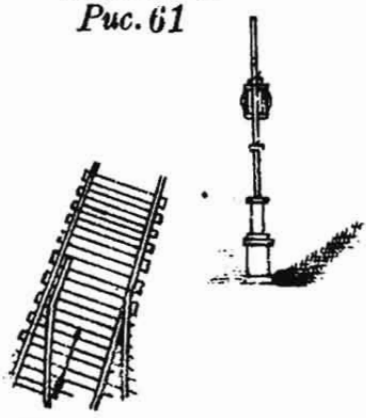


Движеніе по шерсти стрѣлки:

днемъ—щитъ поставленъ вдоль пути (см. рис. 61).

Днемъ.

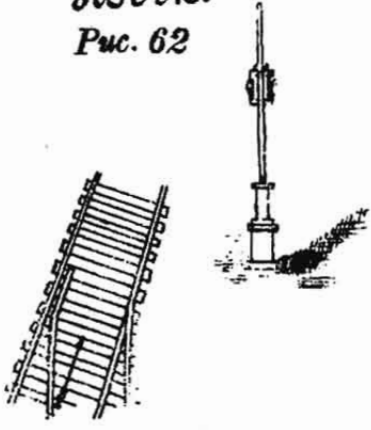
Рис. 61



Ночью–видѣнъ бѣлый огонь (матовое стекло) (см. рис. 62).

Ночью.

Рис. 62

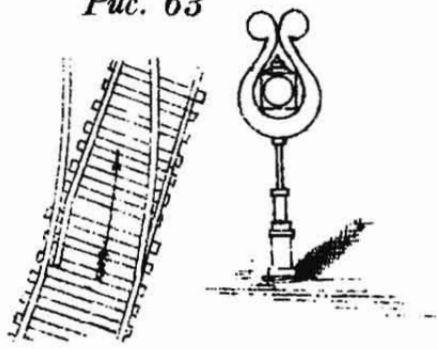


б) Стрѣлка поставлена на боковой путь:
Движеніе противъ пера стрѣлки:

днемъ—щитъ поставленъ поперекъ пути (см. рис. 63.)

Днемъ.

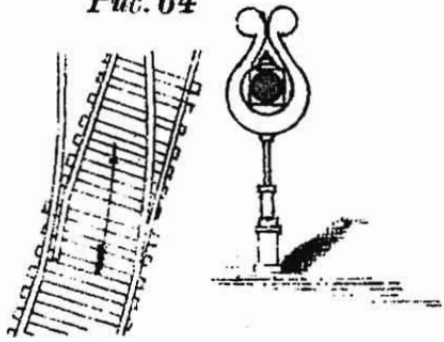
Рис. 63



Ночью—видѣнъ зеленый огонь (см. рис. 64).

Ночью.

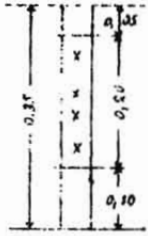
Рис. 64



§ 67.

Указателями стоянія поѣздовъ или вообще подвижнаго состава называются столбики, окрашенные въ красный цвѣтъ, поставленные между путями. (см. рис. 55).

Рис. 55.



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

§ 68.

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

§ 69.

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

Сверхъ того, при маневрахъ при переводѣ стрѣлокъ по сигналу, даному машинистомъ или составителемъ, стрѣлочники обязаны да-

вать рожкомъ отвѣтный сигналъ, когда стрѣлка совершенно установлена на требуемый путь. До полученія такого отвѣтнаго сигнала стрѣлочника, не должно совершаться движеніе по стрѣлкѣ.

§ 70.

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

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

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

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

Число и родъ таковыхъ требовательныхъ сигналовъ устанавливается для каждой станціи отдѣльно и вывѣшивается въ дежурной станціонной комнатѣ, въ стрѣлочныхъ и централь-

ныхъ будкахъ, какъ равно сообщается мѣстному Начальнику участка тяги для объявленія машинистамъ.

§ 71.

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

а) одинъ протяжный свистокъ ——— означаетъ *впередъ*;

б) два протяжныхъ свистка ═══ означаетъ *назадъ*;

в) три протяжныхъ свистка ═══ означаетъ *тише;*

г) три короткихъ свистка ⌣ ⌣ ⌣ означаетъ *стой.*

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

§ 72.

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

Колоколами этими подаются слѣдующіе сигналы.

а) *первый звонокъ.*

Одинъ ударъ въ колоколъ означаетъ: на станціяхъ начальнаго отправленія поѣзда и стоянокъ болѣе 10 минутъ — разрѣшеніе пассажирамъ занимать мѣста въ вагонахъ, на станціяхъ же, гдѣ стоянка поѣзда 10 минутъ или менѣе— входъ поѣзда въ предѣлы станціи;

б) *второй звонокъ.*

Два удара въ колоколъ означаютъ предупрежденіе пассажировъ о приближеніи времени отхода поѣзда и требованіе войти въ вагоны. Подается за двѣ минуты до момента отправленія поѣзда.

в) *третій звонокъ.*

Три удара въ колоколъ означаетъ отправленіе поѣзда;

г) *тревога.*

Звонъ безъ счета (набатъ) означаетъ: созывъ всѣхъ служащихъ и требованіе помощи въ случаѣ пожаровъ, несчастныхъ случаевъ и т. п.

§ 73.

Электрическими колоколами, кромѣ обыкновенныхъ сигналовъ, указанныхъ въ § 24, подаются еще слѣдующіе экстренные или необыкновенные сигналы.

1) ●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●

Тревога—вниманіе.

2) ●● ●● ●●

Четный—Московскій путь.

3) ●●● ●●● ●●●

Нечетный—Петербургскій путь.

4) ●●●● ●●●● ●●●●

Поѣздъ остановился—порча паровоза.

5)

Поѣздъ сошелъ съ рельсовъ.

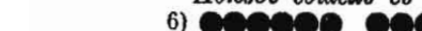
6)

Несчастіе съ людьми—вышлите медицинскую помощь.

7)

Вышлите вспомогательный паровозъ или поѣздъ.

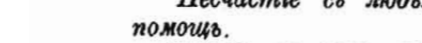
Примѣчаніе. Послѣ передачи этого сигнала передается вновь сигналъ № 2 или № 3 для указанія направленія откуда (съ Петербургской или Московской стороны) требуется высылка помощи.

8) 

Оба пути загромождены подвижнымъ составомъ.

9)

Вагоны ушли—разрывъ поѣзда.

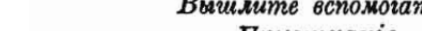
10) 

Пожаръ.

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

11)

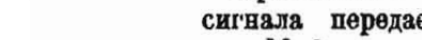
Столкновеніе поѣздовъ.

12) 

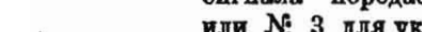
Заносъ снѣгомъ.

13)

Размывъ или порча пути или моста.

14) 

Путь освобожденъ—движеніе можетъ быть установлено по одиночному пути.

15) 

(Остается свободнымъ)

Послѣ передачи каждаго изъ этихъ сигналовъ агентъ, передающій сигналы, обязанъ ожи-

дать въ теченіи 2-хъ минутъ отвѣтнаго сигнала со станціи: «понялъ» или «не понялъ»; въ случаѣ полученія этого послѣдняго сигнала, агентъ обязанъ повторить, переданный имъ послѣдній сигналъ.

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

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

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

§ 74.

Электрическіе звонки имѣются.

1) При каждомъ электросемафорномъ аппаратѣ для передачи сигналовъ на случай разстройства сигнализаціи или неправильнаго дѣйствія приборовъ, и

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

Электрическими звонками, при электросемафорныхъ аппаратахъ, подаются слѣдующіе сигналы:

а) одинъ протяжный звонокъ ——— означаетъ *«запросъ: вниманіе»*;

б) такой же протяжный звонокъ ——— означаетъ: «*отвѣтъ, слушаю*»:

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

г) пять протяжныхъ звонковъ означаютъ «*поѣздъ прибылъ*» ═══

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

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

а) три протяжныхъ звонка ═══ въ центральной сигнальной будкѣ означаютъ: *открытъ дальній сигналъ;*

б) тѣ же три протяжныхъ звонка ═══ въ конторѣ Начальника станціи означаютъ: *отвѣтъ—понялъ;*

в) непрерывный звонъ, какъ въ конторѣ Начальника станціи, такъ и въ центральной сигнальной будкѣ, означаютъ, что дальній входный сигналъ открытъ. Звонъ этотъ продолжается все время до тѣхъ поръ, пока дальній сигналъ не будетъ взакрытъ.

ПРАВИЛА

объ открытіи, содержаніи и закрытіи переводовъ на главномъ пути линіи внѣ предѣловъ существующихъ станцій и полустанцій.

§ 1. Для служебныхъ надобностей и, въ особыхъ случаяхъ, для надобностей перевозки частныхъ грузовъ, съ разрѣшенія Начальника дороги, могутъ быть устраиваемы на главномъ пути линіи, между существующими станціями и полустанціями, переводы, т. е. стрѣлки съ крестовинами, для перехода подвижнаго состава съ главнаго пути на боковой запасный путь или на вѣтвь, отводящую къ мѣсту нагрузки и выгрузки и т. п.

Разрѣшеніе на устройство такого перевода дается по представленію службъ, имѣющихъ надобность въ этомъ устройствѣ, и по заключеніямъ Начальника службы пути и Начальника службы движенія, перваго — касательно безпрепятственности устройства перевода, по правиламъ службы пути, въ намѣченномъ пунктѣ; второго же — касательно способа эксплоатаціи перевода, какой соотвѣтствовалъ бы сохраненію полной безопасности и правильности движенія. Основной характеръ способа эксплоатаціи подобнаго перевода заключается либо въ устройствѣ при немъ телеграфнаго или блокировочнаго поста, либо въ порученіи перевода одной изъ ближайшихъ

къ нему станцій или полустанцій—безъ устройства сказаннаго поста. Первый способъ примѣняется вообще всегда, когда дѣйствіе перевода постоянно, напр. при возкѣ балласта; второй способъ примѣняется къ случаямъ подачи подвижнаго состава подъ нагрузку или выгрузку на вѣтвь, дѣлаемой, напр., разъ въ день или рѣже.

На участкахъ въ два пути такіе переводы надлежитъ, по возможности, укладывать такимъ образомъ, чтобы поѣзды, слѣдующіе на вѣтвь и съ вѣтви, могли всегда проходить пространство отъ сосѣдней станціи до вѣтви по своему правильному пути и чтобы при этомъ стрѣлка, ведущая съ главнаго пути на вѣтвь, приходилась попутною поѣздамъ главной линіи, слѣдующимъ по правильному пути. Для достиженія этого должны быть устраиваемы, кромѣ стрѣлки съ одного изъ главныхъ путей на вѣтвь, еще переходы, соединяющіе главные пути между собою, при чемъ стрѣлки перехода также должны быть попутными поѣздамъ главной линіи, слѣдующимъ по правильнымъ путямъ.

§ 2. Распоряженіе Начальника дороги объ укладкѣ перевода на опредѣленныхъ условіяхъ сообщается Начальникамъ службъ пути и движенія и Начальнику службы, заявившему потребность въ устройствѣ перевода, и ими дѣлаются соотвѣтствующія мѣстнымъ агентамъ указанія.. Линія оповѣщается объ укладѣ перевода и объ открытіи его для движенія приказомъ Начальника дороги.

Заготовленіе приказовъ объ устройствѣ и открытіи переводовъ составляетъ обязанность службы движенія. Въ приказѣ должно быть указано: со стороны какой станціи устроенъ въѣздъ на боковой путь или вѣтвь.

§ 3. Начальникъ участка пути, укладывая, согласно полученному имъ распоряженію, переводъ,

должень снабдить его, а также всѣ противошерстныя стрѣлки, если таковыя будутъ уложены на посту, затворомъ и замкомъ соотвѣтствующаго типа.

Устраиваемый постъ ограждается сигналами, примѣнительно къ указаніямъ, изложеннымъ въ правилахъ о сигналахъ.

Для помѣщенія телеграфнаго аппарата устраиваемаго поста устанавливается особая будка по типу постовыхъ будокъ при электро-семафорныхъ постахъ; обслуживающіе же постъ агенты службы движенія помѣщаются или въ зданіяхъ ближайшей станціи или въ жилыхъ, временно приспособленныхъ вагонахъ.

Открываемый постъ снабжается, распоряженіемъ Начальника службы движенія, всѣми необходимыми матеріалами, предметами и сигналами; имъ же назначается необходимый личный составъ для завѣдыванія постомъ.

Если при переводѣ телеграфный постъ не открывается, то такой переводъ долженъ быть устроенъ и эксплоатируется примѣнительно къ ст. 1 § 52 правилъ технической эксплоатаціи.

§ 4. Уложивъ переводъ и установивъ сигналы, Начальникъ участка пути оповѣщаетъ о томъ по телеграфу Начальниковъ: службы пути и зданій и службы движенія, обозначая въ депешѣ, что переводъ со всѣми принадлежностями и сигналами устроенъ для такой-то цѣли, что въѣздъ по стрѣлкѣ на боковой путь или вѣтвь со стороны такой-то станціи и что ожидается указаніе касательно передачи перевода для эксплоатаціи. Впредь до полученія сего указанія, на обязанности Начальника участка пути лежитъ—стрѣлку уложеннаго перевода, поставленную на главный путь, держать забитою костылями и запертою на ключъ, который хранить у себя. Со времени укладки стрѣлки до передачи

ея въ вѣдѣніе службы движенія (§ 6), Начальникъ участка пути обязанъ озаботиться содержаніемъ ея всегда въ постоянной исправности и исправнымъ содержаніемъ и освѣщеніемъ, согласно правилъ о сигналахъ, фонарей на стрѣлкахъ и зеленыхъ дисковъ.

§ 5. Начальникъ службы движенія, получивъ депешу Начальника участка пути, немедленно дѣлаетъ распоряженіе о принятіи перевода въ вѣдѣніе: если устраивается телеграфный постъ, то Начальника поста, если поста не будетъ—то Начальника одной изъ ближайшихъ станцій или полустанцій (какой по обстоятельствамъ будетъ удобнѣе) и оповѣщаетъ объ этомъ телеграммою Начальниковъ участка и службы пути и мѣстнаго ревизора службы движенія.

§ 6. Начальникъ участка пути или, по его распоряженію, другой агентъ службы пути передаетъ переводъ и ключъ отъ стрѣлки назначенному Начальникомъ службы движенія агенту, завѣдывающему постомъ, или Начальнику ближайшей къ переводу станціи, подъ надлежащую росписку въ присутствіи мѣстнаго ревизора движенія.

При передачѣ принимающій обязанъ удостовѣриться въ исправности дѣйствія перевода, въ устройствѣ всѣхъ нужныхъ къ оному принадлежностей, какъ-то: красныхъ дисковъ или семафоровъ и ихъ фонарей,—если открывается постъ, стрѣлочнаго фонаря, сигнальнаго предѣльнаго столбика между смежными путями и пр. Всѣ устройства и оборудованіе принадлежностями должны быть правильны и вполнѣ годны къ дѣйствію и употребленію, а самые недостатки Начальникъ участка пути долженъ распорядиться исправить. Въ роспискѣ должны быть оговорены всѣ обнаруженные при передачѣ недостатки, которые устраняются немедленно распоряженіемъ

Начальника участка. Ревизоръ движенія о готовности поста къ открытію доноситъ о томъ Начальнику службы движенія депешей.

§ 7. Объ открытіи дѣйствія перевода или поста Начальникъ службы движенія доноситъ депешею Начальнику дороги, адресуя ее въ копіи Начальнику службы пути, Начальнику мѣстнаго отдѣленія Сл. Дв. Начальнику участка тяги (или депо для объявленія машинистамъ), Начальнику участка пути, Начальникамъ сосѣднихъ станцій, завѣдывающему открываемымъ постомъ и мѣстному старшему агенту той службы, для надобностей которой устроенъ переводъ, съ указаніемъ, какая станція вѣдаетъ переводомъ, если постъ не открывается

Такъ какъ за сданными службѣ движенія переводами, находящимися на пути между станціями, и у которыхъ нѣтъ постовъ, Начальники станцій, ими распоряжающіеся, не могутъ имѣть постояннаго непосредственнаго надзора, то содержаніе и охраненіе такого перевода составляетъ обязанность линейной стражи подъ надзоромъ и отвѣтственностью дорожнаго мастера, обязаннаго осматривать переводъ и слѣдить за постоянно исправнымъ состояніямъ его. Къ обязанности дорожнаго мастера относится также содержаніе и освѣщеніе сигналовъ, ограждающихъ переводъ.

§ 8. Если переводъ сдается въ вѣдѣніе ближайшей станціи (безъ открытія при переводѣ поста), то на обязанности Начальника сей станціи лежитъ: ключъ отъ стрѣлки хранить у себя, отпирать и переводить таковую только подъ личнымъ своимъ наблюденіемъ, или подъ наблюденіемъ уполномоченнаго имъ на сіе агента; каждый разъ, когда маневры прекращаются и паровозъ или поѣздъ возвращаются на станцію, стрѣлка должна быть поставлена на главный путь и заперта на замокъ, ключъ отъ котораго увозится на станцію.

§ 9. Если при переводѣ устроенъ телеграфный постъ, то обязанности по содержанію поста и надзору за стрѣлкою лежатъ на завѣдывающемъ постомъ, дѣйствующемъ на правахъ Начальника станціи, обязанности котораго изложены въ отдѣлѣ IV правилъ техн. эксплоатаціи и тѣми особыми условіями, которыя указаны въ приказѣ объ открытіи поста и нижеслѣдующими указаніями:

а) Стрѣлки на телеграфномъ посту, соединяющія главный путь съ карьернымъ или запаснымъ, должны постоянно быть поставлены по направленію главнаго пути и въ этомъ положеніи заперты на затворы или заклинены. Стрѣлки могутъ быть переводимы на карьерный или запасный пути только для маневровъ или для постановки рабочихъ поѣздовъ и паровозовъ. При передвиженіи стрѣлокъ всегда долженъ находиться стрѣлочникъ. Наблюденіе за правильнымъ производствомъ маневровъ и правильною постановкою стрѣлокъ лежитъ на личной отвѣтственности завѣдывающаго телеграфнымъ постомъ.

б) Когда, согласно пункта «в» сего параграфа, телеграфный постъ закрытъ, то стрѣлки, кромѣ ихъ заклиненія, должны запираться на замокъ и ключи обязательно должны находиться у завѣдывающаго телеграфнымъ постомъ.

в) По особымъ указаніямъ, изложеннымъ въ приказѣ объ открытіи телеграфнаго поста, таковой можетъ быть закрываемъ на ночь, а также въ тѣ дни, когда обращеніе балластныхъ или рабочихъ поѣздовъ не будетъ назначено. Когда телеграфный постъ считается закрытымъ, то всѣ сношенія по отправленію и пріему поѣздовъ производятся сосѣдними станціями непосредственно между собою. Закрывая и открывая телеграфный постъ, завѣдывающій постомъ долженъ сообщить объ этомъ обѣимъ сосѣднимъ станціямъ телеграммою. Депеши объ открытіи

или закрытіи поста имѣютъ силу только тогда, когда будутъ получены отъ сосѣднихъ станцій квитанціи, при чемъ необходимо также, чтобы обѣ сосѣднія съ постомъ станціи знали о данныхъ каждою изъ нихъ посту таковыхъ квитанціяхъ.

г) Телеграфный постъ не можетъ быть закрытъ, если на посту находится отдѣльный паровозъ или поѣздъ.

§ 10. По минованіи надобности въ открытомъ переводѣ или телеграфномъ постѣ, Начальникъ службы движенія дѣлаетъ распоряженіе о закрытіи поста, сообщая Начальнику дороги и въ копіи подлежащимъ Начальникамъ: службы пути и участка пути и Начальнику телеграфа (когда закрывается телеграфный постъ), прося распоряженія о снятіи переводовъ и ограждающихъ переводы или постъ сигналовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ изготовляетъ приказъ, отмѣняющій изданный объ открытіи перевода или телеграфнаго поста.

О снятіи перевода Начальникъ участка пути телеграфируетъ Начальникамъ службы пути и движенія; сдача обратно Начальнику участка пути перевода и сигналовъ должна производиться такимъ же порядкомъ, какъ и пріемъ.

Постановленіе Министра Путей Сообщенія.

15-го марта 1900 г.

При постановленіяхъ отъ 11 декабря 1899 г. и 7 февраля 1900 г. были предложены къ руководству по службѣ пути желѣзныхъ дорогъ первые четыре Отдѣла Свода распоряженій Министерства Путей Сообщенія.

Одобренные мною нынѣ отдѣлы V, VI и VII означеннаго Свода предлагаю къ руководству по службѣ пути желѣзныхъ дорогъ взамѣнъ всѣхъ распоряженій, циркуляровъ, приказовъ и постановленій Министерства Путей Сообщенія, опубликованныхъ ранѣе и касающихся:

1) переѣздовъ, переходовъ и путепроводовъ (Отдѣлъ V).

2) охранительныхъ мѣръ на случай ливней и снѣжныхъ заносовъ (Отдѣлъ VI), и

3) подъѣздныхъ рельсовыхъ путей частнаго и общаго пользованія (Отдѣлъ VII).

Съ изданіемъ означенныхъ Отдѣловъ Свода отмѣняются циркуляры, перечисленные въ приложенныхъ къ Отдѣламъ Свода перечняхъ.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія.

Князъ М. Хилковъ.

Отдѣлъ V.

Переѣзды, переходы и путепроводы.

ГЛАВА I.

Техническія условія устройства переѣздовъ и переходовъ черезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ таковой, а также путепроводовъ желѣзнодорожныхъ и для проѣзжихъ дорогъ.

§ 1. Техническія условія устройства переѣздовъ и переходовъ въ уровнѣ рельсовъ, а также путепроводовъ желѣзнодорожныхъ и для проѣзжихъ дорогъ, въ отношеніи размѣровъ переѣздовъ и путепроводовъ и направленія оси переѣздовъ, устанавливается, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, подлежащими — Начальниками и Управляющими желѣзными дорогами, а на дорогахъ строящихся Инспекторами и Начальниками работъ, которые должны при этомъ руководствоваться общими правилами, изложенными въ нижеслѣдующихъ §§ 2—15.

§ 2. Ширина полотна путепровода проѣзжей дороги, считая таковую между перилами, и ширина проѣзда подъ желѣзнодорожнымъ путепроводомъ не должны быть менѣе 3-хъ саж. на шоссе, торговыхъ и почтовыхъ дорогахъ, и 2-хъ саж. на сельскихъ и полевыхъ дорогахъ.

§ 3. Высота проѣзда подъ желѣзнодорожнымъ путепроводомъ должна быть не менѣе 2 саж. въ предѣлахъ ширины проѣзжей дороги, считая отъ ея оси въ каждую сторону:

а) на шоссе торговыхъ и почтовыхъ дорогахъ—не менѣе 1,10 саж., и

б) на сельскихъ и полевыхъ дорогахъ—не менѣе 0,60 саж.

§ 4. Ширина переѣзда въ уровнѣ рельсовъ долж-

на быть не менѣе 1,50 саж., а на шоссе и мощеныхъ дорогахъ не менѣе ширины проѣзжей части таковыхъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда ожидается большой прогонъ скота черезъ переѣздъ, ширина переѣзда должна быть опредѣлена соотвѣтственно размѣрамъ сего прогона.

§ 5. Ширина переѣздовъ въ уровнѣ рельсовъ на городскихъ улицахъ, а равно и ширина путепроводовъ проѣзжей дороги и проѣздовъ подъ желѣзнодорожными путепроводами въ городахъ опредѣляются въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 6. Уголъ пересѣченія проѣзжей дороги съ желѣзною на переѣздахъ въ уровнѣ рельсовъ не долженъ быть менѣе 45°; въ противномъ случаѣ проѣзжую дорогу слѣдуетъ отклонить, для болѣе прямого пересѣченія желѣзной дороги. Крутизна поворотовъ проѣзжей дороги, при отклоненіи ея къ переѣзду, должна соотвѣтствовать потребностямъ мѣстнаго по проѣзжей дорогѣ движенія.

§ 7. Полотно проѣзжей дороги на переѣздѣ въ уровнѣ рельсовъ должно быть, въ предѣлахъ полосы между бровками полотна желѣзной дороги, вымощено, шоссировано, покрыто досками, или обдѣлано иною прочною и цѣлесообразною одеждою, причемъ:

а) поверхность этой одежды должна находиться въ уровнѣ головокъ рельсовъ;

б) по всей ширинѣ переѣзда должны быть уложены вдоль рельсовъ, контръ-рельсы прочно укрѣпленные на шпалахъ, и

в) головки контръ-рельсовъ должны быть расположены на одной высотѣ съ головками путевыхъ рельсовъ.

Желобъ между головками путеваго рельса и контръ-

рельса долженъ быть шириною 2 дюйма (50 мм.), и контръ-рельсы должны быть отогнуты къ оси колеи, внѣ предѣловъ настила, на длину не менѣе 1 фута (300 мм.) съ каждаго конца.

Примѣчаніе. Контръ-рельсы могутъ быть замѣнены угловымъ желѣзомъ.

§ 8. По всей ширинѣ полотна желѣзной дороги и на протяженіи 4 саж. въ каждую сторону отъ крайнихъ рельсовъ переѣзда полотно проѣзжей дороги должно быть горизонтально.

§ 9. Уклоны при спускахъ и въѣздахъ на переѣзды и путеводы проѣзжей дороги и на проѣзды подъ желѣзнодорожными путепроводами должны быть не круче 0,05, а въ городахъ и на шоссе не круче 0,03.

§ 10. Если въѣзды устроены на насыпяхъ, высотою свыше 0,50 саж., то таковые должны быть ограждены по обѣимъ сторонамъ надолбами.

§ 11. Устраиваемые для пропуска водъ подъ въѣздами переѣздовъ мостики и трубы могутъ быть каменные, бетонные, металлическіе или деревянные.

§ 12. Заставы переѣздовъ устанавливаются не у самаго полотна дороги, но въ зависимости отъ профили переѣзда и, мѣстныхъ условій, должны быть помѣщены на разстояніи не менѣе 4-хъ саж. отъ ближайшаго рельса и по возможности, въ началѣ въѣздовъ или спусковъ къ переѣзду. Система переѣздныхъ заставъ должна соотвѣтствовать роду движенія по проѣзжей дорогѣ и мѣстнымъ условіямъ.

§ 13. Заставы, надолбы и прочія принадлежности обслуживаемыхъ переѣздовъ должны быть окрашены, причемъ выборъ цвѣта окраски предоставляется усмотрѣнію Начальниковъ и Управляющихъ жел. дорогъ, которые руководствуются въ семъ случаѣ тѣмъ соображеніемъ, чтобы окрашенные

предметы были отчетливо видимы на фонѣ окружающей мѣстности, зимою и лѣтомъ, и чтобы выбранные ими для окраски цвѣта не давали возможности смѣшивать окрашенные предметы съ цвѣтами сигнальныхъ приборовъ, причемъ окраска черною и бѣлою красками не допускается.

§ 14. Возвышеніе заставнаго бруса подъ полотномъ загораживаемой имъ дороги должно составлять отъ 0,50 до 0,60 саж. Если черезъ переѣздъ производится прогонъ мелкаго скота, то застава и боковыя огражденія въѣздовъ къ переѣздамъ, на протяженіи между заставами и бровками полотна дороги, должны имѣть такое устройство, чтобы скотъ не могъ пролѣзать подъ опущенной заставой или попадать на полотно дороги въ обходъ заставы. Переѣзды въ предѣлахъ отъ заставы до бровки полотна должны быть ограждены съ обѣихъ сторонъ надолбами, столбами или инымъ способомъ, для устраненія возможности проѣзда черезъ полотно при закрытыхъ заставахъ.

§ 15. Переходы въ тѣхъ мѣстахъ полотна дороги, гдѣ устроены огражденія противъ нападанія на полотно скота, должны снабжаться затворами (самозапирающимися), дверцами, турникетами и т. п., которые, давая возможность проходу людей, преграждали-бы доступъ на полотно желѣзной дороги крупному и мелкому скоту, не требуя отъ проходящихъ запиранія затвора, при чемъ, если переходъ расположенъ въ мѣстности малонаселенной или у переѣзда, по которому не производится прогона мелкаго скота, то разрѣшается снабжать переходъ простымъ турникетомъ, въ видѣ горизонтальнаго креста, вращающагося на столбѣ и препятствующаго попаданію на дорогу лишь крупныхъ животныхъ.

ГЛАВА II.

Ремонтъ и содержаніе переѣздовъ.

§ 1. Производство работъ по ремонту переѣздовъ.

При производствѣ работъ по ремонту переѣздовъ, путепроводовъ и подъѣздовъ къ нимъ, а равно другихъ работъ, могущихъ стѣснять пользованіе переѣздомъ для публики, слѣдуетъ стараться обойтись по возможности, насколько это допускается техническими эксплоатаціонными соображеніями, безъ прекращенія движенія по переѣзду или путепроводу. Но если такое прекращеніе предвидится, то слѣдуетъ:

1) если переѣздъ или путепроводъ находится на шоссе, входить въ предварительное соглашеніе съ учрежденіями, завѣдывающими означеннымъ шоссе, о времени предполагаемаго закрытія проѣзда и 2) за недѣлю передъ срокомъ, когда предполагается закрыть проѣздъ по переѣзду или путепроводу, сообщать для оповѣщенія окрестныхъ жителей жандармскому желѣзнодорожному или полицейскому управленіямъ какъ о времени закрытія проѣзда, такъ и о срокѣ, въ теченіе котораго проѣздъ будетъ закрытъ, каковой срокъ заблаговременно опредѣляется Управляющимъ дорогою.

§ 2. Объявленія на переѣздахъ:

Переѣзды должны быть снабжены объявленіями, содержащими выписки изъ Общаго Устава Росс. жел. дор и уложенія о наказаніяхъ; текстъ сихъ объявленій приведенъ въ приложеніи № XX.

§ 3. *Содѣйствіе полиціи.*

При устройствѣ переѣздовъ частнаго пользованія и при охраненіи желѣзныхъ дорогъ отъ попаданія скота на полотно дороги и отъ перегона скота черезъ полотно помимо переѣздовъ, полиція обязана оказывать содѣйствіе желѣзнодорожной администраціи; степень сего содѣйствія опредѣляется циркулярами Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, приведенными въ приложеніяхъ №№ XVII и XVIII.

ГЛАВА III.

Главныя основанія для причисленія переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ и необслуживаемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія.

§ 1. Причисленіе переходовъ и переѣздовъ къ числу обслуживаемыхъ или необслуживаемыхъ, перечисленіе таковыхъ изъ одного разряда въ другой, въ зависимости отъ количества и рода движенія, профили дороги и другихъ мѣстныхъ условій, а равно и порядокъ обслуживанія переходовъ и переѣздовъ предоставляется Начальнику жел. дороги или Управляющему оной, согласно § 56 правилъ технической эксплоатаціи 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 уровень рельсовъ не допускаются въ такихъ мѣстахъ, гдѣ

либо переѣздъ не можетъ быть виденъ съ поѣзда, идущаго по одному или другому направленію, за $1^1/_2$ минуты до прохода поѣзда черезъ переѣздъ, либо поѣздъ, идущій по одному или другому направленію, не можетъ быть виденъ съ переѣзда за $1^1/_2$ минуты до прохода поѣзда черезъ переѣздъ.

Примѣчаніе 1. Означенный промежутокъ времени опредѣленъ съ такимъ расчетомъ, чтобы, въ зависимости отъ наибольшей скорости слѣдующихъ черезъ переѣздъ поѣздовъ и въ зависимости отъ наиболѣе благопріятныхъ условій профили, а именно движенія по спуску, поѣздъ могъ быть своевременно остановленъ, въ случаѣ надобности, ранѣе достиженія имъ переѣзда.

Примѣчаніе 2. Оставленіе переѣздовъ безъ обслуживанія въ ночное время, съ захода до восхода солнца, предоставляется усмотрѣнію Начальника или Управляющаго жел. дорогою, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

§ 4. Необслуживаемые переѣзды должны быть обозначены для свѣдѣнія паровозной бригады постоянными знаками. Способы сего обозначенія, а равно родъ предостерегательныхъ для публики у сихъ переѣздовъ надписей, опредѣляются Министерствомъ путей сообщенія (согласно § 56 Правилъ Технической Эксплоатаціи жел. дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія) отдѣльно для каждой дороги по представленію подлежащаго Начальника дороги.

§ 5. Машинистамъ поѣздовъ, обращающихся на участкахъ жел. дорогъ, гдѣ имѣются необслуживаемые переѣзды, выдается на руки подъ росписку вѣдомость сихъ переѣздовъ, съ указаніемъ верстъ и мѣстъ постановки знаковъ, указывающихъ мѣсторасположеніе необслуживаемыхъ переѣздовъ.

§ 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, Управленіе 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. (Приложеніе XVI).

Циркуляръ Гг. Губернаторамъ и начальникамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ, отъ 19 ноября, 1887 г. за № 3220.

Въ развитіе § 92 правилъ содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ Министромъ путей сообщенія утверждены нынѣ правила, коими, при извѣстныхъ мѣстныхъ условіяхъ и другихъ обстоятельствахъ и съ соблюденіемъ мѣръ предосторожности, указанныхъ въ означенныхъ правилахъ, предоставлено Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обращать нѣкоторые переѣзды на сихъ дорогахъ въ неохраняемые, на время или постоянно.

Въ виду этихъ правилъ за 6 недѣль до предстоящаго снятія на переѣздахъ стражи или барьеровъ, Управленіе и Инспекторы упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ обязаны оповѣщать о семъ жителей, обращаясь для сего, чрезъ посредство Губернаторовъ, къ содѣйствію мѣстной полиціи.

О такомъ распоряженіи Генералъ-Адъютанта Посьета долгомъ считаю сообщить для свѣдѣнія и руководства Гг. Губернаторамъ и начальникамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

Подписалъ: Товарищъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Завѣдывающій полиціею, Сенаторъ, Генералъ-Лейтенантъ *Оржевскій*.
Скрѣпилъ: Директоръ *Дурново*.

Циркуляръ Министерства Внутреннихъ дѣлъ Гг. Губернаторамъ, отъ 5 ноября 1885 г., за № 2786.

Въ виду крайней опасности для движенія желѣзнодорожныхъ поѣздовъ отъ попадающихъ на полотно дороги лошадей и скота изъ близь пасущихся табуновъ и стадъ, Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, циркуляромъ отъ 23 января 1879 г. за № 8 (по бывшему департаменту полиціи исполнительной), просило Гг. Губернаторовъ сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы обязать жителей селъ и деревень, прилегающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ, имѣть постоянный присмотръ за пасущимся около полотна дороги скотомъ.

Нынѣ Министръ Путей Сообщенія увѣдомилъ, что случаи задавленія желѣзнодорожными поѣздами лошадей и скота снова стали учащаться, а предотвратить таковые путевая и переѣздная стража не имѣетъ возможности, такъ какъ владѣльцы животныхъ оставляютъ ихъ пастись близь полотна безъ всякаго присмотра.

Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что 151 статьею Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ воспрещено владѣльцамъ животныхъ оставлять ихъ на полотнѣ дороги и перегонять черезъ полотно оной помимо переѣздовъ и переходовъ, я, согласно съ мнѣніемъ Генералъ-Адъютанта Посьета.

признаю настоятельно необходимымъ, чтобы чины полиціи оказывали съ своей стороны содѣйствіе къ предотвращенію неправильной пастьбы животныхъ около полотна желѣзныхъ дорогъ, а потому имѣю честь покорнѣйше просить, Ваше Превосходительство, поручить подвѣдомственнымъ Вамъ чинамъ полиціи оказывать, на точномъ основаніи упомянутаго циркулярнаго распоряженія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, содѣйствіе путевой и желѣзнодорожной стражѣ къ предупрежденію нарушеній, предусмотрѣнныхъ 151 статьею Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Подписалъ: за Министра, Товарищъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Завѣдывающій полиціею, сенаторъ, генералъ-лейтенантъ *Оржевскій*

Скрѣпилъ: Директоръ *П. Дурново.*

Циркуляръ Гг. Губернаторамъ, отъ 17 іюля 1885 года за № 1794.

Утвержденными Министерствомъ путей сообщенія правилами содержанія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, для удобства мѣстныхъ жителей допущено, на дорогахъ частнаго пользованія и полевыхъ, устройство и содержаніе переѣздовъ для частныхъ надобностей землевладѣльцевъ. Барьеры такихъ переѣздовъ будутъ содержаться обыкновенно запертыми на замокъ, ключъ отъ котораго передается владѣльцу переѣзда, съ отобраніемъ отъ него подписки въ томъ, что пользованіе переѣздомъ будетъ производиться согласно правиламъ, установленнымъ Министерствомъ путей сообщенія, и въ томъ, что онъ принимаетъ на себя отвѣтственность за своевременное запираніе барьеровъ на замокъ послѣ каждаго случая пользованія переѣздомъ. Не находя, съ своей стороны, препятствій къ тому, чтобы передача ключей и отобраніе означенной подписки производилась черезъ мѣстную полицію, я имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство о соотвѣтственномъ съ Вашей, Милостивый Государь, стороны распоряженіи къ приведенію сего въ исполненіе.

Подписалъ: Товарищъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Завѣдывающій полиціею, сенаторъ, генералъ-лейтенантъ *Оржевскій*.

Скрѣпилъ: И. д. Директора *Сабуровъ*.

Выписка статей Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ и уложенія о наказаніяхъ, которыя должны вывѣшиваться на переѣздахъ.

I. На основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго въ 12 день 1885 г. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ст. 147. Лица, не принадлежащія къ составу служащихъ желѣзной дороги, не имѣютъ права, безъ особаго дозволенія ея управленія, ходить и ѣздить по полотну оной, внѣ имѣющихся для того переходовъ и переѣздовъ.

Ст. 148. Переходить и переѣзжать черезъ желѣзныя дороги по устроеннымъ для общественнаго пользованія переѣздамъ дозволяется только въ то время, когда заставы открыты.

Ст. 149. Предметы тяжеловѣсные и вообще могущіе причинить поврежденія желѣзнодорожному пути перевозятся и перетаскиваются по переходамъ и переѣздамъ не иначе, какъ съ согласія управленія дороги и съ принятіемъ притомъ необходимыхъ предосторожностей.

Ст. 150. Не принадлежащимъ къ числу служащихъ на дорогѣ лицамъ воспрещается самовольно открывать и закрывать заставы

II. Уголовная отвѣтственность за нарушеніе сихъ постановленій опредѣляется слѣдующими статьями

закона и ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 12 іюня 1885 года мнѣнія Государственнаго Совѣта.

По ст. 76 Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями (Судебный Уставъ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II изданіе 1883 г.), за переѣздъ или перетаскиваніе чего-либо черезъ желѣзную дорогу въ то время, когда это не дозволяется, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше 50 руб.

и по ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному въ 12 день іюня 1885 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта ст. IV, пунктъ I:

За нарушеніе предписанныхъ общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ полицейскихъ для публики правилъ, а также изданныхъ подлежащей властью въ развитіе оныхъ постановленій, виновные въ томъ лица, когда за совершенный ими поступокъ не опредѣлено иного наказанія, подвергаются:

денежному взысканію не свыше 50 руб.

ПОЛОЖЕНІЕ

о движеніи путевыхъ вагончиковъ и телѣжекъ (дрезинъ).

1. О путевыхъ вагончикахъ.

По отношенію употребленія ручныхъ вагончиковъ должны быть соблюдаемы также слѣдующія правила:

1) Ручные вагончики и телѣжки всякаго наименованія (медвѣдки и т. п.) назначаются для подвозки матеріаловъ, инструментовъ и другихъ предметовъ къ мѣсту производства работъ по ремонту: пути, искусственныхъ сооруженій, полотна и зданій на станціяхъ и между ними: для уборки инструментовъ и оставшихся матеріаловъ послѣ производства сихъ работъ, а равно и для отвозки на станцію, или къ другому опредѣленному мѣсту упавшихъ съ поѣзда товаровъ и для перевозки со станцій на пролетныя казармы провизіи, принадлежащей артели ремонтныхъ рабочихъ.

Употребленіе ихъ для иныхъ цѣлей, а также для перевозки людей воспрещается, за исключеніемъ случаевъ необходимости доставки на ближайшую будку или станцію людей, пострадавшихъ при паденіи съ поѣздовъ, или при проходѣ послѣднихъ.

2) Каждый вагончикъ поручается дорожному мастеру, или старшему рабочему (артельному старостѣ), отвѣчающему за правильное его употребленіе и содержаніе въ исправномъ состояніи, въ которомъ агентъ службы Пути, сопровождающій вагончикъ, обязанъ убѣдиться передъ каждою поѣздкою. Въ завѣдываніи старшаго рабочаго можетъ быть не болѣе одного вагончика. Остальные вагончики, если бы таковые имѣлись въ околоткѣ, остаются въ качествѣ запасныхъ въ непосредственномъ завѣдываніи и подъ личною отвѣтственностью мѣстнаго дорожнаго мастера.

3) Ручные вагончики могутъ быть употребляемы въ дѣло только днемъ, не въ туманное время и когда путь свободенъ отъ движенія поѣздовъ, причемъ подъ наблюденіемъ сопровождающаго вагончикъ лица не можетъ быть болѣе одного вагончика.

Въ особо экстренныхъ случаяхъ, напримѣръ для подвозки матеріаловъ, необходимыхъ для исправленія внезапныхъ поврежденій пути, движеніе вагончиковъ, въ ночное и туманное время, можетъ быть допущено, какъ исключеніе, съ принятіемъ особыхъ мѣръ предосторожности.

Употребленіе вагончиковъ въ зимнее время допускается лишь при экстренной надобности и только въ тѣхъ случаяхъ, когда строительные и другіе матеріалы для малаго ремонта пути, какъ-то скрѣпленія и одиночные рельсы, не могутъ быть доставлены лошадьми или инымъ способомъ.

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

5) Развозка вагончикомъ матеріаловъ должна производиться подъ личнымъ наблюденіемъ и руководствомъ дорожнаго мастера, или, по его назначенію, старшаго или подстаршаго рабочаго.

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

7) Означенные вагончики должны быть, по возможности, легкіе. Нагрузка ихъ не должна превосходить ста пудовъ, причемъ вѣсъ отдѣльныхъ предметовъ не долженъ превышать 21 пуда и послѣдніе должны нагружаться такъ, чтобы грузъ равномѣрно распредѣлялся и, въ случаѣ надобности, вагончикъ могъ бы быть быстро разгруженъ и снятъ съ пути безъ особыхъ затрудненій, для чего при немъ должно быть достаточное число рабочихъ. Число рабочихъ, передвигающихъ вагончикъ, должно быть не менѣе двухъ при порожнемъ вагончикѣ, не считая лица, сопровождающаго вагончикъ. При нагруженномъ вагончикѣ, сверхъ двухъ рабочихъ, надлежитъ добавить одного рабочаго на каждые 15 пудовъ груза.

8) Скорость движенія вагончиковъ не должна превосходить шести верстъ въ часъ. Люди, передвигающіе вагончикъ, должны находиться сзади или съ боковъ вагончика, но не впереди его, таща вагончикъ за собой. Также запрещается рабочимъ, передвигающимъ вагончикъ, садиться на него, или передвигать его, упираясь шестами въ землю и т. п.

9) Ручной вагончикъ не можетъ быть поставленъ на путь безъ предварительнаго огражденія красными сигналами мѣстъ его постановки (п. 12).

10) На участкахъ дороги въ два пути движеніе ручныхъ вагончиковъ должно производиться по правильному пути, т. е. по направленію движенія поѣздовъ.

1*

11) Во время движенія вагончика и всякаго нахожденія его на пути на немъ должны находиться днемъ, въ ясное время, укрѣпленный на саженномъ шестѣ красный флагъ или (плетеный) щитъ, а ночью или днемъ, но въ туманное время и сильный дождь: а) на однопутныхъ участкахъ дороги—фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающій путь какъ передъ вагончикомъ, такъ и позади его, и б) на двупутныхъ участкахъ дорогъ—фонарь долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ—красный.

12) Какъ на однопутныхъ, такъ и на двупутныхъ участкахъ дороги движенія вагончика и всякое нахожденіе его на пути, независимо отъ сигнала, укрѣпленнаго на самомъ вагончикѣ, должно быть прикрываемо съ обѣихъ сторонъ установленными дневными и ночными сигналами остановки, несомыми рабочими въ разстояніи не менѣе полуверсты отъ вагончика.

Примѣчаніе. Огражденіе вагончика сигналами съ двухъ сторонъ, даже на двупутныхъ участкахъ дороги, устанавливается вслѣдствіе необходимости, въ надлежащихъ случаяхъ, установленія движенія поѣздовъ или вспомогательныхъ паровозовъ по неправильному пути и невозможности иногда своевременно оповѣстить объ этомъ линію.

13) Во время тумана, сильнаго дождя, снѣга или мятели, независимо отъ указанныхъ сигналовъ для огражденія какъ стоящаго на пути, такъ и находящагося въ движеніи вагончика, должны быть употребляемы петарды, для чего каждый изъ рабочихъ, ограждающихъ вагончикъ съ обѣихъ сторонъ, долженъ быть снабженъ тремя петардами (хлопушками), которыя должны быть уложены на рельсы, какъ только услышится приближеніе поѣзда.

Положивши на путь петарды, рабочій долженъ идти на встрѣчу къ приближающемуся поѣзду, показывая ему красный сигналъ.

14) Ограждающіе вагончикъ сигналы выставляются указаннымъ способомъ, во всякомъ случаѣ, хотя бы и не предвидѣлось движенія по дорогѣ какого либо поѣзда; они могутъ быть сняты не ранѣе, какъ по окончаніи выгрузки матеріаловъ и снятія съ пути самаго вагончика.

Оставлять на пути вагончикъ, хотя бы и огражденный сигналами, но безъ присмотра людей, которые могли бы, въ случаѣ надобности, снять таковой съ пути,—воспрещается.

15) Путевые, переѣздные и мостовые сторожа, завидя передвигаемый по пути вагончикъ, должны подавать установленные сигналы рожкомъ и, немедля, выставить красный сигналъ и не снимать его до тѣхъ поръ, пока не скроется у нихъ изъ виду сигналъ рабочаго, ограждающій вагончикъ съ задней стороны, по направленію его движенія.

При слѣдованіи поѣздовъ или паровоза, вскорѣ за проходомъ ручного вагончика, путевые, переѣздные и мостовые сторожа обязаны подавать паровозному машинисту сигналъ уменьшенія скорости хода поѣзда, а въ случаѣ очень малаго промежутка времени и возможной опасности столкновенія съ вагончикомъ, то и сигналъ остановки.

16) Для пропуска поѣздовъ ручные вагончики обязательно разгружаются, своевременно снимаются съ пути и отставляются въ сторону отъ послѣдняго, не ближе одной сажени отъ внѣшняго рельса.

Въ томъ же случаѣ, если при внезапномъ появленіи неожидавшагося поѣзда не представляется возможнымъ успѣть разгрузить и снять вагончикъ съ пути, то, не производя этой работы, сопровождающіе его рабочіе удаляются въ сторону.

17) На станціонныхъ путяхъ передвиженіе вагончиковъ должно производиться не иначе, какъ по предварительному соглашенію съ начальникомъ стан-

ціи, съ указаніемъ времени работы и путей, по которымъ предполагается производить передвиженіе вагончика.

18) Дорожные мастера, старшіе и подстаршіе рабочіе, распоряжающіеся вагончиками, обязаны знать твердо время прохода пассажирскихъ поѣздовъ по ихъ участкамъ и имѣть всегда при себѣ росписаніе поѣздовъ. При пропускѣ поѣздовъ они должны обращать тщательное вниманіе на выставленные въ поѣздѣ или на паровозѣ сигналы, заявляющіе о движеніи другихъ поѣздовъ.

19) Вагончики должны быть сняты съ пути: а) за 6 часовъ до прохода поѣздовъ съ ВЫСОЧАЙШИМИ Особами и членами ИМПЕРАТОРСКОЙ Фамиліи, б) за 15 минутъ до прохода прочихъ поѣздовъ, идущихъ своевременно и в) если поѣздъ идетъ несвоевременно, или же о немъ не извѣщено лицо, сопровождающее вагончикъ, то послѣдній снимается съ пути немедленно, послѣ подачи путевыми и переѣздными сторожами или инымъ способомъ сигнала о приближеніи поѣзда; а если сигнала этого не послѣдуетъ, то немедленно послѣ того, какъ сопровождающіе услышатъ шумъ, или увидятъ дымъ приближающагося поѣзда.

20) Исключеніе изъ правилъ, изложенныхъ въ предыдущемъ параграфѣ, допускается только въ случаяхъ экстренной надобности въ исправленіи неожиданно происшедшихъ поврежденій, представляющихъ опасность ожидаемому поѣзду.

Если ожидаемый поѣздъ—одинъ изъ указанныхъ въ пунктѣ «а» предыдущаго параграфа, то дорожный мастеръ, старшій или подстаршій рабочій, сопровождающій вагончикъ, обязаны немедленно дать знать ближайшему начальнику станціи о нахожденіи вагончика на пути въ недозволенное время,

объяснить причину и опредѣлить время, требуемое на исправленіе поврежденія. Начальникъ станціи немедленно увѣдомляетъ объ этомъ начальствующихъ лицъ надлежащею телеграммою.

II. О дрезинахъ.

Относительно употребленія дрезинъ обязательно также соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

1) Дрезины назначаются для служебныхъ разъѣздовъ между станціями тѣхъ лицъ, коимъ на это предоставляется право.

Употребленіе ихъ для иныхъ цѣлей воспрещается.

Дрезины находятся въ непосредственномъ вѣдѣніи и распоряженіи начальниковъ участковъ пути и подъ ихъ личною отвѣтственностью за правильность употребленія.

Онѣ должны храниться на станціяхъ на особыхъ участкахъ рельсоваго пути, расположенныхъ внѣ общихъ рельсовыхъ путей, назначаемыхъ для движенія, и всегда должны быть прикрѣплены цѣпью съ замкомъ къ столбу или къ другому неподвижному предмету; ключъ отъ сего замка долженъ сохраняться у начальника участка, его помощника, дорожнаго мастера или старшаго рабочаго (артельнаго старосты), смотря по тому, кто изъ нихъ окажется живущимъ на означенной станціи. Агентъ, которому ввѣрено храненіе дрезины, безъ письменнаго распоряженія начальника участка не долженъ допускать пользоваться ею лицамъ, на службѣ пути и зданій не состоящимъ, или не имѣющимъ на это установленнаго права.

2) Для служебныхъ поѣздокъ по линіи дрезинами могутъ пользоваться:

а) Чины Инспекціи Министерства Путей Сообщенія, на дорогу командированные.

б) Начальникъ дорогъ.

в) Начальникъ службы Пути.

г) Ихъ помощники.

д) Состоящіе при нихъ инженеры, командируемые для исполненія особыхъ порученій.

е) Мѣстный начальникъ участка пути.

ж) Его помощникъ.

з) Старшій дорожный мастеръ.

и) Мѣстный начальникъ отдѣленія желѣзнодорожнаго жандармскаго полицейскаго Управленія.

к) Офицеры 1-го желѣзнодорожнаго батальона во время нахожденія ихъ на охранѣ ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ.

л) Ротные командиры при проѣздѣ Коммиссіи по осмотру путей и сооруженій во время охраны ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ, а въ случаѣ экстренной необходимости—нижепоименованныя лица:

м) Начальники станцій и агенты врачебной службы для скорѣйшей подачи врачебной помощи пострадавшимъ при происшествіяхъ на дорогѣ и во всѣхъ другихъ случаяхъ, въ положеніи о врачебной службѣ предусмотрѣнныхъ.

н) Мѣстные чины желѣзнодорожнаго жандармскаго полицейскаго Управленія, отправляющіеся со станціи на прилегающій перегонъ по случаю происшествія на семъ послѣднемъ, имѣвшаго послѣдствіемъ перерывъ движенія.

о) Завѣдывающій телеграфомъ и отправляющіеся по его порученію старшіе контролеры-механики телеграфа для годоваго осмотра телеграфной линіи.

п) Надсмотрщики телеграфа, въ надлежащихъ случаяхъ, для скорѣйшаго возстановленія прерваннаго телеграфнаго дѣйствія, и

р) другія должностныя лица, снабженныя на то надлежащими разрѣшеніями Начальника дорогъ.

Во всякомъ случаѣ, каждое лицо, не состоящее на службѣ Пути и Зданій, можетъ воспользоваться дрезиною не иначе, какъ съ вѣдома мѣстнаго начальника участка, и должно слѣдовать по линіи только въ сопровожденіи кого-либо изъ агентовъ службы Пути, дорожнаго мастера, а за его отсутствіемъ—его старшаго рабочаго.

Примѣчаніе. При необходимости скорѣйшей подачи врачебной помощи,—начальнику станціи, ближайшей къ мѣсту происшествія, предоставляется право распоряжаться дрезиною, не ожидая для сего особаго разрѣшенія начальника участка пути; въ такомъ случаѣ и при отсутствіи подлежащихъ чиновъ службы Пути и Зданій, дрезина должна быть сопровождаема или самимъ начальникомъ станціи, или лицомъ, имъ для сего назначеннымъ, вполнѣ знакомымъ съ управленіемъ дрезиною и правилами движенія поѣздовъ и дрезинъ по дорогѣ.

3) Независимо отъ сего, въ обычное время право пользованія дрезиною предоставляется участковымъ врачамъ для объѣзда своихъ участковъ, съ цѣлью освидѣтельствованія зрѣнія служащихъ на перегонахъ между станціями, привитія оспы или для поданія медицинской помощи больнымъ, въ томъ случаѣ, если не представится возможнымъ воспользоваться для своего переѣзда проходящими поѣздами или какими-либо другими средствами (напр. лошадьми).

4) Желѣзнодорожные врачи, фельдшера и акушерки имѣютъ также право пользоваться дрезиною, отправляющеюся со станціи ихъ отъѣзда, если на дрезинѣ окажется свободное мѣсто для ихъ помѣщенія—въ направленіи къ тому пункту линіи, куда они должны слѣдовать для посѣщенія больныхъ.

Если на дрезинѣ свободнаго мѣста нѣтъ, а между тѣмъ кто-либо изъ названныхъ лицъ имѣетъ неотложную необходимость ѣхать на мѣсто прописе-

ствія съ людьми, на помощь раненому или опасно больному, то агентъ, въ распоряженіи котораго состоитъ имѣющая отправиться дрезина, обязанъ оказать преимущество врачу или фельдшеру передъ другими сопровождающими его лицами и взять ихъ на дрезину. Равнымъ образомъ лицамъ врачебнаго персонала, подававшимъ помощь служащимъ, живущимъ между станціями, предоставляется для проѣзда до ближайшей станціи пользоваться свободными мѣстами на дрезинахъ, проходящихъ въ попутномъ направленіи, для чего и останавливать послѣднія черезъ путевыхъ сторожей надлежащими сигналами.

5) Желѣзнодорожный врачъ, имѣющій настоятельную необходимость ѣхать на помощь больному или раненому, или на мѣсто происшествія съ людьми, за предоставленіемъ дрезины и рабочихъ должепъ обращаться: на мѣстахъ жительства начальниковъ участка пути или его помощника—къ этимъ лицамъ, а при ихъ отсутствіи, или на другихъ станціяхъ—къ мѣстному начальнику станціи.

Въ такомъ случаѣ начальникъ станціи, если на его станціи есть дрезина, обязанъ немедленно особою запискою потребовать на таковую рабочихъ отъ мѣстнаго дорожнаго мастера, а за отсутствіемъ его—отъ старшаго рабочаго, завѣдывающихъ дрезиною. По такому требованію находящаяся въ исправности свободная дрезина должна быть немедленно предоставлена.

При отсутствіи же на мѣстѣ старшихъ агентовъ службы Пути, начальникъ станціи поступаетъ согласно примѣчанія къ пункту 2 сихъ правилъ.

6) Скорость движенія дрезины не должна превосходить 20 верстъ въ часъ; въ случаѣ движенія дрезины за какимъ-либо поѣздомъ, воспрещается нагонять послѣдній.

7) Движеніе дрезины не должно препятствовать движенію поѣздовъ и паровозовъ; поэтому дрезины должны быть снимаемы съ пути настолько заблаговременно, чтобы не причинять не только остановки поѣздовъ, но даже и замедленія хода таковыхъ.

8) На дрезинахъ воспрещается перевозить тяжелые предметы, вѣсомъ свыше 5-ти пудовъ, могущіе воспрепятствовать скорому снятію дрезины съ пути. Общая же нагрузка дрезины не должна превосходить 35-ти пудовъ.

9) Движеніе дрезинъ должно производиться, по возможности, только днемъ и въ исключительныхъ случаяхъ—ночью. Въ туманное время слѣдованіе дрезинъ воспрещается вовсе.

10) Во время движенія дрезины и всякаго нахожденія ея на пути, на ней должны находиться: днемъ, въ ясное время, укрѣпленный на саженномъ шестѣ красный флагъ или (плетеный) щитъ, а ночью, или днемъ, но въ туманное время, и сильный дождь: а) на однопутныхъ участкахъ дороги—фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающій путь, какъ передъ дрезиной, такъ и позади ея, и б) на двупутныхъ участкахъ дороги фонарь долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ—красный.

11) При проходѣ дрезины путевые, барьерные и мостовые сторожа обязаны выставлять впереди и сзади ея красные сигналы и держать ихъ до тѣхъ поръ, пока дрезина не скроется у нихъ изъ виду.

При слѣдованіи поѣздовъ или паровозовъ вскорѣ за проходомъ дрезины, путевые, переѣздные и мостовые сторожа обязаны подавать паровозному машинисту сигналъ уменьшенія скорости хода поѣзда, а въ случаѣ очень малаго промежутка времени и опасности наѣзда, то и сигналъ остановки

7) Движеніе дрезины не должно препятствовать движенію поѣздовъ и паровозовъ; поэтому дрезины должны быть снимаемы съ пути настолько заблаговременно, чтобы не причинять не только остановки поѣздовъ, но даже и замедленія хода таковыхъ.

8) На дрезинахъ воспрещается перевозить тяжелые предметы, вѣсомъ свыше 5-ти пудовъ, могущіе воспрепятствовать скорому снятію дрезины съ пути. Общая же нагрузка дрезины не должна превосходить 35-ти пудовъ.

9) Движеніе дрезинъ должно производиться, по возможности, только днемъ и въ исключительныхъ случаяхъ—ночью. Въ туманное время слѣдованіе дрезинъ воспрещается вовсе.

10) Во время движенія дрезины и всякаго нахожденія ея на пути, на ней должны находиться: днемъ, въ ясное время, укрѣпленный на саженномъ шестѣ красный флагъ или (плетеный) щитъ, а ночью, или днемъ, но въ туманное время, и сильный дождь: а) на однопутныхъ участкахъ дороги—фонарь съ краснымъ огнемъ, освѣщающій путь, какъ передъ дрезиной, такъ и позади ея, и б) на двупутныхъ участкахъ дороги фонарь долженъ показывать впередъ бѣлый огонь, а назадъ—красный.

11) При проходѣ дрезины путевые, барьерные и мостовые сторожа обязаны выставлять впереди и сзади ея красные сигналы и держать ихъ до тѣхъ поръ, пока дрезина не скроется у нихъ изъ виду.

При слѣдованіи поѣздовъ или паровозовъ вскорѣ за проходомъ дрезины, путевые, переѣздные и мостовые сторожа обязаны подавать паровозному машинисту сигналъ уменьшенія скорости хода поѣзда, а въ случаѣ очень малаго промежутка времени и опасности наѣзда, то и сигналъ остановки

12) Для пропуска поѣздовъ, предвидимыхъ росписаніемъ или при неожиданномъ появленіи паровоза или поѣзда, дрезина должна быть заблаговременно снята съ пути и отодвинута на разстояніе не менѣе одной саж. отъ рельсовъ пути.

За своевременность исполненія этого правила подлежитъ отвѣтственности то лицо, которое назначено начальникомъ участка для сопровожденія дрезины.

При внезапно появившемся поѣздѣ и совершенной невозможности убрать съ пути дрезину до проход& его, дрезина должна быть безотлагательно остановлена и люди удалены отъ нея на безопасное разстояніе.

13) Лицо, ѣдущее на дрезинѣ, или назначенное начальникомъ участка для сопровожденія ея, обязано передъ поѣздкою убѣдиться: а) въ полной исправности дрезины, т. е. въ хорошемъ дѣйствіи тормаза, въ цѣлости колесъ, осей и механизма и т. п.; б) предупредить рабочихъ о приведеніи ихъ одежды въ такой видъ, чтобы рукава и полы платья не могли попасть въ механизмъ дрезины; в) убѣдиться, что дрезина снабжена надлежащими сигналами (флагомъ на саженномъ шестѣ или плетенымъ дискомъ) и г) имѣть при себѣ росписаніе движенія поѣздовъ, часы, свѣренные со станціонными, и свистокъ для поданія сигналовъ.

14) Лицо, сопровождающее дрезину, отвѣтствуетъ за всякое несчастье, могущее случиться, какъ съ поѣздомъ, такъ и съ людьми, находящимися на дрезинѣ, отъ несвоевременнаго нахожденія дрезины на пути, или отъ непринятія нужныхъ мѣръ предосторожности при движеніи дрезины.

15) Дрезина не можетъ быть отправлена со станціи безъ вѣдома начальника станціи; лицо, ко-

торое распоряжается движеніемъ дрезины, обязано заявить начальнику станціи объ ея отправленіи съ указаніемъ на то, возвратится ли дрезина на станцію или дойдетъ до слѣдующей станціи, а при возможности—и о томъ, какое приблизительно время дрезина будетъ находиться на пути между станціями, для выдачи предупрежденія поѣздамъ о нахожденіи дрезины въ пути.

Передъ отправленіемъ дрезины начальникъ станціи долженъ выдать распорядителю движенія дрезины письменное свѣдѣніе о всѣхъ поѣздахъ, назначенныхъ къ этому времени въ движеніе между станціями.

16) Начальникъ станціи отправленія дрезины долженъ увѣдомлять о выходѣ ея со станціи начальника сосѣдней попутной станціи и сообщать ему и свѣдѣнія, полученныя имъ, согласно пункта 15 сего отдѣла, отъ того лица, которое распоряжается движеніемъ дрезины.

Примѣчаніе. Если дрезина отправляется не со станціи, а съ пункта, на которомъ или вблизи котораго имѣется телеграфный постъ, или прямо съ пути, то лицо, по распоряженію котораго дрезина отправляется, а при отсутствіи таковаго, лицо, сопровождающее дрезину, обязано предупредить начальника подложащей станціи, съ ближайшаго пункта, по телефону, гдѣ таковой имѣется, или заявить о томъ завѣдывающему ближайшимъ къ пункту отправленія телеграфнымъ постомъ, о своемъ отправленіи на дрезинѣ для своевременнаго, въ такомъ случаѣ, увѣдомленія по телеграфу же начальниковъ обѣихъ смежныхъ станцій о времени отправленія дрезины, для соотвѣтственныхъ предупрежденій машинистовъ поѣздовъ.

17) По прибытіи дрезины на сосѣднюю станцію, или по возвращеніи ея на станцію отправленія, агентъ, распоряжающійся движеніемъ ея, обязанъ сообщить о прибытіи дрезины начальнику станціи, а сей послѣдній увѣдомляетъ объ этомъ надлежащую сосѣднюю станцію.

18) Начальники станцій, увѣдомленные о нахожденіи дрезины на пути между станціями, письменно обязаны предупреждать машинистовъ и главныхъ кондукторовъ подлежащихъ поѣздовъ и отдѣльно двигающихся паровозовъ о нахожденіи дрезины на пути.

Примѣчаніе. Машинисты проходящихъ поѣздовъ, получивъ предупрежденіе о нахожденіи на пути дрезины, обязаны на кривыхъ, проходящихъ чрезъ вымемку или лѣсъ и на значительныхъ уклонахъ,—подавать свистки для предупрежденія дрезины.

19) На двупутныхъ участкахъ дороги движеніе дрезины должно производиться по правильному пути, т. е. по направленію движенія поѣздовъ.

20) Если на однопутныхъ участкахъ изъ сосѣдней станціи по направленію движенія дрезины отправился уже на встрѣчу поѣздъ, машинистъ и главный кондукторъ котораго не могли быть предупреждены о ея отправленіи, то начальникъ станціи обязанъ объ этомъ предупредить сопровождающаго дрезину письменно, сообщивъ ему время выхода этого поѣзда съ сосѣдней станціи, дабы дрезина могла быть своевременно снята съ пути.

Примѣчаніе. Если же до прибытія ожидаемаго встрѣчнаго поѣзда вообще осталось времени менѣе четверти часа, то взамѣнъ отправленія на встрѣчу таковому поѣзду дрезины, таковая должна выждать на станціи прибытія онаго.

III. При движеніи такъ называемыхъ шведскихъ дрезинъ, приводимыхъ въ движеніе и снимаемыхъ съ пути силою одного человѣка и назначаемыхъ исключительно для осмотра пути агентами не ниже дорожнаго мастера, должны быть соблюдаемы правила, изложенныя въ пунктахъ 1, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 18, 19 и 20 отдѣла II.

IV. Двухъ-колесные вагончики (мадероны), въ которыхъ оба колеса двигаются по одному рельсу, и

и дрезины-велосипеды не ограждаются никакими сигналами и могутъ передвигаться по пути безъ всякихъ предупрежденій.

Примѣчаніе. 1) Начальники участковъ пути, какъ главные распорядители, коимъ дрезины и вагончики ввѣрены,— лично, и чрезъ подчиненныхъ имъ дорожныхъ мастеровъ, должны принимать всѣ мѣры къ устраненію могущихъ быть несчастныхъ случаевъ отъ этого подвижнаго состава, для чего: а) наблюдать за постояннымъ содержаніемъ дрезинъ и вагончиковъ въ полной исправности, б) распоряжаться своевременнымъ исправленіемъ ихъ и в) строго слѣдить за точнымъ исполненіемъ подчиненными имъ лицами настоящихъ правилъ и представлять собою для всѣхъ примѣръ личной исполнительности въ этомъ отношеніи.

2) Они обязаны заботиться, чтобы для движенія дрезины были употребляемы по возможности одни и тѣ же опытные въ семъ рабочіе, и если таковыхъ въ данный моментъ не имѣется, то чтобы назначенные на дрезину рабочіе были предупреждены объ осторожности и внимательности при обращеніи съ механизмомъ дрезины и о случаяхъ, которые бываютъ послѣдствіемъ невниманія рабочихъ къ исполненію сихъ указаній.

3) Виновные въ нарушеніи правилъ, установленныхъ для движенія дрезинъ и вагончиковъ, подлежатъ:

а) за несчастные случаи съ людьми, отъ сего происшедшіе, кромѣ судебнаго преслѣдованія,— увольненію отъ службы;

б) за поврежденіе подвижнаго состава (не исключая и самихъ дрезинъ) и пути—строгимъ административнымъ взысканіямъ, по мѣрѣ важности нарушенія этихъ правилъ и по мѣрѣ послѣдствія сего нарушенія.

4) Каждый служащій, кому предоставлено храненіе или распоряженіе дрезиною или вагончикомъ, долженъ быть снабженъ экземпляромъ настоящихъ правилъ.

ПРАВИЛА

производства ремонта паровозовъ и освидѣтельствованія и испытанія паровозныхъ котловъ.

ГЛАВА I.

Поступленіе паровозовъ на дорогу.

§ 1. Каждый вновь построенный паровозъ, поступившій на дорогу, распоряженіемъ Начальника участка тяги, въ вѣдѣніи коего паровозъ назначенъ,—долженъ быть собранъ въ присутствіи представителя завода, который вызывается распоряженіемъ Начальника службы тяги, по полученіи заявленія о прибытіи паровоза въ участокъ.

§ 2. Послѣ сборки и заправки, паровозъ долженъ быть, ранѣе окончательнаго испытанія, подвергнутъ обкаткѣ резервомъ на протяженіи не менѣе 20 верстъ. Такой же обкаткѣ подвергаются и тѣ паровозы, кои поступаютъ на дорогу съ завода въ горячемъ состояніи. Обкатка танкъ-паровозовъ производится маневрами въ теченіе 2-хъ сутокъ.

§ 3. Обкатка производится въ присутствіи представителя Заводоуправленія—Начальникомъ участка или его помощникомъ, причемъ особое вниманіе

должно быть обращено на правильность сборки ходовыхъ частей, нагрѣва и пропариванія.

§ 4. При замѣченныхъ недостаткахъ, указанныхъ въ § 3, таковые устраняются за счетъ завода, и паровозъ вновь пускается въ обкатку.

§ 5. Начальникъ участка, по убѣжденіи въ полной исправности паровоза, доноситъ Начальнику службы тяги, который назначаетъ время окончательнаго испытанія паровоза.

§ 6. Окончательное испытаніе производится Старшимъ Ревизоромъ паровозовъ и Начальникомъ участка тяги при участіи представителей Государственнаго контроля и завода съ пассажирскимъ и товарнымъ поѣздами, соотвѣтственно конструкціи паровозовъ. О результатахъ испытанія за подписью упомянутыхъ лицъ составляется актъ, въ коемъ должно быть указано время поступленія паровоза на дорогу, удовлетворяетъ ли онъ требованіямъ договора и техническимъ условіямъ и подлежитъ ли пріемкѣ отъ завода.

ГЛАВА 2.

Промывка паровозовъ.

§ 1. Промывка паровозовъ производится:

пассажирскихъ—черезъ каждыя 1800 вер. пробѣга,

товарныхъ поѣздныхъ—черезъ каждыя 1500 вер. пробѣга и

маневренныхъ—не рѣже какъ черезъ каждые 14 дней дѣйствительной работы.

§ 2. Когда паровозъ встанетъ въ промывочное стойло, то надлежитъ:

а) колосниковую рѣшетку, поддувало, дымогарныя трубы, дымовую коробку и дымовую трубу очистить отъ сажи, золы и угольнаго мусора,

б) плотно закрыть дверцы топки, поддувала и дымовой коробки,

в) закрыть всѣ выходы наружу для пара и воды, но выходъ пара въ тендеръ можетъ быть открытъ, при условіи, что тендерный бакъ наполненъ водою,

г) воду выпустить изъ котла тогда, когда котелъ настолько остынетъ, что можно будетъ держать голую руку, прижатою къ наружной стѣнкѣ огневой коробки, не находящейся подъ обшивкой. Передъ началомъ спуска воды топка запирается замкомъ, ключъ отъ котораго долженъ находиться въ конторѣ помощника Начальника участка (Начальника Депо) и безъ его вѣдома никому другому не отдаваться, какъ только тому машинисту, паровозъ котораго находится въ промывкѣ, при чемъ отвѣтственность за разведеніе огня въ топкѣ паровознаго котла, ненаполненнаго водою, возлагается на упомянутаго машиниста.

§ 3. Къ промывкѣ должно приступать лишь послѣ полнаго охлажденія котла и притомъ обязательно въ присутствіи машиниста и его помощника; лица эти должны присутствовать и при наполненіи котла водою по окончаніи промывки.

§ 4. Удаленіе скопляющейся въ котлѣ накипи производится возможно сильною струею воды, направляемой на стѣнки котла изъ промывательнаго рукава черезъ особые наконечники, изъ коихъ одинъ долженъ быть прямой, а другой изогнутый подъ угломъ 90° для тѣхъ мѣстъ котла, куда струя воды изъ прямого наконечника достигать не можетъ. Кромѣ того удаленіе накипи произзводится спеціальными прутками и скребками, размѣры и форма коихъ должны быть таковы, чтобы имѣлась возможность извлекать накипь изъ всѣхъ внутреннихъ частей котла.

§. 5. Въ предупрежденіе поврежденій отверстій

для промывательныхъ винтовыхъ пробокъ и люковъ, каковыя поврежденія происходятъ отъ стиранія упомянутыми въ § 4 инструментами, слѣдуетъ вмѣнить въ обязанность промывальщикамъ, чтобы они, при извлеченіи изъ котловъ накипи и грязи, на края промывочныхъ отверстій накладывали свинцовыя или мѣдныя изогнутыя пластинки.

§ 6. Для лучшаго удаленія накипи со дна цилиндрической части котла и съ дымогарныхъ трубъ, въ извѣстные промежутки времени, какъ то будетъ признано полезнымъ, соображаясь съ мѣстными условіями, при промывкѣ могутъ быть вынимаемы 3 или 4 нижнихъ трубки и, сверхъ того, отъ 5 до 10 трубокъ въ другихъ мѣстахъ рѣшетки.

§ 7. Послѣ промывки котла, Начальникъ участка, или его Помощникъ, обязательно долженъ освидѣтельствовать, черезъ промывочныя отверстія, насколько возможно при помощи свѣчки, вставленной на конецъ металлическаго стержня, достаточно-ли хорошо промытъ котелъ.

§ 8. Отъ небрежной очистки и промывки скопляется значительное количество накипи въ котлахъ и происходитъ преждевременная порча ихъ, а потому при большомъ ремонтѣ паровозовъ обращается особенное вниманіе на общее состояніе котловъ и на количество накипи, изъ нихъ извлекаемой. Оказавшіяся въ этомъ отношеніи неисправности относятся къ винѣ Начальствующихъ лицъ участка.

§ 9. При каждой промывкѣ нужно освидѣтельствовать топку и приборы котла, а именно:

а) убѣдиться нѣтъ ли трещинъ, выгибовъ или отдулинъ въ стѣнкахъ и разъѣдинъ въ швахъ,

б) опробовать связи топки и при обнаруженіи оборванныхъ связей замѣнить ихъ новыми, а также слѣдить за появленіемъ обгорѣвшихъ головокъ связей и заклепокъ,

в) слѣдить за исправностью промывательныхъ отверстій и плотнымъ прилеганіемъ промывательныхъ пробокъ и люковъ, причемъ люки на свои сѣдалища должны опираться краями шириною не менѣе 10 м/м.,

г) у паровозовъ съ нефтянымъ отопленіемъ осмотрѣть кирпичную кладку въ топкѣ и всѣ слѣды разстройства таковой исправить,

д) осмотрѣть арматуру, наблюдая, чтобы пробки кранов былн хорошо притерты и свободно вращались, а отверстія въ кранахъ водомѣрнаго стекла, водопробныхъ и въ трубочкѣ манометра должны быть очищены отъ накипи.

§ 10. Каждые три мѣсяца при одной изъ промывокъ котла должно:

а) свидѣтельствовать самоплавящіяся пробки и поставленные на нихъ штемпеля, причемъ олово въ нихъ должно быть перемѣнено и на новомъ оловѣ поставленъ штемпель съ обозначеніемъ № паровоза, года и мѣсяца постановки. Для заливки пробокъ употребляется исключительно чистое олово и никакіе другіе сплавы отнюдь не должны быть допускаемы;

б) манометры пробовать контрольнымъ манометромъ, пру чемъ въ ихъ показаніяхъ можно, при наибольшемъ допускаемомъ въ котлѣ давленія, допустить разницу въ 1—3 атмсф. (5 англійскихъ фунтовъ); при большей же разницѣ или несвободномъ движеніи стрѣлки, манометры должны быть сданы для починки въ Главныя Паровозныя Мастерскія,

в) провѣрить пружины предохранительныхъ клапановъ и при замѣченной невѣрности исправить или же въ необходимыхъ случаяхъ отправить для починки въ Главныя Паровозныя Мастерскія.

§ 11. Ежемѣсячно, во время нахожденія паровозовъ

въ промывкѣ, десятникомъ депо въ мастерскихъ, и два раза въ годъ—въ Апрѣлѣ и Сентябрѣ—помощникомъ Начальника участка (Начальникомъ депо), въ присутствіи паровознаго машиниста, производится провѣрка правильности устройства дѣйствій пожарныхъ приспособленій, исправнаго ихъ состоянія и проба. Результаты произведенной провѣрки и пробы—отмѣчаются въ книгѣ промывокъ по депо и кромѣ того, таковые результаты помѣщаются въ суточномъ рапортѣ по депо (бланкъ П. С. № 12) одинъ разъ въ мѣсяцъ, за 5-ое число мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ.

§ 12. Лѣтомъ (съ 15-го Апрѣля по 15-ое Октября) при каждой промывкѣ, и зимой (съ 15-го Октября по 15-ое Апрѣля) не менѣе двухъ разъ въ мѣсяцъ, дымовыя трубы и искродержатели ихъ у паровозовъ съ дровянымъ и торфянымъ отопленіемъ должны подвергаться тщательному осмотру. Осмотръ дымовыхъ трубъ и искродержателей долженъ производиться опытнымъ слесаремъ или котельщикомъ подъ непосредственнымъ надзоромъ мастера или десятника, при чемъ особое вниманіе должно быть обращено на исправное содержаніе искродержательныхъ сѣтокъ. Свѣдѣнія объ осмотрѣ дымовыхъ трубъ и искродержателей отмѣчаются въ книгѣ промывокъ по депо, а также помѣщаются въ суточномъ рапортѣ по депо (бланкъ П. С. № 12).

№ 13. Однимъ изъ важнѣйшихъ признаковъ удовлетворительнаго ухода за паровозами служитъ сохраненіе олова въ предохранительныхъ пробкахъ въ томъ состояніи, въ какомъ оно было залито первоначально. Наружная поверхность олова въ пробкахъ должна быть безъ выемокъ, и всякая осадка или расплавленіе олова указываетъ на небрежное отношеніе къ питанію котла водою, причиняющее весьма значительный вредъ котлу.

§ 14. Передъ заливкою предохранительныхъ пробокъ новымъ чистымъ оловомъ, старое олово изъ пробки должно выниматься съ осторожностью, дабы сохранить тотъ его видъ, который оно имѣло, когда пробка была вывинчена изъ неба топки. На оловѣ долженъ быть № паровоза, годъ и мѣсяцъ, когда оно было въ послѣдній разъ вновь залито.

§ 15. Вынутое олово изъ предохранительныхъ пробокъ должно храниться въ теченіи трехъ мѣсяцевъ. Для храненія олова слѣдуетъ устроить особую доску съ отверстіями или отдѣленіями, въ которыя помѣщать вынутое изъ пробокъ олово. По прошествіи трехъ мѣсяцевъ, олово можетъ быть взято для перелива.

§ 16. Если при затребованіи Начальникомъ службы тяги стараго олова съ предохранительныхъ пробокъ за какой-либо мѣсяцъ, таковое будетъ представлено не отъ всѣхъ паровозовъ, у которыхъ въ теченіи того мѣсяца должны были быть перелиты пробки, то будетъ считаться, что олово въ такихъ пробкахъ будетъ расплавлено, а потому машинисты такихъ паровозовъ будутъ подвергаться взысканію за расплавленіе пробокъ.

§ 17. О всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ олово, вынутое изъ предохранительныхъ пробокъ, окажется неисправнымъ, т. е. расплавленнымъ или осѣвшимъ въ отверстіе пробки, слѣдуетъ доносить Начальнику службы ежемѣсячно, съ указаніемъ №№ паровозовъ и фамилій машинистовъ, на нихъ ѣздившихъ, высылая вмѣстѣ съ тѣмъ по одной поврежденной пробкѣ съ каждаго паровоза.

§ 18. Отговорка, что олово испортилось при вынутіи его изъ предохранительной пробки, ни въ какомъ случаѣ не будетъ принимаема, и таковая небрежность будетъ всецѣло относиться къ неудовлетворительному надзору Начальниковъ участковъ,

такъ какъ, при невозможности вынуть олово нагрѣвомъ пробки, головка ея можетъ быть отпилена и, слѣдовательно, отдѣлена отъ пробки безъ порчи наружнаго вида.

§ 19. Во избѣжаніе засоренія питательныхъ приборовъ, осѣдающею на днѣ тендерныхъ баковъ, грязью, или отпадающею со стѣнокъ краскою, устанавливается періодическая промывка всѣхъ тендерныхъ баковъ 4 раза въ годъ въ слѣдующіе сроки: въ Январѣ, Апрѣлѣ, Іюлѣ и Октябрѣ. При этой промывкѣ, вся грязь изъ баковъ должна быть удалена, а стѣнки осмотрѣны и если на нихъ окажется отставшая краска или пузыри, то таковые надо отскабливать и тѣ мѣста, гдѣ краска соскоблена, закрасить. При наружномъ осмотрѣ паровозовъ всѣ внутреннія поверхности тендерныхъ баковъ должны быть закрашены сурикомъ. Обо всѣхъ произведенныхъ промывкахъ и исправленіяхъ внутренней окраски баковъ должна вестись правильная запись въ общей книгѣ промывки паровозовъ, вслѣдъ за записью промывки паровоза, и каждая такая промывка должна быть показана въ суточныхъ рапортахъ по депо (бланкъ П. С. № 12).

§ 20. Для контроля за своевременностью промывокъ паровозовъ въ каждомъ участкѣ ведется книга записей промывокъ на бланкѣ П. С. № 117, въ соотвѣтственныя графы которой должно быть внесено все замѣченное при осмотрѣ котла и всѣ произведенныя работы. Въ тотъ же день машинистъ долженъ удостовѣрить своею подписью вѣрность занесенныхъ свѣдѣній. Машинистъ, не росписавшійся своевременно въ книгѣ промывки своего паровоза, считается не присутствовавшимъ при промывкѣ.

ГЛАВА III.

Наружный осмотръ паровозовъ.

§ 1. У каждаго паровоза во время службы производится наружный осмотръ котла въ слѣдующіе сроки:

У пассажирскихъ, товарныхъ и маневренныхъ—не позже, какъ въ первое полугодіе по прошествіи *одного* года со дня послѣдняго предшествовавшаго наружнаго осмотра или полнаго освидѣтельствованія котла, или послѣ пробѣга паровозовъ: для пассажирскихъ—каждыхъ 70.000 вер. и товарныхъ и маневренныхъ—каждыхъ 40.000 вер.

§ 2. Если по какимъ либо причинамъ Начальникъ участка найдетъ необходимымъ произвести наружный осмотръ котла паровоза ранѣе опредѣленныхъ въ § 1 сроковъ, то онъ обязанъ предварительно испросить разрѣшеніе Начальника службы съ объясненіемъ причинъ.

§ 3. При наружномъ осмотрѣ производятся слѣдующія работы: отнимаются промывательные люки и пробки, разбирается поддувало, а на нефтяныхъ паровозахъ и кирпичная кладка въ топкѣ; снимается обшивка съ парового колпака, а внизу цилиндрической части котла—обшивка раскрывается настолько, чтобы можно было осмотрѣть нижніе швы; изъ-подъ паровоза и тендера выкатываются колеса и, кромѣ того, открываются цилиндры и золотниковые ящики.

Послѣ этой разборки внутренность котла тщательно очищается отъ накипи и, затѣмъ, всѣ доступныя мѣста осматриваются Начальникомъ участка и паровознымъ мастеромъ или десятникомъ малаго ремонта паровозовъ.

§ 4. Всѣ найденные недостатки должны быть исправлены, при чемъ:

а) въ тѣхъ мѣстахъ листовъ топки котла, гдѣ будутъ обнаружены трещины, дѣлаются соотвѣтственныя вырубки и ставятся заплаты;

б) всѣ связи, какъ лопнувшія, такъ и имѣющія обгорѣлыя головки, замѣняются новыми;

в) заклепки съ обгорѣвшими головками и дымогарныя трубы съ поврежденными буртиками (воротниками) тоже замѣняются новыми, при чемъ овальность отверстій въ рѣшеткѣ, исправляется булавкою;

г) всѣ пропарившіе швы тщательно зачеканиваются;

д) дымовая коробка и дымогарныя трубы тщательно очищаются, всѣ неплотности въ соединеніяхъ листовъ, въ дверцахъ и въ люкахъ устраняются; особое вниманіе должно быть обращено на исправность искродержателя, руководствуясь въ этомъ отношеніи указаніями § 15, гл. 2;

е) всѣ части арматуры, промывательныя отверстія ихъ, пробки и люки приводятся въ полную исправность.

§ 5. Независимо отъ работъ по приведенію котла въ исправное состояніе, при каждомъ наружномъ осмотрѣ слѣдуетъ, послѣ упомянутой въ § 3 разборки паровоза, освидѣтельствовать и привести въ исправное состояніе всѣ части движущаго и парораспредѣлительнаго механизмовъ, а также всѣ текущіяся поверхности цилиндровъ, золотниковыхъ лицъ и буксовыхъ челюстей. Паровозныя и тендерныя шины, имѣющія выбоины 4 м/м. и болѣе, и оси съ неправильно сработанными шейками должны быть проточены.

§ 6. Послѣ наружнаго осмотра котелъ подвергается промывкѣ съ повѣркою манометровъ и пружинъ предохранительныхъ клапановъ, а также со

смѣною легкоплавкихъ пробокъ; за симъ исправность его состоянія провѣряется подъ парами установленнаго рабочаго давленія.

§ 7. Передъ выпускомъ паровоза изъ мастерской составляется актъ на бланкѣ П. С. № 254 вис. Актъ этотъ подписывается Начальникомъ участка, паровознымъ мастеромъ или десятникомъ малаго ремонта и машинистомъ, ѣздящимъ на паровозѣ. Составленный актъ представляется Начальнику службы не позже, какъ черезъ недѣлю по выпускѣ паровоза изъ мастерскихъ. Копія акта хранится при дѣлахъ участка.

§ 8. За открытіе лопнувшихъ распорныхъ связей въ топкахъ котельщикамъ назначается премія по 10 коп. за каждую связь. За каждую же высверленную связь, которая по осмотрѣ окажется не лопнувшею, съ виновнаго котельщика взыскивается по 50 коп. за штуку.

§ 9. Всѣ вынутыя связи немедленно представляются Начальникомъ участка для освидѣтельствованія. Связи эти хранятся въ конторѣ участка подъ замкомъ, а затѣмъ, не позже 3-го числа каждаго мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, складываются въ пачки по-паровозно, снабжаются ярлыкомъ съ указаніемъ на немъ сер. и № паровоза, фамилія лица, открывшаго поврежденіе, и мѣсяца, въ который онѣ были вынуты, и отправляются Начальнику I-го участка тяги, который предъявляетъ ихъ для осмотра Старшему Ревизору по паровозамъ. Одновременно съ симъ должны быть представляемы Начальнику службы вѣдомости о вынутыхъ связяхъ. Старшій Ревизоръ по паровозамъ, осмотрѣвъ связи, даетъ на упомянутой вѣдомости свое заключеніе, послѣ чего вѣдомости поступаютъ въ счетоводство для расчета преміи котельщикамъ.

§ 10. Осмотрѣнныя Старшимъ Ревизоромъ по

паровозамъ связи немедленно сдаются Начальникомъ I-го участка въ магазинъ, какъ старый матеріалъ.

§ 11. За открытіе въ паровозахъ особенно опасныхъ и трудно замѣчаемыхъ поврежденій паровозному персоналу и поденнымъ мастеровымъ можетъ быть выдана награда, смотря по важности поврежденій и по представленіи о томъ Начальника участка Тяги.

ГЛАВА IV.

Малый ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.

§ 1. Малымъ ремонтомъ устраняются всѣ недостатки и поврежденія, обнаруживаемыя у паровозовъ во время ихъ службы. О поврежденіяхъ, кои не могутъ быть исправлены средствами участковыхъ мастерскихъ, Начальникъ участка доноситъ Начальнику службы для соотвѣтственныхъ распоряженій.

§ 2. Малый ремонтъ производится подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью Начальниковъ участковъ, ихъ Помощниковъ и десятниковъ малаго ремонта. Лица эти обязаны заботиться, чтобы при возможной экономіи въ расходахъ, паровозы выполняли работу исправно и безопасно. Каждая починка въ паровозѣ должна быть производима на столько основательно, чтобы ее не приходилось въ скоромъ времени дѣлать вторично. Частое повтореніе той же работы у одного и того же паровоза, повышая стоимость малаго ремонта, въ то же время свидѣтельствуетъ о недостаточности надзора за выполненіемъ работъ.

§ 3. При маломъ ремонтѣ паровозовъ ни подъ какимъ видомъ не дозволяется производить какія либо, хотя бы самыя незначительныя измѣненія въ конструкціи паровозовъ; равнымъ образомъ не дозволяется

снимать съ паровозовъ разные добавочные приборы и приспособленія, какъ-то: спеціальныя форсунки, инжекторы, указатели скоростей и т. п., а также и переносить таковые на другіе паровозы, не имѣвшіе таковыхъ или снабженные приборами и приспособленіями другихъ системъ, безъ особаго на то, каждый разъ, разрѣшенія Начальника службы. Всякая такая передѣлка по исполненіи указывается въ соотвѣтственномъ мѣстѣ суточнаго рапорта.

§ 4. Особенное вниманіе должно быть обращено на уходъ за котлами и на цѣлесообразность и своевременность исправленія всѣхъ замѣченныхъ въ немъ поврежденій.

При этомъ необходимо:

а) чтобы чеканка швовъ и заклепокъ производилась опытными котельщиками съ надлежащею осторожностью, не допуская порчи кромокъ;

б) чтобы во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ обнаруживается пропариваніе, таковое немедленно устранялось во избѣжаніе образованія разъѣдинъ;

в) чтобы при появленіи течи дымогарныхъ трубъ, таковыя крѣпились, по возможности сплошь по всей рѣшеткѣ, во избѣжаніе деформаціи послѣдней. Работа эта обязательно производится вальцовками, пользованіе же для этой цѣли оправками строго воспрещается.

§ 5. Концы всѣхъ дымогарныхъ трубокъ у обѣихъ трубчатыхъ досокъ должны быть расчеканены такъ, чтобы они образовали вокругъ буртики (воротники), шириною отъ 7 до 8 мм., считая отъ внутренней поверхности трубки. Во всякомъ случаѣ края буртиковъ сосѣднихъ трубокъ не должны соприкасаться.

§ 6. Постановка заплатъ въ топкахъ котловъ дѣлается подъ личнымъ наблюденіемъ Начальника участка, который даетъ указанія размѣровъ и расположенія заплатъ, а равно и способа ихъ укрѣпленія.

§ 7. Какъ при постановкѣ заплатъ, такъ и при замѣнѣ лопнувшихъ заклепокъ часто приходится швы скрѣплять шурупами, во избѣжаніе дорого стоющихъ подготовительныхъ работъ, которыя потребовались бы при скрѣпленіи заклепками. Такое соединеніе можетъ быть допущено съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы оно по прочности своей приближалось къ заклепочному соединенію.

При постановкѣ шуруповъ должны быть соблюдены слѣдующія условія:

а) нарѣзка для шурупа должна быть только на внутреннемъ листѣ. а въ наружномъ должна быть снята;

б) въ наружномъ листѣ дѣлается коническая зенковка, глубиною до 5 м.м., а основанію головки придается соотвѣтственная коническая форма, гарантирующая плотное прилеганіе головки къ листу;

в) снаружи головка обтачивается такъ, чтобы ея выступающая часть равнялась размѣру головки заклепокъ; у самой же верхушки ея оставляется квадратъ, который послѣ постановки шурупа на мѣсто срубается.

§ 8. Въ предупрежденіе пожаровъ, очищеніе зольниковъ отъ золы и шлаковъ дозволяется лишь въ предѣлахъ остановочныхъ пунктовъ, гдѣ эти шлаки и зола должны быть немедлено залиты водою. Очистка зольниковъ въ пути можетъ быть допущена только въ исключительныхъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, при остановкѣ поѣзда отъ порчи паровоза, при чемъ выброшенный мусоръ долженъ быть тотчасъ же залитъ водою.

§ 9. Въ случаѣ обнаруженія трещинъ въ паровозныхъ рамахъ, не приступая къ ремонту, Начальники участковъ должны представить Начальнику службы тяги эскизъ таковой трещины, съ соображеніями о возможности произвести починку средствами участка. Чертежъ способа починки разрабатывается

Техническимъ Отдѣломъ и по утвержденіи такового Начальникомъ службы препровождается Начальнику участка для исполненія. Вслучаѣ же затрудненія произвести починку въ участкѣ, паровозъ передается въ Главныя Паровозныя Мастерскія, гдѣ починка производится во всемъ согласно съ упомянутыми чертежами.

Примѣчаніе. При обнаруженіи такихъ трещинъ въ рамахъ паровозомъ, поступившихъ въ большой ремонтъ, Начальникъ Главныхъ Паровозныхъ Мастерскихъ обязанъ держаться въ отношеніи способа починки порядка, указаннаго въ настоящемъ параграфѣ.

§ 10. Для предупрежденія случаевъ поломокъ рамъ, происходящихъ отъ неточной пригонки и сборки буксовыхъ струнъ, слѣдуетъ: Начальникамъ участковъ строго слѣдить за вполнѣ исправнымъ состояніемъ струнъ, достигая такового наложеніемъ въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ на струнахъ накладокъ или же подсаживаніемъ ихъ, не допуская никакого зазора въ мѣстахъ соприкосновенія ихъ съ рамою. Точно также и болты струнокъ должны вполнѣ соотвѣтствовать своимъ отверстіямъ, плотно ихъ заполняя. Надъ исправнымъ состояніемъ струнъ слѣдуетъ имѣть неуклонное наблюденіе.

§ 11. Положеніе паровозныхъ рамъ надъ буксами должно быть съ помощью подтягиванія рессоръ вывѣрено такимъ образомъ, чтобы разстояніе отъ вырѣзовъ въ рамѣ до верхнихъ граней буксъ были, по возможности, не только одинаковы надъ всѣми осями но и равны разстояніемъ отъ нижней грани буксъ до струнъ. Соблюденіе этого условія особенно важно въ паровозахъ съ кулисами Джоя, правильность работы которыхъ въ очень значительной степени зависитъ отъ измѣненій высоты рамъ надъ буксами.

§ 12. Подвѣсныя, паровозныя и тендерныя рессоры исправляются въ мастерскихъ участковъ. При

ремонтѣ рессоръ нужно наблюдать, чтобы пригонка листовъ дѣлалась въ нагрѣтомъ состояніи и вполнѣ плотно; равнымъ образомъ рессорные хомуты должны вполнѣ плотно стягивать листы. Упряжныя тендерныя рессоры изъ всѣхъ участковъ должны отправляться для ремонта въ Главныя Паровозныя Мастерскія, гдѣ онѣ подвергаются закалкѣ.

§ 13. Сдача въ магазинъ производится только такихъ частей рессоръ, кои сами не могутъ быть исправлены или не могутъ служить матеріаломъ для листовъ меньшей длины или для починки какихъ либо частей.

§ 14. Пароораспредѣлительные золотники обязательно должно осматривать черезъ каждые 4 мѣсяца службы паровоза; при этомъ принимается въ расчетъ и случайный осмотръ, сопряженный съ ремонтомъ внѣ сего срока. При каждомъ осмотрѣ приводится въ исправное состояніе, какъ самые золотники и уравновѣшивающія приспособленія паровозовъ Компаундъ, такъ и золотниковые хомуты, штоки, лица паровыхъ ящиковъ, притирка крышекъ и пр. При этомъ осмотрѣ необходимо тщательно изслѣдовать, нѣтъ ли въ цилиндрѣ трещинъ или раковинъ, черезъ которыя могъ бы проникать паръ, и при обнаруженіи таковыхъ принять мѣры къ ихъ задѣлкѣ. Золотники замѣняются новыми, кромѣ случаевъ излома, также и при нормальномъ износѣ, когда толщина ихъ закраинъ сдѣлалась менѣе 9 м/м. у паровозовъ съ простымъ пароораспредѣленіемъ. У паровозовъ же Компаундъ смѣна сработавшихся золотниковъ производится въ то время, когда дальнѣйшій ихъ износъ можетъ повлечь разстройство уравновѣшивающихъ приспособленій. Иногда встрѣчаются золотники, изношенные болѣе къ одному концу; такіе золотники слѣдуетъ ставить вновь на мѣсто въ обратномъ положеніи.

§ 15. Въ сроки, указанные въ § 14, должно осматривать и поршни; при этомъ осмотрѣ нужно привести въ исправное состояніе поршневыя кольца, штокъ поршня и его соединеніе съ кулакомъ, а также освидѣтельствовать плотность насадки поршня на штокѣ; поверхность цилиндра тщательно повѣряется, и въ случаѣ замѣченной невѣрности растачивается, трещины или раковины, пропускающія паръ, задѣлываются, притирка крышекъ исправляется.

§ 16. Если при ремонтѣ поршней поставлены новыя поршневыя кольца или же подъ нихъ положены подкладки, то ранѣе закрытія цилиндровыхъ крышекъ необходимо удостовѣриться въ свободномъ проходѣ поршня по всей длинѣ цилиндра; при этомъ поршень можетъ быть продвигаемъ съ помощью легкихъ дуаровъ обыкновеннаго полѣна; употребленіе же для этой цѣли шпалъ, брусьевъ или кувалдъ строго воспрещается.

§ 17. При исправленіи шатуновъ и приборовъ къ нимъ должно:

а) тщательно пришабривать подшипники къ шейкамъ кривошиповъ, при чемъ подшипники, у которыхъ бабитъ выкрошился или имѣетъ признаки поврежденія отъ нагрѣва, должны быть залиты вновь,

б) лопнувшіе подшипники замѣнятъ новыми, не прибѣгая къ починкѣ планками;

в) у подшипниковъ, слабо сидящихъ въ рамкахъ шатуновъ, должны быть поставлены мѣдныя надѣлки, плотно пригоняемыя къ рамкамъ, во избѣжаніе ударовъ, могущихъ причинять изломы не только подшипниковъ, но даже и шатуновъ при работѣ паровоза;

г) соприкасающіеся края подшипниковъ ни въ какомъ случаѣ не спиливать болѣе того, сколько требуется для плотнаго прилеганія обѣихъ половинъ подшипниковъ къ шейкамъ кривошиповъ;

д) при постановкѣ шатуновъ, послѣ подкатки

подъ паровозъ новыхъ колесъ, или же послѣ заливки подшипниковъ бабитомъ, каждый разъ повѣрять съ помощью штангенъ-циркуля разстоянія между центрами подшипниковъ;

е) при заколачиваніи дышловыхъ клиньевъ слѣдить, чтобы шатуны могли двигаться вдоль шеекъ кривошиповъ безъ большихъ усилій.

§ 18. Начальники участковъ, ихъ Помощники и десятники малаго ремонта должны обращать особое вниманіе на то, чтобы при исправленіи механизма употреблялись бабитовые или свинцовые молотки, а не стальные, ударами которыхъ портится поверхность шатуновъ и подшипниковъ.

§ 19. Парораспредѣлительный механизмъ долженъ всегда содержаться въ полной исправности, при чемъ всѣ исправляемыя или замѣняемыя части механизма должны въ точности соотвѣтствовать первоначальнымъ ихъ размѣрамъ, чтобы не нарушать правильности парораспредѣленія.

§ 20. Прибывающіе въ участки чужіе паровозы подвергаются такому же тщательному осмотру, какъ и собственные паровозы, и всѣ замѣченныя неисправности, препятствующія безопасному слѣдованію паровозовъ далѣе, должны быть тотчасъ же исправляемы.

ГЛАВА 5.

Большой ремонтъ паровозовъ.

§ 1. При исполненіи работъ по большому ремонту паровозовъ должно руководствоваться нижеслѣдующею характеристикою большого ремонта, объявленною приказомъ по дорогѣ отъ 16-го мая 1898 г., за № 103:

Характеристика выраженія «большой ремонтъ» паровоза и тендера.

Общія указанія.

Подъ выраженіемъ «большой ремонтъ» паровоза и тендера принимается такой ремонтъ, послѣ исполненія котораго паровозъ съ тендеромъ могутъ исполнить въ поѣздахъ пробѣгъ не менѣе 25,000 верстъ и нести службу въ числѣ дѣйствующихъ паровозовъ въ продолженіи не менѣе, чѣмъ одного года.

Примѣчаніе. Сюда же относятся паровозы съ нефтянымъ отопленіемъ, хотя требуютъ нѣкоторыхъ оговорокъ въ отношеніи огневыхъ коробокъ. Для исполненія такого ремонта паровозы могутъ оставаться въ мастерскихъ отъ 2 до 4 мѣсяцевъ, если не требуютъ крупныхъ котельныхъ работъ, и отъ 3 до 6 мѣсяцевъ при исполненіи крупныхъ котельныхъ работъ.

Ремонтъ шинъ, колесъ, осей, цапфъ и эксцентриковыхъ дисковъ представляетъ собою самостоятельный рядъ работъ, не зависящихъ отъ ремонта паровозовъ и производится въ зависимости отъ состоянія этихъ частей.

Рама паровоза. Всякая трещина въ листахъ рамы требуетъ починки или путемъ наложенія заплаты на листъ, или путемъ кузнечной заварки трещины. Заплаты могутъ быть изъ листового желѣза, предпочтительно же кованныя, въ обоихъ случаяхъ такой толщины и размѣровъ, чтобы наиболѣе приблизиться къ возстановленію первоначальной прочности починяемаго листа рамы.

Нарушенная неизмѣняемость положенія (ослабленіе) одного листа рамы относительно другого и относительно дымовой коробки котла требуетъ возстановленія. Это ослабленіе устраняется путемъ смѣны заклепокъ и болтовъ. Новые заклепки и болты

бо́льшаго, противъ старыхъ, діаметра ставятся отъ молотка лишь послѣ вывѣрки положенія листа рамы и центрированія дыръ для нихъ. Въ случаяхъ сильнаго ослабленія необходима установка новыхъ дополнительныхъ стѣнокъ, усиливающихъ скрѣпленіе этихъ частей между собою; такія дополнительныя скрѣпленія для увеличенія жесткости рамы должны ставиться по соглашенію съ Управленіемъ дороги-собственницы паровоза, руководствуясь выработанными послѣднею чертежами.

Щеки и осевыя коробки. Между поверхностями прилеганія щекъ къ рамѣ допускаются прокладки лишь въ плоскостяхъ, параллельныхъ листамъ рамы, и не допускаются въ плоскости, перпендикулярной къ нимъ. Надѣлки допускаются только на клиновой щекѣ и притомъ только тогда, когда клинъ обхватываетъ эту щеку своими бортами. Надѣлки должны быть толщиною не менѣе 5 м/м. и не болѣе 8 м/м. и притомъ приклепаны. Заливка щекъ бабитомъ не допускается. Увеличеніе толщины клина надѣлкою или заливкою бабитомъ не допускается. Всѣ плоскости скольженія щекъ и клиньевъ провѣряются на станкѣ. Болты, прикрѣпляющіе щеку къ листу рамы, замѣняются новыми, если отъ удара по нимъ ручникомъ получится перемѣщеніе болта; при прочномъ положеніи всѣхъ болтовъ все-таки слѣдуетъ смѣнить не менѣе двухъ на каждую щеку. Болты эти пригоняются къ своимъ дырамъ безъ притирки, но вставляются сильными ударами ручника.

Плотное прилеганіе осевой коробки къ щекамъ достигается смѣною и надлежащею пригонкою бронзовыхъ прокладокъ осевыхъ коробокъ по плоскостямъ прилеганія ихъ къ щекамъ; заливка этихъ прокладокъ бабитомъ не допускается.

Подшипникъ долженъ прилегать къ осевой коробкѣ совершенно плотно по всѣмъ плоскотямъ; за-

ливка бабитомъ по этимъ плоскостямъ не допускается. (Осевые подшипники замѣняются новыми, если требуютъ наплавки бабитомъ). Осевые подшипники, толщина тѣла которыхъ вверху менѣе 22 мм., замѣняются новыми, а болѣе толстые заливаются бабитомъ со стороны шейки оси и со стороны бортиковъ ея.

Связи листа рамы подъ осевою коробкою должны пригоняться къ листу совершенно плотно и получать всѣ новые болты, которые пригоняются какъ для щекъ, т. е. туго забиваются съ помощью ручника.

Паровые цилиндры. При оцѣнкѣ степени пригодности цилиндровъ слѣдуетъ руководствоваться предположеніемъ, что они истираются поршневыми кольцами, отъ пробѣга 100 тысячъ верстъ паровозомъ, по діаметру отъ $^1/_4$ до 1 м/м. равномѣрно и, кромѣ того, легко могутъ овализироваться или стираться неравномѣрно еще на 1—3 м/м. Паровой цилиндръ требуетъ замѣны новымъ, если имѣетъ трещины и изломанныя части, не допускающія починки, напр., въ перегородкахъ между паровпускными и выпускными пролетами и окнами; между этими пролетами и самимъ цилиндромъ; во флянцахъ, которыми цилиндръ прикрѣпляется къ листамъ рамы; въ двугранныхъ и трехгранныхъ углахъ золотниковаго ящика; во флянцахъ и цилиндрѣ, когда трещина превосходитъ четверть длины цилиндра и треть окружности основанія его.

Починка парового цилиндра допускается наложеніемъ заплатъ, стягиваніемъ хомутами, продольными желѣзными связями, вставкою внутренней чугунной втулки на длину всего цилиндра, засверливаніемъ и постановкою ряда мѣдныхъ шуруповъ на небольшихъ трещинахъ длиною около 40—50 мм., постановкою небольшихъ мѣдныхъ заплатъ ласточ-

кинымъ хвостомъ въ мѣстахъ не сквозныхъ раковинъ и другихъ внутреннихъ неровностяхъ цилиндра.

Починка внутреннихъ: поверхности золотниковыхъ пролетовъ—допускается накладкой.

Истираніе или овальность цилиндра по діаметру болѣе 1/2 м/м., требуетъ переточки его: толщина стѣнокъ парового цилиндра послѣ провѣрки рабочей его поверхности не должна быть менѣе 20 мм., если же это не достигается, цилиндры снабжаются втулками.

Толщина стѣнокъ парового цилиндра послѣ расточки его подъ втулку не должна быть менѣе 16 мм и толщина стѣнокъ самой втулки послѣ расточки на мѣстѣ не менѣе 10 мм. Трещины во флянцахъ золотниковой коробки допускается чинить наложеніемъ на притиркѣ сплошныхъ надѣлокъ на весь флянецъ на шурупахъ. Поверхностныя трещины въ перегородкахъ между входящими и исходящими пролетами, идущія въ глубину не болѣе 12 мм., допускается починять наложеніемъ на притиркѣ чугунныхъ надѣлокъ на все лицо и укрѣпленныхъ шурупами. Упомянутыя поверхностныя трещины, не сквозныя, допускается чинить завертываніемъ мѣдныхъ шуруповъ, или вставкой задѣлокъ, въ ласточкинъ хвостъ, на шурупахъ.

Послѣ починки или переточки цилиндра, онъ подвергается гидравлическому давленію, одинаковому съ пробнымъ гидравлическимъ давленіемъ котла.

Прикрѣпленіе цилиндра къ листу должно быть совершенно прочно. Нарушенная прочность возстанавливается смѣною болтовъ. При отсутствіи признаковъ непрочности, надежность положенія каждаго изъ этихъ болтовъ слѣдуетъ испытать, снявъ гайку, и ударивъ одинъ разъ по болту при посредствѣ наставки 10-ти фунтовою кувалдою съ размаху. Болтъ, выдержавшій ударъ безъ перемѣщенія, надеженъ.

Новые болты вставляются въ отверстія, которыя должны быть предварительно пройдены соотвѣтствующаго діаметра разверткою при посредствѣ сильныхъ ударовъ 15—20 фунтовою кувалдою, причемъ мѣста прилеганія гаекъ къ флянцамъ цилиндра должны провѣряться рѣзцомъ или фрезой для болѣе плотнаго прилеганія гайки къ флянцу цилиндра.

Цилиндровыя и золотниковыя крышки, изломанныя, съ трещинами и слишкомъ тонкія отъ послѣдовательныхъ строганія и перетягиванія замѣняются новыми.

Скалки, поршень и сальники. Поршень и кулакъ (крестовина) должны совершенно прочно укрѣпляться на головкахъ скалки неподвижно на притирку Въ случаѣ слабаго скрѣпленія или недостаточныхъ размѣровъ діаметра скалокъ, онѣ замѣняются новыми. Головка скалки можетъ быть нѣсколько (на 0,1—0,2 м/м. по діаметру) утолщена при помощи осадки ея въ горячемъ состояніи. Запасъ клина для натяга долженъ быть какъ въ новомъ. Клинъ закалачивается 7 фунтовымъ, изъ мягкаго металла, молоткомъ, но не кувалдою. Новая скалка можетъ быть изготовлена изъ старой стальной вагонной оси.

Слѣды истиранія тѣла скалки, поршневыхъ колецъ и пазовъ поршня, хотя при большомъ ремонтѣ устраняются, но его не характеризуютъ; то же относится къ золотниковой скалкѣ, открытымъ и глухимъ сальникамъ.

Трещины въ дискѣ поршня или въ цилиндрической части его требуютъ замѣны поршня новымъ.

Поршневыя кольца не должны допускаться толще 15 мм. для паровозныхъ цилиндровъ діаметромъ до или около 500 мм. и 18 мм. для цилиндровъ діаметромъ около 700 мм., а для другихъ размѣровъ соотвѣтственно этимъ числамъ, толщина буртиковъ ручьевъ поршня для его пружинъ не должна быть

для стального или желѣзнаго менѣе 5 мм. и чугуннаго менѣе 10 мм. При болѣе тонкихъ буртикахъ у желѣзныхъ и стальныхъ поршней допускается постановка въ горячемъ состояніи сплошного кольца съ буртикомъ съ одной и съ расчеканкою съ другой стороны цилиндрической части поршня.

Золотникъ. Истираніе золотника предполагается отъ 4 до 10 мм. на каждыя 100 тысячъ верстъ пробѣга паровоза, а наименьшая возможная на службѣ толщина доски скольженія золотника—15 мм. Прилеганіе рамы золотника къ тѣлу его должно быть по направленію движенія золотника совершенно плотное; при неплотности золотникъ замѣняется новымъ, никакая починка рамки, лишь кромѣ обточки до предѣльнаго размѣра, не допускается; изношенный конецъ скалки, находящійся въ глухомъ сальникѣ, допускается наваривать.

Краны. Стаканы кранов замѣняются новыми при смятыхъ шестигранныхъ для звинчиванія ихъ, при износившейся рѣзьбѣ хвостиковъ и при сильно расточенномъ отверстіи для пробки. Рѣзьба считается изношенною, если послѣ 4-хъ оборотовъ хвостовика тѣло крана шатается въ своемъ гнѣздѣ. Пробки всякаго крана должны имѣть не менѣе 6 мм запаса на притирку.

Валики и части шарнирныхъ соединеній приводовъ къ кранамъ должны соединяться совершенно плотно, безъ всякой игры; валики ставятся каленые на притирку.

Шатуны. Прилеганіе вкладышей къ стѣнкамъ головки шатуна должно быть совершенно плотное, на поверхностяхъ ихъ соприкасанія не допускаются ни прокладка, ни заливка бабитомъ, за исключеніемъ поверхностей шатуна, расположенныхъ въ плоскости движенія его, починка которыхъ накладками допу-

скается. Слишкомъ широкую рамку головки шатуна можно нѣсколько осаживать въ горячемъ состояніи.

Клинья и пряжки шатуновъ ничѣмъ не должны отличаться отъ новыхъ. Толщина стѣнокъ гнѣздъ шатуновъ не должна разниться противъ нормальнаго (новаго) размѣра больше, чѣмъ на 3 мм.; при большемъ взносѣ въ гнѣздѣ ставятся втулки толщиною 4—6 мм.

Заливка бабитомъ подшипниковъ допускается только со стороны трущейся поверхности.

Кулакъ или крестовина поршневой скалки. Втулка для головки поршневой скалки, если головка мала, можетъ быть осажена путемъ нагрѣванія. Болтъ, соединяющій головку ведущаго шатуна съ крестовиною, долженъ быть пригнанъ на притирку и имѣть запасъ для натяжки отъ 2 до 5 мм.

Башмаки крестовины пригоняются къ ней совершенно плотно и правильно къ параллелямъ.

Мѣдная подкладка башмака замѣняется новою при толщинѣ ея менѣе 6 мм. и прикрѣпляется къ башмаку новыми шурупами совершенно неизмѣнно; подкладки въ 6 мм. и болѣе можно заливать бабитомъ.

Тѣло кулака, имѣющее трещины или риски, замѣняется новымъ.

Параллели должны представлять надлежаще правильную форму, прочно прикрѣпляться къ своимъ опорамъ и допускать возможность сближенія.

Части механизма. Золотниковыя тяги, кулисы и ихъ подвѣски, эксцентриковыя тяги, хомуты должны представлять въ шарнирахъ совершенно плотныя соединенія, безъ всякой, замѣтной для руки, игры и притомъ легко вращаться безъ заѣданія въ своихъ частяхъ. Всѣ валики и кулисы возобновляются и пригоняются на притирку. Всякая трещина или риска въ этихъ частяхъ требуетъ замѣны ихъ новыми.

Бронзовые клады эксцентриковыхъ хомутовъ, если борты ихъ имѣютъ менѣе 5 мм. толщины, замѣняются новыми; толщина прокладокъ между эксцентриковыми кольцами должна быть не менѣе 12 мм.

Перекидной валъ долженъ лежать въ своихъ подшипникахъ совершенно плотно, безъ всякой игры, а подшипники точно также прикрѣплены къ листамъ рамы. Всякая трещина въ приваркѣ плечъ къ тѣлу перекидного вала требуетъ переварки. Изношенность подшипниковъ, переводной гайки и переводнаго винта обусловливаетъ необходимость замѣны ихъ новыми. Всѣ шарнирныя соединенія частей вала и перекидного шатуна должны быть совершенно плотны; допускается заливка его подшипниковъ крѣпкимъ бабитомъ.

Козлы переводнаго винта или гребенки. Винтъ долженъ лежать въ подшипникахъ козелъ безъ всякой игры. Уничтоженіе существующей игры дѣлается смѣною подшипниковъ или заливкою ихъ бабитомъ. Винтовая нарѣзка сравнивается по наиболѣе тонкой ниткѣ, причемъ толщина ея не должна быть менѣе $^2/_3$ первоначальной, а въ случаѣ значительнаго износа ея весь винтъ замѣняется новымъ; то же дѣлается и съ гайкой, которую допускается заливать бабитомъ.

Котелъ. Внутренняя огневая коробка. Допускается мочинка заплатами трубчатой стѣнки, если въ промежуткахъ ея между дырами для дымогарныхъ трубъ находится не болѣе 6-ти сквозныхъ трещинъ и еще 14-ти несквозныхъ. (Исключеніе составляютъ паровозы нефтяного отопленія, въ которыхъ допускается починка лишь при 2-хъ сквозныхъ и 8-ми несквозныхъ трещинахъ). Одна трещина въ каждомъ углу трубчатой стѣнки можетъ быть покрыта мѣдными кольцами на винтовой рѣзьбѣ. При необходи-

мости ставить заплаты, таковыя слѣдуетъ дѣлать во всю длину листа при соотвѣтствующей ширинѣ, причемъ число ихъ на каждомъ листѣ топки должно быть не болѣе одной. Каждая заплата должна ставиться съ вырубкою стараго листа и преимущественно на заклепкахъ. Въ заднемъ мѣстномъ листѣ огневой коробки незначительныя трещины возлѣ шуровочнаго кольца могутъ быть исправлены наложеніемъ мѣдной кольцеобразной заплаты съ вырѣзкой стараго листа; для сего заклепки, проходящія черезъ лобовый листъ котла, шуровочное кольцо, мѣдный листъ, должны быть замѣнены новыми.

Волнообразность стѣнокъ со стрѣлкою болѣе 3 мм. и потолка болѣе 4 мм. устраняется выправкою.

Допускающіе течь, лопнувшіе или выѣденные жесткою водою распорные болты и заклепки замѣняются новыми, а текущіе швы подчеканиваются съ обрубкою пробитыхъ кромокъ. Болты, укрѣпляющіе потолокъ къ наружному кожуху котла, слѣдуетъ испытывать ударами молотка извнутри котла и лопнувшіе замѣнять новыми. Якорныя балки слѣдуетъ снимать, хотя частью, для очистки и осмотра потолка, а по мѣрѣ надобности и всѣ, въ особенности, если онѣ окажутся выѣденными жесткою водою. Болты, прикрѣпляющіе стѣнку къ цилиндрической части котла, такъ называемые малые анкера, замѣняются новыми, если окажутся лопнувшими; распорные болты ставятся просверленными съ обѣихъ сторонъ на глубину 40 мм. и 5 мм. діаметромъ.

Желѣзные листы кожуха топки, цилиндра, парового колпака и дымовой коробки. Для опредѣленія годности листовъ котла къ дальнѣйшей службѣ должно строго придерживаться циркуляра Департамента Желѣзныхъ Дорогъ 4—11-го марта 1896 года за № 4367 (См. ниже § 9). Для ремонта трубчатой стѣнки дымовой коробки, болтовъ, заклепокъ и швовъ

слѣдуетъ придерживаться правилъ, одинаковыхъ съ изложенными выше относительно огневой коробки. Трещины или выѣдины желѣзныхъ листовъ сквозныя или оставляющія толщину здороваго листа менѣе 7 мм. составляютъ признаки для замѣны листовъ новыми или для наложенія заплатъ. Относительно числа этихъ заплатъ рекомендуется не превосходить двухъ въ каждой изъ слѣдующихъ частей котла;

а) въ кожухѣ огневой коробки,

б) въ цилиндрической части и паровомъ колпакѣ и

в) въ дымовой коробкѣ; общее число заплатъ во всѣхъ этихъ частяхъ вмѣстѣ не должно превосходить 4.

Въ случаѣ необходимости исправить большее число поврежденныхъ мѣстъ, необходимо мѣнять цѣлые листы или даже цѣлые котлы. Дымогарныя трубы вынимаются изъ котла и, по осмотрѣ и очисткѣ ихъ, годныя изъ нихъ послѣ наварки и напайки новыхъ желѣзныхъ или мѣдныхъ концовъ, если съ таковыми концами поступаетъ въ мастерскія ремонтируемый паровозъ, испытываются гидравлическимъ давленіемъ въ 20 атмосферъ; не выдержавшія этого испытанія трубы замѣняются новыми.

Послѣ производства ремонта трубъ исполняется проба котла до предѣльнаго давленія.

Дымовая коробка должна отличаться плотностью во всѣхъ своихъ соединеніяхъ, такъ чтобы черезъ нихъ не могъ проходить свѣжій воздухъ во внутрь коробки. Всѣ части ея, не удовлетворяющія этому требованію, или исправляются, или замѣняются новыми.

Дымовая труба должна имѣть правильное положеніе и всѣ части ея должны быть настолько прочными, чтобы не требовать исправленія до окончанія паровозомъ пробѣга, для котораго онъ предназна-

чается. Стѣнки трубы изъ листового желѣза, имѣющія толщину 2 мм., слѣдуетъ замѣнять новыми.

Дверцы дымовой и огневой коробокъ. Покоробленные листы слѣдуетъ выправлять, а лопнувшіе и обгорѣлые—замѣнять новыми. Дверцы должны плотно притворяться и имѣть плотные, исправные шарниры и запоры.

Зольникъ огневой коробки и его дверцы.

Листы и угольники покоробленные слѣдуетъ выправлять, а лопнувшіе и обгорѣлые—замѣнять новыми.

Дверцы должны плотно притворяться и имѣть плотные, исправные шарниры и тяги, приводящія ихъ въ движеніе.

Соединеніе котла съ рамою:

а) около дымовой коробки требуетъ особаго вниманія; оно должно отличаться совершенною прочностью; всѣ болты и заклепки съ малѣйшею слабиною должны замѣняться новыми, большаго противъ старыхъ діаметра;

б) по цилиндрической части котла: нужно плотное прилеганіе котла къ сѣдламъ и прочное соединеніе этихъ послѣднихъ съ рамою, и

в) около огневой коробки—не должно допускать возможности малѣйшаго перемѣщенія огневой коробки между листами рамы въ направленіи, перпендикулярномъ къ оси пути, и, наоборотъ, облегчать возможность продольнаго перемѣщенія. Поддержки должны прилегать неизмѣнно къ котлу и легко скользить по рамамъ, а потому всякія заѣдины и вытертыя въ листахъ рамы мѣста слѣдуетъ исправлять или опиливаніемъ, или вставкою новыхъ кусковъ. Шпильки, прикрѣпляющія плиты къ кожуху котла, въ которыхъ часто бываютъ трещины, слѣдуетъ возобновлять (за исключеніемъ случаевъ, когда паровозъ исправляется для исполненія пробѣга 50—70 тысячъ верстъ).

Регуляторъ, паровпускныя и выпускныя трубы и конусъ (экскаусторъ). Соединеніе этихъ частей между собою съ частями котла и цилиндрами должны быть совершенно плотны, самыя части достаточно прочны, чтобы выдержать наибольшее пробное гидравлическое давленіе, одинаковое съ котломъ. Трубы должны быть извнутри совершенно чисты отъ всѣхъ посторонніхъ налетовъ; паровыя трубы должны испытываться гидравлическимъ давленіемъ: входящія на двадцать атмосферъ, исходящія—на 8 атмосферъ. Толщина регуляторнаго золотника не должна быть менѣе 10 мм. Трещины и прогорѣлыя мѣста трубъ исправляются наложеніемъ заплатокъ или припайкою цѣлыхъ наставокъ. Въ случаѣ общей ненадежности трубы—она замѣняется новою.

Инжекторы должны быть разобраны, перечищены и испытаны работою при давленіяхъ отъ 2 до 4 атмосферъ и при давленіи одною атмосферою выше наибольшаго рабочаго давленія котла. Разбитыя, лопнувшія и неисправно дѣйствующія части инжектора должны быть замѣнено новыми или исправлены. Состояніе трубъ паровыхъ клапановъ и проч. должно быть совершенно исправно, соотвѣтственно прочимъ частямъ паровоза, уже выше описаннымъ.

Манометръ и пружинные безмѣны должны быть вновь вывѣрены; лопнувшія, проржавленныя и сломанныя части исправлены или замѣнены новыми.

Предохранительные клапаны переточены и притерты къ своимъ сѣдалищамъ; предохранительные клапаны системы Рамсботтома, послѣ ремонта и провѣрки пружинъ и сборки на мѣстѣ, должны быть запломбированы, чтобы не было возможности произвольно измѣнять нагрузку клапановъ.

Пробные и водомѣрные краны и вообще всѣ краны должны быть прочищены, пробки въ нихъ притерты и приведены въ исправное состояніе.

Будка машиниста, площадка паровоза и перила должны быть во всѣхъ своихъ частяхъ скрѣплены прочно. Лопнувшіе листы и угольники, ослабшіе заклепки и болты должны быть надлежащимъ образомъ исправлены. Всѣ окна и дверцы будки должны притворяться плотно и не дребезжать.

Обшивка котла. Не плотно сидящій на котлѣ каркасъ обшивки и перержавленные листы ея исправляются или замѣняются новыми.

Буферные брусья должны быть исправлены, а ударныя пластинки задняго буфернаго бруса замѣнены новыми, если онѣ выбиты или имѣютъ трещины.

Буфера и тяговой приборъ тоже должны быть приведены въ исправное состояніе; ослабшія рессоры перебраны и перекалены, винтовыя стяжка и гайка ея замѣнены новыми, если окажутся изношенными или съ трещинами, или рисками. Всѣ ослабшія желѣзныя и чугунныя части тягового ящика должны быть вновь переклепаны, а лопнувшіе желѣзные листы и угольники замѣнены новыми. Игра стержня въ буферномъ станкѣ допускается не болѣе 1 мм. и такая же шкворней тягового прибора въ ихъ направляющихъ.

Рессоры и балансиры. Листы стали, вытертые одинъ другимъ, должны быть сглажены въ горячемъ состояніи; сломанные листы замѣнены новыми и осѣвшіе возстановлены съ первоначальною стрѣлкою. Хомуты должны охватывать листы совершенно прочно; лопнувшіе или истертые хомуты замѣняются новыми. Шарнирныя соединенія балансировъ и подвѣсокъ должны быть совершенно плотны и вставлены на притирку.

Шпильки, болты и гайки. Шпилька, входящая винтовою нарѣзкою усиліемъ одной руки, безъ помощи ключа:

а) въ стѣну котла болѣе, чѣмъ на двѣ нитки винтовой нарѣзки, должна быть замѣнена новою;

б) во всѣ прочія части паровоза болѣе, чѣмъ на половину глубины, на которую шпилька должна входить въ эту часть, тоже требуетъ замѣны новою. Гайки, болты и шпильки слѣдуетъ замѣнять новыми, если гайка входитъ на винтовую нарѣзку шпильки или болта усиліемъ одной руки, безъ ключа, на величину, равную высотѣ самой гайки.

Дыры для болтовъ должны быть центрированы и пройдены разверткою, за исключеніемъ такихъ частей, какъ флянцы трубъ и проч., въ которыхъ требуется только плотность соединенія.

Тендеръ. Водяной бакъ тендера не долженъ имѣть течи. Стѣнки и дно бака, толщина которыхъ при хорошей питательной для котловъ водѣ менѣе 2 мм., а при дурной менѣе 3 мм., требуютъ замѣны новыми на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ обнаружится такое утоненіе. Бакъ тендера очищается извнутри отъ ржавчины и тщательно красится свинцовымъ сурикомъ.

Прочія части тендера исправляются подобно паровознымъ.

Инструментъ, находящійся на тендерѣ, и фонари должны быть приведены въ состояніе, не отличающееся отъ тѣхъ же новыхъ предметовъ.

Окраска. Всѣ части паровоза, не обработанныя шлифнымъ напильникомъ надлежащимъ образомъ, покрываются масляною краскою и потомъ лакомъ.

Паровозъ и тендеръ по окончаніи ремонта испытываются пробною ѣздою безъ поѣзда и съ поѣздомъ.

§ 2. Паровозы поступаютъ въ большой ремонтъ въ слѣдующіе сроки: при наступленіи срока наружнаго осмотра третьяго по счету для пассажирскаго и четвертаго по счету для товарнаго и маневро-

наго, со времени послѣдняго большого ремонта паровоза (къ каковому времени пассажирскій паровозъ долженъ совершить пробѣгъ около 200.000 вер. и товарный и маневренный паровозъ около 160 000 вер.), Начальникъ участка выводитъ изъ службы паровозъ и если онъ, по осмотрѣ, по состоянію своему требуетъ большого ремонта, то о семъ доноситъ Начальнику службы для распоряженій по отправкѣ паровоза въ большой ремонтъ; въ противномъ случаѣ,—если паровозъ еще можетъ продолжать службу,—производитъ установленный наружный осмотръ и кромѣ того, совмѣстно со Старшимъ Ревизоромъ паровозовъ, составляетъ актъ о дальнѣйшемъ допущеніи паровоза въ службу, имѣя въ виду, что служба можетъ быть допущена, согласно приказа по дорогѣ отъ 29 мая 1901 года за № 161, для пассажирскихъ до 300.000 вер. пробѣга и для товарныхъ и маневренныхъ до 200.000 вер. и при томъ, чтобы служба котла со времени послѣдняго полнаго внутренняго и наружнаго осмотра его не превышала шести лѣтъ. Въ актѣ долженъ быть указанъ примѣрно пробѣгъ, который паровозъ можетъ совершить до поступленія въ большой ремонтъ. По исполненіи этого пробѣга и по представленію о томъ Начальникомъ участка, Начальникъ службы даетъ разрѣшеніе на отправку паровоза въ большой ремонтъ, указывая при этомъ и мѣсто ремонта. Одновременно съ этимъ донесеніемъ Начальникъ участка представляетъ шнуровую книгу котла и бюллетень большого ремонта (бланкъ П. С. № 32), которые отправляются въ ту мастерскую, куда поступитъ паровозъ.

§ 3. По полученіи предложенія объ отправкѣ паровоза въ ремонтъ, Начальникъ участка обязанъ исполнить таковое въ пятидневный срокъ и о вре-

мени отправки паровоза тотчасъ же извѣщаетъ Начальника службы депешею.

§ 4. Если Начальникъ участка находитъ необходимымъ отдать паровозъ въ большой ремонтъ ранѣе указаннаго въ § 2 срока, то онъ обязанъ войти о томъ съ представленіемъ къ Начальнику службы, который въ случаѣ надобности командируетъ Старшаго Ревизора по паровозамъ для осмотра паровоза и затѣмъ разрѣшаетъ или отдать его въ большой ремонтъ, или произвести исправленіе паровоза въ счетъ малаго ремонта.

§ 5. Всѣ поврежденія въ видѣ трещинъ или надломовъ, какъ, напримѣръ, на рамахъ, шатунахъ, въ трубчатыхъ доскахъ, связяхъ и проч., должны отмѣчаться красною краскою, причемъ, въ случаѣ отправки паровоза подъ паромъ, означенныя поврежденія на частяхъ, подверженныхъ дѣйствію пламени, не обозначаются краскою, а зубиломъ или керномъ.

§ 6. При отправленіи паровозовъ въ большой ремонтъ въ холодномъ состояніи, въ требованіяхъ на служебныя перевозки (бланкъ К № 35) отмѣчать на каждомъ требованіи: «въ ремонтъ».

§ 7. Нормальная продолжительность нахожденія паровозовъ въ большомъ ремонтѣ опредѣляется въ 1 мѣсяца. При невозможности отремонтировать паровозъ въ упомянутый срокъ Начальникъ мастерскихъ обязанъ донести Начальнику службы о причинахъ, вызывающихъ необходимость болѣе продолжительнаго простоя паровоза, и сверхъ того причины эти должны быть занесены въ бюллетень большого ремонта.

§ 8. Конструктивныя измѣненія въ паровозахъ при большемъ ремонтѣ допускаются только по утвержденнымъ Начальникомъ службы чертежамъ. Свѣдѣнія о производствѣ такихъ работъ записываются на соотвѣтственной страницѣ бюллетеня большого ремонта.

§ 9. На основаніи циркуляра Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 4/11 марта 1896 г., за № 4367, паровозные котлы, прослужившіе 20 лѣтъ и болѣе, а явно—сомнительные котлы и ранѣе этого срока, должны подвергаться особому изслѣдованію. Поэтому при поступленіи въ большой ремонтъ паровозовъ съ такими котлами надлежитъ:

а) выяснить въ отдѣлѣ статистики паровозовъ всѣ необходимыя данныя о службѣ котла и о времени смѣны листовъ;

б) котелъ послѣ разборки освидѣтельствовать коммиссіею, состоящей изъ Старшаго Ревизора по паровозамъ, Начальника мастерскихъ и котельнаго мастера.

По выясненіи путемъ сказаннаго осмотра, какіе листы котла по своему состоянію подлежатъ замѣнѣ новыми, коммиссія рѣшаетъ, изъ какихъ мѣстъ котла должны быть вырѣзаны бруски для испытанія желѣза на разрывъ. Испытаніе производится въ лабораторіи, причемъ желѣзо считается негоднымъ къ службѣ: во-первыхъ, если разрывное усиліе составляетъ для образцовъ, вырѣзанныхъ вдоль прокатки, 24 килограмма на квадр. мм. или менѣе, а для вырѣзанныхъ поперекъ прокатки 22 кил. на кв. мм. или менѣе, и, во-вторыхъ, если удлиненіе при разрывѣ составляетъ вдоль и поперекъ прокатки 3% или менѣе. Результаты испытанія лабораторія немедленно сообщаетъ Начальнику мастерскихъ.

в) бруски вырѣзаются попарно вдоль и поперекъ прокатки изъ всѣхъ листовъ, подлежащихъ замѣнѣ по наружному ихъ состоянію, при томъ изъ мѣстъ, близко лежащихъ къ обнаруженнымъ на листахъ поврежденіямъ. Если листовъ съ наружными признаками негодности окажется менѣе двухъ или же таковыхъ вовсе обнаружено не будетъ, то, во всякомъ случаѣ, бруски для испытанія вырѣзаются изъ

двухъ листовъ, причемъ одна пара брусковъ обязательно должна быть взята изъ наружнаго кожуха огневой коробки,

г) если одинъ изъ листовъ подвергнутыхъ механическому испытанію, дастъ неудовлетворительные результаты, то, смотря по тому, принадлежитъ ли этотъ листъ цилиндрической части котла, или кожуху огневой коробки, соотвѣтственная часть котла бракуется, а изъ второй вырѣзается еще пара брусковъ отъ другого листа и, въ случаѣ удовлетворительныхъ результатовъ вторичнаго испытанія эта часть котла остается старая;

д) при удовлетворительныхъ результатахъ испытанія брусковъ листы огневой коробки, изъ которыхъ таковые вырѣзались, или замѣняются новыми, или чинятся наложеніемъ заплатъ на заклепкахъ (а не на шурупахъ), ухватный же листъ въ этихъ случаяхъ всегда замѣняется новымъ.

Что касается листовъ цилиндрической части котла, то таковые, согласно приказа по дорогѣ отъ 19 іюня 901, № 214, должны чиниться листами же, соотвѣтствующими по размѣрамъ не менѣе, чѣмъ половинѣ барабана (пояса) котла. Въ случаѣ же забракованія котла къ участію въ составленіи этого протокола долженъ быть приглашенъ представитель Государственнаго контроля. Подлинный протоколъ представляется Начальнику службы, а копія съ него вписывается въ особую книгу, которая всегда должна храниться въ мастерской для необходимыхъ справокъ при послѣдующемъ ремонтѣ котла.

§ 10. Если послѣ разборки паровоза для большого ремонта окажутся:

а) поврежденія, требующія замѣны такихъ крупныхъ частей, какъ листы котла, паровозныя рамы, цилиндры и т. п.,

б) признаки небрежнаго содержанія паровоза во время службы,

то объ этомъ Начальникъ мастерскихъ обязанъ немедленно донести Начальнику службы.

§ 11. При большомъ ремонтѣ паровоза котелъ обязательно подвергается полному освидѣтельствованію и испытанію гидравлическимъ прессомъ, которыя должны быть произведены во всемъ согласно съ техническими правилами о котлахъ, объявленныхъ къ руководству приказомъ по дорогѣ отъ 29-го мая 1901 года, за № 161.

§ 12. Гидравлическое испытаніе производится въ присутствіи Старшаго Ревизора по паровозамъ (или, за его отсутствіемъ, Старшаго Ревизора по тягѣ), Начальника Главныхъ Паровозныхъ мастерскихъ и Котельнаго мастера. Всѣ эти лица удостовѣряютъ своею подписью установленный актъ испытанія.

§ 13. Начальникъ мастерскихъ заблаговременно доводитъ до свѣдѣнія Начальника службы о предстоящемъ гидравлическомъ испытаніи, указывая день, въ который долженъ прибыть Старшій Ревизоръ для присутствованія при этомъ испытаніи.

§ 14. Котелъ со всею арматурою по выходѣ изъ большого ремонта во всемъ долженъ удовлетворять техническимъ правиламъ, упомянутымъ въ § 10 настоящей главы.

§ 15. Каждый паровозъ передъ выпускомъ изъ большого ремонта долженъ быть подвергнутъ предварительной обкаткѣ резервомъ на разстояніи не менѣе 15 верстъ. Обкатка паровозовъ, предназначенныхъ спеціально для маневровъ, можетъ производится назначеніемъ этихъ паровозовъ для маневренной службы въ теченіе 1 сутокъ.

§ 16. По устраненіи недостатковъ, замѣченныхъ въ паровозѣ во время предварительной обкатки, производится окончательное испытаніе съ поѣздомъ

возможно полнаго состава на пути протяженіемъ не менѣе 50 вер. для товарнаго и 150 для пассажирскаго паровоза. При этомъ для испытанія пассажирскаго паровоза назначается особый поѣздъ, который испытуемый паровозъ долженъ вести въ одну сторону со скоростью пассажирскаго поѣзда, и обратно со скоростью курьерскаго.

§ 17. Окончательное испытаніе производится Старшимъ Ревизоромъ по паровозамъ или лицомъ, назначеннымъ Начальникомъ службы, въ присутствіи агента отъ мастерскихъ. Результаты окончательнаго испытанія паровоза заносятся въ протоколъ, помѣщаемый на послѣдней страницѣ бюллетеня большого ремонта. Въ протоколѣ этомъ указывается серія и номеръ паровоза, родъ и составъ поѣзда, наибольшая скорость, достигнутая на самомъ крутомъ подъемѣ, протяженіе и день испытанія. Протоколъ подписывается Старшимъ Ревизоромъ по паровозамъ или лицомъ, назначеннымъ для производства испытанія Начальникомъ службы.

Примѣчаніе: При обнаруженіи недостатковъ, препятствующихъ службѣ паровоза въ поѣздахъ, пріемщикъ возвращаетъ паровозъ обратно въ мастерскія для исправленія, о чемъ дѣлается оговорка въ соотвѣтственномъ мѣстѣ бюллетеня.

§ 18. По окончаніи большого ремонта Начальникъ мастерскихъ представляетъ Начальнику службы шнуровую книгу котла и бюллетень ремонта, заполненные требуемыми свѣдѣніями, удостовѣренными надлежащими подписями. Распоряженіемъ Начальника службы шнуровая книга по провѣркѣ отправляется Начальнику участка, къ которому приписанъ паровозъ, а бюллетень передается пріемщику, который по составленіи протокола пріемки возвращаетъ бюллетень обратно для храненія при дѣлахъ Управленія службы.

ГЛАВА VI.

Колеса.

§ 1. Участки и Главныя Паровозныя Мастерскія имѣютъ опредѣленное Начальникомъ службы количество годныхъ къ употребленію паровозныхъ и тендерныхъ осей съ колесами, которыя составляютъ резервный паркъ, находящійся въ непосредственномъ распоряженіи мѣстнаго Начальника.

§ 2. Оси съ колесами, находящіяся въ запасныхъ паркахъ, обязательно должны содержаться въ исправномъ видѣ; осевыя шейки и кривошины должны быть смазаны для предохраненія ихъ отъ ржавчины.

§ 3. Нормальное разстояніе между внутренними гранями бандажей колеснаго ската должно быть 1440 мм. съ допущеніемъ отступленій не свыше 3 мм. въ ту или другую сторону.

§ 4. Вслѣдствіе циркуляра Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 27 мая 1892 г., за № 187 (приказъ по дорогѣ отъ 27 мая 1892 г., № 55 и 12 іюня 1900 г., № 134) шины должны быть укрѣплены на колесныхъ центрахъ непрерывными кольцами. Замѣна болтового крѣпленія непрерывнымъ должна дѣлаться во время постановки новыхъ шинъ, причемъ у паровозовъ сер. К и Ж переходъ отъ болтового укрѣпленія шинъ къ непрерывному сопряженъ съ замѣною колесныхъ центровъ новыми. Способъ непрерывнаго крѣпленія шинъ указывается Начальникомъ службы.

§ 5. Подъ паровозами и тендерами, согласно приказа отъ 21 апрѣля 1892 г., за № 51, не допускаются колесныя шины, толщина коихъ по кругу

ПРАВИЛА

содержанія и ремонта вагоновъ.

ГЛАВА I.

Поступленіе вагоновъ на дорогу.

А. *Пассажирскихъ съ частныхъ заводовъ.*

§ 1. Каждый вновь построенный на частномъ заводѣ пассажирскій вагонъ, поступающій въ инвентарь дороги, по прибытіи на мѣсто назначенія, подлежащимъ Начальникомъ участка тяги принимается предварительно отъ заводскаго проводника. Предварительная пріемка заключается въ наружномъ осмотрѣ вагона, съ цѣлью убѣдиться въ исправности и наличіи всѣхъ частей вагона и отсутствіи поломокъ въ нихъ, а равно въ испытаніи съ тою же цѣлью отопленія вагона и его воздушнаго тормаза. Въ предварительной пріемкѣ вагона выдается проводнику росписка съ указаніемъ въ ней обнаруженныхъ неисправностей, въ наличіи каковыхъ проводникъ также росписывается. Послѣ сей предварительной пріемки проводникъ можетъ быть отпущенъ, если на то у него имѣется разрѣшеніе отъ заводоуправленія.

§ 2. По совершеніи предварительной пріемки

Начальникъ участка тяги или производитъ вагону полное его освидѣтельствованіе съ подъемкою и выкаткою колесъ, или направляетъ для сей цѣли вагонъ съ товарнымъ поѣздомъ въ ту мастерскую дороги, какая будетъ указана Начальникомъ службы тяги.

Подробное освидѣтельствованіе вагона съ подъемкой и выкаткой колесъ имѣетъ своею цѣлью всесторонній осмотръ вагона и его частей для выясненія соотвѣтствія его съ условіями договора и техническими условіями на постройку, а равно для удостовѣренія, что вагонъ по своему устройству и состоянію можетъ безопасно, при предѣльной допускаемой нагрузкѣ, слѣдовать въ соотвѣтствующихъ его устройству поѣздахъ и съ соотвѣтствующей скоростью.

О всѣхъ замѣченныхъ недостаткахъ или отступленіяхъ отъ договора и техническихъ условій Начальникъ участка доноситъ Начальнику тяги и вмѣстѣ съ симъ приступаетъ къ устраненію найденныхъ неисправностей, если договоромъ это исправленіе средствами дороги за счетъ завода, построившаго вагонъ, предвидѣно, или ожидаетъ на сей предметъ дальнѣйшаго указанія Начальника тяги, сообщивъ послѣднему предполагаемую стоимость исправленія.

§ 3. Послѣ осмотра, сборки и исправленія замѣченныхъ недостатковъ, вагонъ подвергается обкаткѣ; объ окончаніи таковой Начальникъ участка доноситъ Начальнику тяги на предметъ назначенія окончательной пріемки вагона отъ заводоуправленія особою комиссіей изъ Старшаго Ревизора по вагонамъ и Начальника участка тяги при участіи Представителя Государственнаго Контроля.

§ 4. Окончательная пріемка производится пробною поѣздкою съ вагономъ, послѣ чего составляется пріемочный актъ, въ коемъ должна быть указана

стоимость исправленія обнаруженныхъ въ вагонѣ неисправностей, подлежащая отнесенію за счетъ завода, строившаго вагонъ, если эти исправленія не были до обкатки произведены средствами самого завода. Къ стоимости исправленій прибавляется 75% отъ рабочей силы для покрытія общихъ расходовъ по мастерскимъ.

§ 5. Послѣ окончательной пріемки вагона и устраненія замѣченныхъ неисправностей, на вагонѣ ставится трафаретъ времени его осмотра, каковой трафаретъ и принимается срокомъ перваго періодическаго осмотра вагона, произведеннаго мастерскими дороги.

Б. *Товарныхъ съ частныхъ заводовъ.*

§ 6. При поступленіи на дорогу товарныхъ вагоновъ постройки частныхъ заводовъ, пріемка ихъ совершается во всемъ согласно указаній, преподанныхъ въ §§ 1 по 5 настоящей главы, съ тою разницей, что окончательная пріемка совершается при производствѣ подробнаго осмотра вагона съ его подъемкою, причемъ, по исправленіи обнаруженныхъ недостатковъ и составленіи пріемочнаго акта, на вагонѣ ставится трафаретъ періодическаго осмотра, и вагонъ выпускается въ службу безъ производства обкатки.

В. *Пассажирскихъ, постройки Главныхъ Мастерскихъ дороги.*

§ 7. Пріемка въ службу пассажирскихъ вагоновъ, вновь построенныхъ или возобновленныхъ въ Главныхъ Мастерскихъ дороги, производится Начальникомъ 1-го участка тяги и заключается: а) въ предварительномъ осмотрѣ вагона въ Главныхъ Ма-

стерскихъ, по увѣдомленіи Начальника сихъ мастерскихъ о готовности вагона, причемъ техническому агенту 1 го участка, осматривающему вагонъ, мастерскими предъявляется опись инвентаря вагона; въ принятіи вагона и инвентаря агентъ росписывается въ установленной для сего книгѣ, послѣ чего вагонъ симъ агентомъ запирается и запломбировывается, и въ этомъ видѣ мастерскими отправляется въ С.-Петербургъ; б) въ испытаніи, по прибытіи вагона въ С.-Петербургъ, его отопленія, освѣщенія и тормазовъ; в) въ обкаткѣ вагона въ соотвѣтствующихъ поѣздахъ.

Порядокъ обкатки и №№ поѣздовъ, въ кои разрѣшается включать вагоны для обкатки, опредѣляется ежегодно 2 раза, при составленіи лѣтняго и зимняго росписанія хода поѣздовъ, Начальникомъ службы тяги, по соглашенію съ Начальникомъ службы движенія, въ зависимости отъ условій движенія даннаго періода.

§ 8. Въ случаѣ обнаруженія въ вагонѣ какихъ либо крупныхъ конструктивныхъ недостатковъ, вагонъ возвращается въ Главныя Мастерскія для исправленія. Мелкіе же недостатки, обнаруженные при испытаніи и обкаткѣ, а равно смѣна осей или подшипниковъ, вслѣдствіе нагрѣва при обкаткѣ, или отдѣльныхъ рессоръ производится распоряженіемъ Начальника 1-го участка тяги.

§ 9. По устраненіи всѣхъ недостатковъ, вагонъ выпускается въ службу, причемъ трафаретъ времени постройки вагона, поставленный Главными Мастерскими, считается срокомъ перваго періодическаго осмотра вагона.

Г. *Товарныхъ—постройки Главныхъ Мастерскихъ дороги.*

§ 10. Пріемка въ службу товарныхъ вагоновъ,

вновь построенныхъ, или возобновленныхъ въ Главныхъ Мастерскихъ дороги, производится Начальникомъ 1-го участка тяги и заключается въ осмотрѣ вагона техническимъ агентомъ 1-го участка въ Главныхъ Мастерскихъ, по увѣдомленіи Начальника сихъ Мастерскихъ о готовности вагона; послѣ сего осмотра агентъ, осматривавшій вагонъ, росписывается въ установленной для сего книгѣ, а вагонъ Мастерскими отправляется въ Сортировочный паркъ и безъ обкатки поступаетъ въ службу.

ГЛАВА II.

Большой ремонтъ вагоновъ.

А. *Пассажирскихъ.*

§ 1. Большой ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ производится въ Главныхъ Мастерскихъ дороги, согласно особой, ежегодно на сей предметъ устанавливаемой, программы.

§ 2. Въ этой программѣ устанавливается количество №№ пассажирскихъ вагоновъ, подлежащихъ ежегодно большому ремонту; программа эта на предстоящій годъ въ концѣ истекающаго года сообщается Начальникомъ Службы тяги для руководства Начальникамъ Главныхъ Мастерскихъ и 1 участка тяги.

§ 3. По мѣрѣ освобожденія, за выпускомъ вагоновъ въ службу, въ Главныхъ Вагонныхъ Мастерскихъ стойлъ, Начальникъ сихъ мастерскихъ, сообразаясь съ программою, указанною въ § 2, депешею требуетъ отъ Начальника 1-го участка тяги высылки пассажирскихъ вагоновъ въ большой ремонтъ, указывая количество и родъ подлежащихъ высылкѣ вагоновъ, а равно и время высылки. На-

чальникъ 1-го участка въ удовлетвореніе сего требованія высылаетъ въ Главныя Мастерскія требуемые вагоны изъ числа №№ овъ, указанныхъ въ программѣ, въ свою очередь сопровождая эту высылку депешею, съ указаніемъ №№ высылаемыхъ вагоновъ.

§ 4. Въ случаѣ, если бы изъ числа находящихся въ службѣ вагоновъ оказались вагоны, по своему состоянію требующіе большого ремонта, но невошедшіе въ годовую программу, то такіе вагоны могутъ быть отправлены въ большой ремонтъ Начальникомъ 1-го участка тяги въ счетъ требуемыхъ Начальникомъ Главныхъ Мастерскихъ, но не иначе, какъ по предварительномъ на то разрѣшеніи Начальника службы тяги.

§ 5. Пассажирскіе вагоны, отправляемые въ большой ремонтъ въ Главныя Мастерскія, отправляются Начальникомъ 1-го участка запертые на ключъ и запломбированные. По прибытіи вагона въ Мастерскія, вагонъ осматривается, причемъ на особомъ бланкѣ составляется вѣдомость недостающаго въ немъ инвентарнаго имущества и запасныхъ частей, каковая вѣдомость удостовѣряется подписью агента 1-го участка тяги. Копія сей вѣдомости представляется Начальникомъ Главныхъ Мастерскихъ Начальнику тяги.

§ 6 Пріемка въ службу пассажирскихъ вагоновъ, выходящихъ изъ большого ремонта, производится во всемъ согласно § 7, 8 и 9, гл. I настоящаго положенія.

Б. *Товарныхъ.*

§ 7. Большой ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится въ Главныхъ Мастерскихъ дороги согласно

устанавливаемой на сей предметъ ежегодной программы.

§ 8. Въ этой программѣ устанавливается количество товарныхъ вагоновъ разныхъ серій, подлежащее большому ремонту, и программа сообщается Начальникомъ тяги Начальнику Главныхъ Мастерскихъ для руководства.

§ 9. Назначеніе товарныхъ вагоновъ въ большой ремонтъ производится по истеченіи 6-ти лѣтняго срока службы отъ предъидущаго большого ремонта всѣми Начальниками участковъ тяги, въ предѣлахъ своего участка, причемъ на вагонъ накладывается трафаретъ «Б. А. 3 Уч.» и вагонъ отправляется порожнимъ въ С.-Петербургъ.

§ 10. По мѣрѣ освобожденія мѣстъ, назначенныхъ для большого ремонта товарныхъ вагоновъ въ Главныхъ Мастерскихъ, или въ случаѣ имѣнія свободныхъ путей для постановки вагоновъ, ожидающихъ большого ремонта, Начальникъ Главныхъ Мастерскихъ депешею требуетъ высылки ему, съ указаніемъ срока таковой высылки, возможнаго къ принятію количества товарныхъ вагоновъ большого ремонта, адресуя эти депеши соотвѣтствующимъ агентамъ службы движенія и Начальнику 1-го участка тяги.

§ 11. Высылка въ Главныя Мастерскія товарныхъ вагоновъ большого ремонта производится подсортованными партіями, безъ смѣшенія съ вагонами иного назначенія и сопровождается депешею агента службы движенія, высылающаго вагоны, на имя Начальниковъ Мастерскихъ и 1-го участка тяги, съ указаніемъ количества отправляемыхъ вагоновъ.

§ 11. Пріемка въ службу товарныхъ вагоновъ, выходящихъ изъ большого ремонта, производится во всемъ согласно § 10, гл. 1 настоящаго положенія.

ГЛАВА III.

Періодическій осмотръ и малый ремонтъ вагоновъ.

А. Пассажирскихъ.

§ 1. Пассажирскіе вагоны, находящіеся въ службѣ, подвергаются въ Главныхъ Мастерскихъ:

а) обыкновенному періодическому осмотру и

б) періодическому осмотру, соединенному съ малымъ ремонтомъ.

§ 2. Обыкновенный періодическій осмотръ производится каждому вагону пассажирскаго парка ежегодно, независимо отъ пробѣга вагона; количество же и №№ вагоновъ, подлежащихъ ежегодно періодическому осмотру, соединенному съ малымъ ремонтомъ, указывается въ концѣ каждаго года на предстоящій годъ Начальникомъ службы тяги особою вѣдомостью, сообщаемою имъ для руководства Начальникамъ Главныхъ Мастерскихъ и 1-го участка тяги.

§ 3. Порядокъ требованія вагоновъ въ періодическій осмотръ, а равно порядокъ высылки таковыхъ въ Главныя Мастерскія совершается согласно § 3, главы II-й настоящаго положенія.

§ 4. Въ случаѣ, если бы изъ числа находящихся въ службѣ вагоновъ, оказались вагоны по своему состоянію при производствѣ обыкновеннаго періодическаго осмотра, требующіе и малаго ремонта или передѣлокъ, вызывающихъ значительныя работы и продолжительное нахожденіе вагона въ мастерскихъ, то таковымъ вагонамъ производится періодическій осмотръ, соединенный съ малымъ ремонтомъ, хотя бы эти вагоны въ годовой вѣдомости не значились. При необходимости произвести малый ремонтъ въ такихъ вагонахъ, Начальникъ 1-го участка—до от-

правки вагона въ Главныя Мастерскія, или Начальникъ Мастерскихъ, по прибытіи такого вагона въ Мастерскія, испрашиваетъ на производство малаго ремонта разрѣшенія Начальника службы тяги.

§ 5. Въ случаѣ, если бы изъ числа вагоновъ, находящихся въ службѣ, оказались вагоны, по своему состоянію требующіе исправленія недостатковъ, а равно при поврежденіи вагоновъ во время несчастныхъ случаевъ, каковые недостатки или поврежденія средствами вагонной мастерской 1-го участка устранены быть не могутъ, то Начальникъ 1-го участка испрашиваетъ разрѣшенія Начальника службы тяги на отправку такихъ вагоновъ въ Главныя Мастерскія; сіи же послѣднія, одновременно съ исправленіемъ, производятъ такимъ вагонамъ и періодическій осмотръ, хотя бы срокъ такового еще и не истекъ.

§ 6. Отправка пассажирскихъ вагоновъ въ Главныя Мастерскія для періодическаго осмотра и малаго ремонта производится порядкомъ, указаннымъ въ § 5, гл. II настоящаго положенія.

§ 7. Пріемка въ службу вагоновъ, выходящихъ изъ періодическаго осмотра и малаго ремонта, производится порядкомъ, указаннымъ въ §§ 7 и 8, главы I-ой настоящаго положенія, причемъ провѣрка инвентаря вагона производится по имѣющейся въ каждомъ вагонѣ описи инвентаря въ рамкѣ за стекломъ.

Б. *Товарныхъ.*

§ 8. Періодическій осмотръ товарныхъ вагоновъ производится во всемъ согласно правилъ 3-хъ годичнаго срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ, изложенныхъ въ Общемъ Соглашеніи о взаимномъ пользованіи товарными вагонами, а равно особыхъ указаній, даваемыхъ Начальникомъ службы тяги.

§ 9. Періодическій осмотръ товарныхъ вагоновъ производится: а) Главными Мастерскими, б) Московскою вагонною мастерскою.

§ 10. Начальники 1 го, 2-го и 3-го участковъ тяги направляютъ товарные вагоны, подлежащіе періодическому осмотру, въ Главныя мастерскія, а Начальники 4-го, 5-го и 6-го участковъ—въ Московскую Мастерскую.

§ 11. Малый ремонтъ товарныхъ вагоновъ своей дороги и чужихъ дорогъ производится, по мѣрѣ дѣйствительной надобности: а) Главными мастерскими, б) всѣми участками службы тяги.

§ 12. Въ случаѣ невозможности, по характеру и размѣрамъ ремонта товарныхъ вагоновъ, произвести таковой своими средствами, Начальники 1-го, 2-го и 3-го участковъ тяги направляютъ таковые вагоны въ Главныя мастерскія, а Начальники 4-го, 5-го и 6-го участковъ—въ Московскую мастерскую.

§ 13. Въ обоихъ случаяхъ, указанныхъ въ §§ 10 и 12, на вагонъ накладывается трафаретъ «М. Р. . . . Уч.».

§ 14. По мѣрѣ освобожденія въ Главныхъ Мастерскихъ путей, назначенныхъ для производства періодическаго осмотра и малаго ремонта товарныхъ вагоновъ, Начальникъ сихъ мастерскихъ требуетъ подачи больныхъ вагоновъ депешами, адресуя эти депеши соотвѣтствующимъ агентамъ сл. движенія и Начальнику 1-го участка тяги.

§ 15. Высылка вагоновъ малаго ремонта въ Главныя мастерскія производится обязательно подсортованными партіями, безъ смѣшенія съ вагонами иного назначенія, и сопровождается депешею на имя Начальниковъ Главныхъ мастерскихъ и 1-го участка тяги отъ агента службы движенія, высылающаго вагоны, съ указаніемъ количества высылаемыхъ ва-

гоновъ. Высылка груженыхъ вагоновъ въ Главныя мастерскія для ремонта воспрещается.

§ 16. Товарные вагоны, выходящіе изъ періодическаго осмотра и малаго ремонта, выпускаются изъ соотвѣтствующихъ мастерскихъ въ службу непосредственнымъ распоряженіемъ Начальниковъ: Главныхъ мастерскихъ и участковъ тяги.

ГЛАВА IV.

Содержаніе вагоновъ, находящихся въ службѣ.

А). *Пассажирскихъ*:

§ 1. Содержаніе пассажирскихъ вагоновъ, находящихся въ службѣ, заключается:

1) въ приготовленіи вагоновъ для поѣздовъ на начальной станціи ихъ отправленія;

2) въ приведеніи въ исправное и чистое состояніе вагоновъ, по прибытіи поѣздовъ на конечную станцію;

3) въ обслуживаніи вагоновъ, находящихся въ поѣздахъ, во время хода поѣзда и остановки ихъ на станціяхъ;

4) въ обслуживаніи вагоновъ, стоящихъ на станціяхъ внѣ поѣздовъ.

1) Приготовленіе вагоновъ для поѣздовъ.

§ 2. Количество и родъ вагоновъ, входящихъ въ составъ каждаго постояннаго поѣзда, предвидѣннаго росписаніемъ движенія поѣздовъ, указывается всякій разъ въ приложеніяхъ къ росписанію поѣздовъ.

Количество и родъ вагоновъ дополнительныхъ, временныхъ и экстренныхъ поѣздовъ, указывается службою движенія всякій разъ одновременно съ на-

значеніемъ сихъ поѣздовъ, въ зависимости отъ рода поѣзда, количества пассажировъ и т. п.

§ 3. Для составленія поѣздовъ берутся вагоны изъ числа находящихся въ исправномъ состояніи на станціи отправленія поѣзда.

§ 4. Приготовленіе вагоновъ въ поѣзда заключается:

а) въ осмотрѣ наружномъ и внутреннемъ вагона (хотя бы и значущагося по письменнымъ даннымъ исправнымъ) съ цѣлью убѣдиться, нѣтъ ли въ немъ неисправностей или недостатковъ, происшедшихъ во время стоянки вагона на запасныхъ путяхъ;

б) въ очисткѣ вагона отъ пыли и грязи, если таковыя въ немъ окажутся;

в) въ поднятіи температуры внутри вагона до требуемой нормы въ холодное время года;

г) въ снабженіи умывальныхъ и клозетныхъ баковъ водою, если таковой не оказалось или недостаточно;

д) въ снабженіи котельныхъ и печныхъ помѣщеній запасомъ топлива, если такового не оказалось или недостаточно въ холодное время года;

е) въ снабженіи вагона газомъ, если такового не оказалось или недостаточно, или свѣчами и въ освѣщеніи вагона, если отправка поѣзда совершается въ темное время года;

ж) въ смазкѣ буксъ и прочихъ ходовыхъ частей и въ испытаніи воздушныхъ тормазовъ передъ отправкою поѣзда.

Порядокъ приготовленія вагоновъ въ сквозные, а равно и въ мѣстные поѣзды, указывается особыми инструкціями агентамъ службы движенія и службы тяги.

Примѣчаніе. Дѣйствующія нынѣ по сему предмету инструкціи изложены въ приказахъ по дорогѣ отъ 7-го Января и 24-го іюня 1902 г. за №№ 5 и 210.

2) Приведеніе въ исправное и чистое состояніе вагоновъ, по прибытіи поѣздовъ на конечную станцію.

§ 5. По прибытіи поѣзда на конечную станцію или по отцѣпкѣ какого-либо вагона или части поѣзда на станціи:

а) вагоны подвергаются всестороннему осмотру внутри и снаружи, причемъ: аа) на вагоны, подлежащіе исключенію изъ службы для исправленія мелкихъ недостатковъ, устранимыхъ между поѣздами, бб) на вагоны съ недостатками, устранимыми лишь подачею ихъ въ мастерскія и, наконецъ, вв) на вагоны, подлежащіе подачѣ въ мастерскія для періодическаго осмотра или большого ремонта, накладывается трафаретъ «починка» и до снятія этого трафарета вагонъ не можетъ быть назначаемъ въ службу;

б) вагоны, оказавшіеся исправными, подвергаются очисткѣ ихъ снаружи и внутри, причемъ на такіе вагоны ставится трафаретъ «очистка» и до снятія этого трафарета вагоны не могутъ быть назначаемы въ службу;

в) по приведеніи прибывшихъ съ поѣздомъ вагоновъ въ исправное и чистое состояніе, вагоны снабжаются газомъ, если они имѣютъ газовое освѣщеніе, и водою и топливомъ, если они имѣютъ самостоятельное отопленіе, запираются на ключъ и переводятся такимъ образомъ въ категорію вагоновъ, годныхъ для постановки въ поѣздъ.

При этомъ вагоны, неимѣющіе самостоятельнаго отопленія, въ холодное время года, до включенія ихъ въ составъ поѣздовъ съ центральнымъ отопле-

ніемъ, не снабжаются водою, во избѣжаніе замерзанія таковой.

Имѣющаяся въ бакахъ вода, по прибытіи таковыхъ вагоновъ на конечную станцію, выпускается съ тою-же цѣлью.

Порядокъ приведенія вагоновъ въ исправное и чистое состояніе, по прибытіи ихъ съ поѣздами, изложенъ въ указанныхъ въ § 4 настоящей главы инструкціяхъ.

3) Обслуживаніе вагоновъ, находящихся въ поѣздахъ

§ 6. Обслуживаніе вагоновъ, находящихся въ поѣздахъ, раздѣляется на:

а) обслуживаніе ихъ во время остановокъ поѣздовъ на станціяхъ и

б) обслуживаніе вагоновъ на ходу поѣзда.

§ 7. Обслуживаніе вагоновъ во время остановокъ заключается:

а) въ осмотрѣ ихъ ходовыхъ, упряжныхъ, буферныхъ и пр. частей дежурными артелями осмотрщиковъ и въ смазкѣ буксъ артелями смазчиковъ. Эти артели, при исполненіи своихъ обязанностей, руководствуются особыми инструкціями (серіи Т №№ 13 и 14);

б) въ очисткѣ вагоновъ отъ сора, пыли и проч., въ очисткѣ клозетныхъ приборовъ отъ накопившихся нечистотъ и въ дополненіи водяныхъ баковъ водою. Эти работы лежатъ на обязанности особыхъ станціонныхъ чистильщиковъ.

§ 8. Обслуживаніе вагоновъ на ходу поѣзда заключается:

а) въ надзорѣ за исправнымъ ходомъ вагоновъ вообще кондукторскими бригадами, истопниками и проводниками, причемъ о всякой замѣченной неисправности надлежитъ немед-

ленно сообщать, при первой остановкѣ поѣзда, дежурнымъ на станціи агентамъ службы движенія и тяги, а въ случаяхъ неисправностей, грозящихъ безопасному движенію поѣзда, немедленно принимать мѣры къ остановкѣ поѣзда;

б) въ надзорѣ со стороны кондукторской бригады за исправностью освѣщенія вагоновъ въ темное время;

в) въ обслуживаніи истопниками отопленія вагоновъ въ зимнее время;

г) въ очисткѣ вагоновъ поѣздными чистильщиками, согласно инструкціи, разосланой при приказѣ № 117, отъ 20-го іюня 1897 года.

§ 9. Зажиганіе и тушеніе газовыхъ и свѣчныхъ фонарей, постановка свѣчей въ свѣчные фонари, надзоръ за ихъ исправнымъ горѣніемъ, а равно обязательное запираніе сихъ послѣднихъ фонарей на замокъ, лежитъ на обязанности кондукторской бригады, сопровождающей поѣздъ.

§ 10. Отопленіе вагоновъ лежитъ на обязанности особо назначаемыхъ для сей цѣли истопниковъ службы тяги.

Истопники раздѣляются: а) на истопниковъ центральнаго и самостоятельнаго парового отопленія и б) на истопниковъ печного и водяного отопленія.

Истопники парового отопленія избираются изъ числа опытныхъ слесарей и рабочихъ С.-Петербургской Вагонной мастерской, каждый изъ нихъ долженъ быть испытанъ Начальникомъ 1-го участка сл. тяги и Старшимъ Ревизоромъ по вагонамъ въ знаніи правилъ ухода за паровымъ котломъ и имѣть въ удовлетворительномъ семъ испытаніи установленное свидѣтельство.

§ 11. Истопники парового отопленія обслуживаютъ постоянные поѣзды по особымъ графикамъ, ежегодно составляемымъ передъ началомъ періода

отопленія поѣздовъ и утвержденнымъ Начальникомъ службы тяги.

§ 12. Независимо отъ кадра истопниковъ парового отопленія, необходимаго для обслуживанія всѣхъ постоянныхъ поѣздовъ и находящагося въ распоряженіи Начальника 1-го участка службы тяги, должно содержаться:

а) въ СПБургѣ и Москвѣ достаточное количество запасныхъ истопниковъ парового отопленія изъ слесарей и рабочихъ СПБургской и Московской Вагонныхъ мастерскихъ—для обслуживанія дополнительныхъ и экстренныхъ поѣздовъ, а равно для замѣны неявившихся, заболѣвшихъ и проч. истопниковъ постоянныхъ поѣздовъ;

б) на всѣхъ станціяхъ 1 и 2 класса изъ артелей осмотрщиковъ въ каждой смѣнѣ должно быть по одному осмотрщику, вполнѣ знакомому съ паровымъ отопленіемъ вагоновъ и имѣющему установленное свидѣтельство для замѣны на случай надобности, истопниковъ проходящихъ поѣздовъ.

Для той же цѣли на станціяхъ С.-Петербургъ и Москва должны имѣться дежурные истопники.

§ 13. Истопники печного и водянаго отопленія назначаются изъ опытныхъ рабочихъ С.-Петербургской и Московской Вагонныхъ мастерскихъ, по мѣрѣ дѣйствительной надобности.

§ 14. Чистильщики назначаются изъ расторопныхъ и опрятныхъ чернорабочихъ Петербургской, Московской и Ржевскихъ Мастерскихъ.

§ 15. Въ теплое время года, когда отопленія вагоновъ не производится, для сопровожденія курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ поѣздовъ назначаются распоряженіемъ Начальника 1-го участка тяги изъ числа опытныхъ слесарей и рабочихъ С.-Петербурги-

ской Вагонной мастерской особые проводники, по одному на поѣздъ, для надзора за исправностью вагоновъ на ходу поѣзда и помощи смазочнымъ станціоннымъ артелямъ, при исправленіяхъ недостатковъ во время стоянки поѣздовъ на станціяхъ. Обслуживаніе поѣздовъ сими проводниками производится по особымъ графикамъ, утверждаемымъ Начальникомъ тяги.

§ 16. Обслуживаніе вагоновъ салонныхъ и служебныхъ, а равно отдѣльныхъ вагоновъ, назначаемыхъ высокопоставленнымъ лицамъ для слѣдованія за предѣлы Николаевской дороги, поручается отдѣльнымъ проводникамъ, назначаемымъ Начальникомъ 1-го участка сл. тяги изъ числа особо надежныхъ и опытныхъ слесарей и рабочихъ С.-Петербургской Вагонной мастерской. На означенныхъ истопниковъ, кромѣ отопленія вагоновъ въ холодное время, возлагаются обязанности по уходу за чистотою вагона, его инвентаремъ, освѣщеніемъ и проч.

§ 17. Каждый салонный или служебный вагонъ поручается постоянному проводнику. Сей проводникъ обязанъ принять отъ Начальника 1 го участка службы тяги весь инвентарь своего вагона по списку и отвѣчаетъ за его сохранность. На обязанности Начальника 1-го участка сл. тяги лежитъ періодическая и внезапная провѣрка инвентаря салонныхъ и служебныхъ вагоновъ.

§ 18. Каждый проводникъ салоннаго или служебнаго вагона долженъ быть основательно ознакомленъ Начальникомъ 1-го участка сл. тяги съ детальнымъ устройствомъ частей вагона, его системой отопленія и освѣщенія.

§ 19. Назначеніе проводниковъ отдѣльныхъ вагоновъ, предоставленныхъ высокопоставленнымъ лицамъ для слѣдованія за предѣлы Николаевской до-

роги, возлагается на Начальника 1-го участка службы тяги, если вагонъ для этой цѣли слѣдуетъ изъ С.-Петербурга; въ случаѣ отправленія вагона изъ числа находящихся въ Москвѣ вагоновъ, проводникъ назначается разпоряженіемъ Начальника 5-го участка службы тяги; при назначеніи же вагона съ одной изъ промежуточныхъ станцій, Начальникъ соотвѣтствующаго участка депешею требуетъ высылки проводника отъ Начальника 1 или 5 участка тяги.

§ 20. Обслуживаніе поѣздовъ прямого безпересадочнаго съ сосѣдними дорогами сообщенія производится особыми проводниками, назначаемыми на основаніяхъ, излагаемыхъ въ особыхъ на сей предметъ соглашеніяхъ съ дорогами, участвующими въ прямомъ безпересадочнымъ сообщеніи.

4) Обслуживаніе вагоновъ, стоящихъ по станціямъ внѣ поѣздовъ.

§ 21. Обслуживаніе вагоновъ, находящихся на станціонныхъ путяхъ внѣ составовъ поѣздовъ, лежитъ на обязанности Начальниковъ участковъ тяги и производится: въ 1 и 5 уч. тяги—средствами Вагонныхъ мастерскихъ сихъ участковъ, а въ остальныхъ участкахъ—станціонными артелями осмотрщиковъ и смазчиковъ.

§ 21. На обязанности Начальниковъ участковъ въ этомъ отношеніи лежитъ наблюденіе:

а) чтобы всѣ вагоны, стоящіе по станціямъ неисправными или неочищенными, имѣли трафаретъ «починка» или «очистка» и таковые вагоны въ поѣздъ не ставились;

б) чтобы вагоны, стоящіе по станціямъ, были исправны и очищены безъ замедленія, двери заперты на ключъ и окна закрыты.

в) чтобы котлы вагоновъ, имѣющихъ само-

стоятельное паровое отопленіе, въ холодное время были настолько теплыми, чтобы вода въ нихъ не могла замерзнуть; сѣть же обогрѣвательныхъ, конденсаціонныхъ и проч. трубъ должна быть свободна отъ пара и воды и отдѣлена отъ котла; продувательные краны должны быть открыты; равнымъ образомъ въ такихъ вагонахъ должна быть выпущена вода изъ водяныхъ баковъ въ уборныхъ;

г) чтобы въ котлахъ и расширителѣ вагоновъ, имѣющихъ самостоятельное водяное отопленіе, въ холодное время года было достаточное количество воды и достаточная температура въ сѣти, обезпечивающія правильную циркуляцію воды въ системѣ;

д) чтобы всѣ вагоны, имѣющіе самостоятельное отопленіе, въ холодное время имѣли достаточный запасъ топлива въ назначенныхъ для сего помѣщеніяхъ.

Б) Товарныхъ.

§ 22. Содержаніе товарныхъ вагоновъ, находящихся въ службѣ, заключается:

1) въ осмотрѣ на станціяхъ отправленія поѣзда вагоновъ передъ нагрузкою или порожнихъ передъ постановкою въ поѣздъ, дабы убѣдиться въ исправномъ состояніи вагона, какъ въ отношеніи безопасности его движенія, такъ въ отношеніи сохранности въ немъ груза;

2) въ осмотрѣ ходовыхъ, упряжныхъ, тормазныхъ и проч. частей вагоновъ, а равно въ смазкѣ буксъ въ поѣздахъ на остановкѣ сихъ послѣднихъ на станціяхъ слѣдованія поѣзда;

3) въ осмотрѣ вагоновъ, по прибытіи на конечную станцію слѣдованія поѣзда.

§ 23. Указанное выше обслуживаніе товарныхъ вагоновъ лежитъ на обязанности Начальниковъ участковъ тяги и производится станціонными артелями осмотрщиковъ и смазчиковъ, кои при этомъ руководствуются особыми на сей предметъ инструкціями (серіи Т №№ 13 и 14).

§ 24. Въ отношеніи вагоновъ багажныхъ серіи БТ и ЯК, ставящихся въ товарные поѣзда для слѣдованія въ нихъ кондукторскихъ бригадъ, а равно пассажирскихъ вагоновъ, включаемыхъ въ составъ товарныхъ поѣздовъ, старшими осмотрщиками и главными кондукторами составляются акты на бланкахъ П. С. 276 за ихъ обоюдными подписями, въ кои заносятся замѣченные у вагоновъ неисправности.

ГЛАВА V.

Отчетность по постройкѣ и ремонту вагоновъ.

А) Денежная.

§ 1. Одновременно съ программами по ремонту вагоновъ, упоминаемыми въ §§ 1, 2, 7 и 8 гл. 11. настоящаго Положенія, Начальникъ тяги сообщаетъ также къ началу отчетнаго года Главнымъ мастерскимъ и участкамъ тяги размѣры годовыхъ кредитовъ, ассигнованныхъ на содержаніе вагоновъ.

§ 2. Расходы по содержанію вагоновъ относятся мастерскими и участками тяги на годовые заказы. Если въ теченіе отчетнаго года является необходимость произвести работы по содержанію вагоновъ непредвидѣнныя программами, то Начальникъ Главныхъ мастерскихъ или участка тяги входитъ съ ходатайствомъ объ открытіи особаго на такія работы заказа, указывая при этомъ и размѣръ предполагаемаго кредита, или относитъ расходы на тѣ же

годовые заказы, если на то послѣдуетъ указаніе Начальника тяги.

§ 3. Срокъ закрытія какъ годовыхъ, такъ и отдѣльныхъ заказовъ указывается Начальникомъ тяги при открытіи таковыхъ. Къ указанному сроку всѣ свѣдѣнія о произведенныхъ расходахъ по данному заказу должны быть сведены счетоводствомъ Мастерскихъ или участковъ тяги. Если бы, по какимъ бы то ни было причинамъ, является необходимость въ продленіи срока дѣйствія заказа, то Начальникъ Мастерскяхъ или участка тяги входитъ заблаговременно съ ходатайствомъ о томъ къ Начальнику тяги.

Б) Техническая.

§ 4. Для общей технической отчетности по содержанію вагоновъ, Начальники Главныхъ Мастерскихъ, Петербургскаго и Московскаго участковъ тяги представлаютъ Начальнику тяги дневные рапорты находящихся въ ихъ завѣдываніи вагонныхъ мастерскихъ на бланкахъ П. С. 130 и кромѣ сего: Начальники всѣхъ участковъ тяги—суточные рапорты о состояніи вагоновъ на бланкахъ П. С. 105.

§ 5. При отправкѣ пассажирскаго или товарнаго вагона въ большой ремонтъ Начальникъ участка тяги, отправляющій вагонъ, представляетъ вмѣстѣ съ симъ Начальнику тяги бюллетень этого вагона на бланкѣ П. С. 17, каковой бюллетень, по занесеніи его въ отчетность Отдѣломъ Статистики вагоновъ, пересылается въ Главныя мастерскія, куда направленъ вагонъ для большого ремонта.

§ 6. При отправкѣ пассажирскаго вагона въ малый ремонтъ или періодическій осмотръ, Начальники всѣхъ участковъ составляютъ вмѣстѣ съ симъ бюллетень вагона на бланкѣ П. С. 17 и отправляютъ, одновременно съ отправкою вагона, таковой бюлле-

тель Начальнику 1-го участка тяги, а сей послѣдній, если вагонъ подлежитъ отправкѣ въ Главныя Вагонныя мастерскія, направляетъ вмѣстѣ съ отправкою вагона и полученный на него бюллетень Начальнику Главныхъ мастерскихъ.

§ 7. При отправкѣ товарнаго вагона въ малый ремонтъ или періодическій осмотръ въ подлежащія Мастерскія, Начальники всѣхъ участковъ тяги, одновременно съ отправкою, составляютъ бюллетень отправляемому вагону на бланкѣ П. С. 17 и направляютъ таковой въ мастерскія, куда слѣдуетъ вагонъ. На вагоны, отправляемые изъ Сортировочнаго парка въ Главныя или Московскія мастерскія для малаго ремонта, за исключеніемъ вагоновъ, поврежденныхъ при несчастныхъ случаяхъ, бюллетеней не составляется. Бюллетени не составляются также на вагоны чужихъ дорогъ, отправляемые для малаго ремента изъ Сортировочнаго парка въ Московскія мастерскія.

§ 8. При поступленіи въ Главныя мастерскія вагоновъ, которые по своему состоянію или типу подлежатъ разборкѣ, таковая разборка должна сопровождаться составленіемъ акта при участіи Старшаго Ревизора вагоновъ и Представителя Государственнаго Контроля. Означенный актъ представляется Начальникомъ Мастерскихъ Начальнику тяги.

§ 9. По окончаніи работъ по возобновленію и постройкѣ вновь каждаго пассажирскаго вагона средствами мастерскихъ дороги, сими послѣдними составляются для этого вагона и представляются Начальнику тяги:

а) бюллетень возобновленія или постройки вагона на бланкѣ П. С. 129;

б) планъ внутренняго расположенія съ описаніемъ на бланкѣ П. С. 230;

в) чертежъ обрѣшетки кузова.

Кромѣ сего мастерскими составляется исполни-

тельный чертежъ рамы и кузова вагона, каковой чертежъ остается въ мастерскихъ;

г) инвентарь вагона.

При поступленіи на дорогу пассажирскихъ вагоновъ постройки частныхъ заводовъ планъ внутренняго расположенія вагона на бланкѣ П. С. 290 составляется Техническимъ Отдѣломъ службы тяги, а инвентарь вагона—Начальникомъ 1-го участка тяги.

§ 10. По окончаніи работъ по большому ремонту каждаго пассажирскаго вагона Главными мастерскими составляется и представляются Начальнику тяги свѣдѣнія и чертежи, указанные въ п. п. а, б, в, г предыдущаго §, причемъ на чертежѣ обрѣшетки кузова условными красками отмѣчаются исправленіе и замѣна деревянныхъ частей кузова при произведенномъ большомъ ремонтѣ.

§ 11. По окончаніи работъ по малому ремонту пассажирскаго вагона, соединенному съ измѣненіемъ внутренняго расположенія вагона, или исправленіемъ, или передѣлкою кузова вагона, Главными мастерскими составляются и представляются Начальнику тяги свѣдѣнія, указанныя въ п. п. а, б, в, § 9-го настоящей главы, а въ случаѣ передѣлки кузова составляется и дополнительный чертежъ, который остается въ мастерскихъ.

§ 12. По окончаніи работъ по возобновленію, постройкѣ вновь или большому ремонту каждаго товарнаго вагона Главными мастерскими составляется и представляется Начальнику тяги бюллетень этого вагона на бланкѣ П. С. 129.

§ 13. Каждому пассажирскому вагону дороги Отдѣломъ Статистики вагоновъ службы тяги ведется и своевременно пополняется особый формуляръ, въ который заносятся.

а) планъ внутренняго расположенія вагона съ описаніемъ;

б) чертежъ обрѣшетки рамы и кузова съ указаніемъ условными красками произведенной замѣны или исправленія деревянныхъ частей при ремонтѣ вагона;

в) опись инвентаря;

г) время произведенныхъ періодическихъ осмотровъ;

д) свѣдѣнія о тарѣ;

е) свѣдѣнія о телѣжкахъ;

ж) свѣдѣнія о времени ремонта и окраски.

з) свѣдѣнія о произведенныхъ передѣлкахъ.

§ 14. Каждому товарному вагону дороги Отдѣломъ Статистики вагоновъ службы тяги ведется и своевременно пополняется особый формуляръ, въ который заносятся свѣдѣнія:

а) о времени произведеннаго большого ремонта;

б) о времени произведенныхъ періодическихъ осмотровъ,

в) о тарѣ;

г) о времени смѣны крышъ.

д) объ осяхъ;

е) о произведенныхъ передѣлкахъ.

§ 15. Независимо отъ указанныхъ выше данныхъ технической отчетности по содержанію вагоновъ, подлежащими мастерскими и участками тяги въ соотвѣтственныхъ случаяхъ представляются Начальнику тяги:

а) донесенія, касающіяся движенія, о нагрѣвахъ буксъ, изломѣ колесъ, осей, шинъ и сцѣпныхъ приборовъ вагоновъ;

б) вѣдомости по обороту колесъ и учету вагонныхъ колесныхъ парковъ;

в) свѣдѣнія о вагонныхъ колесныхъ работахъ;

г) свѣдѣнія о смѣнѣ осей и передѣлкахъ

въ вагонахъ, и объ установкѣ воинскихъ несъемныхъ приспособленій,

и д) вѣдомости и свѣдѣнія, вызываемыя обмѣномъ вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ и сношеніями съ чужими дорогами по взаимному ремонту товарныхъ вагоновъ, предусмотрѣнныя Общимъ Соглашеніемъ о вагонахъ.

ПРАВИЛА,

коимъ должны удовлетворять буферные и тяговые приборы.

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 27 іюля 1901 г., за № 33656/142 предлагаются къ руководству нижеприводимыя правила о предѣльныхъ размѣрахъ для изнашивающихся частей сцѣпного и тяговаго приборовъ, обязательныхъ при выпускѣ вагона изъ срочнаго періодическаго осмотра, взамѣнъ такихъ правилъ, объявленныхъ при циркулярѣ бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 20-го февраля 1896 года, за № 2975.

Примѣчаніе. Предѣльные размѣры изнашивающихся частей сцѣпного и тяговаго приборовъ, обозначенные въ скобкахъ ( ) и указанные въ нижеприводимыхъ правилахъ, соотвѣтствуютъ объявленнымъ при старомъ циркулярѣ за № 2975,

Этими размѣрами въ скобкахъ ( ) должно руководствоваться до 1-го іюня 1903 года, при допущеніи въ службу такихъ товарныхъ вагоновъ прямого безперегрузочнаго сообщенія, а также и товарныхъ вагоновъ, предназначенныхъ для слѣдованія въ составахъ пассажирскихъ поѣздовъ, которые вы-

пущены изъ срочнаго періодическаго осмотра до 1-го іюня 1900 года.

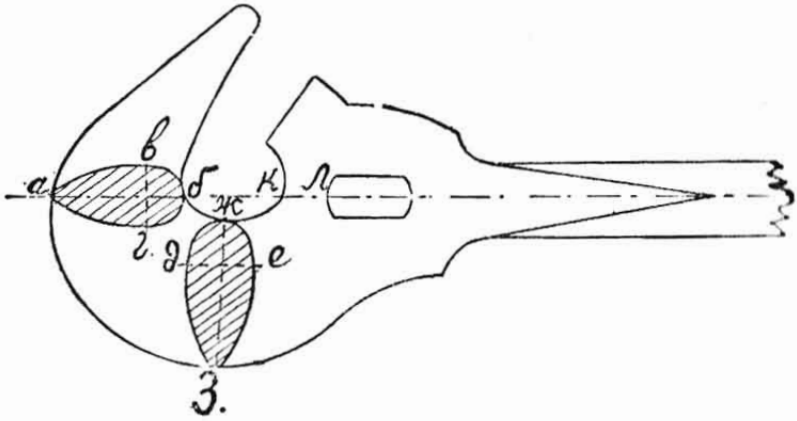
Для товарныхъ вагоновъ всякаго наименованія, назначенныхъ для внутренняго сообщенія по Николаевской желѣзной дорогѣ, эти предѣльные размѣры въ скобкахъ ( ) обязательны лишь съ 1-го января 1903 года. -

А. ПРАВИЛА

о предѣльныхъ размѣрахъ для изнашивающихся частей сцѣпнаго и тягового приборовъ.

1) *Для упряжнаго или тяговаго крюка:*

а) въ горизонтальномъ сѣченіи, произведеніе двухъ наибольшихъ размѣровъ а б на в г, выраженныхъ въ миллиметрахъ, должно быть не менѣе 2000 (1700);



б) въ вертикальномъ сѣченіи, произведеніе двухъ наибольшихъ размѣровъ д е на ж з, выраженныхъ въ миллиметрахъ, должно быть не менѣе 3000 (2800).

в) размѣръ ж з не менѣе 70 (70) миллиметровъ;
г) размѣръ к л не менѣе 20 (20) миллиметровъ;

2) Для чекъ или клиньевъ (стальныхъ) тяговаго прибора: поперечное сѣченіе должно имѣть не менѣе 40 мм. × 10 мм. или 44 мм. × 9 мм. (32 мм. × 9 мм.)

3) Для стяжныхъ скобъ:

а) діаметръ въ прямой части долженъ быть не менѣе 30 (29) миллиметровъ, при чемъ мѣстныя утоненія допускаются не болѣе, какъ на 2 (2) миллиметра;

б) въ закругленныхъ частяхъ въ самомъ тонкомъ мѣстѣ не менѣе 30 (25) миллиметровъ;

в) ушки скобъ не тоньше 15 миллиметровъ.

4) Для цапфъ, гаекъ стяжнаго прибора:
въ самомъ тонкомъ мѣстѣ не менѣе 32 (30) миллиметровъ.

5) Для стяжнаго винта:
внутренній діаметръ винта въ тѣлѣ не менѣе 35. (33) миллиметр.

6) Для стержня крюка:
при крюкахъ, стержни коихъ соединены муфтами:

а) въ мѣстѣ насадки муфтъ діаметръ не менѣе 43 (40) миллиметровъ, въ остальной части не менѣе 40 (35) миллиметровъ;

б) разстояніе отъ края отверстія для чеки до края стержня не менѣе 32 (30) миллиметровъ.

При крюкахъ, стержни коихъ имѣютъ на концахъ гайки:

а) тѣло стержня безъ нарѣзки не менѣе 40. (35) миллиметровъ.

б) за гайкой чека въ (32) миллиметра на (9) миллиметровъ.

7) Для муфтъ тяговаго прибора:

а) толщина желѣзной муфты (чугунныя не должны быть употребляемы) не менѣе 9 (9) миллиметровъ;

б) разстояніе отъ края клиневаго отверстія до конца муфты не менѣе 35 (32) миллиметровъ;

в) разность между діаметромъ стержня крюка и внутреннимъ діаметромъ муфты должна быть не менѣе 1 миллиметра и не болѣе 2 миллиметровъ.

Вновь предлагаемые (указанные въ п. А Правилъ) размѣры, внѣ скобокъ, изнашивающихся частей сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ обязательны:

а) для вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ прямого безперегрузочнаго сообщенія, нынѣ выходящихъ изъ срочнаго осмотра;

б) для вагоновъ, находящихся въ обращеніи съ мѣстными, въ предѣлахъ Николаевской дороги поѣздами, послѣ 1 января 1904 г.

11) Правила о предѣльныхъ размѣрахъ для частей, расположенныхъ впереди буфернаго бруса, изданныя при вышеупомянутомъ же циркулярѣ № 2975, впредь до особаго распоряженія, остаются въ силѣ, и нынѣ должны во всемъ согласоваться съ приводимыми ниже, а именно:

Б. ПРАВИЛА

о предѣльныхъ размѣрахъ для частей, расположенныхъ впереди буфернаго бруса.

1) Разстояніе отъ рабочей поверхности крюка до поверхности касанія буферовъ должно находиться въ предѣлахъ отъ 280 до 360 миллиметровъ.

2) Разстояніе отъ рабочей поверхности короткой скобы до поверхности касанія буферовъ должно быть въ предѣлахъ отъ 404 до 484 миллиметровъ, при вполнѣ развернутой стяжкѣ.

3) Разстояніе отъ выступа заплечика головки крюка до буфернаго бруса должно быть не менѣе 50 миллиметровъ.

4) Длина винтового стержня не должна превосходить 410 миллиметровъ, считая въ томъ числѣ по 14 миллиметровъ съ каждаго конца на шайбы и расклепку.

Примѣчаніе. Для товарныхъ вагоновъ всякаго наименованія, назначенныхъ для внутренняго сообщенія по Николаевской дорогѣ, эти правила Б обязательны съ 1-го января 1903 года.

Циркулярами бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ, объявленными къ руководству 28-го іюня 1895 года за № 10807 и 22-го марта 1897 года за № 5221 предложены нижеприводимыя Правила:

1) Тяговой приборъ и стяжка, утвержденные Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 23 мая 1892 г. въ составѣ прочихъ частей нормальнаго крытаго товарнаго вагона, должны быть примѣняемы: а) при постройкѣ новыхъ или возобновленіи существующихъ крытыхъ товарныхъ вагоновъ, какъ это предписано циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 9 іюня 1892 г., № 7930, б) при постройкѣ новыхъ или возобновленіи существующихъ открытыхъ товарныхъ вагоновъ, вагоновъ-цистернъ и платформъ нормальной колеи.

2) По тому же типу, т. е. по чертежамъ альбома нормальнаго товарнаго вагона изданія 1896 года. таблицы №№ 13, 14 и 15, должны быть изготовляемы и всѣ новые тяговые приборы и стяжки, которые будутъ предназначаемы для замѣны соотвѣтствующихъ частей, при ихъ возобновленіи въ товарныхъ вагонахъ всякаго наименованія нормальной колеи, употребляемыхъ для прямого между дорогами сообщенія.

3) Для пассажирскихъ вагоновъ Николаевской желѣзной дороги новыя комплектныя стяжки должны быть изготовляемы исключительно по чертежу Т/В 282. Исправленіе старыхъ, бывшихъ въ употребле-

нiи стяжекъ, изготовленныхъ по чертежу В/О 203, а также исправленіе тяговыхъ приборовъ, изготовленныхъ по чертежамъ Т/В 59, 160, 201, 220, 243 и 247, для замѣны соотвѣтствующихъ частей, должно во всемъ согласоваться съ вышепоименованными чертежами.

4) Изготовленіе новыхъ комплектовъ сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ должно производиться въ Главныхъ Паровозныхъ мастерскихъ Николаевской дороги, или на частныхъ заводахъ, по особымъ заказамъ, выдаваемымъ Начальникомъ Матеріальной Службы, на основаніи требованій Начальника Службы Тяги.

5) Исправленіе старыхъ, бывшихъ въ употребленіи сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ, какъ частями, такъ и полными комплектами, должно производиться въ Главныхъ Паровозныхъ и Главныхъ вагонныхъ мастерскихъ Александровскаго завода, а также въ мастерскихъ участковъ службы тяги на станціяхъ: С.-Петербургъ, Малая-Вишера, Бологое, Москва и Ржевъ, въ каковыхъ мастерскихъ находятся станки для испытанія частей сцѣпного и упряжнаго приборовъ.

Примѣчаніе. Въ мастерскихъ 4-го участка тяги на станціи Тверь, впредь до поступленія въ нихъ станка для испытанія частей сцѣпного и упряжнаго приборовъ, разрѣшается производить исправленіе вышепоименованныхъ приборовъ подъ непремѣннымъ условіемъ, что исправленныя части сцѣпного и упряжнаго приборовъ, до постановки ихъ на вагоны, должны быть испытаны на станкахъ, съ каковою цѣлью эти части послѣ исправленія должны быть отправляемы Начальникомъ 4-го участка тяги въ Москву на имя Начальника 5-го участка тяги. Послѣ испытанія такихъ частей на станкѣ въ Вагонной мастерской 5-го участка службы тяги, части, выдержавшія установленное испытаніе, должны быть немедленно возвращаемы Начальникомъ 5-го участка тяги въ Тверь по принадлежности.

6) На прочихъ пунктахъ линіи должны находиться готовыя запасныя части означенныхъ при-

боровъ, заранѣе испытанныя, и исправленіе или изготовленіе этихъ приборовъ и ихъ частей на такихъ пунктахъ не должно быть допускаемо.

7) Каждый изъ вновь изготовляемыхъ стяжныхъ или тяговыхъ приборовъ долженъ быть, до постановки его подъ вагонъ, подвергнутъ испытанію на растяженіе усиліемъ въ 12,300 кгр. (750 пуд.), при каковомъ испытаніи не должно обнаруживаться никакихъ остающихся измѣненій въ частяхъ означеннаго прибора.

8) Стяжки и упряжныя тяги съ крюками бывшихъ въ употребленіи сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ, какъ изготовленныхъ по нормальному чертежу, такъ и имѣющихъ меньшіе, въ допускаемыхъ существующими установленіями предѣлахъ, размѣры, должны быть подвергаемы испытанію на растяженіе усиліемъ въ 600 п., во время производства періодическаго осмотра и большого ремонта вагоновъ, а равно при ремонтѣ полнаго комплекта сцѣпныхъ и упряжныхъ приборовъ или отдѣльныхъ ихъ частей.

ПРАВИЛА

о куреніи табака на станціяхъ и въ поѣздахъ желѣзн. дорогъ, объ отводѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ вагоновъ и отдѣленій для курящихъ пассажировъ, а равно особыхъ отдѣленій для дамъ.

(Постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ 27-го октября 1886 г. за № 9755 и циркуляры Департамента ж. д. отъ 19 Декабря 1887 г. за № 11763, 2/5 октября 1897 г. за № 17463 и 22 февраля 1891 г. за № 2364).

А. Правила о куреніи табака на станціяхъ и въ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ.

1) Куреніе табака воспрещается на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ:

а) въ дамскихъ комнатахъ, равно какъ и за общими столами въ станціонныхъ буфетахъ;

б) въ багажныхъ отдѣленіяхъ;

в) въ пакгаузахъ и магазинахъ;

г) на товарныхъ платформахъ;

д) на лѣсныхъ и дровяныхъ дворахъ, а равно и на складахъ минеральнаго топлива.

2) Въ поѣздахъ куреніе табака воспрещается:

а) Во всѣхъ пассажирскихъ вагонахъ и отдѣленіяхъ, кромѣ тѣхъ, въ которыхъ вывѣшены надписи о разрѣшеніи курить.

Примѣчаніе. Въ вагонахъ и отдѣленіяхъ, не предназначенныхъ для курящихъ, куреніе табака не дозволяется, хотя бы на это послѣдовало общее согласіе находящихся въ вагонѣ или отдѣленіи лицъ.

б) Въ багажныхъ вагонахъ, въ вагонахъ съ лошадьми и другими животными и въ экипажахъ на открытыхъ платформахъ, куда допускаются проводники или пассажиры.

3) Во всѣхъ мѣстахъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и на столахъ, за которыми куреніе табака воспрещается, должны быть выставлены соотвѣтствующія (пунктъ 1) надписи.

Соотвѣтствующія же пункту 2-му сихъ правилъ объявленія вывѣшиваются въ вагонахъ и ихъ отдѣленіяхъ, не предназначенныхъ для курящихъ.

4) За исполненіемъ сихъ правилъ должны наблюдать, независимо отъ чиновъ жандармскаго полицейскаго управленія: въ пассажирскихъ зданіяхъ—станціонное начальство; на товарныхъ дворахъ, пакгаузахъ, на складахъ горючаго матеріала—лица, въ вѣдѣніи коихъ помѣщенія эти находятся; въ поѣздахъ же—кондукторы и главные кондукторы.

Примѣчаніе. Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, находясь въ помѣщеніяхъ, въ которыхъ воспрещено курить табакъ, подчиняются общимъ правиламъ.

5) Главный кондукторъ, въ случаѣ непрекращенія пассажирами, по его требованію, куренія въ вагонахъ для некурящихъ, долженъ на ближайшихъ попутныхъ станціяхъ заявлять Начальникамъ станцій для приглашенія для содѣйствія чиновъ жандармской полиціи, которымъ, циркуляромъ начальника штаба отдѣльнаго корпуса жандармовъ 19 ноября 1887 года, № 6136, предписано бдительно слѣдить за некуреніемъ табака въ тѣхъ пассажирскихъ помѣщеніяхъ, гдѣ это не разрѣшается, привлекая виновныхъ къ отвѣтственности по закону; при этомъ,

въ тѣхъ случаяхъ, когда продолжительность остановки поѣзда на станціи недостаточна для составленія протокола о нарушеніи изданныхъ Министромъ Путей Сообщенія правилъ о куреніи табака на желѣзныхъ дорогахъ, жандармскіе чины обязываются отправиться въ поѣздѣ до ближайшей станціи, если только къ этому не встрѣтится особыхъ препятствій; въ послѣднемъ же случаѣ, необходимыя для протокола свѣдѣнія должны быть собраны, при содѣйствіи поѣзднаго главнаго кондуктора, унтеръ-офицерами слѣдующихъ станцій и сообщены тому жандармскому унтеръ офицеру, отъ котораго поступитъ о семъ требованіе по телеграфу.

Б. Правила объ отводѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ вагоновъ и отдѣленій для курящихъ пассажировъ.

1) Въ каждомъ поѣздѣ, въ составѣ котораго находится нѣсколько вагоновъ разныхъ классовъ, для курящихъ пассажировъ обязательно отводится не менѣе одного вагона каждаго класса и не болѣе половины общаго числа вагоновъ извѣстнаго класса, находящихся въ поѣздѣ.

2) Если въ составѣ пассажирскаго или товаропассажирскаго поѣзда будетъ находиться не болѣе одного вагона того или другого класса, то въ такомъ вагонѣ должно быть устроено отдѣленіе для курящихъ пассажировъ. Если же въ составѣ поѣзда имѣется, вмѣсто вагоновъ извѣстныхъ двухъ классовъ, одинъ только вагонъ смѣшанный этихъ классовъ, то отдѣленій для курящихъ въ семъ вагонѣ не полагается.

3) Вагоны и отдѣленія для курящихъ должны быть обозначены соотвѣтственными надписями, какъ снаружи вагона и отдѣленія, такъ и внутри таковыхъ.

Распоряженіе это распространяется также и на вагоны и отдѣленія ихъ, предназначенные для некурящихъ пассажировъ.

Въ исполненіе вышеозначенныхъ постановленій должно быть исполняемо слѣдующее:

1. На всѣхъ станціяхъ и открытыхъ для пассажирскаго и товарнаго движенія полустанціяхъ:

а) въ дамскихъ комнатахъ и за общими столами въ станціонныхъ буфетахъ;

б) въ багажныхъ отдѣленіяхъ;

в) въ пакгаузахъ и магазинахъ;

г) на товарныхъ платформахъ;

д) на лѣсныхъ и дровяныхъ дворахъ и на складахъ минеральнаго топлива,—должны быть вывѣшены надлежащія вывѣски о запрещеніи курить табакъ. Вывѣски эти должны быть установленнымъ порядкомъ заготовляемы и вывѣшиваемы распоряженіемъ тѣхъ Начальниковъ службъ, въ вѣдѣніи которыхъ находятся самыя помѣщенія. Начальникъ Матеріальной службы, при заказѣ вывѣсокъ долженъ наблюсти, чтобы онѣ во всѣхъ службахъ были, по возможности, однообразны.

2. Во всѣхъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ опредѣлять по каждому классу число вагоновъ или особыхъ отдѣленій одиночныхъ вагоновъ какъ для некурящихъ, такъ и для курящихъ пассажировъ. Распредѣленіе вагоновъ и особыхъ отдѣленій по категоріямъ дѣлается Начальникомъ движенія совмѣстно съ Начальникомъ службы подвижнаго состава и тяги; снабженіе же вагоновъ и особыхъ отдѣленій подлежащими надписями, внутри и снаружи, о назначеніи таковыхъ для курящихъ и некурящихъ возлагается на подлежащихъ агентовъ службы подвижнаго состава. Вагоны въ поѣздахъ снабжаются слѣдующими объявленіями и вывѣсками:

Снаружи (вывѣски) каждый вагонъ долженъ имѣть вывѣску: «*для курящихъ*»—если онъ предназначенъ для курящихъ пассажировъ, или «*для некурящихъ*»—если онъ назначается для пассажировъ некурящихъ; вагоны, въ которыхъ имѣются особыя отдѣленія для курящихъ и особыя для некурящихъ, должны быть снабжены на соотвѣтственныхъ и видныхъ мѣстахъ надлежащими вывѣсками, т. е. «*отдѣленіе для курящихъ*» или же «*отдѣленіе для некурящихъ*». Такія вывѣски вывѣшиваются съ обѣихъ сторонъ вагона.

Внутри (объявленія) каждаго вагона, отдѣленіе или весь вагонъ, если онъ предназначенъ для курящихъ, долженъ имѣть объявленіе на видномъ мѣстѣ «*для курящихъ*». Тѣ же вагоны или отдѣленія въ нихъ, которые предназначены для некурящихъ, должны имѣть объявленія: «*куреніе табака воспрещается*».

В. Правила объ отводѣ въ поѣздахъ особыхъ отдѣленій для дамъ.

1) На всѣхъ участкахъ дорогъ, отправляющихъ ежедневно въ теченіе всего года съ каждаго конца по два и болѣе сквозныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, *въ каждомъ поѣздѣ, захватывающемъ въ движеніи не менѣе двухъ часовъ времени между полуночью и 7-ю часами утра, должны быть отводимы для дамъ особыя дамскія отдѣленія въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ*, при чемъ отдѣленія эти должны быть обозначаемы соотвѣтственными надписями, какъ снаружи вагона, такъ и внутри его, и отводимы при самомъ отправленіи поѣзда, *не выжидая ночного времени*..

2) На участкахъ дорогъ, отправляющихъ ежедневно съ каждаго конца не болѣе одного пассажирскаго или, взамѣнъ его, одного товаро-пассажирскаго поѣзда, захватывающаго не менѣе двухъ часовъ выше-

указаннаго ночного времени, отведеніе дамскаго отдѣленія обязательно въ одномъ изъ вагоновъ какъ II, такъ и III классовъ; если же въ составѣ поѣзда не будетъ отдѣльнаго вагона для пассажировъ II класса, а сіи послѣдніе будутъ помѣщаться въ одномъ съ пассажирами I класса смѣшанномъ вагонѣ I и II классовъ, то отведеніе дамскаго отдѣленія обязательно лишь въ одномъ изъ вагоновъ III класса.

3) Отведеніе особыхъ отдѣленій для дамъ не обязательно въ поѣздахъ: а) пассажирскихъ, обращающихся исключительно днемъ или захватывающихъ менѣе двухъ часовъ вышеуказаннаго ночного времени; б) всѣхъ товаро-пассажирскихъ и смѣшанныхъ, когда кромѣ нихъ имѣются пассажирскіе поѣзды; в) предназначенныхъ для перевозки рабочихъ.

Таблица предѣльныхъ составовъ поѣздовъ большой скорости, слѣдующихъ по Главной линіи и Новоторжскому участку.

Родъ поѣздовъ и серіи ведущихъ паровозовъ.	Предѣльный составъ поѣздовъ.			
	При одиночной тягѣ.		При двойной тягѣ.	
	Число груженыхъ осей.			
	Зимой.	Лѣтомъ.	Зимой.	Лѣтомъ.
I) Поѣзда большой скорости, слѣдующіе по Главной линіи.				
а) при тягѣ пассажирскими паровозами серіи Н.				
Курьерскіе	28	32	43	54
Скорые и дачные	36	40	53	67
Почтовые и пассажирскіе ускоренные	40	48	64	80
Пассажирскіе обыкновенные .	44	56	75	93
б) при тягѣ пассажирскими паровозами сер. К.				
Дачные	—	31	—	50

Родъ поѣздовъ и серіи ведущихъ паровозовъ.	Предѣльный составъ поѣздовъ.			
	При одиночной тягѣ.		При двойной тягѣ.	
	Число груженыхъ осей.			
	Зимой.	Лѣтомъ.	Зимой.	Лѣтомъ.
Пассажирскіе обыкновенные .	35	43	57	72
в) при тягѣ товарными 8-ми колесными паровозами серій Ж, З, Л и О.	58	72	80	100
2) По Новоторжскому участку.				
Поѣзда большой скорости при тягѣ паровозами:				
а) пассажирскими сер. К, И, Р. и С	24	30	40	50
б) товарными 6-ти колесными сер. Ва	44	50	—	—
в) товарными 8-ми колесными сер. Ж.	52	62	—	—

Примѣчанія: 1) Наибольшій составъ поѣздовъ не долженъ превосходить: пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ 100 осей.

2) Курьерскіе, скорые, почтовые и ускоренные пассажирскіе поѣзда разрѣшается отправлять съ однимъ паровозомъ сер. К. при составѣ ихъ, непревышающемъ: зимой 20 осей для курьерскаго поѣзда, 28 осей для скораго и 32 осей для почтоваго или ускореннаго пассажирскаго поѣзда; лѣтомъ 24 оси для курьерскаго поѣзда, 32 оси для скораго и 36 для почтоваго или ускореннаго пассажирскаго поѣзда.

ТАБЛИЦА

предѣльныхъ составовъ поѣздовъ малой скорости, слѣдующихъ по Главной линіи Николаевской ж. д. и участкамъ ея.

Таблица предѣльныхъ составовъ поѣздовъ малой скоро

Родъ поѣздовъ и серіи ведущихъ паровозовъ.
I. Поѣзда малой скорости, слѣдующіе по Главной линіи:
а) при тягѣ товарными 8-ми колесными паровозами серій Ж, З, Л и О.
Товарные ускоренные и воинскіе мирнаго времени .
Товарные обыкновенные . . . . .
б) при тягѣ товарными 6-ти колесными паровозами (ра бочіе поѣзда) . . . . .

ПРИМѢЧАНІЕ. 1. Наибольшій составъ поѣздовъ не долженъ превос

2. Въ случаѣ прицѣпки паровоза сер. О къ товарно въ таблицѣ для одиночной тяги, допускается отпр вышающемъ предѣльный не болѣе какъ на 10

сти, слѣдующихъ по Главной линіи и по участкамъ ея.

Предѣльный составъ поѣздовъ.							
ПРИ ОДИНОЧНОЙ ТЯГѢ.				ПРИ ДВОЙНОЙ ТЯГѢ.			
Число груженыхъ осей.							
Зимою.		Лѣтомъ.		Зимою.		Лѣтомъ.	
72	80	90	100	80	90	100	110
80	90	100	110	90	100	100	120
54	54	60	60	80	80	100	100

ходитъ: воинскихъ и смѣшанныхъ 120 осей, а товарныхъ 150 осей.

му поѣзду, имѣющему составъ болѣе предѣльнаго, назначеннаго авленіе поѣзда съ однимъ паровозомъ этой серіи при составѣ, пре-груженыхъ осей.

Родъ поѣздовъ и серіи ведущихъ паровозовъ.
II. По Новоторжскому участку.
Поѣзда воинскіе и малой скорости при тягѣ паровозами:
а) пассажирскими серій К, И, Р и С . . . . .
б) товарными 6-ти колесными серіи Ва . . . . .
в) товарными 8-ми колесными серіи Ж . . . . .
III. По Боровичскому участку.
Всѣ поѣзда, ведомые 6-ти колесными паровозами въ направленіи:
а) Боровичи—Угловка . . . . .
б) Угловка—Боровичи . . . . .
IV. По Портовой вѣтви.
Поѣзда малой скорости:
1. На участкахъ: Фарфоровскій постъ—Новый Портъ, Петербургъ II – Бычій постъ, Пущино – Петербургъ Балтійской:
а) при тягѣ 8-ми колесными паровозами серіи Ж и танками М
б) при тягѣ 6-ти колесн. паровозами серій Г, Б и В и танками П.

Предѣльный составъ поѣздовъ.			
ПРИ ОДИНОЧНОЙ ТЯГѢ.		ПРИ ДВОЙНОЙ ТЯГѢ.	
Число груженыхъ осей.			
Зимою.	Лѣтомъ.	Зимою.	Лѣтомъ.
24	30	40	50
44	50	—	—
55	62	—	—
34	40	—	—
38	46	—	—
48	60	80	100
32	40	54	66

Родъ поѣздовъ и серіи ведущихъ паровозовъ.

в) при тягѣ 6-ти колесными паровозами серій Гб, Гв и танками Т . . . . . .

г) при тягѣ танками У . . . . . .

д) при тягѣ 4-хъ колесными танками Я . . . . . .

2. **На участкѣ Пущино—Морская пристань:**

а) при тягѣ 8-ми колесными паровозами серіи Ж и танками М . . . . . .

б) при тягѣ 6-ти колесными паровозами Г, Б, В и танками П

в) при тягѣ 6-ти колесными паровозами Гб, Гв и танками Т.

г) при тягѣ танками У . . . . . .

д) при тягѣ 4-хъ колесными танками Я . . . . . .

3. **На участкѣ Пущино—С.-Петербургъ Варшавская:**

а) при тягѣ 8-ми колесными паровозами серіи Ж и танками М . . . . . .

б) при тягѣ 6-ти колесными паровозами Г, Б, В и танками П

в) при тягѣ 6-ти колесными паровозами Гб, Гв и танками Т.

г) при тягѣ танками У . . . . . .

д) при тягѣ 4-хъ колесными танками Я . . . . . .

Предѣльный составъ поѣздовъ.			
ПРИ ОДИНОЧНОЙ ТЯГѢ.		ПРИ ДВОЙНОЙ ТЯГѢ.	
Число груженыхъ осей.			
Зимою.	Лѣтомъ.	Зимою.	Лѣтомъ.
28	34	46	56
36	46	62	76
18	22	30	36
56	70	92	116
40	50	66	84
34	42	56	70
44	56	74	94
22	28	36	46
40	50	66	84
28	34	46	56
20	26	34	44
32	38	52	64
14	18	24	30

Прил. XXVII.

Порядокъ провѣрки нагрузки по габариту.

На тѣхъ станціяхъ, гдѣ уже установлены или будутъ установлены постоянныя предѣльныя очертанія подвижного состава (габариты), всѣ вагоны, высоко нагруженные, должны быть пропущены по пути, на которомъ установлены габариты, и при свободномъ проходѣ черезъ габаритъ нагруженнаго подвижнаго состава—опредѣляется возможность пропуска такихъ вагоновъ съ поѣздами; на остальныхъ станціяхъ, гдѣ габаритъ не установленъ,—измѣреніе производится посредствомъ заготовленнаго для этой цѣли шеста,—опредѣляя высоту и ширину нагрузки, согласно нижеуказанной таблицы расчета предѣльнаго очертанія подвижнаго состава.

Наибольшая ширина подвижнаго состава:

На высотѣ отъ уровня рельсовъ.

отъ	0,06 с.—	5 д.	до	0,18 с.—	15 д.	1,12 с.—	7,84 ф.
,,	0,18 с.—	15 д.	,,	0,30 с.—	2,1 ф.	1,60 с.—	11,2 ф.
,,	0,30 с.—	2,1 ф.	,,	0,60 с.—	4,2 ф.	1,48 с.—	10,4 ф.
,,	0,60 с.—	4,2 ф.	,,	1,80 с.—	12,6ф.	1,60 с.—	11,2 ф.
,,	1,90 с.—	13,3ф.	,,	2,40 с.—	16,8ф.	0,70 с.—	59 д.
,,	2,46 с.—	17,22ф.	.	.	.	0,38 с.—	32 д.

Примѣчаніе: Показанные предѣлы высоты не должны быть переходимы, какъ въ порожнемъ состояніи подвижного состава, такъ и при наибольшей нагрузкѣ.

При нагрузкѣ въ навалку на платформахъ разнаго рода товаровъ и громоздкихъ предметовъ, Начальники станцій обязаны наблюдать, чтобы вышеозначенные предметы отнюдь не выходили изъ предѣловъ установленнаго очертанія подвижнаго состава, показанныхъ на чертежахъ (Прилож. VII.).

Въ настоящее время, по всему протяженію линіи Николаевской желѣзной дороги, ширина междупутья не менѣе 7 футъ, за исключеніемъ мостовъ Волховскаго, между станціями Волхово—Гряды, Тверецкаго и Тмацкаго, между станціями Кулицкая—Тверь, гдѣ междупутье имѣетъ ширину всего 6 футъ.

Въ виду сего для грузовъ, которые должны проходить по указаннымъ мостамъ, далжно примѣняться предѣльное очертаніе подвижнаго состава, установленное для участковъ дороги съ междупутьемъ въ 6 футъ, примѣняя для остального протяженія дороги предѣльное очертаніе подвижнаго состава, установленное для междупутья въ 7 футъ.

ИНСТРУКЦІЯ

о нагрузкѣ товаровъ на открытомъ подвижномъ составѣ, утвержденная Министромъ Путей Сообщенія 20 февраля 1890 года.

§ 1. Всѣ товары, грузимые на открытый подвижной составъ, должны быть равномѣрно распредѣляемы по всей длинѣ таковаго и предѣлами своими не должны выходить далѣе конца буферныхъ стакановъ, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ въ § 9 настоящей инструкціи.

Вѣсъ груза, помѣщеннаго на одной платформѣ или рѣшеткѣ, не долженъ превышать подъемной ихъ силы. Нагрузка на открытомъ подвижномъ составѣ не должна выходить изъ предѣловъ габарита, утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія, который приложенъ къ Прав. технич. эксплоатаціи подъ № VII.

§ 2. Предметы, превышающіе длину платформы или ея подъемную силу, должны грузиться на двѣ или три сцѣпленныя между собою платформы порядкомъ, указаннымъ въ §§ 9, 11 и 13 настоящей инструкціи, при чемъ общій вѣсъ такого груза не долженъ превышать подъемной силы двухъ платформъ; длиною же такіе предметы не должны выходить за крайніе буферные стаканы сцѣпленныхъ платформъ.

§ 3. При погрузкѣ на платформы съ бортами.

аспида, глины, гравія, гудрона, дерна, желѣза не въ дѣлѣ, земли, камня мелкаго, каменнаго угля, кокса, песку, руды, точилъ, туковъ удобрительныхъ, черепицы, чугуна не въ дѣлѣ, шлаковъ и щебня,—верхняя поверхность этихъ матеріаловъ не должна возвышаться надъ верхними краями бортовъ платформъ. Нагруженныя такими матеріалами платформы безъ бортовъ въ прямомъ сообщеніи не принимаются.

§ 4. При нагрузкѣ на платформы: антрацита, алебастра, асфальта и гипса въ кускахъ, камня крупнаго, кирпича и трубъ дренажныхъ, верхняя поверхность этихъ матеріаловъ можетъ быть выше бортовъ платформы, но не болѣе, какъ на одну четверть высоты каждаго предмета, отдѣльно взятаго. Нагруженныя такими матеріалами платформы безъ бортовъ въ прямомъ сообщеніи не принимаются.

Примѣчаніе. Жернова, тесовый камень и оси съ колесами разрѣшается перевозить и на платформахъ безъ бортовъ, но при нагрузкѣ въ одинъ рядъ и съ укрѣпленіемъ ихъ планками, какъ указано въ § 7.

§ 5. Дрова могутъ быть грузимы въ рѣшетки или полувагоны, а кора дубильная, копыта, рога, кость жженая и обыкновенная—въ полувагоны. Нагруженныя такими матеріалами платформы въ прямомъ сообщеніи не принимаются.

§ 6. Бочки порожнія, бочарныя издѣлія, посуда глиняная въ коробкахъ, рельсовыя скрѣпленія въ упаковкѣ, рыба въ куляхъ, ящики порожніе, желѣзныя и другія металлическія издѣлія и машины упакованныя, при перевозкѣ на открытомъ подвижномъ составѣ, должны быть по верху груза, выше бортовъ, крестообразно увязаны прочными веревками, какъ по длинѣ, такъ и поперекъ платформы къ скобамъ или кронштейнамъ, а по длинѣ—къ буфернымъ стаканамъ.

Примѣчаніе. Веревки эти должны быть прочныя, пеньковыя, не тоньше $^3/_4$ дюйма и состоять не менѣе, какъ изъ 3-хъ прядей.

§ 7. Вагончики, дрезины, земледѣльческія орудія, локомобили, машины, повозки всѣхъ сортовъ и разнаго рода экипажи на колесахъ, равно бочки съ товаромъ, лодки, оси съ колесами и вообще предметы, круглыя части коихъ непосредственно лежатъ на полу платформы, должны быть устанавливаемы на платформахъ съ продольными и поперечными бортами и непремѣнно подклинены прочными деревянными подкладками, прибиваемыми длинными гвоздями къ полу платформы. Погрузка поименованныхъ предметовъ въ прямомъ сообщеніи допускается на платформахъ безъ бортовъ, но снабженныхъ скобами.

Примѣчаніе. 1. Малыхъ размѣровъ экипажи и повозки могутъ быть устанавливаемы по нѣсколько штукъ на одной платформѣ—поперекъ. Рамы оконныхъ стеколъ экипажей должны быть закрыты. Дышла и оглобли всякихъ экипажей и повозокъ должны быть сняты или подняты кверху и подвязаны.

Бочки съ рыбой грузятся въ два и болѣе ярусовъ, слѣдующимъ образомъ:

а) однѣ полномѣрныя (діаметромъ не менѣе 16 и высотою не менѣе 16 верш.) грузятся съ подклинкою нижнихъ крайнихъ бочекъ, въ 2 яруса, безъ приспособленій, съ одной увязкой;

б) бочки полуторныя (діам. не менѣе $10^1/_2$ верш. высота $14^1/_2$ верш.) и четвертушки (діам. не менѣе $8^1/_2$ и высота не менѣе 11 верш.) грузятся слѣдующимъ образомъ: два ряда полуторныхъ и надъ ними рядъ четвертушекъ, безъ приспособленій, но съ подклинкою нижнихъ крайнихъ бочекъ и съ увязкою.

§ 8. При нагрузкѣ мѣшковъ съ зерновымъ хлѣбомъ на платформы, таковыя должны непремѣнно имѣть продольные и поперечные борты, самая же нагрузка производится слѣдующимъ образомъ.

Принимая средній вѣсъ мѣшка съ зерновымъ хлѣбомъ въ 5 пудовъ, для полной нагрузки платформы въ шестьсотъ пудовъ, слѣдуетъ грузить на таковую

120 мѣшковъ (черт. фиг. 1), располагая ихъ въ нижеслѣдующемъ порядкѣ:

На полу платформы помѣщать по длинѣ шесть рядовъ мѣшковъ, по пяти мѣшковъ въ каждомъ поперечномъ ряду; такимъ образомъ, на полу платформы, т. е. въ первомъ ряду, помѣстится 30 мѣшковъ.

Второй слой или рядъ мѣшковъ укладывается точно такъ же, какъ и первый; такимъ образомъ, во второмъ ряду помѣстится 30 мѣшковъ.

Третій рядъ мѣшковъ слѣдуетъ укладывать такъ, чтобы каждый мѣшокъ этого ряда помѣщался въ углубленіи между двумя мѣшками второго ряда, отступивъ при этомъ по длинѣ отъ каждаго изъ обоихъ концовъ мѣшковъ второго ряда на полмѣшка. Такимъ образомъ, въ третьемъ ряду будетъ находиться пять рядовъ, по четыре мѣшка въ каждомъ, т. е. 20 мѣшковъ.

Четвертый рядъ грузится такъ, чтобы каждый мѣшокъ этого ряда покрывалъ мѣшокъ третьяго ряда, слѣдовательно въ четвертомъ ряду помѣстится тоже 20 мѣшковъ.

Пятый рядъ мѣшковъ укладывается въ углубленіяхъ между мѣшками четвертаго ряда на полмѣшка. Такимъ образомъ, въ пятомъ ряду будетъ находиться четыре ряда, по три мѣшка въ каждомъ, т. е. 12 мѣшковъ.

Шестой рядъ укладывается точно такъ же, какъ пятый рядъ, въ немъ помѣщается три ряда, по два мѣшка въ каждомъ, т. е. шесть мѣшковъ, и, наконецъ, въ седьмомъ ряду такимъ же порядкомъ уложится два мѣшка.

Въ случаѣ, когда средній вѣсъ мѣшковъ или кулей съ товарами окажется болѣе пяти пудовъ, укладка таковыхъ на платформѣ все-таки производится вполнѣ согласно вышеизложенному, при чемъ число рядовъ,

сообразно съ вѣсомъ мѣшковъ или кулей, можетъ быть менѣе семи, но общій типъ погрузки долженъ сохранить пирамидальную форму, каковая требуется для удобной провѣрки числа мѣстъ и хорошей ихъ устойчивости.

Мѣшки съ зерномъ, средній вѣсъ которыхъ менѣе 5 пудовъ, къ перевозкѣ на платформахъ въ прямомъ сообщеніи допускаются при возможности на практикѣ укладки мѣшковъ правильными, горизонтальными рядами и при отсутствіи затрудненій въ провѣркѣ числа погруженныхъ мѣшковъ.

Нагрузка 200 мѣшковъ (черт. фиг. 2) съ легковѣснымъ зерномъ на платформы производится тѣмъ-же порядкомъ, при чемъ свободное пространство въ срединѣ платформы между двумя пирамидами мѣшковъ, заполняется неуложенными въ пирамиды четырьмя мѣшками.

Способы нагрузки платформъ подъемной силы 610 пуд. длиною 21 ф. и подъемной силы 750 пуд. длиною 21′, 25′ и 28′, до полной ихъ подъемной силы, указаны въ приложенныхъ къ инструкціи чертежахъ фиг. 1—8.

§ 9. Рельсы, помѣщающіеся по своей длинѣ на одной платформѣ, должны быть грузимы слѣдующимъ образомъ:

Первый рядъ укладывается на полъ платформы такъ, чтобы рельсы лежали плотно одинъ возлѣ другого, подошвами внизъ, головками вверхъ; второй рядъ грузится такъ, чтобы головки рельсовъ этого ряда входили въ промежутки между головками рельсовъ перваго ряда; слѣдовательно, второй рядъ располагается головками внизъ, подошвами вверхъ, третій рядъ грузится какъ первый, четвертый—какъ второй и т. д.

Если рельсы по длинѣ выходятъ за поперечные борты платформы, то борты эти снимаются, если же

борты несъемные и не откидные, то рельсы должны грузиться на подкладки изъ здороваго дерева такой толщины, чтобы нижній рядъ рельсовъ не опирался на поперечные борты платформы.

Рельсы, не помѣщающіеся по длинѣ своей на одной платформѣ, должны грузиться на двѣ сцѣпленныя платформы, надъ каждой изъ коихъ, надъ швеллерами, по срединѣ длины послѣднихъ, укладываются продольныя подкладки изъ шпалъ, при чемъ, если поперечные борты съемные или откидные и: а) длина рельсовъ болѣе разстоянія между серединами платформъ, то посрединѣ каждой изъ нихъ, поперекъ ихъ длины, укладываются подкладки изъ шпалъ и притомъ, если шпалы пластинныя, то выпуклой стороной вверхъ; б) если же длина рельсовъ менѣе разстоянія между серединами платформъ, то они грузятся на одной платформѣ, несмотря на возможную при такой нагрузкѣ нѣкоторую неравномѣрность нагрузки на оси, при чемъ подкладки двухъ смежныхъ платформъ должны имѣть настолько разную высоту, чтобы выступающіе концы рельсовъ одной платформы шли поверхъ рельсовъ сосѣдней платформы, не касаясь ихъ. Если-же поперечные борты не откидные, то поперечныя подкладки должны быть такой толщины, чтобы нижній рядъ рельсовъ не касался бортовъ платформы.

При такомъ способѣ нагрузки рельсовъ на двухъ сцѣпленныхъ платформахъ съ деревянными швеллерами безъ шпренгелей, длиной 21 футъ, допускается нагрузка не свыше 300 пудовъ рельсовъ на каждую платформу.

Для перевозки же на такихъ платформахъ, при сосредоточенной нагрузкѣ, по 600 пудовъ рельсовъ на каждой изъ двухъ сцѣпленныхъ платформъ, вмѣсто продольныхъ прокладокъ изъ шпалъ, какъ указано выше, должны быть уложены, во всю длину

платформъ, брусья, надлежащимъ образомъ прикрѣпленные къ платформамъ, и имѣющіе прочность, равную прочности швеллера.

При нагрузкѣ рельсовъ на платформы безъ продольныхъ бортовъ или на высокихъ подкладкахъ, съ продольныхъ сторонъ каждой платформы должны быть устанавливаемы стойки изъ здороваго дерева (за исключеніемъ осиноваго и липоваго), длиною въ $1^1/_2$ аршина и такой толщины, чтобы концы ихъ обязательно пришлось затесывать для вставки въ имѣющіяся на платформахъ гнѣзда или скобы, на одиночныхъ платформахъ по 3 стойки, а на 2-хъ сцѣпленныхъ—по 2 стойки.—въ скобы, отдаленныя отъ концовъ соединенія сцѣпленныхъ платформъ.

Стойки эти устанавливаются толстымъ концомъ въ желѣзныя или чугунныя скобы платформъ, а по верху, на высотѣ 2-хъ вершковъ отъ верхняго ряда рельсовъ, каждая пара противоположныхъ стоекъ должна быть стянута поперекъ платформы прочными веревками (удовлетворяющія условіямъ примѣчанія къ § 6-му), взятыми вдвое и крѣпко скрученными посредствомъ кола.

Примѣчаніе. Вмѣсто полудюймовыхъ веревокъ допускается примѣненіе проволоки, одинаково прочной съ веревкою.

При отправкѣ рельсовъ въ прямомъ сообщеніи, разрѣшается концы рельсовъ увязывать проволокою, толщиною въ 3 м/м., пропущенною черезъ отверстія 4 крайнихъ рельсовъ и одного средняго, во всѣхъ рядахъ рельсовъ.

Снабженіе стойками платформъ съ продольными бортами при нагрузкѣ рельсовъ—не обязательно, если верхній рядъ рельсовъ не выше верхняго края бортовъ.

§ 10. При нагрузкѣ бревенъ и другихъ лѣсныхъ матеріаловъ, не превосходящихъ длины платформы

въ скобы ея устанавливаются по три прочныя стойки съ каждой стороны.

Шпалы и короткій лѣсъ, слѣдующій въ поѣздахъ прямого сообщенія, удерживаются на платформахъ не менѣе, какъ тремя стойками.

Погрузка лѣса неравномѣрной длины допускается лишь на платформы, имѣющія съ каждой стороны по 4 скобы для установки стоекъ.

Нагрузка должна быть дѣлаема устойчиво и плотно, для чего при погрузкѣ, напримѣръ, бревенъ, слѣдуетъ класть ихъ, относительно одного поперечнаго конца платформы, поперемѣнно рядами тонкими и толстыми концами.

При перевозкѣ круглаго лѣса, толщиной отъ 3 и болѣе вершковъ въ тонкомъ отрубѣ и брусьевъ, между каждымъ рядомъ слѣдуетъ помѣщать горизонтальныя прокладки изъ досокъ или кольевъ, толщиной не менѣе $^3/_4$ вершка.

Когда нагрузка лѣсныхъ матеріаловъ произведена до половины, укладываются прокладки изъ досокъ или кольевъ указанной толщины, и каждая пара стоекъ крѣпко стягивается поперекъ платформы веревками, удовлетворяющими условіямъ примѣчанія къ § 6-му и затѣмъ веревки крѣпко закручиваются посредствомъ кола, который допускается скручивать скобу и привязывать къ наружной сторонѣ у стойки, не выходя за ея предѣлы.

По окончаніи всей погрузки платформы, верхніе концы стоекъ, указаннымъ выше способомъ и вторично, скручиваются на разстояніи 2-хъ вершковъ отъ поверхности нагрузки

Если лѣсной матеріалъ по своей длинѣ выходитъ за поперечные борты платформъ, то борты эти снимаются; если же борты несъемные, то кладутся подкладки изъ здороваго дерева такой толщины, чтобы нижній рядъ лѣса не касался бортовъ платформы.

§ 11. Лѣсной матеріалъ, не помѣщающійся по длинѣ своей на одной платформѣ, грузится на двѣ обыкновенныя (нетурникетныя) сцѣпленныя платформы, при чемъ относительно подкладокъ соблюдаются правила, установленныя § 9 для нагрузки рельсовъ, а относительно прокладокъ и увязки—правила, установленныя § 10.

При нагрузкѣ лѣсныхъ матеріаловъ на двѣ сцѣпленныя платформы, должно быть устанавливаемо по 2 стойки съ каждой стороны каждой платформы, въ скобы, ближайшія къ серединѣ платформы; при нагрузкѣ же на платформы, имѣющія поворотные брусья со стойками (турникетныя), дополнительныхъ стоекъ не требуется.

Стойки и веревки, употребляемыя для увязки лѣсныхъ матеріаловъ, должны быть такихъ же размѣровъ и качества, какія указаны въ § 9-мъ настоящей инструкціи.

При нагрузкѣ на двухъ сцѣпленныхъ платформахъ, на смежныхъ краяхъ платформъ, надъ сцѣпкою которыхъ помѣщается грузъ, отнюдь не допускается класть подкладки.

§ 12. Предметы или грузы, кромѣ лѣсного матеріала, длина коихъ болѣе длины одной платформы, но короче или равна разстоянію между срединами двухъ сцѣпленныхъ платформъ, грузятся на одну платформу такимъ образомъ, что свѣшивающійся конецъ груза долженъ переходить на другую смежную платформу, но съ тѣмъ, чтобы нагруженные предметы не опирались на полъ второй платформы, при чемъ возможна нѣкоторая неравномѣрность нагрузки на оси.

Лѣсной матеріалъ, длиннѣе одной платформы, но короче или равный разстоянію между срединами двухъ сцѣпленныхъ платформъ, нагружается на двѣ сцѣпленныхъ платформы, но съ тѣмъ непремѣннымъ

условіемъ, чтобы нижній рядъ былъ изъ лѣснаго матеріала по крайней мѣрѣ на два аршина длиннѣе разстоянія между серединами соединенныхъ платформъ, при чемъ, въ случаѣ отсутствія длиннаго лѣса для нижняго ряда, нагрузка лѣса производится способомъ, указаннымъ выше для другихъ предметовъ и грузовъ.

§ 13. Лѣсные матеріалы, желѣзо и другіе предметы, длина коихъ превышаетъ длину двухъ соединенныхъ платформъ, нагружаются на три сцѣпленныя платформы, изъ которыхъ двѣ должны быть турникетныя, а третья—обыкновенная, на которую грузъ не долженъ опираться. Послѣдняя, въ зависимости отъ длины погружаемаго матеріала, можетъ быть поставлена посрединѣ между турникетными платформами или съ того конца, гдѣ нагружаемый матеріалъ выступаетъ за буфера турникетной платформы. Общій вѣсъ груза не долженъ превышать подъемной силы турникетныхъ платформъ.

§ 14. При нагрузкѣ на платформы хлопка и шерсти, требуется, чтобы укладка мѣстъ не затрудняла повѣрки числа ихъ по наружному осмотру. Платформы съ такимъ грузомъ должны быть снабжены четырьмя деревянными стойками (исключая липовыхъ и осиновыхъ) съ каждой стороны, вышиною не болѣе 4 аршинъ, а толщиною,—указанною въ § 9.

Погруженный товаръ долженъ быть крестообразно обвязанъ, поверхъ нагрузки, прочными веревками, толщиною не менѣе полудюйма въ діаметрѣ, прикрѣпленными поперекъ платформы къ стойкамъ и кронштейнамъ, а по длинѣ—къ буфернымъ стаканамъ.

§ 15. Прессованное сѣно и солома въ проволочной обвязкѣ или желѣзныхъ обручахъ, перевозимыя на открытыхъ платформахъ, должны быть укрѣплены къ стойкамъ, какъ указано въ § 14.

Тюки должны быть уложены такъ, чтобы прово

лочный узелъ приходился въ горизонтальной плоскости, т. е. сверху или снизу тюка, а отнюдь не сбоку, при чемъ верхній рядъ долженъ быть уложенъ непремѣнно узлами обвязки внизъ.

Примѣчаніе. Солома, предъявляемая къ перевозкѣ должна быть спрессована настолько плотно, чтобы при нагрузкѣ въ крытый вагонъ возможно было погрузить не менѣе 300 пудовъ.

§ 16. Перевозка живой птицы (гусей, утокъ и проч.) въ нѣсколько ярусовъ допускается въ рѣшетчатыхъ клѣткахъ, прикрѣпляемыхъ къ рамѣ платформы желѣзными угольниками, поставленными на болтахъ, при условіи обращенія такихъ временно приспособленныхъ вагоновъ на срочный возвратъ, безъ обмѣна и безъ приплатъ.

§ 17. Снятые дорогами, въ случаѣ надобности, борты должны быть укладываемы поверхъ товара и прикрѣплены.

§ 18. Товары, погруженные на открытый подвижной составъ не согласно правиламъ, изложеннымъ въ настоящей инструкціи, перегружаются принимающею дорогой, за счетъ сдающей, по цѣнамъ, указаннымъ въ § 21 общаго соглашенія.

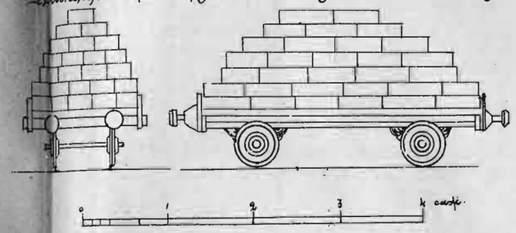
Стоимость требующихся при этомъ добавочныхъ приспособленій въ § 21 общ. согл. о вагонахъ, непредусмотрѣнныхъ, относится на счетъ дороги сдающей по фактурамъ или счетамъ.

Примѣчаніе. При нагрузкѣ на открытомъ подвижномъ составѣ не допускаются стойки осиноваго и липоваго дерева.

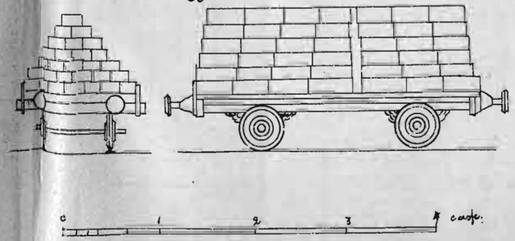
Къ прим. XXIX

Схема распредѣленія мѣшковъ на платформахъ.

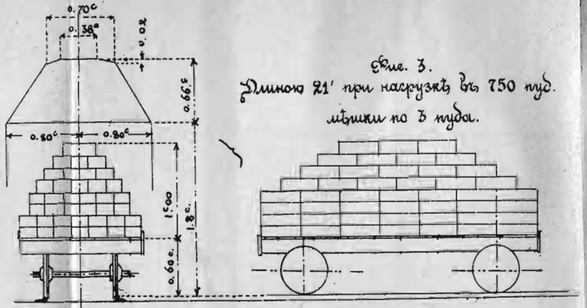
Фиг. 1.
Длиною 21' при нагрузкѣ въ 600 пуд. мѣшки по 5^ти пуд.



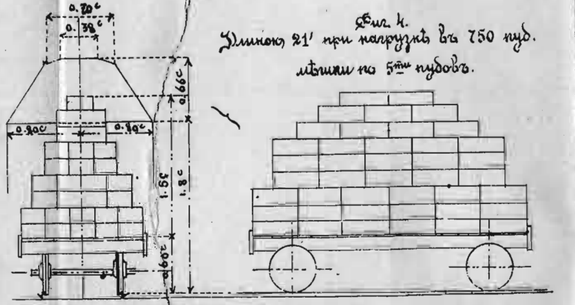
Фиг. 2.
Длиною 21' при нагрузкѣ въ 600 пуд. мѣшки по 3 пуд.



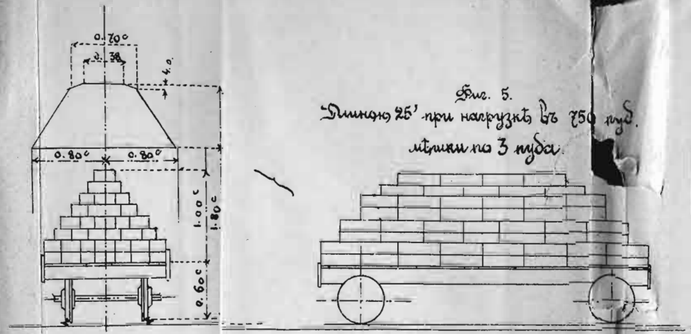
Фиг. 3.
Длиною 21' при нагрузкѣ въ 750 пуд.
мѣшки по 3 пуда.



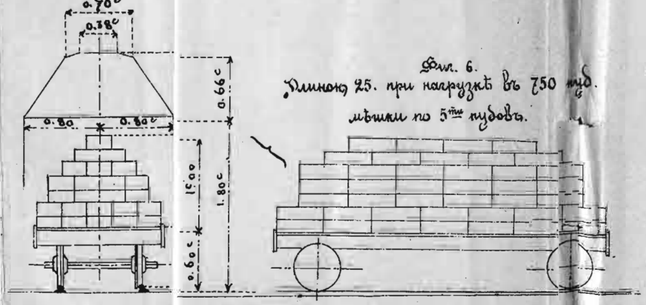
Фиг. 4.
Длиною 21' при нагрузкѣ въ 750 пуд.
мѣшки по 5^ти пудовъ.



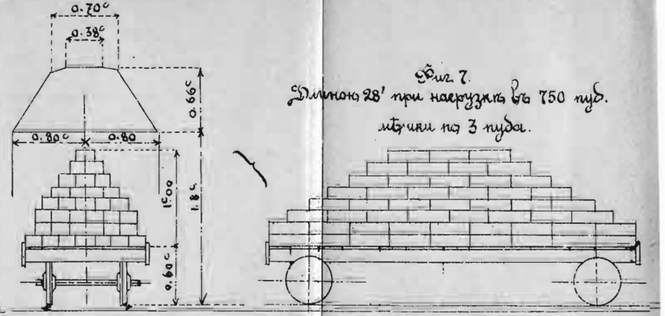
Фиг. 5.
Длиною 25' при нагрузкѣ въ 750 пуд.
мѣшки по 3 пуда.



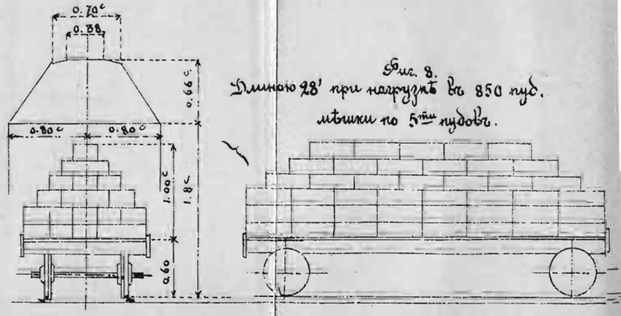
Фиг. 6.
Длиною 25. при нагрузкѣ въ 750 пуд.
мѣшки по 5^ти пудовъ.



Фиг. 7.
Длиною 28' при нагрузкѣ въ 750 пуд.
мѣшки по 3 пуда.



Фиг. 8.
Длиною 28' при нагрузкѣ въ 850 пуд.
мѣшки по 5^ти пудовъ.



Временныя правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ взрывчатыхъ грузовъ, объявленныя при постановленіи Министра Путей Сообщенія, отъ $^{8}/_{11}$ Марта 1891 г. № 3034.

§ 1. Дѣйствію настоящихъ правилъ подлежатъ слѣдующіе взрывчатые грузы:

а) патроны съ динамитомъ и гремучимъ студнемъ;

б) нитроглицериновый бездымный порохъ;

в) пикриновые порохи безъ примѣси бертолетовой соли;

г) бездымный пироксилиновый порохъ;

д) влажный пироксилинъ съ содержаніемъ не менѣе 15% влажности;

е) взрывчатыя вещества разряда беллита;

ж) взрывчатое вещество Фавье;

з) плавленная и прессованная пикриновая кислота;

и) служащіе для производства взрывовъ капсюли и запалы;

і) минный фитиль (бикфордовъ шнуръ, затравки, стопинъ и проч.);

к) ружейныя капсюли и желѣзнодорожныя петарды при перевозкѣ ихъ партіями болѣе 3 пудовъ.

§ 2. Взрывчатый грузъ можетъ быть отправляемъ только на имя опредѣленнаго лица, на основаніи выданнаго отправителю общею полиціею, а если грузъ отправляется съ пограничной станціи—желѣзнодорожною полиціею этой станціи,—удостовѣренія о неимѣніи препятствій къ перевозкѣ.

§ 3. Въ удостовѣреніи (§ 2) должно быть означено:

а) разрѣшеніе подлежащей административной власти на пріобрѣтеніе или перевозку взрывчатыхъ грузовъ, на основаніи котораго выдано удостовѣреніе;

б) наименованіе, вѣсъ и знакъ (марка) каждаго отдѣльнаго мѣста взрывчатаго груза;

в) описаніе или отпискъ пломбы или печати, наложенной на каждомъ отдѣльномъ мѣстѣ;

г) имя, фамилія и мѣстожительство отправителя и получателя;

д) станція отправленія и станція назначенія груза;

е) имя и фамилія провожатаго, если таковой назначенъ отправителемъ для сопровожденія груза § 19).

§ 4. О предстоящей перевозкѣ взрывчатаго груза отправитель, независимо отъ составленія въ установленномъ порядкѣ накладной, долженъ подать станціи отправленія письменное заявленіе съ приложеніемъ означеннаго въ § 2 удостовѣренія.

§ 5. Для отправленія партій взрывчатаго груза, непревышающихъ 400 пудовъ, желѣзною дорогою можетъ быть назначаемъ одинъ опредѣленный день недѣли, о которомъ на станціи и должно быть вывѣшено объявленіе.

Если такого дня не назначено или если заявлена партія свыше 400 пудовъ, то станція назначаетъ для отправленія груза одинъ изъ поѣздовъ, отходящихъ не позднѣе 48 часовъ послѣ подачи заявленія.

§ 6. Грузъ долженъ быть привезенъ на станцію при дневномъ свѣтѣ и не ранѣе, какъ за 12 часовъ до отхода назначеннаго для оправки его поѣзда.

§ 7. Взрывчатый грузъ принимается къ перевозкѣ неиначе, какъ въ совершенно исправной заводской укупоркѣ. Каждое отдѣльное мѣсто должно быть въ прочной увязкѣ, концы которой скрѣплены пломбою

или печатью съ оттискомъ фирмы, или названія завода или склада, изъ котораго грузъ отпущенъ.

§ 8. Наружная сторона упаковки каждаго мѣста должна имѣть, кромѣ знака (марки), надпись, содержащую въ себѣ слова «взрывчатый грузъ», наименованіе его по приведенной въ § 1 номенклатурѣ и названіе завода или склада, изъ котораго грузъ отпущенъ.

§ 9. Вѣсъ каждаго отдѣльнаго мѣста не долженъ превышать 3 пудовъ, а если оно содержитъ въ себѣ влажный пироксилинъ (§ 1 п. *д*) или минный фитиль (§ 1 п. *і*)—8 пудовъ.

§ 10. Подъ нагрузку упомянутыми въ пун. *а*, *б*, *в* и *г* § 1 грузами подаются вагоны безъ тормазовъ. Нагрузка въ вагоны, въ которыхъ непосредственно передъ тѣмъ производилась перевозка кислотъ, не допускается.

§ 11. Нагрузка взрывчатыхъ грузовъ производится средствами грузохозяевъ при дневномъ свѣтѣ. Для нагрузки отводятся мѣста по возможности удаленныя отъ товарныхъ складовъ, жилыхъ домовъ и въ особенности отъ мѣстъ, назначенныхъ для легковоспламеняющихся грузовъ.

§ 12. Взрывчатые грузы должны грузиться такъ, чтобы отдѣльныя мѣста не могли во время перевозки ударяться ни о стѣнки вагоновъ, ни одно о другое.

§ 13. Взрывчатые грузы дозволяется нагружать въ одинъ вагонъ вмѣстѣ съ другими грузами, за исключеніемъ легковоспламеняющихся и кислотъ, а также грузовъ тяжеловѣсныхъ, могущихъ произвести ударъ. При семъ взрывчатые грузы должны быть надлежащимъ образомъ отдѣлены отъ другихъ грузовъ. Совмѣстная нагрузка взрывчатыхъ грузовъ, обозначенныхъ въ пунктахъ *а*, *б*, *в* и *г* § 1, съ однимъ изъ грузовъ, обозначенныхъ въ пунктахъ *и* и *к* того же параграфа, не допускается.

§ 14. Общій вѣсъ нагрузки въ одинъ вагонъ взрывчатыхъ грузовъ, означенныхъ въ пунктахъ *а*, *б*, *э* и *г* § 1, не долженъ превышать двухъ третей подъемной силы вагона.

§ 15. Нагруженные взрывчатымъ грузомъ вагоны снабжаются на наружной сторонѣ продольныхъ стѣнъ особымъ знакомъ.

§ 16. Желѣзная дорога можетъ требовать уплаты провозныхъ денегъ и дополнительныхъ сборовъ впередъ.

§ 17. Вагоны съ взрывчатыми грузами не должны быть прицѣпляемы ни къ хвосту поѣзда, ни непосредственно къ тендеру; при перевозкѣ въ одномъ поѣздѣ съ грузами легковоспламеняющимися они должны отстоять отъ вагоновъ съ сими послѣдними не менѣе, какъ на 20 саженъ. При остановкахъ вагоны съ взрывчатыми грузами надлежитъ ставить такъ, чтобы имъ не грозила опасность столкновенія съ другимъ подвижнымъ составомъ.

§ 18. Взрывчатые грузы перевозятся лишь въ товарныхъ поѣздахъ; но на дорогахъ, на которыхъ существуютъ одни только товаро-пассажирскіе поѣзды, грузы, обозначенные въ пунктахъ *д*, *е*, *ж*, *з*, *и*, *і* и к §, 1 могутъ быть перевозимы и въ сихъ послѣднихъ, при условіи, чтобы товарные вагоны съ указанными грузами были отдѣлены отъ вагоновъ съ пассажирами и отъ поѣзднаго паровоза не менѣе, какъ двумя вагонами съ обыкновеннымъ грузомъ.

§. 19. Для сопровожденія груза отправитель можетъ назначить особаго провожатаго для наблюденія за правильнымъ и осторожнымъ обращеніемъ съ грузомъ.

§ 20. При обнаруженіи въ пути такого поврежденія укупорки, которое не можетъ быть исправлено, поврежденныя мѣста немедленно устраняются изъ поѣзда, для помѣщенія въ такія условія, въ которыхъ взрывчатый грузъ не могъ бы представлять опасности, а въ случаѣ надобности уничтожается

[redacted]ъ наблюденіемъ жандармской полиціи, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ служащихъ. О происшедшемъ составляется надлежащій протоколъ.

§ 21. Выгрузка взрывчатыхъ грузовъ на станціи назначенія производится средствами получателя съ соблюденіемъ правилъ, постановленныхъ въ § 11.

§ 22. Взрывчатый грузъ долженъ быть принятъ и вывезенъ со станціи назначенія въ теченіе 24 часовъ со времени прибытія. Если грузъ по винѣ получателя не будетъ принятъ и вывезенъ въ этотъ срокъ, то станція назначенія сообщаетъ о томъ по телеграфу отправителю, который можетъ потребовать черезъ станцію отправленія возврата груза на сію послѣднюю,, уплативъ ей телеграфные расходы и всѣ причитающіеся сборы по обратной перевозкѣ груза. Если въ теченіе 48 часовъ со времени отправленія телеграммы на станціи назначенія не будетъ получено увѣдомленія станціи отправленія о такомъ требованіи и грузъ не будетъ вывезенъ, то таковой уничтожается порядкомъ, указаннымъ въ § 20.

Списокъ взрывчатыхъ веществъ, перевозка коихъ по желѣзнымъ дорогамъ не дозволяется, объявленный при постановленіи Министра Путей Сообщенія, отъ 8—11 марта 1891 г. № 3035.

1) Нитроглицеринъ.

2) Пироксилинъ съ процентнымъ содержаніемъ влажности менѣе 15%

3) Непрессованныя: гремучая ртуть, гремучее золото, гремучее серебро.

4) Пороха: обыкновенные и пикриновые съ примѣсью бертолетовой соли.

5) Взрывчатые составы Шпренгеля (панкластитъ, гельгофитъ и т. п.) и кромѣ того

6) Всѣ взрывчатые вещества и предметы, правила для перевозки коихъ подлежащею властью не утверждены.

ПРАВИЛА

спеціализаціи товарныхъ поѣздовъ и сортировки вагоновъ и грузовъ.

Для правильнаго и успѣшнаго пропуска товарныхъ поѣздовъ по линіи и обслуживанія ими станцій, должны быть соблюдаемы Начальниками Отдѣленій службы Движенія, конторою движенія и станціями нижеслѣдующія правила организаціи товарныхъ поѣздовъ и сортировки грузовъ.

1. Спеціализація сборныхъ товарныхъ поѣздовъ малой скорости.

Для отправленія груженыхъ вагоновъ *въ нечетномъ* направленіи въ отцѣпку со ст. Петербургъ на промежуточныя станціи Николаевской дороги и съ промежуточныхъ станцій на промежуточныя же и въ Москву Никол. назначены поѣзда №№ 215, 217, 219 и 281 (послѣдній изъ Твери), а для отправленія груженыхъ вагоновъ въ *четномъ* направленіи въ отцѣпку со ст. Москва на промежуточныя станціи Николаевской дороги и съ промежуточныхъ станцій на промежуточныя-же и въ Петербургъ, назначены поѣзда №№ 220, 222, 224 и 226 (послѣдній изъ Бологое); въ эти-же поѣзда ставятся порожніе вагоны для сборки и развозки грузовъ не большими партіями на станціи Николаевской ж. д. и на примыкающія къ Николаевской чужія дороги.

Въ частности назначеніе каждаго изъ этихъ поѣздовъ указано въ нижеслѣдующихъ таблицахъ А, Б, В, и Г.

Таблица А.

Назначеніе поѣздовъ №№ 215, 217 и 219 при отправленіи этихъ поѣздовъ *изъ Петербурга*.

Ст. Петербургъ отправляетъ груженые вагоны въ отцѣпку на промежуточныя станціи, указанныя въ приведенныхъ графахъ, съ нижеслѣдующими поѣздами.	ОСНОВНЫЕ ПОѢЗДА.				Поѣзда, съ которыми должны отправляться вагоны указаннаго въ нижепомѣщенныхъ графахъ назначенія, при невозможности по количеству груза отправить всѣ вагоны съ основными поѣздами.			
	На участкѣ Колпино-М.-Вишера.	На участкѣ Красенка-Бологое.	На участкѣ Бочановка-Тверь.	На участкѣ Чупріяновка-Москва.	На участкѣ Колпино-М.-Вишера.	На участкѣ Красенка-Бологое.	На участкѣ Бочановка-Тверь.	На участкѣ Чупріяновка Москва.
	№ 215	№ 217	№ 219	№ 219	№ 217	·	Дополнительный поѣздъ по особому назначенію.	

Таблица Б.

Назначеніе поѣздовъ №№ 215, 217, 219 и 281 для *промежуточныхъ станцій* главной линіи.

Промежуточныя станціи, находящіяся на перегонахъ, указанныхъ въ приведенныхъ графахъ, отправляютъ свои груженые вагоны на всѣ промежуточныя же станціи, находящіяся къ югу отъ нихъ и въ Москву Ник. съ нижеслѣдующими поѣздами:	ОСНОВНЫЕ ПОѢЗДА.				Поѣзда, съ которыми должны отправляться вагоны указаннаго въ нижепомѣщенныхъ графахъ, назначенія, при невозможности по количеству груза отправить всѣ вагоны съ основными поѣздами.			
	На участкѣ Колпино-М.-Вишера.	На участкѣ Красенка-Бологое.	На участкѣ Бочаловка-Брянцево.	На участкѣ Тосно-Москва.	На участкѣ Колпино-М.-Вишера.	На участкѣ Красенка-Бологое.	На участкѣ Бочаловка-Брянцево.	На участкѣ Тверь-Москва.
	№ 215	№ 215	№ 217 № 219	№ 281 № 279	— *)	№ 217	Дополнительный поѣздъ по особому назначенію.	

*) Поѣздъ № 253 каждый разъ при надобности, по назначенію Конторы Движенія или Начальника 2-го отдѣленія.

Примѣчанія къ таблицамъ А и Б.

1) Въ случаяхъ недостатка груженыхъ вагоновъ, указанныхъ въ таблицѣ А назначеній на полные составы поѣздовъ, таковые въ С.-Петербургѣ пополняются: поѣзда №№ 215 и 217 груженными вагонами и цистернами въ Бологое и на Рыбинскую дорогу чрезъ Бологое, поѣздъ № 219 груженными вагонами въ Москву Никол. Изъ Бологое п. № 215 долженъ быть отправленъ въ предѣльномъ составѣ, для чего онъ пополняется на ст. Бологое сквознымъ грузомъ исключительно въ Москву—Никол.

2) Въ случаяхъ недостатка мѣстъ въ указанныхъ въ таблицѣ Б поѣздахъ для прицѣпки груза со станцій на промежуточныя станціи и въ Москву—Никол., станціи между Колпино и Березайкою телеграфируютъ о томъ въ Петербургскую Сортировочную станцію, а станціи между Бологое и Брянцево—въ Бологое на предметъ оставленія надлежащаго числа мѣстъ въ другомъ поѣздѣ.

О случаяхъ этихъ, станціи должны доносить въ ежедневно представляемыхъ Начальникамъ отдѣленій сл. Движенія свѣдѣніяхъ на бланкахъ сер. Д. № 10.

3) Начальнымъ пунктомъ отправленія для п. № 279 является ст. Тверь.

Таблица В.

Назначеніе поѣздовъ №№ 216, 218 и 220 при отправленіи этихъ поѣздовъ *изъ Москвы*.

Ст. Москва отправляетъ груженые вагоны въ отцѣпку на промежуточныя станціи, указанныя въ приведенныхъ графахъ, съ нижеслѣдующими поѣздами.	ОСНОВНЫЕ ПОѢЗДА.				Поѣзда, съ которыми должны отправляться вагоны указаннаго назначенія, при невозможности по количеству груза отправить всѣ вагоны съ основными поѣздами.			
	На участкѣ Петровско-Разумовское-Тверь.	На участкѣ Брянцево-Бологое.	На участкѣ Бологое-М.-Вишера.	На участкѣ Б.-Вишера-Петербургъ, за исключеніемъ Тосно.	На участкѣ Петровско-Разумовское-Тверь.	На участкѣ Брянцево-Бологое.	На участкѣ Бологое-М.-Вишера.	На участкѣ М.-Вишера-Петербургъ за исключеніемъ Тосно.
	№ 222	№ 224	№ 220	№ 220	№ 224	—	—	—

Таблица Г.

Назначеніе поѣздовъ №№ 220, 222, 224 и 226 для *промежуточныхъ станцій* главной линіи.

Промежуточныя станціи, находящіяся на переговахъ, указанныхъ въ приведенныхъ графахъ, отправляютъ свои груженые вагоны на всѣ промежуточныя же станціи, находящіяся къ сѣверу отъ нихъ, и въ Петербургъ, съ нижеслѣдующими поѣздами:	ОСНОВНЫЕ ПОѢЗДА.				Поѣзда, съ которыми должны отправляться вагоны указаннаго въ нижепомѣщенныхъ графахъ назначенія, при невозможности по количеству груза отправить всѣ вагоны съ основными поѣздами.			
	На участкѣ Москва-Чудяяновка.	На участкѣ Тверь-Бологое.	На участкѣ Бологое-Красненка.	На участкѣ М.-Вишера-Петербургъ.	На участкѣ Москва-Чудяяновка.	На участкѣ Тверь-Бологое.	На участкѣ Бологое-Красненка.	На участкѣ М.-Вишера-Петербургъ.
	№ 222	№ 222	№ 220 № 226	№ 220 № 226		№ 224 и дополнит. поѣзда по особому назначенію.	Дополнительные поѣзда по особымъ назначеніямъ съ грузомъ исключительно въ Петербургъ.	

Примѣчанія къ таблицамъ В. и I.

1) Въ случаяхъ недостатка груженыхъ вагоновъ, указанныхъ въ таблицѣ В назначеній на полные составы поѣздовъ, таковые въ Москвѣ пополняются: поѣздъ № 220 груженными вагонами по назначенію въ Тверь, поѣздъ № 224 груженными вагонами по назначенію въ Бологое, и поѣздъ № 220 груженными вагонами по назначенію въ Бологое и Петербургъ. Изъ Бологое поѣзда №№ 220 и 224 должны быть отправляемы въ предѣльныхъ составахъ, для чего пополняются на ст. Бологое сквознымъ, исключительно, Петербургскимъ грузомъ.

2) Начальнымъ пунктомъ отправленія для поѣзда № 222 является ст. Бологое.

Для правильнаго обслуживанія сборныхъ товарныхъ поѣздовъ долженъ соблюдаться нижеслѣдующій порядокъ.

А. Нечетное направленіе.

По отношенію къ поѣзду № 215: Ст. Петербургъ оставляетъ въ немъ мѣста для прицѣпки со ст. Колпино, Саблино и Тосно вагоновъ съ грузомъ на промежуточныя станціи и въ Москву Никол., если по расчету имѣющихся на тѣхъ станціяхъ къ прицѣпкѣ вагоновъ указаннаго выше назначенія окажется недостатокъ мѣстъ, освобождающихся въ поѣздѣ за отцѣпкою отъ него на сихъ станціяхъ вагоновъ, отправленныхъ изъ Петербурга; поэтому, о числѣ такихъ вагоновъ, подлежащихъ прицѣпкѣ, станціи Колпино, Саблино и Тосно телеграфируютъ въ Петербургскую Сортировочную станцію. Только съ этимъ поѣздомъ могутъ быть отправляемы со станцій сѣверной половины дороги (отъ Колпино до Березайки) дрова и лѣсной матеріалъ по назначенію въ Москву Никол., причемъ всѣ эти вагоны должны

находиться въ поѣздѣ въ особыхъ двухъ смежныхъ группахъ (лѣсной матеріалъ въ одной группѣ, дрова въ другой). Ст. Окуловка ежедневно должна получать свѣдѣнія отъ станцій между нею и станціею Бологое о числѣ вагоновъ, которые будутъ прицѣплены къ п. № 215, и въ зависимости отъ сего и состава поѣзда № 215, станція Окуловка, тотчасъ по отправленіи его отъ себя, даетъ телеграмму въ Бологое о составѣ, въ коемъ прибудетъ туда поѣздъ № 215 на предметъ приготовленія въ Бологое къ прибытію этого поѣзда соотвѣтственнаго числа вагоновъ со сквознымъ грузомъ въ Москву Никол.

По отношенію къ поѣздамъ №№ 217 *и* 219: Эти поѣзда назначаются для сборки всякаго груза, кромѣ дровъ и лѣсного матеріала со станцій отъ Бочановки до Брянцево; если поѣздъ № 217 прибудетъ въ Тверь не въ полномъ составѣ, то станціи отъ Твери до Петровско-Разумовскаго прицѣпляютъ къ нему свой грузъ, кромѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

По отношенію къ поѣзду № 219: Въ виду того, что, какъ видно изъ примѣчанія къ росписанію п. № 219, сборные вагоны для погрузки мелкихъ партій грузовъ на замосковныя дороги ставятся на ст. Тосно, погрузка такихъ грузовъ по назначенію на всѣ замосковныя дороги со станціи Колпино и Саблино должна производиться въ одинъ порожній вагонъ, который съ этими грузами отправляется на ст. Тосно; станція-же Тосно перегружаетъ прибывшіе въ упомянутомъ вагонѣ со станцій Колпино и Саблино мелкія партіи грузовъ въ соотвѣтственные сборные вагоны (на замосковныя дороги) поѣзда № 219.

Для того, чтобы грузы не задерживались въ теченіе лишнихъ сутокъ, вышеупомянутый вагонъ, погруженный на ст. Колпино и Саблино мелкими партіями грузовъ на замосковныя дороги, долженъ быть

отправляемъ съ этихъ станцій заблаговременно, такъ, чтобы въ день прибытія его на ст. Тосно грузы могли быть перегружены здѣсь и отправлены съ п. № 219 въ тотъ-же день; для достиженія сего, разрѣшается пользоваться для отправленія этого вагона на ст. Тосно всякимъ нечетнымъ товарнымъ поѣздомъ (за исключеніемъ п. п. №№ 201 и 203), въ которомъ окажется мѣсто для прицѣпки. Станція Тосно вагонъ этотъ отцѣпляетъ для перегрузки въ сборные вагоны п. № 219.

По отношенію къ поѣздамъ №№ 281 и 279: Ст. Тверь составляетъ поѣздъ № 281 изъ порожнихъ вагоновъ по числу требующихся для станцій отъ Чупріяновки до Петровско-Разумовскаго и добавляетъ до полнаго состава груженными вагонами, съ назначеніемъ по станціямъ до Москвы Никол. включительно, кромѣ дровъ и лѣса; промежуточныя станціи отцѣпляютъ количество вагоновъ, которое указано по наряду Конторы Движенія (въ дорожныхъ вѣдомостяхъ), и прицѣпляютъ свой грузъ, кромѣ дровъ и лѣса. Поѣздъ № 279 (по особому назначенію) назначенъ для сборки груза отъ Твери до Москвы. Станція Тверь собираетъ свѣдѣнія о количествѣ грузовъ отъ Чупріяновки до Петровско-Разумовскаго и опредѣляетъ составы п. №№ 281 и 279.

Б. Четное направленіе.

По отношенію къ поѣздамъ №№ 220 *и* 226: Ст. Москва подаетъ телеграмму въ Бологое о количествѣ поставленныхъ въ поѣздъ № 220 сквозныхъ вагоновъ для Бологое и Петербурга. Ст. Бологое отъ Березайки до Красненки и ст. М.-Вишера—отъ Б.-Вишеры до Колпино собираетъ свѣдѣнія о слѣдующихъ съ этихъ станцій вагонахъ съ отцѣпками на промежуточныхъ станціяхъ и до Петербурга и оставляетъ для нихъ въ поѣздахъ №№ 220 и 226 соотвѣтственныя мѣста. Точно также поступаютъ эти

станціи относительно дополнительныхъ къ симъ поѣздовъ, къ которымъ долженъ прицѣпляться исключительно петербургскій грузъ. Поэтому, какъ ст. Бологое, такъ и ст. М.-Вишера, если въ томъ представится надобность, отцѣпляютъ отъ поѣздовъ №№ 220 и 226 вагоны со сквознымъ петербургскимъ грузомъ для прицѣпки вмѣсто нихъ со станцій отъ Бологое до Красненки и отъ М.-Вишеры до Колпино вагоновъ по назначенію на промежуточныя станціи.

По отношенію къ поѣзду № 222: Ст. Москва оставляетъ въ немъ мѣста для прицѣпки съ промежуточныхъ станцій отъ Петровско-Разумовскаго до Чупріяновки вагоновъ съ грузомъ на промежуточныя же станціи и въ Петербургъ Никол., если по расчету имѣющихся на тѣхъ станціяхъ къ прицѣпкѣ вагоновъ указаннаго выше назначенія окажется недостатокъ мѣстъ, освобождающихся въ поѣздѣ, за отцѣпкою отъ него на сихъ станціяхъ вагоновъ, отправленныхъ изъ Москвы; поэтому, о числѣ такихъ вагоновъ, подлежащихъ прицѣпкѣ на станціяхъ отъ Петровско-Разумовскаго до Чупріяновки, станція Москва-товарная получаетъ свѣдѣнія отъ Начальника станціи Клинъ о числѣ вагоновъ слѣдующихъ послѣ отцѣпокъ и прицѣпокъ на промужуточныхъ станціяхъ съ грузомъ далѣе Твери, Контора обмѣна станціи Москва—товарная подаетъ въ Тверь телеграмму на предметъ приготовленія къ прибытію этого поѣзда въ Твери соотвѣтственнаго количества вагоновъ; точно также ст. Тверь, принявъ во вниманіе количество слѣдующихъ для прицѣпки къ этому поѣзду вагоновъ со станцій отъ Брянцево до Бочановки, о которыхъ она собираетъ свѣдѣнія съ этихъ станцій, подаетъ телеграмму въ Бологое на предметъ приготовленія Бологовскою станціею соотвѣтственнаго количества вагоновъ до полнаго состава поѣзда съ исключительно сквознымъ петербургскимъ грузомъ.

По отношенію къ поѣзду № 224: Ст. Тверь собираетъ свѣдѣнія со станцій отъ Брянцево до Бачановки о количествѣ вагоновъ, слѣдующихъ отъ нихъ съ отцѣпками до Бологое включительно и въ зависимости отъ надобности отцѣпляетъ вагоны съ сквознымъ бологовскимъ грузомъ для прицѣпки вмѣсто нихъ вагоновъ съ промежуточныхъ станцій до Бологое. О числѣ отцѣпленныхъ вагоновъ со сквознымъ бологовскимъ грузомъ, ст. Тверь срочно даетъ телеграмму въ Москву на предметъ оставленія для нихъ мѣста въ соотвѣтствующемъ сквозномъ поѣздѣ съ бологовскимъ грузомъ, или въ ближайшемъ сквозномъ. Ст. Москва увѣдомляетъ объ этомъ Тверь и Бологое для приготовленія соотвѣтственнаго количества вагоновъ, съ цѣлью пополненія сквознаго поѣзда.

Въ случаяхъ неимѣнія мѣстъ въ поѣздахъ №№ 222 и 224 для прицѣпки груза, имѣющагося на участкѣ Тверь—Бологое, станція Тверь, по имѣющимся съ этихъ станцій свѣдѣніямъ, при количествѣ такихъ вагоновъ до 25-ти, проситъ начальника 2 отдѣленія назначенія для нихъ особаго поѣзда. При меньшемъ же количествѣ телеграфируетъ въ Москву конторѣ обмѣна, съ указаніемъ количества вагоновъ и назначенія ихъ съ каждой станціи, на предметъ оставленія для нихъ мѣста въ соотвѣтствующихъ сквозныхъ поѣздахъ.

Если по какимъ либо причинамъ не представилось-бы возможности оставить мѣсто въ поѣздахъ, какъ въ четномъ, такъ и въ нечетномъ направленіяхъ для прицѣпки груза съ промежуточныхъ станціи, то, во избѣжаніе могущаго быть простоя вагоновъ съ грузомъ болѣе сутокъ, промежуточныя станціи при новомъ требованіи объ оставленіи мѣста въ поѣздѣ, должны указывать день погрузки товара, дабы подлежащая станція могла назначить отправку съ соблюденіемъ очереди по старшинству погрузки.

Постановка во всѣ эти поѣзда обоихъ направленій порожнихъ вагоновъ, для сборки и развозки мелкихъ партій грузовъ со станцій и на станціи, указана въ примѣчаніяхъ къ росписаніямъ этихъ поѣздовъ.

Станціи отправленія сборныхъ поѣздовъ—наклеиваютъ на сборные вагоны посрединѣ двери, съ каждой стороны, особыя бумажныя наклейки съ отпечатаннымъ на нихъ назначеніемъ каждаго сборнаго вагона и записываютъ эти вагоны въ раздаточную вѣдомость, обозначая противъ каждаго № вагона назначеніе его, согласно сдѣланной на немъ наклейки.

Промежуточныя станціи при погрузкѣ своего груза въ сборные вагоны руководствуются какъ наклейками въ вагонахъ, такъ и раздаточною вѣдомостью и грузятъ свой грузъ въ соотвѣтственный сборный вагонъ.

Станціи назначенія сборныхъ вагоновъ уничтожаютъ вышеуказанныя наклейки.

Для болѣе правильнаго составленія отправляемыхъ съ начальныхъ станцій сборныхъ поѣздовъ и для облегченія на промежуточныхъ станціяхъ прицѣпк къ этимъ поѣздамъ слѣдующихъ отъ нихъ вагоновъ устанавливается слѣдующій порядокъ:

Каждой промежуточной станціи, начиная отъ Обухово до Петровско-Разумовскаго включительно, присваивается свой №, согласно прилагаемой таблицы.

Примѣчаніе: Станціи Петербургъ, Новый Портъ, Пущино, Морская Пристань и Москва, на каковыя грузъ отправляется только со сквозными поѣздами, присвоенныхъ №№ не имѣютъ, равно также не имѣютъ №№ посты: Поповка, Рябово, Торфяной, Дубцы, Красненка, Мста, Вялка, Заозерье, Яблоновка, Селище, Алешенка, Леонтьево и Брянцево, на которые грузъ идетъ въ очень рѣдкихъ случаяхъ. Вагоны, слѣдующіе съ грузами за Петербургъ и за Москву на сосѣднія дороги, размѣчаются на эти дороги также безъ №№.

При погрузкѣ, пріемѣ съ чужихъ дорогъ и перегрузкѣ станціонныхъ полногрузныхъ вагоновъ. подлежащіе агенты, кромѣ обозначенія на вагонѣ въ указанномъ мѣстѣ мѣломъ станціи назначенія вагона, пишутъ впереди названія станціи присвоенный ей №, подчеркиваютъ какъ №, такъ и станцію и подъ чертой пишутъ № сборнаго поѣзда, въ который данный вагонъ долженъ быть поставленъ: такъ, напримѣръ, дѣлаютъ на вагонѣ въ опредѣленномъ мѣстѣ надпись мѣломъ:

47 Клинъ, / 222	41 Тверь, / 222	31 Волочекъ, / 210	20 Веребье. / 220
13 Бабино, / 220	7 Колпино, / 220	6 Обухово, / 220	и т. д.

Составитель, составляющій опредѣленный сборный поѣздъ изъ станціонныхъ вагоновъ, подбираетъ вагоны съ однимъ назначеніемъ и за однимъ № вмѣстѣ и располагаетъ ихъ въ поѣздѣ въ слѣдующемъ порядкѣ, начиная отъ хвоста: ставитъ оборотъ груженый или порожній до Петербурга и на него начинаетъ откидывать вагоны съ младшими №№ изъ числа назначенныхъ въ этотъ поѣздъ, затѣмъ съ послѣдовательными старшими №№ и т. д. въ послѣдовательномъ порядкѣ до назначеннаго въ этотъ поѣздъ количества вагоновъ, приставляетъ сборные вагоны и, наконецъ, багажъ.

Такъ, напримѣръ, въ п. № 220, обслуживающемъ участокъ Бологое-Петербургъ, вагоны должны быть размѣщены въ слѣдующемъ порядкѣ, начиная отъ головы: багажъ, сборные вагоны, 28 Бологое, 27 Березайка,—Алешенка, 26 Лыкошино,—Селище, 25 Угловка,—Яблоновка, 24 Окуловка.—Заозерье, 23 Боровенка,—Вялка, 22 Торбино, 21 Оксочи, 20 Веребье.—Мста, 19 Бурга,—Красненка, 18 М.-Вишера, 17 Б.-Вишера, 16 Гряды,—Дубцы, 15 Вол-

хово. 14 Чудово,-- Торфяной, 13 Бабино, 12 Померанье, 11 Любань,—Рябово, 10 Ушаки, 9 Тосно, 8 Саблино,—Поповка, 7 Колпино, 6 Обухово и оборотъ Петербургъ.

Въ поѣздѣ № 222, обслуживающемъ участокъ Петровско-Разумовское—Тверь: багажъ, сборные вагоны, 54 Петровско-Разумовское, 53 Химки, 52 Сходня, 51 Крюково. 50 Поворовка, 49 Подсолнечная, 48 Покровка. 47 Клинъ. 46 Рѣшетниково, 45 Завидово, 44 Рѣдкино, 43 Кузьминка, 42 Чупріяновка, 41 Тверь и оборотъ Петербургъ.

Въ поѣздѣ № 220, обслуживающемъ участокъ Тверь—Бологое: багажъ, сборные вагоны,—Брянцево, 40 Кулицкая, 39 Крючково. 38 Лихославль. 37 Барановка. 36 Калашниково, 35 Левошинка, 34 Спирово, 33 Любинка, 32 Осѣченка, 31 В.-Волочекъ.—Леонтьево, 30 Академическая, 29 Бочановка, 28 Бологое, и оборотъ Петербургъ. Нечетные поѣзда составляются въ обратномъ порядкѣ, т. е. въ головѣ поѣзда должны быть вагоны съ младшими №№ станцій, а къ хвосту со старшими.

При отправленіи на промежуточныя станціи порожняго подвижного состава, таковой долженъ ставиться въ поѣздѣ къ груженымъ вагонамъ, адресованнымъ на тѣ-же станціи, куда назначены порожніе вагоны, при непмѣніи-же въ поѣздѣ груженыхъ вагоновъ одного назначенія съ порожними, послѣдніе должны ставиться въ поѣздъ рядомъ съ вагономъ, имѣющимъ послѣдовательный № станціи, на которую адресованы порожніе, такъ, напримѣръ: 6 порожнихъ назначены въ 46 Рѣшетниково, а въ Рѣшетниково груженыхъ вагоновъ нѣтъ, то они должны быть поставлены вслѣдъ за вагонами, слѣдующими въ 47 Клинъ, а затѣмъ уже вагоны въ 45 Завидово—и т. д.... Въ нечетныхъ поѣздахъ обратно, т. е., 45, 46 и 47.

При отправленіи вагоновъ съ порохомъ, легковоспламеняющимися и другими веществами, требующими, согласно правилъ, постановки ихъ не ближе 11-го отъ паровоза и, ежели-бы имѣлись таковые вагоны на одну изъ первыхъ по пути слѣдованія станцій, при чемъ количество имѣемыхъ для ихъ прикрытія вагоновъ было-бы меньше десяти, то въ такихъ случаяхъ необходимо измѣнить постановку въ поѣздѣ вагоновъ въ послѣдовательномъ порядкѣ и ставить вагоны такъ, чтобы между паровозомъ и огнеопаснымъ вагономъ было не менѣе 10 вагоновъ съ безопаснымъ грузомъ, такъ, напримѣръ, если вагонъ съ порохомъ или инымъ огнеопаснымъ веществомъ будетъ слѣдовать въ 53 Химки и прикрыть его нечѣмъ, то надо поставить за сборными вагонами вагоны въ 51 Крюково или 49 Подсолнечное и т. д., въ количествѣ не менѣе 10, а потомъ уже за ними 53 Химки.

Станціи отправленія поѣзда, получая свѣдѣнія о количествѣ и направленіи вагоновъ, слѣдующихъ къ прицѣпкѣ въ сборные поѣзда съ промежуточныхъ станцій и, видя изъ имѣемыхъ документовъ на вагоны, отправляющіеся отъ нихъ, сколько на какой станціи будетъ отцѣплено вагоновъ, можетъ всегда регулировать размѣщеніе въ данномъ поѣздѣ вагоновъ съ огнеопаснымъ грузомъ, не допуская нахожденія ихъ въ пути по отцѣпкѣ на промежуточныхъ станціяхъ ближе одиннадцатаго отъ паровоза.

При отправленіи вагоновъ на вышеназванные посты, неимѣющіе присвоенныхъ №№, таковые должны ставиться въ поѣздъ между вагонами тѣхъ станцій, гдѣ эти посты находятся, что можно видѣть изъ прилагаемой таблицы.

Прил. XXI.

ТАБЛИЦА

наименованіе станцій съ присвоенными имъ №№, которые должны писаться мѣломъ на вагонѣ.

№ станціи.	Названіе станціи.	№ станціи.	Названіе станціи.	№ станціи.	Названіе станціи.	№ станціи.	Названіе станціи.
6	Обухово.	18	М.-Вишера.	27	Березайка.	41	Тверь.
7	Колпино.	—	Красновка.	28	Бологое.	42	Чупріяновка.
—	Поповка.	19	Вурга.	29	Бочановка.	43	Кузьмипка.
8	Саблино.	—	Мста.	30	Академическ.	44	Рѣдкино.
9	Тосно.	20	Воробье.	—	Леонтьево.	45	Завидово.
10	Ушаки.	21	Оксочи.	31	В.-Волочекъ.	46	Рѣшетниково.
—	Рыбово.	22	Торбино.	32	Осѣчонка.	47	Клинъ.
11	Любань.	—	Вялка.	33	Любинка.	48	Покровка.
12	Померанье.	23	Боровенка.	34	Сипрово.	49	Подсолнечн.
13	Бабино.	—	Залозрье.	35	Левошинка.	50	Поворовка.
—	Торфяной.	24	Окуловка.	36	Калашниково.	51	Крюково.
14	Чудово.	—	Лоложовка.	37	Барановка.	52	Сходня.
15	Волхово.	25	Угловка.	38	Ярославль.	53	Химки.
—	Дубцы.	—	Селище.	39	Крючково.	54	П.-Разумовск.
16	Гряды	26	Лыкошино.	40	Будницкая.		
17	В.-Вишера.	—	Алешенка.	—	Брянцево.		

Для доставки на телеграфные посты и съ постовъ служебной корреспонденціи, какъ прибывшей на сосѣднія станціи съ поѣздами №№ 3 и 4, такъ и подлежащей отправкѣ съ этихъ станцій съ тѣми же поѣздами, предназначаются нижеслѣдующіе поѣзда для участка Петербургъ—М.-Вишера поѣздъ № 215, для участка М.-Вишера—Бологое поѣздъ № 217, для участка Бологое—Тверь поѣздъ № 219 и для участка Тверь—Москва п. № 281 *въ нечетномъ направленіи* и для участка Москва—Тверь поѣздъ № 222 для участка Тверь—Бологое поѣздъ № 224, для участка Бологое—М.-Вишера поѣздъ № 220 и для участка М.-Вишера—Петербургъ поѣздъ № 226 *въ четномъ направленіи.*

II Спеціализаціи сквозныхъ товарныхъ поѣздовъ малой скорости.

Въ главѣ I указаны поѣзда, съ которыми могутъ быть отправляемы груженые вагоны, подлежащіе отцѣпкѣ на промежуточныхъ станціяхъ; со всѣми остальными поѣздами долженъ быть отправляемъ сквозной грузъ по назначенію на нижеуказанные узловые пункты, а равно порожній подвижной составъ, назначаемый распоряженіемъ Конторы Движенія къ слѣдованію до узловыхъ станцій (для обмѣна съ прилегающими дорогами) и въ отцѣпку на промежуточныхъ станціяхъ (для мѣстной грузки).

Сквозные товарные поѣзда должны составлять слѣдующимъ образомъ:

А. Въ нечетномъ направленіи.

а) *Ст. Петербургъ* формируетъ особые свозные товарные поѣзда изъ вагоновъ слѣдующихъ:

1) Въ Бологое и на Рыбинско-Псковскую ж. д.

черезъ Бологое, 2) на М.-Казанскую, 3) на М.-Курскую, 4) на М.-Нижегородскую, 5) въ Москву Николаевскую (при этомъ необходимо принять во вниманіе, что, какъ указано въ главѣ I, на стр. 7, вагонами по назначенію на Рыбинско-Псковскую ж. д. пополняются въ Петербургѣ поѣзда №№ 215 и 217, грузомъ по назначенію въ Москву-Никол. поѣздъ № 219, и, какъ указано ниже въ главѣ II, на стр. 19, грузомъ по назначенію на М.-Казанскую и Ярославскую ж. д. пополняется въ Петербургѣ поѣздъ № 251, а на М.-Курскую, Нижегородскую; Брестскую и Кіево-Воронежскую поѣздъ № 231).

При недостачѣ на цѣлый поѣздъ груженыхъ вагоновъ на какую-либо изъ названныхъ дорогъ, разрѣшается:

1) Къ груженнымъ вагонамъ, слѣдующимъ на Рыбинско-Псковскую дорогу, добавлять цистерны и порожніе вагоны.

2) Къ вагонамъ, слѣдующимъ на Казанскую, добавлять вагоны по назначенію на Ярославскую, ставя ихъ отдѣльной группой въ хвостѣ поѣзда.

3) Къ вагонамъ, слѣдующимъ на Курскую, добавлять вагоны на Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево) и на Нижегородскую отдѣльными группами или же наоборотъ. При недостачѣ-же до полнаго состава вагоновъ этихъ трехъ назначеній, добавлять въ хвостъ поѣзда отдѣльными группами вагоны на Брестскую, Кіево-Воронежскую и М.-Виндавскую (черезъ Москву).

4) При незначительномъ недостаткѣ груженыхъ вагоновъ для полныхъ составовъ по назначенію на указанныя замосковныя дороги, дополнять эти поѣзда въ СПБургѣ порожними вагонами общаго пользованія въ Москву.

5) Наконецъ, въ исключительныхъ случаяхъ въ СПБургѣ формируется новый сквозной поѣздъ изъ

остатковъ груженыхъ вагоновъ на всѣ замосковныя дороги, располагая ихъ по группамъ послѣдовательно, а именно, считая отъ главы поѣзда, на Курскую, Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево), Нижегородскую, Брестскую, Кіево-Воронежскую, Виндавскую (черезъ Москву), Казанскую и Ярославскую, въ случаѣ крайности пополняя этотъ поѣздъ порожними вагонами общаго пользованія въ Москву.

б) *Станція Тосно* формируетъ свои особые сквозные поѣзда, а именно №№ 249 и 231, изъ коихъ поѣздъ № 249 составляется изъ груженыхъ вагоновъ на Казанскую и Ярославскую, а поѣздъ № 231— на Курскую, Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево) Нижегородскую, Брестскую, Кіево-Воронежскую и Виндавскую (черезъ Москву), причемъ въ п. № 249 вслѣдъ за багажемъ ставятся отдѣльными группами сперва вагоны на Казанскую, а затѣмъ на Ярославскую, а въ поѣздѣ № 231 сперва на Курскую, а затѣмъ послѣдовательно, особыми группами, на Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево), на Нижегородскую, Брестскую, Кіево-Воронежскую и Виндавскую (черезъ Москву). При недостаткѣ соотвѣтственнаго груза надлежитъ дополнять эти поѣзда: поѣздъ № 249—грузомъ и порожними цистернами на Рыбинскую (вагоны, слѣдующіе на Рыбинскую, должны быть поставлены въ хвостѣ поѣзда), обязательно оставляя мѣсто на 10 груженыхъ вагоновъ до полнаго состава, а поѣздъ № 231 порожними вагонами общаго пользованія, тоже оставляя мѣсто на 10 груженыхъ вагоновъ, для соотвѣтственнаго груза съ промежуточныхъ станцій. Въ тѣхъ случаяхъ, когда ст. Тосно не можетъ заполнить всего предоставленнаго ей на указанныхъ выше условіяхъ мѣста въ поѣздахъ №№ 249 и 231, должно недостающее количество груза отправлять съ этими поѣздами изъ СПБ., но обязательно только тотъ грузъ, который

назначенъ къ перевозкѣ съ этими поѣздами, и располагая его въ томъ-же порядкѣ по группамъ, какъ это указано выше для Тосны.

О количествѣ имѣющагося для этихъ поѣздовъ у ней груза ст. Тосно подаетъ телеграмму въ СПБ., на предметъ приготовленія, въ случаѣ его недостатка въ Тоснѣ, соотвѣтственнаго груза изъ СПБ., о количествѣ котораго, по отправленіи его съ этими поѣздами, въ свою очередь, СПБ. телеграфируютъ ст. Тосно.

в) *Промежуточныя станціи*, пользуясь оставленнымъ имъ мѣстомъ на 10 груженыхъ вагоновъ въ п. № 231 и № 249, а равно отцѣпкою вагоновъ, слѣдующихъ въ Бологое. включаютъ свой грузъ строго въ соотвѣтственныя группы, отнюдь не нарушая послѣдовательнаго порядка, въ которомъ слѣдуютъ вагоны, и не отправляя груза другихъ назначеній, кромѣ опредѣленнаго для данныхъ поѣздовъ, т. е. съ п № 249—только на Казанскую, Ярославскую и Рыбинскую. а въ п. № 231 на Курскую, Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево), Нижегородскую. Брестскую, Кіево-Воронежскую и Виндавскую (черезъ Москву). При слѣдованіи же этихъ поѣздовъ въ полномъ составѣ, промежуточныя станціи отправляютъ свой грузъ на замосковныя дороги съ послѣдующими поѣздами, за исключеніемъ №№ 215, 217 и 219 и иныхъ, имѣющихъ спеціальное назначеніе, какъ то: дровяныхъ и проч.

Въ особо уважительныхъ случаяхъ, когда всѣ проходящіе поѣзда идутъ въ полномъ составѣ и для станцій въ п. № 231 не хватаетъ мѣста для груза на Курскую, Рязанско Уральскую (черезъ Бирюлево) Нижегородскую, Брестскую, Кіево Воронежскую и Виндавскую (черезъ Москву) и ему грозитъ просрочка, разрѣшается всякой станціи отъ п. № 231 добавленные Тосной порожніе вагоны отцѣплять, не испрашивая

разрѣшенія Конторы Движенія и замѣнять ихъ грузомъ строго соблюдая всѣ указанные выше для поѣзда № 231 условія. О числѣ отпѣпленныхъ въ этомъ случаѣ отъ поѣзда № 231 порожнихъ вагоновъ, станція, отцѣпившая порожніе вагоны, немедленно *срочно телеграфируетъ* Конторѣ Движенія.

Въ Москву Никол. грузъ съ промежуточныхъ станцій отправляется со сборными поѣздами, какъ это указано въ главѣ I-й.

г) *Станція Бологое* изъ груза, принятаго съ Рыбинской дороги для отправленія въ Москву Николаевск. и на замосковныя дороги, и изъ собственнаго груза тогоже направленія формируетъ свои сквозные товарные поѣзда, располагая вагоны въ особыхъ группахъ въ Москву Никол. и на каждую изъ замосковскихъ дорогъ въ нижеслѣдующемъ порядкѣ, считая отъ главы поѣзда: въ Москву Николаевскую, на Курскую, Рязанско-Уральскую (черезъ Бирюлево), Нижегородскую, Брестскую, Кіево-Воронежскую, Виндавскую (черезъ Москву), Казанскую и Ярославскую.

Въ случаѣ недостатка вагоновъ вышеуказанныхъ назначеній до состава цѣлаго поѣзда, разрѣшается пополнять его грузомъ по назначенію на промежуточныя станціи между Бологое и Москвою, ставя такіе вагоны во главѣ поѣзда въ порядкѣ слѣдованія станцій; въ противномъ случаѣ, т. е. при наличіи московскаго груза на цѣлый поѣздъ, грузъ по назначенію на промежуточныя станціи долженъ быть отправленъ съ поѣздомъ № 217.

По заполненіи спеціальныхъ дровяныхъ поѣздовъ, станція Бологое должна ставить вагоны съ частными дровами, слѣдующими въ Москву-Николаевскую, въ особой группѣ непосредственно за багажнымъ вагономъ въ поѣздѣ № 215, такъ что первую группу

должны составлять частные дрова въ Москву Никол., а затѣмъ остальной грузъ въ Москву Ник.

Въ случаѣ большого пріема дровъ съ Рыбинской дороги для отправленія въ Москву, таковые должны отправляться особыми дровяными поѣздами, подобно тому, какъ это установлено для сборки частныхъ дровъ съ промежуточныхъ станція между Бологое и Москвою (см. ниже, стр. 24).

Б. *Въ четномъ направленіи.*

а) *Ст. Москва* формируетъ особые сквозные товарные поѣзда изъ вагоновъ слѣдующихъ:

1. Въ Тверь.
2. Въ Бологое и на Рыбинско-Псковскую ж. д. черезъ Бологое.
3. Въ Тосно и на Балтійскую жел. дор. черезъ Тосно.
4. Въ Петербургъ Николаевской.
5. Въ Пущино и Морскую Пристань.
6. Въ Новый Портъ.

} Каждое назначеніе отдѣльной группой.

(При этомъ необходимо принять во вниманіе, что, какъ указано въ главѣ I, на стр. 57, вагонами по назначенію въ Тверь пополняется въ Москвѣ поѣздъ № 222, а по назначенію на Рыбинско-Псковскую ж. д. поѣзда №№ 220 и 224 и въ Петербургъ Ник. поѣздъ № 220).

При недостаткѣ на цѣлый поѣздъ груженыхъ вагоновъ на какое либо изъ назначеній разрѣшается:

1. Къ вагонамъ, слѣдующимъ въ Тверь, добавлять въ особой группѣ вагоны по назначенію въ Клинъ.

2. Къ вагонамъ, слѣдующимъ на Рыбинско-Псковскую дорогу, добавлять вагоны, слѣдующіе на Но-

воторжскую линію или въ Тверь, ставя ихъ отдѣльными группами.

3. Къ вагонамъ, слѣдующимъ на Балтійскую дорогу черезъ Тосно, добавлять вагоны, слѣдующіе въ Петербургъ или на Портовую вѣтвь.

4. Отправлять однимъ поѣздомъ вагоны какъ по назначенію въ Пущино и Морскую Пристань, такъ и въ Новый Портъ, ставя вагоны одинаковыхъ назначеній отдѣльными группами, а при недостаткѣ вагоновъ этихъ назначеній на цѣлый поѣздъ, пополнять таковой грузомъ въ Петербургъ Никол. (въ особой группѣ). Кромѣ того, отдѣльными группами должны ставиться вагоны, слѣдующіе черезъ Пущино на Балтійскую ж. д. и черезъ Петербургъ на Петербурго-Варшавскую ж. д.

б) *Ст. Бологое* формируетъ особые товарные поѣзда изъ вагоновъ, слѣдующихъ:

1. Въ Петербургъ и на станціи Портовой вѣтви.

2. Въ Тосно и на Балтійскую дорогу черезъ Тосно.

При недостаткѣ на цѣлый поѣздъ груженыхъ вагоновъ по назначенію на Балтійскую дорогу, надлежитъ къ вагонамъ, слѣдующимъ въ Тосно, добавлять въ особой группѣ въ хвостѣ поѣзда вагоны по назначенію въ Петербургъ.

Для отправленія вагоновъ на промежуточныя станціи (кромѣ Тосно) служатъ поѣзда №№ 220 и 226, какъ это указано въ главѣ I.

Кромѣ того, въ той же главѣ I указано, что на ст. Бологое поѣзда №№ 222 и 224 пополняются до полнаго состава сквознымъ петербургскимъ грузомъ.

в) *Промежуточныя станціи* отправляютъ свой грузъ со сборными поѣздами, какъ это указано въ главѣ I.

III. Спеціализація поѣздовъ для перевозки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Для перевозки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ Москву—Николаевскую со станцій южной половины дороги (между Бологое и Москвою), Конторою Движенія должны назначаться особые спеціальные поѣзда, для назначенія каковыхъ Конторѣ Движенія необходимо имѣть точныя свѣдѣнія о количествѣ вагоновъ съ дровами и платформъ съ лѣсомъ, имѣющихся на станціяхъ отъ Бочановки до Петровско-Разумовскаго, для отправленія въ Москву.

Для этого устанавливаются слѣдующія правила:

Промежуточная станція, имѣющая готовыми къ отправкѣ, т. е. нагруженными и взвѣшанными вагоны съ частными дровами и лѣсомъ, или вполнѣ увѣренная, что таковые хотя и не нагружены въ моментъ составленія телеграфной вѣдомости, но будутъ окончены нагрузкой и взвѣшиваніемъ, и всѣ документы на нихъ будутъ готовы къ 6 час. вечера, включаютъ въ телеграфную вѣдомость всѣ такіе вагоны.

Контора Движенія, на основаніи этихъ свѣдѣній, назначаетъ спеціальные поѣзда для сборки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Станціи отъ Бочановки до Петровско-Разумовскаго, при слѣдованіи такихъ спеціальныхъ поѣздовъ, прицѣпляютъ къ нимъ вагоны съ частными дровами и лѣснымъ матеріаломъ, смотря по назначенію поѣзда, причемъ отнюдь не смѣшиваютъ вагоны съ дровами съ платформами съ лѣсными матеріалами, а если послѣдуетъ на то разрѣшеніе Конторы Движенія, ставятъ въ поѣздъ отдѣльно вагоны съ дровами къ дровамъ и отдѣльно платформы съ лѣсомъ къ таковымъ же, находящимся въ поѣздѣ.

При правильномъ показаніи Конторѣ Движенія

количества имѣющихся къ отправкѣ вагоновъ и платформъ, на что обращается вниманіе начальниковъ станцій, не можетъ быть никакого недоразумѣнія, и на всѣ показанные вагоны будутъ имѣться въ спеціальныхъ поѣздахъ мѣста.

Промежуточныя станціи, не имѣющія вѣсового помоста и отправляющія свои вагоны съ дровами и лѣсомъ для взвѣшиванія на слѣдующую станцію, гдѣ имѣется вѣсовой помостъ, показываютъ въ телеграфной вѣдомости количество такихъ вагоновъ отдѣльно, съ указаніемъ «для взвѣшиванія на такой то станціи» и прицѣпляютъ ихъ къ первому проходящему дровяному поѣзду.

Станція, гдѣ назначена перевѣска этихъ вагоновъ, по отцѣпкѣ, должна перевѣсить ихъ въ промежутокъ времени между двумя проходящими дровяными поѣздами и прицѣпить ихъ къ этому слѣдующему поѣзду.

Остающіеся неотправленными вагоны съ дровами и платформы съ лѣсомъ послѣ прохода послѣдняго поѣзда разрѣшается прицѣплять къ слѣдующимъ товарнымъ поѣздамъ, имѣющимъ назначеніе груза только до Москвы-Николаевской, и обязательно отдѣльными группами, ставя ихъ во главѣ поѣзда.

Станціи, расположенныя на сѣверной половинѣ дороги (до Бологое), прицѣпляютъ свои вагоны съ дровами и лѣсомъ до Москвы только къ п. № 215 (см. главу I, стр. 7).

Дрова, принятые на ст. Бологое съ Рыбинской дор. для отправленія въ Москву, на станціи Бологое формируются, по возможности, въ особые поѣзда, и небольшой остатокъ вагоновъ отправляется съ п. № 215, какъ это предвидѣно для дровъ съ сѣверной половины дороги.

IV. Отправленіе грузовъ большой скорости.

Въ нечетномъ направленіи: Ст. Петербургъ отправляетъ вагоны съ большою скоростью (не пассажирскою) въ Бологое и Москву съ п. № 201; въ этомъ же поѣздѣ ставится въ Петербургѣ одинъ порожній вагонъ для сборки груза большой скорости на станціи и со станцій Любань, Чудово, М.-Вишера, Окуловка, Бологое, Волочекъ, Спирово, Лихославль, Тверь и Клинъ. Порожній вагонъ для сборки груза большой скорости ставится вслѣдъ за багажнымъ вагономъ, а непосредственно за нимъ должны ставиться отдѣльною группою вагоны съ большою скоростью сначала въ Бологое, а затѣмъ въ Москву.

Документы на вагоны съ большою скоростью должны слѣдовать при особой раздаточной вѣдомости отдѣльно отъ раздаточной вѣдомости на вагоны малой скорости, слѣдующіе съ этимъ же поѣздомъ какъ бы на два отдѣльные поѣзда.

Вагоны съ таможеннымъ грузомъ большой скорости должны быть включаемы въ составъ вагоновъ съ малой скоростью, не нарушая группы вагоновъ съ большою скоростью, въ виду того, что таможня находится въ предѣлахъ Московской товарной станціи, а обыкновенные грузы большой скорости — на пассажирской станціи; точно также и документы на вагоны съ таможеннымъ грузомъ какъ большой, такъ и малой скорости вписываются въ раздаточную вѣдомость для группы грузовъ малой скорости.

Промежуточныя станціи Любань, Чудово, М.-Вишера, Окуловка, Бологое, В.-Волочекъ, Спирово, Лихославль, Тверь и Клинъ нагружаютъ имѣющійся у нихъ грузъ большой скорости въ сборный вагонъ поѣзда № 201, но при этомъ нагрузка и выгрузка не должны вызывать увеличенія положенной по росписанію остановки поѣзда на этихъ станціяхъ.

Съ остальныхъ промежуточныхъ станцій грузы большой скорости отправляются съ п. № 203.

На остальныя станціи отъ М.-Виширы до Химокъ включительно, большая скорость, какъ отдѣльными мѣстами, такъ и цѣлыми вагонами отправляется изъ Петербурга съ п. № 203, въ которомъ также за багажнымъ вагономъ ставится одинъ порожній вагонъ для сборки груза большой скорости, а вслѣдъ за нимъ отдѣльной группой вагоны большой скорости.

Въ случаѣ невозможности отправить часть или всѣ вагоны съ большою скоростью изъ Петербурга по назначенію въ Бологое и Москву съ п. № 201, въ виду поздней сдачи такого груза на товарной станціи, разрѣшается и изъ Петербурга отправлять этотъ грузъ съ п. № 203, равно какъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда съ п. № 201 перевозятся воинскія команды. Вагоны съ большою скоростью должны слѣдовать при отдѣльныхъ раздаточныхъ вѣдомостяхъ.

Наконецъ, грузъ большой скорости на промежуточныя станціи между Петербургомъ и М.-Вишерою исключительно отправляется съ п. № 215, за исключеніемъ отдѣльныхъ мѣстъ въ Любань и Чудово, на каковыя станціи, какъ сказано выше, грузъ большой скорости отдѣльными мѣстами отправляется съ п. №201.

Ст. Москва, по прибытіи на Главный передаточный постъ поѣздовъ № 201 и 203, пропускаетъ ихъ на пріемный путь, гдѣ вагоны съ большой скоростью отцѣпляются и поѣзднымъ паровозомъ въ сопровожденіи главнаго кондуктора этого поѣзда доставляются при документахъ и раздаточной на нихъ вѣдомости на пассажирскую станцію, гдѣ и сдаются дежурному по станціи. Сдачу вагоновъ съ малой скоростью, оставшихся на пріемномъ пути, производитъ помощникъ главнаго кондуктора, и документы на нихъ при раздаточной вѣдомости сдаетъ въ Контору обмѣна въ столъ прибытія поѣздовъ.

Въ четномъ направленіи станція Москва отправляетъ грузъ большой скорости съ поѣздомъ № 202 и ставитъ его отдѣльной группой во главѣ поѣзда а, для сборки мелочныхъ отправокъ большой скорости на промежуточныя станціи и съ этихъ станцій Москва ставитъ непосредственно за багажнымъ вагономъ одинъ порожній вагонъ. Если большая скорость прибудетъ съ чужой дороги послѣ отправленія позда № 202 и ожиданіе слѣдующаго поѣзда № 202 вызвало бы задержку ея на станціи почти на сутки, а равно, если съ поѣздомъ № 202 слѣдуютъ воинскія команды—разрѣшается отправлять большую скорость и съ п. №№ 992, 206 и 208, причемъ большая скорость также ставится вслѣдъ за багажнымъ вагономъ.

Въ случаѣ, если въ поѣздѣ № 202 слѣдуютъ воинскія команды, то сборный вагонъ для мелочныхъ грузовъ большой скорости ставится въ поѣздѣ № 206, о чемъ по линіи сообщается телеграммой.

V. Отправленіе живности.

Въ нечетномъ направленіи живность отправляется какъ съ п. № 201, такъ и съ п. № 203, если поѣздъ № 201 имѣетъ остановку на станціи отправленія или назначенія живности; если-же по росписанію остановки не предвидѣно, то живность должна быть перевозима съ поѣздомъ № 203, который для этой цѣли можетъ быть останавливаемъ на всемъ протяженіи отъ Петербурга до Москвы, если только съ нимъ не слѣдуютъ пассажиры 4 класса и воинскія команды. Кромѣ того, живность можетъ отправляться съ ближайшими товарными поѣздами, съ которыми, по расчету времени, она можетъ дойти до мѣста своего назначенія ранѣе, нежели съ ближайшимъ по времени ускореннымъ поѣздомъ № 201 или № 203.

Въ четномъ направленіи станція Москва отправ-

ляетъ живность, слѣдующую въ Петербургъ и на станціи съ ускоренными поѣздами №№ 992, 202, 206, 208, 210, 212, 214, 216 и 218, причемъ живность, слѣдующую для выгрузки въ Петербургѣ, на такъ называемой Бычьей платформѣ, ставится отдѣльной группой отъ живности, выгружаемой на Петербургской товарной станціи.

Примѣчаніе. При отправленіи изъ Москвы съ ускоренным поѣздомъ грузовъ большой скорости, всякаго рода живности и остального груза, долженъ соблюдаться слѣдующій порядокъ постановки вагоновъ въ поѣздѣ: 1) багажный вагонъ, 2) вагоны съ грузами большой скорости, 3) вагоны съ живностью, слѣдующею на Петербургскую товарную станцію (но не ближе 11-го отъ паровоза), 4) вагоны съ живностью, слѣдующею на убой (на Бычью платформу), 5) вагоны съ живностью, слѣдующею на Портовую вѣтвь и 6) вагоны съ остальнымъ грузомъ.

При заполненіи ускоренныхъ поѣздовъ живностью и остатка таковой, разрѣшается отправлять ее въ Петербургъ и съ ближайшими обыкновенными товарными поѣздами, если по расчету времени она прибудетъ въ Петербургъ не позднѣе слѣдующаго ближайшаго ускореннаго поѣзда.

Живность на ближнія промежуточныя станціи Москва отправляетъ съ обыкновенными товарными поѣздами въ тѣхъ случаяхъ, когда по расчету времени она прибудетъ на мѣсто назначенія ранѣе, чѣмъ если-бы она отправилась съ ускореннымъ поѣздомъ.

Промежуточныя станціи отправляютъ живность въ четномъ направленіи со всѣми ближайшими товарными и ускоренными поѣздами, кромѣ поѣзда № 204 на участкѣ Москва-Бологое, и тѣхъ поѣздовъ, въ которыхъ будутъ слѣдовать пассажиры 4 класса и воинскія каманды. Поѣзда, не имѣющіе по росписанію остановки, для этой цѣли останавливаются. При этомъ живность отправляется съ обыкновеннымъ товарнымъ поѣздомъ въ тѣхъ случаяхъ, когда по расчету времени она прибудетъ на мѣсто своего назначенія ранѣе, нежели съ ближайшимъ ускореннымъ.

VI. Погрузка мелкихъ партій грузовъ и перегрузка (сортировка) товаровъ на узловыхъ станціяхъ.

А. Погрузка мелкихъ партій грузовъ.

Для сборки и развозки грузовъ небольшими партіями со станцій на станціи и на примыкающія къ Николаевской чужія дороги, въ поѣздахъ №№ 215, 217, 219 и 243 въ нечетномъ направленіи и въ поѣздахъ №№ 216, 218 и 220 въ четномъ направленіи, ставятся въ извѣстномъ порядкѣ сборные вагоны, согласно данныхъ по сему указаній въ примѣчаніяхъ къ росписаніямъ этихъ поѣздовъ.

Предлагается принять къ неуклонному исполненію, чтобы небольшія партіи груза обязательно грузились только въ назначенные для сего порожніе вагоны спеціальныхъ назначеній въ вышеупомянутыхъ сборныхъ поѣздахъ, и отнюдь не допускать погрузки партій грузовъ малой скорости и не скоропортящихся грузовъ менѣе 100 пудовъ каждаго назначенія порознь въ несоотвѣтственные поѣзда и въ общіе вагоны съ грузами другихъ назначеній.

Исключеніе изъ этого общаго правила допускается въ нижеслѣдующихъ случаяхъ:

1) Для грузовъ, которые по свойствамъ своимъ не могутъ быть помѣщены съ другими грузами (жидкости, легковоспламеняющіяся вещества, зловонные товары и т. п.).

2) При заполненіи сборнаго вагона извѣстнаго назначенія до предѣльной его нагрузки, въ этихъ случаяхъ той станціи, которая заканчиваетъ нагрузку вагона до полной его вмѣстимости или подъемной силы товаромъ извѣстнаго назначенія, предлагается прицѣпить къ поѣзду порожній вагонъ вслѣдъ за сборными вагонами для дальнѣйшей нагрузки его грузомъ этого назначенія на послѣдующихъ стан-

ціяхъ, а если на этой станціи не имѣется порожняго вагона, то срочно телеграфировать о томъ впереди лежащей ближайшей станціи или станціи I или II класса на предметъ обязательной прицѣпки порожняго вагона на этой станціи, хотя бы и въ ущербъ своей повагонной погрузкѣ, или хотя бы для этого пришлось отцѣпить порожній вагонъ отъ ближайшаго поѣзда *). Точно также слѣдуетъ поступить, если въ сборномъ вагонѣ какого либо назначенія послѣ произведенной нагрузки будетъ оставаться незначительное свободное мѣсто.

Если бы, въ случаѣ необходимости прицѣпить къ сборному поѣзду порожній вагонъ для собиранія мелочныхъ грузовъ, встрѣтилось затрудненіе по причинѣ слѣдованія поѣзда въ предѣльномъ составѣ, то станція, которая обязана будетъ прицѣпить такой вагонъ, должна уменьшить составъ поѣзда отцѣпкою полногрузнаго вагона съ товаромъ внутренняго сообщенія, который долженъ быть прицѣпленъ къ слѣдующему ближайшему поѣзду соотвѣтственнаго съ этимъ вагономъ назначенія.

3) Наконецъ, для грузовъ громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ, особо неудобныхъ по ихъ свойствамъ для нагрузки въ сборные вагоны, для таковыхъ грузовъ разрѣшается прицѣплять отдѣльный вагонъ и при количествѣ груза менѣе 100 пудовъ, причемъ для этихъ случаевъ должно руководствоваться тѣми же правилами, кои изложены ниже относительно отправленія грузовъ одного назначенія свыше 100 пудовъ.

При необходимости отправить грузъ одного назначенія на чужую дорогу **) свыше 100 пудовъ,

*) Въ этомъ случаѣ объ отцѣпкѣ надлежитъ телеграфировать Конторѣ Движенія.

**) Подъ „назначеніемъ“ здѣсь подразумѣвается не одна опредѣленная станція чужой дороги, а одна опредѣленная чужая

разрѣшается промежуточнымъ станціямъ отправлять тотъ грузъ съ назначеннымъ для того поѣздомъ (см. главу II) въ особомъ вагонѣ, причемъ въ вагонъ этотъ грузы иного назначенія не должны грузиться, хотя бы вагонъ былъ отправленъ и неполногрузнымъ. Такъ же должно поступать и при отправленія грузовъ на чужія дороги менѣе 100 пудовъ въ случаѣ, упомянутомъ выше въ пунктѣ 3-мъ. Послѣдующія промежуточныя станціи могутъ пополнять такіе вагоны грузомъ одинаковаго назначенія.

Б. *Сортировка товаровъ на узловыхъ станціяхъ.*

Станціи Пущино, Петербургъ, Тосно, Бологое и Москва по полученіи съ чужихъ дорогъ вагоновъ съ выгрузками на промежуточныхъ станціяхъ, сортируютъ грузъ, соединяя по возможности грузы одного назначенія изъ нѣсколькихъ вагоновъ въ отдѣльные вагоны, которые такимъ образомъ будутъ слѣдовать уже въ отцѣпку на станціяхъ назначенія. Точно также поступаютъ станціи Угловка и Лихославль по отношенію къ грузамъ, прибывшимъ съ Боровичской и Новоторжско-Вяземской вѣтвей

При неимѣніи груза, слѣдующаго на какую-либо станцію въ достаточномъ количествѣ (менѣе 100 пудовъ), вышепоименованныя станціи грузятъ его въ сборные вагоны соотвѣтствующихъ сборныхъ поѣздовъ, согласно примѣчаній къ росписаніямъ этихъ поѣздовъ.

Кромѣ сортировки грузовъ по станціямъ назначенія Николаевской дороги, всѣми вышеупомянутыми узловыми станціями должна дѣлаться сортировка грузовъ въ отдѣльные вагоны по дорогамъ назначенія, а при неимѣніи въ достаточномъ количествѣ груза, слѣдующаго по назначенію на одну чужую

дорога, примыкающая къ станціи Николаевской дороги, хотя-бы эта дорога была и передаточной для даннаго груза.

дорогу *), надлежитъ пользоваться для погрузки соотвѣтствующими вагонами тѣхъ сборныхъ поѣздовъ, въ которыхъ имѣются подлежащіе сборные вагоны, согласно примѣчаній къ росписаніямъ этихъ поѣздовъ.

Грузы отправляемые черезъ Бирюлево на Рязанско-Уральскую и на Юго-Восточныя ж. д., станція Перербургъ должна грузить въ особые вагоны, — отдѣльно на Р.-Уральскую и отдѣльно на Юго-Восточныя.

Примѣчаніе. Въ виду встрѣчающихся недоразумѣній относительно направленія грузовъ на М.-Кіево-Воронежскую и Рязанско-Уральскую ж. д. (черезъ Бирюлево), а равно на Городскія станціи М.-Казанской, М.-Нижегородской и др. дорогъ, находящіяся въ Москвѣ, симъ разъясняется: 1) что при отправленіи грузовъ на М.-Кіево-Воронежскую ж. д., таковые должны считаться передаваемыми въ Москвѣ Николаевскою на М.-Кіево-Воронежскую безъ посредства М.-Брестской ж. д., 2) грузы, отправляемые на Рязанско-Уральскую ж. д. черезъ ст. Царицыно В.-Курской и Бирюлево Рязанско-Уральской ж. д., должны считаться слѣдующими на Рязанско-Уральскую, а не на М.-Курскую дорогу, какъ если-бы Рязанско-Уральская непосредственно примыкала къ Николаевской,

3) грузы, отправляемые на М.-Ярославскую черезъ ст. Новки, должны считаться слѣдующими на М.-Нижегородскую дорогу (грузы же, отправляемые на М.-Ярославскую дорогу черезъ ст Москву, должны считаться слѣдующими на М.-Ярославскую дорогу), и 4) при отправленіи грузовъ, слѣдующихъ на Городскія станціи, находящіяся въ Москвѣ, станціей назначенія должна считаться «Москва-товарная Николаевской дороги», а въ документахъ на эти грузы должна быть подробно поименована Городская станція той или иной дороги, такъ какъ всѣ грузы Городскихъ станцій перевозятся изъ Москвы товарной гужемъ.

---

*) См. выноску выше на ст. 31.

Всѣ вышеизложенныя правила предлагается исполнять со всей строгостью, и отступленія отъ нихъ могутъ дѣлаться только по особымъ разрѣшеніямъ Конторы Движенія или Начальника отдѣленія, или въ особо исключительныхъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, при экстренныхъ служебныхъ перевозкахъ, или, если вслѣдствіе неблагопріятно сложившихся обстоятельствъ, грузу, за отсутствіемъ мѣста въ соотвѣтственныхъ поѣздахъ, будетъ грозить явная просрочка, но при этомъ, если таковое отступленіе было сдѣлано въ силу необходимости безъ разрѣшенія, Начальникъ станціи, неисполнившій этихъ правилъ, не ожидая запроса, немедленно самъ долженъ письменно донести объ этомъ подлежащему Нач. отдѣленія на бланкѣ сер. Д № 40, съ подробнымъ объясненіемъ причинъ.

Главные кондукторы, сопровождающіе товарные поѣзда, должны при пріемѣ поѣзда списать съ натуры весь поѣздъ, начиная отъ его главы, вписывая номера вагоновъ и станціи и дороги назначенія въ выданную каждому главному кондуктору на сей предметъ книжку сер. Д. № 65. Такое списываніе поѣзда должно производиться на первоначальной станціи его отправленія и на каждой станціи смѣны кондукторскихъ бригадъ, т. е. на станціяхъ Петербургъ, М.-Вишера, Бологое, Тверь и Москва, послѣ чего вагоны повѣряются съ имѣющимися документами. Главный кондукторъ, усвоивъ себѣ такимъ образомъ въ сопровождаемомъ имъ поѣздѣ число группъ отдѣльныхъ назначеній вагоновъ и порядокъ размѣщенія группъ какъ по станціямъ Николаевской дороги, такъ и по чужимъ дорогамъ, обязанъ при производствѣ прицѣпокъ на станціяхъ давать точныя и правильныя справки станціоннымъ агентамъ о мѣстахъ нахожденія въ поѣздѣ всѣхъ группъ вагоновъ разныхъ назначеній, причемъ повѣркою пра-

вильности словеснаго указанія главнаго кондуктора служитъ его книжка сер. Д № 65, которую онъ обязанъ предъявить станціонному агенту по первому требованію. Станціонные агенты распоряжающіеся прицѣпкой вагоновъ къ поѣзду, производятъ таковую въ соотвѣтствующее мѣсто поѣзда и вписываютъ въ книжку главнаго кондуктора въ графѣ 4-й, сколько и на какую станцію или дорогу прицѣпляется вагоновъ, съ указаніемъ, къ какимъ номерамъ вагоновъ, имѣющихся въ поѣздѣ, присоединяются вновь прицѣпляемые вагоны, завѣривъ свою отмѣтку станціоннымъ штемпелемъ и подписью. При производствѣ прицѣпки, главный кондукторъ обязанъ лично наблюсти за правильной прицѣпкой въ соотвѣтствующую группу вагоновъ. Главные кондукторы вписываютъ вновь прицѣпленные вагоны въ графу первую или вторую книжки сер. Д № 65 въ послѣдовательномъ порядкѣ ниже ранѣе вписанныхъ вагоновъ и послѣ каждой прицѣпки должны подписаться, каковыя подписи удостовѣряютъ, что всѣ вагоны, находящіеся въ поѣздѣ, вписаны въ книжку. Такимъ образомъ, главные кондукторы являются отвѣтственными за послѣдствія неправильной прицѣпки вагоновъ въ неподлежащія группы, если дежурнымъ по станціи правильно сдѣлана запись въ книжку главнаго кондуктора.

Точно также главные кондукторы должны получить съ первоначальной станціи отправленія сборныхъ поѣздовъ раздаточныя вѣдомости на сборные вагоны, въ которыхъ противъ каждаго № сборнаго вагона должно быть обозначено его назначеніе. Кромѣ того, главные кондукторы должны обращать вниманіе на то, чтобы на срединѣ двери каждаго сборнаго вагона, съ обѣихъ его сторонъ, были наклейки съ обозначеніемъ назначенія таковаго, что главный кондукторъ обязанъ свѣрить съ раздаточной

вѣдомостью, и при нагрузкѣ въ эти вагоны мелочных отправокъ на промежуточныхъ станціяхъ строго слѣдить за правильностью ихъ размѣщенія въ соотвѣтствующіе вагоны.

О правилахъ

слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ

Циркуляръ б. Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 7 іюня 1895 года, за № 11346).

Для доставленія возможности пассажирамъ пользоваться товарными поѣздами, какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и въ такихъ прямыхъ сообщеніяхъ, которыя не осуществлены на дорогѣ за неимѣніемъ соотвѣтствующихъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, а также для удовлетворенія потребностей пассажирскаго движенія при временныхъ наплывахъ пассажировъ, въ различныхъ случаяхъ, и при дачныхъ проѣздахъ, — циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 22 мая 1885 года за № 4116, было установлено пользованіе для этихъ перевозокъ смѣшанными товарными поѣздами, на основаніи особыхъ временныхъ правилъ, утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія 22 апрѣля 1885 года, по журналу Совѣта Министерства Путей Сообщенія за № 24.

Въ виду измѣнившихся съ того времени общихъ условій пассажирскаго движенія, означенныя временныя правила, какъ несоотвѣтсвующія послѣдовавшимъ измѣненіемъ, были подвергнуты подробному пересмотру въ особой при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ Коммиссіи, которою выработанъ про-

ектъ новыхъ правилъ слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ, съ принятіемъ въ соображеніе, какъ развивающихся за послѣднее время, въ зависимости отъ тарифныхъ мѣропріятій, перевозокъ пассажировъ IV класса, переселенцевъ и рабочихъ, такъ и практическихъ указаній опыта.

По докладу Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, 1 сего Іюля, за № 1223, Господину Министру Путей Сообщенія проекта сказанныхъ правилъ, Его Сіятельство, утвердивъ таковыя повыя правила, изволилъ приказать: ввести оныя въ дѣйствіе, въ видѣ временной мѣры, взамѣнъ изданныхъ въ 1885 году правилъ о смѣшанныхъ товарныхъ поѣздахъ, объявленныхъ при циркулярѣ Департамента, отъ 23 мая 1885 года, за № 4.116.

Прилагая при семъ выше упомянутыя *временныя правила слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ*, утвержденныя Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 2 сего іюля, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Его Сіятельства, предлагаетъ Г.г. Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ принять таковыя правила къ руководству и исполненію.

На подлинномъ написано: «Временно утверждаю».

2 іюля 1895 г.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія
Кн. *М. Хилковъ*.

Вѣрно: за Директора *К. Губеръ*.

ПРАВИЛА

слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ.

§ 1. Названіе смѣшанныхъ поѣздовъ присвоивается товарнымъ поѣздамъ, въ составъ которыхъ входятъ либо вагоны, предназначенные для перевозки пассажировъ, либо вагоны съ воинскими партіями, переселенцами или рабочими.

§ 2. Смѣшанные поѣзды устанавливаются по мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ необходимости, выбираются изъ общаго числа внесенныхъ въ дѣйствующій графикъ товарныхъ поѣздовъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ потребностямъ имѣющагося въ виду пассажирскаго движенія, и подраздѣляются въ отношеніи порядка ихъ назначенія на три категоріи:

а) поѣздовъ, имѣющихъ значеніе въ прямомъ сообщеніи,

б) поѣздовъ мѣстнаго значенія, и

в) поѣздовъ случайныхъ (единичныхъ).

Поѣзды первой категоріи устанавливаются общимъ порядкомъ на съѣздахъ по выработкѣ росписаній пассажирскаго движенія, въ случаѣ же надобности назначить такой поѣздъ въ промежутокъ времени между съѣздами, росписаніе его предоставляется на предварительное утвержденіе Министерства Путей Сообщенія.

Поѣзды второй и третьей категорій устанавливаются Начальникомъ (Управляющимъ) дороги, съ

донесеніемъ о назначеніи поѣздовъ второй категоріи въ Министерство Путей Сообщенія и обязательнымъ заблаговременнымъ оповѣщеніемъ публики: при назначеніи поѣзда на срокъ до одной недѣли—путемъ выставки объявленій на станціяхъ, а свыше одной недѣли,—сверхъ того и черезъ публикаціи въ мѣстныхъ газетахъ, съ указаніемъ срока, на который данный поѣздъ устанавливается.

§ 3. Составъ смѣшаннаго поѣзда не долженъ превышать 100 осей *) При составленіи поѣзда соблюдаются слѣдующія правила:

а) вагоны съ пассажирами ставятся ближе къ головѣ поѣзда, но при этомъ между паровозомъ и вагонами съ пассажирами должно быть отъ одного до трехъ товарныхъ или багажныхъ вагоновъ,

б) открытыя платформы, груженыя бревнами, рельсами, и т. п. грузомъ, если онъ надежно увязанъ, ставятся за вагонами, предназначенными для пассажировъ, при условіи, чтобы между такими платформами и вагонами находилось не менѣе одного груженаго или двухъ порожнихъ крытыхъ вагоновъ;

в) воспрещается ставить въ смѣшанные поѣзды вагоны съ неупругими буферами, и

г) вагоны съ легковоспламеняющимися и самовозгорающимися веществами ставятся въ смѣшанные поѣзды во всемъ согласно съ дѣйствующими на этотъ предметъ правилами (постановленіе Министра Путей Сообщенія отъ $^{24}/_{28}$ февраля 1890 года за № 2471 и циркуляръ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 23 февраля 1895 г. за № 3428) **).

---

*) § 81 Правилъ технич. эксплоатаціи наибольшій составъ смѣшанныхъ поѣздовъ допущенъ въ 120 осей.

**) Согласно циркуляра б. Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 23 февраля 1895 г., за № 3428, вагоны съ легкозагорающимися грузами, для большаго обезпеченія ихъ отъ пожарныхъ случаевъ, должны ставиться во вторую половину поѣзда, и не ближе къ паровозу, какъ черезъ 10 вагоновъ.

Примѣчаніе. Въ смѣшанныхъ поѣздахъ разрѣшается перевозить всякаго рода грузы, допущенные къ перевозкѣ въ товарныхъ поѣздахъ, за исключеніемъ взрывчатыхъ.

§ 4. Снаряженіе и обслуживаніе смѣшаннаго поѣзда производится на основаніи правилъ для товарныхъ поѣздовъ; что же касается вагоновъ съ пассажирами, то таковые снабжаются необходимыми матеріалами для отопленія и освѣщенія и при нихъ должны находиться особые кондукторы *) по одному на каждые четыре вагона.

Вагоны съ пассажирами соединяются съ поѣзднымъ паровозомъ посредствомъ сигнальной веревки. При отправленіи смѣшанныхъ поѣздовъ, во время мятели и заносовъ или, когда можно предвидѣть оные, къ этимъ поѣздамъ, въ отношеніи снабженія вагоновъ съ пассажирами надлежащими запасами топлива и освѣтительныхъ матеріаловъ, примѣняется § 116 дѣйствующихъ Правилъ движенія.

§ 5). Отправленіе и остановка смѣшанныхъ поѣздовъ на пути, прилегающемъ къ пассажирской платформѣ, не обязательны. Эти поѣзды должны быть устанавливаемы на путяхъ такъ, чтобы выходъ и переходъ пассажировъ къ пассажирскому зданію былъ свободенъ. Пассажиры не должны быть выпускаемы изъ вагоновъ въ то время, когда между пассажирскихъ зданіемъ и смѣшаннымъ поѣздомъ производятся маневры или ожидается проходъ другого поѣзда.

Для возможности сообщенія пассажировъ со станціею должны быть устроены входы на платформу съ пути. Если въ мѣстахъ остановки сихъ поѣздовъ не имѣется платформъ, то для возможности удобнаго входа съ полотна дороги въ вагонъ и выхода изъ

*) Кондукторы при вагонахъ съ пассажирами обслуживаютъ ручные тормаза этихъ вагоновъ и входятъ въ общее число расчетныхъ поѣздныхъ тормазильщиковъ.

него должны быть у вагоновъ надлежащія приспособленія (подножки или сходни).

О предстоящихъ по прибытіи поѣзда на станцію маневрахъ, кондукторъ, обслуживающій подлежащіе вагоны, обязанъ предупредить пассажировъ и заявить имъ, что, до полнаго окончанія всѣхъ маневровъ, выходъ и входъ въ пассажирскіе вагоны воспрещается.

При отправленіи смѣшанныхъ поѣздовъ подаются станціоннымъ колоколомъ сигналы, установленные для пассажирскихъ поѣздовъ.

Примѣчаніе. Для смѣшанныхъ поѣздовъ исполненіе § 116 Правилъ движенія *) необязательно.

§ 6. Во всемъ, неупомянутомъ въ сихъ Правилахъ, къ смѣшаннымъ поѣздамъ примѣняются условія, установленныя дѣйствующими Правилами движенія *) для товарныхъ поѣздовъ.

*) За отмѣною Правилъ движенія, объявленныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 27 Іюня 1883 г., за № 5900, по отношенію къ движенію смѣшанныхъ поѣздовъ, во всемъ, неупомянутомъ въ сихъ Правилахъ слѣдованія смѣшанныхъ поѣздовъ, надлежитъ примѣнять условія, установленныя Правилами технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, объявленными при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 19 Марта 1898 г., за № 5343, съ послѣдующими къ нимъ разъясненіями и дополненіями.

Порядокъ учета и ремонта сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей.

1) Починка сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей возлагается на ламповую мастерскую за счетъ службы Движенія въ тѣхъ случаяхъ, когда поврежденіе произошло по причинамъ, отъ служащихъ независящимъ, и за счетъ виновныхъ, когда таковое является послѣдствіемъ небрежнаго обращенія съ ними.

2) Неисправныя сигнальныя и поѣздныя принадлежности поступаютъ отъ главнаго кондуктора къ нарядчику поѣздовъ, который замѣняетъ ихъ изъ своего резерва, составляетъ опись таковыхъ, съ краткимъ указаніемъ рода и причинъ поврежденій, а также за чей счетъ должна быть произведена починка, и разъ въ недѣлю, по субботамъ, препровождаетъ при накладныхъ Сер. С. № 31 въ Счетоводство. Подлинная опись остается при дѣлахъ нарядчика.

3) Завѣдывающіе кондукторскими бригадами совмѣстно съ агентомъ, завѣдывающимъ инвентаремъ, въ день поступленія указанныхъ предметовъ въ ламповую, свидѣтельствуютъ таковые и, въ случаѣ своего несогласія съ отмѣтками въ копіи описи, дѣлаютъ на описяхъ свои замѣчанія, производятъ разслѣдованіе причинъ поврежденія сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей и представляютъ таковыя съ своимъ заключеніемъ Начальнику Движенія.

4) Послѣ освидѣтельствованія Завѣдывающимъ кондукторской бригадой, согласно пункта 3 и удостовѣренія въ томъ надписью на копіи описи, въ ламповой мастерской немедленно приступаютъ къ исправленію поступившихъ въ ремонтъ сигнальныхъ и поѣздныхъ принадлежностей и по окончаніи работы свидѣтельствуются агентомъ, завѣдывающимъ инвентаремъ, очемъ дѣлается отмѣтка въ той же копіи описи и поѣздныя принадлежности возвращаются, при накладныхъ Сер. С. № 31, въ тотъ участокъ, изъ котораго поступили.

5) Каждаго 5 числа вслѣдъ за отчетнымъ мѣсяцемъ составляется отчетъ о произведенныхъ работахъ—отдѣльно за счетъ службы и отдѣльно за счетъ виновныхъ, съ приложеніемъ копій описей къ отчету.

6) Къ 8 числу отчетъ провѣряется службою Движенія и расходъ сносится на № 208 смѣты, если производится за счетъ службы Движенія и удерживается съ перваго полученія жалованья съ виновныхъ для возстановленія кредита по № 208, если исправленіе производилось за счетъ виновныхъ.

7) Предметы, числящіеся въ резервѣ, могутъ быть употребляемы только для оборудованія временныхъ бригадъ, при усиленномъ движеніи или для замѣны утраченныхъ и находящихся въ починкѣ предметовъ; по минованіи же надобности возвращаются обратно нарядчику и поступаютъ въ складъ запаса.

ПРАВИЛА

объ употребленіи тормазовъ Вестингауза.

I. Для машинистовъ.

1) *Приготовленіе къ отъѣзду.* Осмотрѣть всѣ части тормазного аппарата на паровозѣ и на тендерѣ, смазать паровой цилиндръ и насосъ, и, наконецъ, довести давленіе въ главномъ резервуарѣ до 90 фунтовъ (6 атмосферъ), а въ главной трубѣ до 70—80 фунтовъ ($4^2/_3$ — $5^1/_3$ атмосф.).

2) *Подъ поѣздомъ.* Приведя насосъ въ дѣйствіе и поставивъ ручку тормазного крана въ положеніе, соотвѣтствующее оттормаживанію, держать оное, пока главная труба во всемъ поѣздѣ не наполнится сжатымъ воздухомъ въ 75 фун. (5 атм.) давленія. Затѣмъ слѣдуетъ сдѣлать пробу тормазовъ, т. е. затормазить поѣздъ и не опускать, пока осмотрщикъ вагоновъ не дойдетъ до конца поѣзда, дабы убѣдиться въ исправности всѣхъ тормазовъ. Съ конца поѣзда осмотрщикъ подаетъ знакъ къ оттормаживанію. Машинисту должно быть сообщено старшимъ осмотрщикомъ въ бланкѣ П. С. № 212 число воздушныхъ тормазовъ въ поѣздѣ, число ручныхъ тормазовъ и вагоновъ только съ воздушными трубами. Старшимъ осмотрщикомъ сообщается машинисту и словесно,

назначенной скоростью независимо отъ угла уклона. Въ общемъ замѣчено, что при этомъ случаѣ тормаженія достаточно отъ 4 до 8 фун. (1/4 до 1/2 атм.) воздуха.

8) *Оттормаживаніе.* Желая отпустить тормаза, надо быстро переставить ручку тормазного крана въ положеніе «оттормажено» и держать такъ отъ 10 до 15 секундъ, т. е. до тѣхъ поръ, пока давленіе въ главной трубѣ не окажется опять въ 75 фунт. (5 атм.), послѣ чего немедленно перевести ручку въ положеніе «нормальное» и держать ее такъ во время ѣзды.

9) *Ѣзда двойной тягой.* Тормаженіе могутъ производить оба машиниста, но на первомъ паровозѣ надо держать немножко выше давленія въ главномъ резурвуарѣ, чѣмъ на второмъ паровозѣ, потому что оттормаживаетъ обыкновенно первый машинистъ.

10) *Смазка и чистка тормазного аппарата.* Паровой цилиндръ и насосъ смызываются передъ каждой ѣздой чистымъ масломъ и керосиномъ безъ всякихъ примѣсей, кромѣ того насосъ недурно почаще смазывать минеральнымъ масломъ. Тормазной цилиндръ надо черезъ каждые 3 мѣсяца смазывать чистымъ минеральнымъ масломъ, причемъ поршень повернуть кругомъ, дабы вездѣ равномѣрно помазать. Изъ главнаго резервуара выпускаютъ могущую туда попасть воду каждую недѣлю.

II. Для осмотрщиковъ вагоновъ.

1) *Передъ отъѣздомъ.* Надо осмотрѣть цѣлый поѣздъ, обращая вниманіе на: а) соединены ли всѣ резиновые рукава; б) открыты ли всѣ соединительные краны и закрытъ ли соединительный кранъ на послѣднемъ вагонѣ; в) не пропускаетъ ли воздуха

(шипитъ) какой нибудь изъ тройныхъ клапановъ или резиновыхъ соединеній.

2) *Когда поданъ паровозъ.* Осмотрщики вагоновъ, соединивъ тендеръ съ поѣздомъ, просятъ машиниста затормазить, и, пройдя до конца поѣзда, смотрятъ,— всѣ ли колодки прижимаются надлежащимъ образомъ, затѣмъ подаютъ сигналъ оттормазить и, возвращаясь къ паровозу, наблюдаютъ, отошли ли колодки; послѣ этого сообщаютъ машинисту число тормазныхъ и нетормазныхъ вагоновъ, число ручныхъ тормазовъ, и число вагоновъ только съ воздушными трубами.

При смѣнѣ паровозовъ этотъ контроль долженъ повторяться.

3) *Прицѣпка и отцѣпка вагоновъ.* Когда нужно приставить или отцѣпить нѣсколько вагоновъ, то прежде чѣмъ разъединить резиновые рукава, надо закрыть соединительные краны и только прицѣпивъ вагонъ и соединивъ рукава, открыть ихъ снова; это же надо соблюдать при смѣнахъ паровозовъ. Осмотрщикъ вагоновъ долженъ позаботиться еще и о томъ, чтобы вагоны съ тормазами и вагоны только съ воздушными трубами шли въ перемежку.

4) *Во время пзды.* Когда истопникъ увидитъ опасность или о ней узнаетъ, долженъ немедленно затормазить поѣздъ, открывъ кранъ въ служебномъ отдѣленіи.

5) *Общія условія.* Истопникъ не принимаетъ участія въ тормаженіи, если поѣздъ идетъ на воздушныхъ тормазахъ.

6) *Порча частей.* Если случится, что резиновый рукавъ вслѣдствіе порчи, сильно пропускаетъ воздухъ, то истопникъ, наблюдавшій постоянно за тормазами, долженъ немедленно перемѣнить испорченный рукавъ или, если нѣтъ достаточно времени, закрыть соединительный клапанъ предшествующаго

вагона и оба крана въ вагонѣ поврежденномъ, и объ этомъ тутъ же заявить главному кондуктору. Когда испортится тормазный цилиндръ, вспомогательный резервуаръ или тройной клапанъ, то надо вагонъ, съ которымъ это случилось, отдѣлить отъ главной трубы, закрывъ назначенный для того кранъ. Объ этомъ тоже сообщается и главному кондуктору, и машинисту.

7) *Замѣнить тормазъ* воздушнымъ ручнымъ приходится тогда, когда послѣдовала порча перваго. Всего чаще тормазъ въ этомъ случаѣ приходитъ въ дѣйствіе и чтобы оттормазить поѣздъ, нужно открыть выпускные краны подъ каждымъ вагономъ, и только тогда можно будетъ дѣйствовать ручнымъ тормазомъ.

III. Для главныхъ кондукторовъ.

1) *До отъѣзда* съ выходной станціи и при смѣнахъ паровозовъ главный кондукторъ долженъ наблюдать, осматриваетъ ли осмотрщикъ вагоновъ отходящій поѣздъ и дѣлаютъ ли пробу тормаза; затѣмъ, узнавъ отъ осмотрщика число тормазныхъ и нетормазныхъ вагоновъ и также число вагоновъ только съ воздушными трубами,—передать это же машинисту, которому все-таки нужно сообщать все, что главный кондукторъ узнаетъ о тормазахъ на время хода поѣзда.

2) *На случай опасности.* Главный кондукторъ можетъ легко остановить поѣздъ, открывъ кранъ, помѣщенный въ его отдѣленіи, или одинъ изъ кранов въ вагонахъ.

3) *Сигналы машинисту* подаются главными кондукторами флагомъ или свисткомъ.

4) *Порча.* Вагоны, въ которыхъ тормазъ не полной исправности, замѣняются другими на первой

станціи которая содержитъ тормазные вагоны. Если же по какой бы то ни было причинѣ изъ-за одного вагона нельзя тормазить весь поѣздъ, то этотъ вагонъ долженъ быть оставленъ на ближайшей станціи или поставленъ въ хвостъ.

IV. Для кондукторовъ.

1) *Въ случаѣ опасности.* Открыть ближайшій кранъ въ вагонѣ или въ служебномъ отдѣленіи. Передъ отъѣздомъ осмотрѣть всѣ краны и запомнить мѣста, въ которыхъ они находятся.

2) *Сигналъ машинисту* флагомъ или свисткомъ.

Когда кондукторъ видитъ, что поѣздъ тормазится на пути, то долженъ немедленно осмотрѣть всѣ краны и если который нибудь изъ нихъ окажется открытымъ, узнать, кто тормазилъ и по какой причинѣ, дабы это же передать главному кондуктору.

V. Для составителей поѣздовъ.

1) *Составлять поѣзда.* Соединяются резиновые рукава и потомъ только открываютъ соединительные краны—при отцѣпкахъ обратно. Закрывать краны, а затѣмъ расцѣплять соединенія. Соединительный кранъ въ послѣднемъ вагонѣ тщательно закрыть.

2) *Вагоны на станціи.* Если поѣздъ или вагонъ долженъ остаться на станціи нѣсколько дней, то, выпустивъ воздухъ изъ тормазного аппарата, открывая выпускные краны, надо разъединить соединенія и закрыть соединительные краны.

3) *Порча.* Поврежденные рукава или другія части тормазного аппарата должны быть немедленно замѣнены новыми или же отправлены въ вагонныя мастерскія для нужныхъ поправокъ.

ПРАВИЛА

опредѣленія обязательнаго числа дѣйствующихъ тормазовъ въ поѣздахъ, порядокъ обезпеченія поѣздовъ тормазами и способъ распредѣленія таковыхъ по всей длинѣ поѣзда.

§ 1 При опредѣленіи обязательнаго числа тормазовъ для различнаго рода поѣздовъ надлежитъ руководствоваться тремя прилагаемыми при семъ таблицами:

Таблицей № 1, заключающей въ себѣ наибольшіе, принятые въ расчетъ, уклоны пути по главной линіи и ея вѣтвямъ.

Таблицей № 2 (для главной линіи и ея вѣтвей) опредѣляющей обязательное число дѣйствующихъ тормазныхъ осей въ поѣздахъ *малой скорости*, въ зависимости отъ предѣльной скорости сихъ поѣздовъ, составовъ ихъ и проходимыхъ ими уклоновъ.

Таблицей № 3 (для главной линіи и ея вѣтвей), опредѣляющей обязательное число дѣйствующихъ тормазныхъ осей въ поѣздахъ *большой скорости*, въ зависимости отъ предѣльной скорости сихъ поѣздовъ, составовъ ихъ и проходимыхъ ими уклоновъ.

Таблица № 2 для поѣздовъ малой скорости заключаетъ въ себѣ слѣдующія данныя:

въ первомъ вертикальномъ столбцѣ—родъ поѣздовъ;

во второмъ—предѣльныя ихъ скорости, согласно вѣдомости, приложенной къ § 88 прав. техн. эксп.. допускаемыя на соотвѣтствующихъ уклонахъ

и въ третьемъ—наибольшіе уклоны пути, принятые къ расчету.

Затѣмъ во второй горизонтальной строкѣ сверху—общее число осей въ поѣздѣ (составъ) и въ слѣдующихъ строкахъ—обязательное количество тормазныхъ осей, груженыхъ для груженаго состава; при чемъ искомое число тормазныхъ осей для всякаго даннаго поѣзда находится на пересѣченіи вертикальнаго столбца, соотвѣтствующаго составу этого поѣзда, и горизонтальной строки, соотвѣтствующей роду этого поѣзда, предѣльной его скорости и проходимому имъ уклону, опредѣленному предварительно по таблицѣ № 1.

Таблица № 3 для поѣздовъ большой скорости отличается отъ предыдущихъ таблицъ тѣмъ, что заключаютъ въ себѣ расчетъ потребнаго количества тормазныхъ осей, при слѣдованіи этихъ поѣздовъ какъ на ручныхъ, такъ и на автоматическихъ тормазахъ, въ зависимости чего въ первомъ вертикальномъ столбцѣ указанъ родъ тормазовъ; кромѣ того, въ этихъ таблицахъ приведенъ расчетъ лишь обязательнаго числа груженыхъ тормазныхъ осей для груженаго состава, на томъ основаніи, что въ силу примѣчанія къ пункту «*и*» § 87 прав. техн. экспл., пассажирскіе вагоны, занятые или порожніе, а также товарные вагоны, занятые людьми, скотомъ или лошадьми, независимо отъ вѣса груза, считаются гружеными.

Въ таблицахъ №№ 2 и 3, какъ составы поѣздовъ, такъ и обязательное число тормазовъ для нихъ, исчислены въ осяхъ, а потому для полученія обязательнаго количества тормазныхъ вагоновъ, а слѣдовательно, и тормазильщиковъ, необходимо найденное въ таблицахъ число осей раздѣлить на 2, — при двухъ и трехъ-осевыхъ вагонахъ, а при четырехъ-осевыхъ,—на 4; если при этомъ дѣленіи получится

дробь, равная или больше половины, то дробь отбрасывается, а частное увеличивается на единицу; если же дробь будетъ меньше единицы, что возможно лишь при дѣленіи на 4, то она отбрасывается, а частное остается безъ измѣненія.

Такимъ образомъ, обязательное число тормазныхъ вагоновъ, а слѣдовательно и тормазильщиковъ, для всякаго рода поѣздовъ и для каждаго участка дорогъ опредѣляется совокупностью таблицъ № 1 и соотвѣтствующей изъ числа остальныхъ двухъ: № 2 и № 3.

§ 2. При обезпеченіи поѣздовъ тормазами слѣдуетъ имѣть въ виду слѣдующее:

1) Всѣ поѣзды, слѣдующіе въ составѣ исключительно груженыхъ вагоновъ, должны обязательно обезпечиваться груженными же тормазами.

Такъ какъ для замѣны груженыхъ тормазныхъ осей порожними, послѣднихъ въ поѣздѣ должно быть поставлено въ полтора раза больше, т. е. каждыя двѣ груженыя тормазныя оси должно замѣнить тремя порожними, то такая замѣна, требующая назначенія въ поѣздъ дополнительныхъ тормазильщиковъ, воспрещается, а потому станціи должны прежде всего загружать, не менѣе, какъ 250 пудами, имѣющіеся у нихъ тормазные вагоны и при томъ грузомъ дальняго слѣдованія, сообразно назначенію отправляемыхъ ими поѣздовъ; для этого станція заблаговременно должна обезпечить себя необходимыми тормазными вагонами, расчетливо расходуя ихъ и загружая грузомъ, подсортированнымъ къ слѣдованію на станцію назначенія даннаго поѣзда.

Если же полная невозможность своевременно обезпечить поѣздъ груженными тормазами, по безусловно уважительнымъ причинамъ, вызоветъ необходимость постановки порожнихъ тормазныхъ вагоновъ вмѣсто груженыхъ,—то на сіе каждый разъ должно быть испрошено разрѣшеніе Начальника движенія.

пятый—одиннадцатымъ отъ четвертаго, или сорокъ пятымъ отъ паровоза, т. е. послѣднимъ.

Примѣръ 2. Поѣздъ состоитъ изъ 50 вагоновъ, въ числѣ коихъ 5 тормазныхъ.

Раздѣливъ составъ поѣзда, уменьшенный на одинъ вагонъ, т. е. 49, на число тормазовъ безъ одного, т. е. на 4, получимъ въ частномъ 12 и въ остаткѣ 1; это означаетъ, что въ одной первой группѣ, считая отъ перваго тормаза, тормазной вагонъ будетъ тринадцатымъ, а въ остальныхъ трехъ группахъ тормазъ будетъ двѣнадцатымъ, слѣдовательно тормаза расположатся такимъ образомъ: первый—вслѣдъ за тендеромъ, второй — тринадцатымъ отъ перваго, или четырнадцатымъ отъ паровоза, третій двѣнадцатымъ отъ второго, или двадцать шестымъ отъ паровоза, четвертый—двѣнадцатымъ отъ третьяго, или тридцать восьмымъ отъ паровоза и, наконецъ, пятый—двѣнадцатымъ отъ четвертаго, или пятидесятымъ отъ паровоза, т. е. послѣднимъ.

Распорядительныя станціи, отправляя поѣздъ на участокъ, для уборки съ промежуточныхъ станцій вагоновъ, должны включить въ этотъ поѣздъ такое количество тормазовъ, какое потребуется этому поѣзду послѣ производства всѣхъ предстоящихъ ему прицѣпокъ, принимая во вниманіе при этомъ тѣ тормаза, кои заявлены промежуточными станціями, согласно пункта 5 § 2 сихъ правилъ.

При этомъ, распорядительная станція, отправляя такой поѣздъ, размѣщаетъ равномѣрно по длинѣ его только то количество тормазовъ, которое требуется по расчету для отправляемаго состава; остальные же тормаза, предназначенные для обслуживанія этого поѣзда, послѣ прицѣпокъ къ нему вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ, ставитъ въ хвостѣ поѣзда.

ТАБЛИЦА № I.

спусковъ пути, коими слѣдуетъ руководствоваться при расчетѣ числа тормазовъ въ поѣздахъ на Главной линіи и участкахъ Николаевской желѣзной дороги, примѣнительно къ § 87 Правилъ Технической Эксплоатаціи.

Спуски въ нечетномъ направленіи.	УЧАСТКИ.	Спуски въ четномъ направленіи.
	Главная линія.	
0,005	С.-Петербургъ . . . . . Москва	0,006
0,010	Новоторжскій, Боровичскій и Портовой участки . .	0,010

Къ Приложк. XXXV.
Пр. Техн. Эксплоат.

ТАБЛИЦА № 2

для опредѣленія обязательнаго количества тормазныхъ осей въ поѣздахъ малой скорости слѣдующихъ по Главной линіи и ея вѣтвямъ.

| Родъ поѣздовъ. | Предѣльная скорость. | Уклоны. | | Число обязательныхъ осей. | | |

ТАБЛИЦА № 3

для опредѣленія обязательнаго количества тормазныхъ осей въ поѣздахъ большой скорости, слѣдующихъ по Главной линіи и ея вѣтвямъ.

| Родъ тормазовъ. | Серіи паровозовъ. | Предѣльная скорость. | Уклонъ. | Число осей въ поѣздѣ. | | |

Приложе. XXXVI
къ § 88 Прав. Технич. Эксплоат.

Предѣльныя скорости составовъ поѣздовъ большой скорости.

СЕРІИ ПАРОВОЗОВЪ.	Съ поѣздами, идущими переднимъ ходомъ при одиночной и двойной тягѣ.		Съ паровозами, идущими задвимъ ходомъ.	На маневрахъ и при движеніи по станціон. стрѣлк.
	Снабженные ручными тормазами.	Снабженные автоматич. тормазами.		
Пас. паров. сер. Н по Гл. лин.	55	85	40	15
» » » К » » »	55	75	40	15
Пассажирскіе паров. сер. К, И, Р и С Новотор. участка.	55	55	40	15
Товарные 6-ти и 8-ми колесн. паровозы—всѣ	45	45	40	15

Предѣльныя скорости составовъ поѣздовъ малой скорости.

РОДЪ ПОѢЗДОВЪ.		Съ поѣздами, идущими переднимъ ходомъ при одиночной и двойной тягѣ. Уклоны.			Съ паровозами, идущими заднимъ ходомъ.	На маневр. и при движ. по станціон. стрѣлк.
		0,005	0,006	0,010		
Воинскіе и товарные поѣзда	Главная лин.	35	30	—	30	15
Воинскіе и товарные поѣзда	по вѣтвямъ..	—	—	30	30	15

Примѣчаніе. Воинскіе и товарные поѣзда на горизонтахъ и малыхъ спускахъ могутъ увеличить скорость до 45 верстъ въ часъ.

Корешокъ подорожной №.....

Назначается отправить

«.....» числа «.....» мѣсяца 190.....года
въ «.....» час. «.....» мин. по полу.....

Отъ ст.....

До ст. .....

Поѣздъ №.....

Наименованіе рода поѣзда «.....»

Очередь старшинства «.....»

Мѣста и продолжительность остановокъ поѣзда на пути:

На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.

Средняя скорость движенія на перегонахъ «.....» вер. въ часъ. т. е. назначенная для «.....» поѣздовъ.

По чьему распоряженію назначенъ поѣздъ.

(Начальника движенія или Начальника Отдѣленія депеша №.....)

Начальникъ ст. (штемпель)

Подпись.....

Подорожную получилъ «.....» час. «.....» мин. по полу.....

Главный кондукторъ (подпись)

Отрѣзокъ подорожной получилъ

Машинистъ (подпись)

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Подорожная №.....

Назначается отправить

«.....» числа «.....» мѣсяца 190.....года
въ.....час. .....мин. по полу.....

Отъ ст.....

До ст.....

Поѣздъ №.....

Наименованіе рода поѣзда «.....»

Очередь старшинства «.....»

Мѣста и продолжительность обязательныхъ остановокъ поѣзда на пути:

На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.
На.....вер.....мин.

Средняя скорость движенія на перегонѣ «.....» въ часъ, т. е. назначенная для «.....» поѣздовъ.

По чьему распоряженію назначенъ поѣздъ.

Начальника движенія или Начальника отдѣленія депеша №.....).

Начальникъ ст. (штемпель)

Подпись.....

Примѣчаніе. Исправленій и помарокъ не допускается. Подорожная предъявляется на всѣхъ станціяхъ дежурному по станціи.

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Отрѣзокъ подорожной №.....

«.....» поѣздъ №.....отправляемый «.....» числа «.....» мѣсяца 190.....года въ «.....» час. «.....» мин. по полу.....Отъ ст.....до ст.....должень слѣдовать на перегонахъ со средней скоростью «.....» вер. въ часъ, т. е. назначенною для.....поѣздовъ.

Начальникъ (штемпель) подпись

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ производства сигнализаціи спеціальныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ со станціи Тверь на вѣтвь Серебрякова.

Общія указанія.

§ 1.

Для обезпеченія безопасности движенія при отправленіи со станціи Тверь по Московскому пути спеціальныхъ поѣздовъ на вѣтвь Серебрякова, которая примыкаетъ къ главному Московскому пути встрѣчною стрѣлкою на 449 верстѣ, на указанной станціи и развѣтвленіи устроена особая сигнализація по системѣ Протасевича-Шафранко, имѣющая цѣлью:

1) не дать возможности, по ошибкѣ или другой случайности, отправить по главному Московскому пути очередной четный поѣздъ, по направленію къ С.-Петербургу, до обратнаго возвращенія на станцію спеціальнаго поѣзда—если таковой былъ отправленъ на вѣтвь Серебрякова;

2) поставить въ такую взаимную связь и зависимость выходной заграждающій оптическій сигналъ

(семафоръ) на станціи Тверь и приборъ, служащій для замыканія встрѣчной стрѣлки на 449 верстѣ, чтобы не возможно было перевести означенную стрѣлку съ главнаго пути на вѣтвь, пока красное крыло заграждающаго станціоннаго сигнала не будетъ поставлено въ положеніе «путь занятъ»;

3) не дать возможности разъ поставленное красное крыло заграждающаго сигнала въ положеніе «путь занятъ», послѣ отправленія спеціальнаго поѣзда на вѣтвь—переставить въ положеніе «путь свободенъ»—до обратнаго возвращенія поѣзда съ вѣтви на станцію:

4) дать возможность дежурному агенту по движенію знать въ каждый данный моментъ у себя въ конторѣ, въ какомъ положеніи находится выходной заграждающій сигналъ на станціи и въ какое положеніе поставлена встрѣчная стрѣлка на вѣтви 449 версты.

Краткое описаніе приборовъ.

§ 2.

Для удовлетворенія означеннымъ цѣлямъ имѣются слѣдующія устройства:

1) на станціи Тверь со стороны Московскаго главнаго пути по направленію къ Петербургу, близъ конца платформы, установленъ особый выходной заграждающій сигналъ (семафоръ) объ одномъ красномъ крылѣ, помѣщенномъ на вершинѣ желѣзной мачты. Красное крыло заграждающаго сигнала можетъ занимать два положенія: поднятое (горизонтальное), означающее сигналъ «путь занятъ», и опущенное (вертикальное), означающее сигналъ «путь свободенъ.» Красное крыло этого сигнала при посредствѣ тягъ

связано съ особымъ замыкающимъ это крыло приборомъ, помѣщающимся внизу на мачтѣ. Приборъ этотъ снабженъ рукояткой и особымъ ключемъ, всегда запертымъ въ приборѣ. *Этотъ-же ключъ служитъ для отпиранія стрѣлочнаго рычага въ замыкающемъ приборѣ на встрѣчной стрѣлкѣ 449 версты.*

Сигнальный замыкающій приборъ устроенъ такимъ образомъ, что рукоятка этого прибора свободна при опущенномъ положеніи краснаго крыла заграждающаго выходного сигнала, а ключъ въ этомъ положеніи рукоятки запертъ и вынутъ быть не можетъ. При переводѣ рукоятки вверхъ и при подъемѣ краснаго крыла сигнала въ положеніе «путь занятъ»,— ключъ можетъ быть освобожденъ и вынутъ лишь послѣ двойного его поворота, но при этомъ рукоятка запрется на замокъ и крыло уже не возможно поставить въ положеніе «путь свободенъ».

2) На встрѣчной стрѣлкѣ 449 версты въ особой будкѣ установленъ второй замыкающій приборъ, который вмѣсто рукоятки снабженъ особымъ переводнымъ рычагомъ, могущимъ занимать двоякое положеніе: наклонное къ стѣнкѣ будки и наклонное къ лицу, переводящему рычагъ. Въ первомъ изъ своихъ положеній переводный рычагъ прибора при посредствѣ жесткой передачи запираетъ особымъ болтомъ встрѣчную стрѣлку, когда таковая поставлена на главный путь, и кромѣ того всегда самъ запертъ въ этомъ положеніи и безъ ключа переведенъ быть не можетъ; ключъ-же, какъ указано выше, находится всегда запертымъ въ сигнальномъ замыкающемъ приборѣ на станціи Тверь; когда-же рычагъ замыкающаго стрѣлочнаго прибора отпертъ ключемъ и переведенъ во второе положеніе, то стрѣлка можетъ быть переведена на вѣтвь, но рычагъ запретъ ключъ, который уже не можетъ быть вынутъ изъ замка стрѣлочнаго прибора.

3) Въ помѣщеніи дежурныхъ агентовъ на станціи Тверь установленъ контрольный электрическій приборъ, снабженный: а) моделью выходного заграждающаго сигнала (семафора), видимаго за стекломъ,—красное крылышко этого сигнала можетъ занимать два положенія: поднятое (горизонтальное) и опущенное (вертикальное). Положенія этихъ крылышекъ соотвѣтствуютъ положенію крыльевъ выходного заграждающаго сигнала и имѣютъ тоже значеніе сигналовъ «путь занятъ» и «путь свободенъ»; б) особымъ оптическимъ указателемъ положенія стрѣлки, видимымъ въ окошечкѣ тоже за стекломъ наверху контрольнаго прибора. Когда встрѣчная стрѣлка на 449 верстѣ поставлена на главный путь—указатель показываетъ бѣлый цвѣтъ; когда же стрѣлка переведена и поставлена на вѣтвь—контрольный указатель показываетъ красный цвѣтъ. Кромѣ того, контрольный приборъ снабженъ звонкомъ, который звонитъ непрерывно, когда красный цвѣтъ указателя показываетъ, что рычагъ замыкающаго прибора на 449 верстѣ переведенъ и стрѣлка поставлена съ главнаго пути на вѣтвь.

Порядокъ дѣйствія приборами.

§ 3.

Когда путь свободенъ, т. е., когда со станціи Тверь на вѣтвь Серебрякова не было отправлено спеціальнаго поѣзда, то всѣ приборы находятся въ нормальномъ положеніи, т. е. красное крыло выходного заграждающаго сигнала опущено, крылышко контрольнаго прибора тоже опущено, ключъ находится запертымъ въ замкѣ замыкающаго сигнальнаго прибора,—стрѣлка на 449 верстѣ поставлена на глав-

ный путь и заперта, въ отверстіяхъ стрѣлочнаго указателя въ контрольномъ приборѣ виденъ бѣлый цвѣтъ, рычагъ, служащій для замыканія стрѣлки, замкнутъ на ключъ, ибо, какъ уже указано выше, ключъ находится всегда запертымъ въ замыкающемъ приборѣ выходного заграждающаго сигнала,—а ключикъ отъ шкафчика замыкающаго сигнальнаго прибора находится у дежурнаго по движенію.

§ 4.

При отправленіи поѣзда на вѣтвь, дежурный по движенію передаетъ сопровождающему поѣздъ главному кондуктору ключикъ отъ шкафчика замыкающаго прибора при семафорѣ. Главный кондукторъ отпираетъ шкафчикъ, переводитъ рукоятку и тѣмъ поднимаетъ красное крыло сигнала, т. е. подаетъ сигналъ «путь занятъ»; при этомъ поворотомъ ключа два раза освобождаетъ ключъ, запирая въ то же время рукоятку, которую теперь вывести изъ этого положенія невозможно, а слѣдовательно и невозможно подать выходнымъ сигналомъ «путь свободенъ».

Вслѣдствіе перевода рычага батарея контрольнаго прибора сомкнется и крылышко модели семафора поднимается и укажетъ дежурному по движенію на отправленіе поѣзда со станціи на вѣтвь и *на закрытіе перегона Тверь—Кулицкая для всѣхъ безъ исключенія четныхъ очередныхъ поѣздовъ.*

§ 5.

По прибытіи поѣзда на стрѣлку 449 версты, главный кондукторъ, въ виду того, что рычагъ стрѣлочнаго замыкающаго прибора замкнутъ, долженъ сперва

вложить ключъ въ замокъ и поворотомъ два раза отпереть рычагъ, служащій для запиранія стрѣлки; переводя рычагъ и тѣмъ освобождая стрѣлку, онъ *замкнетъ привезенный имъ же ключъ*; слѣдовательно, разъ ключъ повернутъ и рычагъ переведенъ, ключъ будетъ замкнутъ въ замкѣ рычага стрѣлки. Затѣмъ, посредствомъ обыкновеннаго стрѣлочнаго рычага съ противовѣсомъ, главный кондукторъ ставитъ стрѣлку на вѣтвь Серебрякова и отправляется съ поѣздомъ по назначенію. Все время, пока стрѣлка поставлена на вѣтвь, рычагъ замыкающаго стрѣлочнаго прибора не можетъ быть переведенъ и ключъ вынутъ. Такъ какъ при переводѣ рычага замыкающаго аппарата батарея будетъ сомкнута,то бѣлый цвѣтъ стрѣлочнаго указателя вверху контрольнаго прибора замѣнится краснымъ и укажетъ дежурному агенту, что стрѣлка уже поставлена съ главнаго пути на вѣтвь.

Примѣчаніе. Когда спеціальный поѣздъ отправился на вѣтвь, стрѣлка переставляется на главный путь, запирается обыкновеннымъ запоромъ и остается въ такомъ положеніи до возвращенія поѣзда; рычагъ же отъ запирающаго механизма, находящійся внутри будки, отнюдь не переставляется до окончательнаго ухода спеціальнаго поѣзда съ вѣтви.

§ 6.

При возвращеніи спеціальнаго поѣзда съ вѣтви, главный кондукторъ, дабы вынуть ключъ изъ замка, долженъ поставить стрѣлку на главный путь, перевести рычагъ замыкающаго стрѣлочнаго прибора въ первоначальное положеніе и поворотомъ ключа (чтобы достать таковой) замкнуть рычагъ, а слѣдовательно и стрѣлку. Вслѣдствіе перевода рычага батарея будетъ разомкнута, и красный цвѣтъ стрѣлочнаго указателя контрольнаго прибора замѣнится бѣлымъ. Воз-

вратясь съ поѣздомъ на станцію, главный кондукторъ тѣмъ же ключемъ отпираетъ рукоятку замыкающаго сигнальнаго прибора на мачтѣ и, переводя таковую въ первоначальное положеніе, замыкаетъ, во-первыхъ, привезенный ключъ и опускаетъ, во-вторыхъ, крыло выходного сигнала, т. е. подаетъ сигналъ «путь свободенъ». При подачѣ означеннаго сигнала, вслѣдствіе перевода рукоятки, батарея будетъ разомкнута и крылышко контрольнаго прибора опустится, и это—послужитъ указаніемъ дежурному агенту, что поѣздъ возвратился съ вѣтви, а слѣдовательно главный Московскій путь свободенъ для движенія очередныхъ четныхъ поѣздовъ.

§ 7.

Вслѣдствіе взаимной зависимости между приборами, они могутъ дѣйствовать только въ строго опредѣленномъ и послѣдовательномъ порядкѣ, какъ при отправленіи спеціальнаго поѣзда на вѣтвь Серебрякова, такъ и при возвращеніи его съ вѣтви на станцію Тверь.

§ 8.

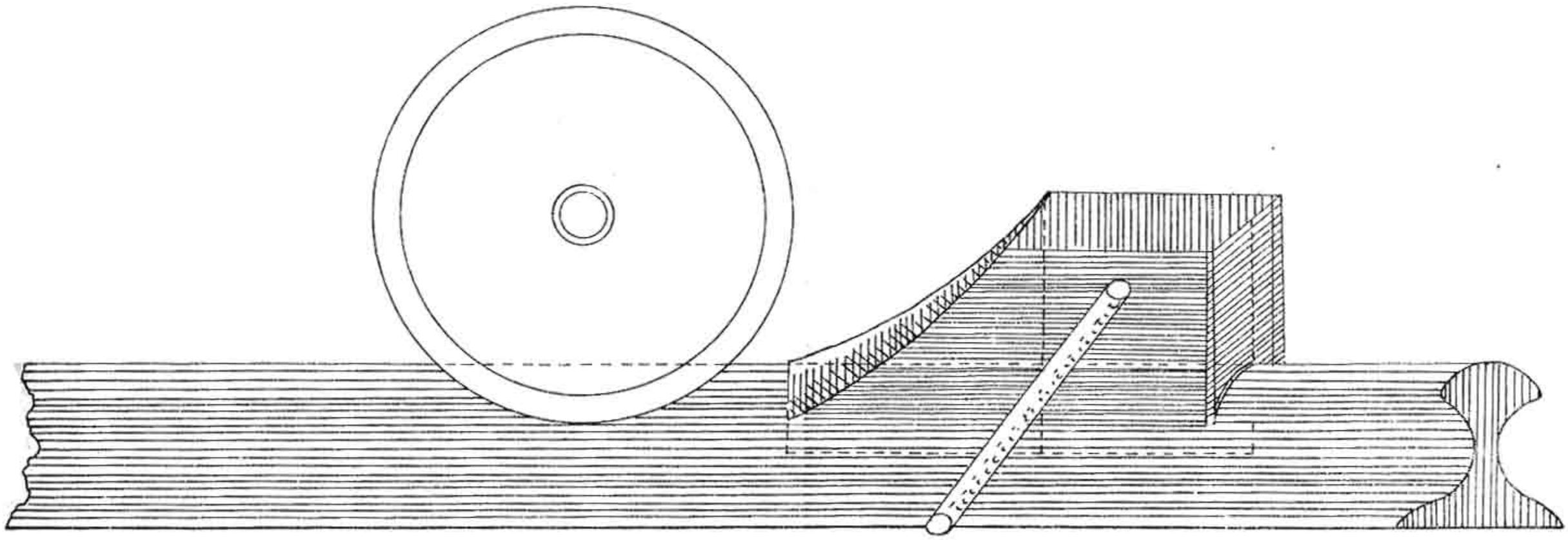
Электрическій контрольный приборъ и замыкающіе приборы на станціи Тверь и стрѣлкѣ 449 версты находятся въ вѣдѣніи службы электро-семафоровъ, сама-же стрѣлка съ ея переводомъ—въ вѣдѣніи службы Ремонта Пути.

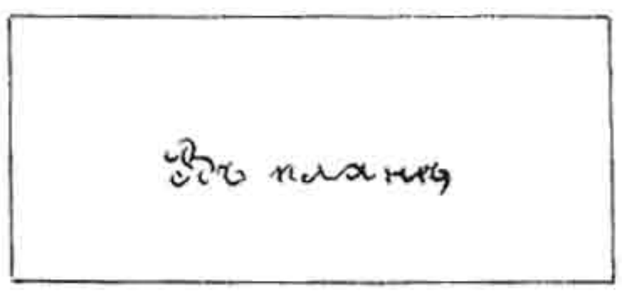
О каждомъ поврежденіи или неправильномъ дѣйствіи приборовъ должно быть отмѣчаемо въ дежурной книгѣ по движенію. Ремонтъ и наблюденіе за исправнымъ дѣйствіемъ приборовъ сигнализаціи воз-

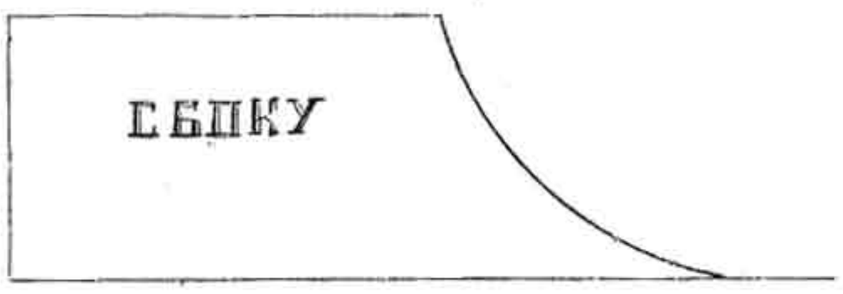
лагаются на обязанность Ревизора, Контролеръ-механика и Надсмотрщика электро-семафоровъ, которые должны быть увѣдомляемы телеграммами о всѣхъ неисправностяхъ и поврежденіяхъ по адресу шестому свода сокращенныхъ адресовъ служебныхъ телеграммъ.

Приложение XXXIX
к § 97 Прав. техн. эксп.

Чертежъ клина для подкладки подъ вагоны при маневрахъ.







ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ освидѣтельствованія и открытія дѣйствія устройствъ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ.

Настоящимъ устанавливается порядокъ освидѣтельствованія и открытія дѣйствія какъ для новыхъ устройствъ по централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ, такъ и для переустройства существующихъ, если въ послѣднемъ измѣняется порядокъ сигнализаціи или взаимное замыканіе между рычагами. Немедленно послѣ окончанія вышеуказанныхъ работъ, или до сего, когда проектное устройство ихъ вполнѣ опредѣлилось, Начальникъ участка пути производитъ провѣрку исполненныхъ устройствъ съ исполнительнымъ чертежемъ.

Въ случаѣ болѣе сложныхъ работъ, Начальникъ участка требованіемъ на имя Начальника службы Пути вызываетъ для этой цѣли представителя отъ Управленія.

Произведенная провѣрка Начальникомъ участка, совмѣстно съ командированнымъ отъ Управленія лицомъ или самостоятельно первымъ, удостовѣряется надписью на исполнительномъ чертежѣ, причемъ абсолютно точно должны быть провѣрены съ натурой и между собою чертежъ и таблица взаимныхъ замыканій между рычагами.

По исполненіи сего и окончаніи работъ, Началь-

никъ участка дѣлаетъ представленіе Начальнику службы пути о назначеніи окончательнаго освидѣтельствованія устройствъ. Начальникъ службы пути назначаетъ день осмотра комиссіей, съ участіемъ представителей отъ службы движенія и телеграфа, и увѣдомляетъ о семъ заблаговременно телеграммой Начальника службы пути, въ копіи: Начальника движенія и Начальника отдѣленія по движенію для командированія представителей. Въ осмотрѣ обязательно участвуютъ мѣстные: Начальникъ отдѣленія по движенію или особо командированный представитель службы движенія, Начальникъ участка пути и его замѣститель и Начальникъ станціи. Составленный комиссіей актъ, за подписью участвовавшихъ, препровождается Начальникомъ участка службы пути Начальнику службы пути обязательно съ приложеніемъ провѣреннаго исполнительнаго чертежа устройствъ, о коемъ упомянуто выше. Чертежъ этотъ удостовѣряется подписью всѣхъ участвовавшихъ въ комиссіи осмотра лицъ. По освидѣтельствованіи работъ и по изданіи инструкціи, въ случаѣ комиссіей не будетъ къ тому признано препятствій, оговоренныхъ актомъ, новыя устройства распоряженіемъ Начальника службы движенія вводятся для движенія поѣздовъ, подъ особымъ наблюденіемъ Ревизора движенія и Начальника станціи.

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ употребленія и содержанія электро-семафоровъ системы Ляртига-Тэсса и Прюдома.

Серія. Э № 1.

1 Распредѣленіе и описаніе электро-семафоровъ.

§ 1.

На участкѣ Николаевской желѣзной дороги, отъ С.-Петербурга до Бологое, устроены особые сигнальные приборы системы Ляртига-Тэсса и Прюдома, называемые электро-семафорами; посты, на которыхъ установлены эти приборы, называются электро-семафорными постами.

§ 2.

Участокъ отъ С.-Петербурга до Бологое, протяженіемъ въ 299 верстъ, раздѣленъ 81 электро-семафорнымъ постомъ на 80 участковъ длиною отъ $2^1/_2$ до 5 верстъ каждый.

Электро-семафоры установлены на слѣдующихъ пунктахъ:

1.	*С.-Петербургъ I*	0 верстъ
2.	*С.-Пешербургъ* II	2 в. 395 с.
3.	Сортировочная	5 » 134 »
4.	*Обухово*	9 » 235 »
5.	Путевой постъ	14 » 186 »
6.	Путевой постъ	18 » 401 »
7.	*Колпино*	23 » 190 »
8.	Путевой постъ	27 » 120 »
9.	Путевой постъ	31 » 380 »
10.	Путевой постъ	34 » 370 »
11.	*Саблино*	37 » 260 »
12.	Путевой постъ	40 » 300 »
13.	Путевой постъ	44 » 304 »
14.	*Тосно*	49 » 140 »
15.	Путевой постъ	54 » 12 »
16.	*Ушаки*	58 » 370 »
17.	Путевой постъ	63 » 282 »
18.	Рябово	67 » 375 »
19.	Путевой постъ	70 » 296 »
20.	Путевой постъ	74 » 425 »
21.	*Любань*	77 » 135 »
22.	Путевой постъ	80 » 200 »
23.	*Померанье*	83 » 000 »
24.	Путевой постъ	86 » 177 »
25.	Путевой постъ	89 » 80 »
26.	*Бабино*	93 » 125 »
27.	Путевой постъ	96 » 345 »
28.	Путевой постъ	99 » 170 »
29.	Торфяной	103 » 204 »
30.	Путевой постъ	106 » 21 »
31.	*Чудово*	110 » 125 »
32.	Путевой постъ	114 » 154 »
33.	*Волховъ*	117 » 375 »
34.	Путевой постъ	121 » 240 »
35.	Путевой постъ	125 » 76 »
36.	Путевой постъ	128 » 358 »

37. *Гряды* . . . . . 132 в. 125 с.
38. Путевой постъ . . . . . 135 » 187 »
39. Путевой постъ . . . . . 139 » 30 »
40. *Большая Вишера* . . . . . 141 » 485 »
41. Путевой постъ . . . . . 146 » 220 »
42. *Малая Вишера* . . . . . 151 » 290 »
43. Путевой постъ . . . . . 155 » 417 »
44. Путевой постъ . . . . . 158 » 340 »
45. Красненка . . . . . 162 » 250 »
46. Путевой постъ . . . . . 167 » 85 »
47. *Бурга* . . . . . 169 » 220 »
48. Путевой постъ . . . . . 172 » 136 »
49. Путевой постъ . . . . . 176 » 408 »
50. Путевой постъ . . . . . 180 » 492 »
51. *Веребье* . . . . . 181 » 180 »
52. Лука . . . . . 188 » 364 »
53. Путевой постъ . . . . . 193 » 268 »
54. Путевой постъ . . . . . 196 » 443 »
55. *Торбино* . . . . . 201 » 260 »
56. Путевой постъ . . . . . 205 » 183 »
57. Путевой постъ . . . . . 209 » 68 »
58. Путевой постъ . . . . . 212 » 410 »
59. *Боровенка* . . . . . 216 » 20 »
60. Путевой постъ . . . . . 219 » 92 »
61. Заозерье . . . . . 223 » 252 »
62. Путевой постъ . . . . . 227 » 65 »
63. Путевой постъ . . . . . 230 » 314 »
64. *Окуловка* . . . . . 233 » 170 »
65. Путевой постъ . . . . . 236 » 334 »
66. Путевой постъ . . . . . 240 » 183 »
67. Яблонка . . . . . 244 » 165 »
68. Путевой постъ . . . . . 248 » 153 »
69. *Угловка* . . . . . 251 » 380 »
70. Путевой постъ . . . . . 256 » 23 »
71. Селище . . . . . 259 » 245 »
72. Путевой постъ . . . . . 262 » 434 »

73. Путевой постъ . . . . . 265 в. 487 с.
74. *Валдайка* . . . . . 269 » 210 »
75. Путевой постъ . . . . . 273 » 82
76. Алешенка . . . . . 278 » 40 »
77. Путевой постъ . . . . . 281 » 94 »
78. *Березайка* . . . . . 285 » 315 »
79 Путевой постъ . . . . . 289 » 432 »
80. Путевой постъ . . . . . 294 » 124 »
81. *Бологое* . . . . . 299 » 185 »

§ 3.

Электро-семафоры установлены двоякаго рода: о двухъ и о четырехъ крыльяхъ.

Первые установлены: по одному—на станціяхъ С.-Петербургской пассажирской и Бологовской и по два:—на промежуточныхъ станціяхъ: Любань, Малая Вишера и Окуловка.

Вторые установлены: по одному—на всѣхъ промежуточныхъ станціяхъ: и на указанныхъ выше электро-семафорныхъ постахъ въ пути, внѣ станцій.

§ 4.

Составныя части однокрылыхъ электро-семафоровъ слѣдующія.

а) Мачта въ четыре и болѣе сажень вышиною.

б) Большое сѣтчатое красное крыло съ круглымъ краснымъ стекломъ, вращающееся на вершинѣ мачты.

в) Малое сѣтчатое сѣрое крыло.

г) Два прибора, снабженные рукоятками для подачи сигналовъ, а равно звонокъ и коммутаторъ для сообщенія съ сосѣднимъ постомъ.

Рукоятка одного прибора соединена помощью

тягъ и колѣнчатаго рычага съ краснымъ крыломъ; рукоятка другого прибора соединена такимъ же образомъ съ сѣрымъ крыломъ:

ж) Фонарь для ночныхъ сигналовъ, который для болѣе удобнаго зажиганія можетъ быть поднятъ и опущенъ цѣпью, перекинутою чрезъ блокъ къ верху мачты.

з) Желѣзная лѣстница для облегченія доступа на вершину мачты во время ремонта или осмотра.

§ 5.

Составныя части двукрылыхъ электро-семафоровъ слѣдующія:

а) Мачта въ четыре и болѣе сажень вышиною.

б) Два сѣтчатыхъ большихъ красныхъ крыла съ двумя красными круглыми стеклами.

в) Два сѣтчатыхъ малыхъ сѣрыхъ крыла.

г) Четыре прибора, съ рукоятками для подачи сигналовъ, два звонка и два коммутатора для сообщенія между сосѣдними постами; одна пара приборовъ служитъ для сигнализаціи С.-Петербургскихъ (нечетныхъ) поѣздовъ; другая пара служитъ для сигнализаціи Московскихъ (четныхъ) поѣздовъ.

Рукоятка одного изъ приборовъ каждой пары соединяется помощью тягъ и колѣнчатаго рычага съ большимъ краснымъ крыломъ соотвѣтствующаго направленія, рукоятка же другого прибора каждой пары соединена такимъ же образомъ съ малымъ сѣрымъ крыломъ.

ж) Одинъ фонарь съ четырьмя бѣлыми стеклами.

з) Одна желѣзная лѣстница.

§ 6.

Одна сторона большихъ крыльевъ, обращенная къ приближающемуся поѣзду правильнаго пути,

окрашена въ красный цвѣтъ; противоположная же сторона въ бѣлый. Въ каждомъ изъ красныхъ крыльевъ, въ томъ мѣстѣ, которое приходится противъ фонаря въ поднятомъ (горизонтальномъ) положеніи, вставлено красное стекло.

§ 7.

Электро-семафоры такъ устроены, что:

а) при подъемѣ краснаго крыла до горизонтальнаго положенія, сѣрое крыло слѣдующаго электро-семафора, по направленію правильнаго движенія поѣздовъ, опускается само собой также до горизонтальнаго положенія и

б) при подъемѣ сѣраго крыла до вертикальнаго положенія, красное крыло предъидущаго электро-семафора опускается само собой также до вертикальнаго положенія.

II. Значеніе сигналовъ, подаваемыхъ электро-семафорами.

§ 8.

Днемъ поднятое (горизонтальное) положеніе праваго краснаго крыла, а ночью красный огонь, означаютъ, что «путь занятъ» *и выражаютъ требованіе безусловной остановки поѣзда.*

§ 9.

Днемъ опущенное (вертикальное) положеніе краснаго крыла и ночью бѣлый огонь означаютъ, что

путь свободенъ» и что поѣздъ можетъ слѣдовать безъ остановки у поста или отправиться далѣе, если онъ стоялъ на посту.

§ 10.

Малыя крылья окрашены въ сѣрую краску; сигналы, подаваемые ими, не относятся къ паровозной или поѣздной прислугѣ, а лишь къ мѣстному агенту, дѣйствующему приборами.

Въ горизонтальномъ положеніи (когда крыло опущено) малыя сѣрыя крылья указываютъ, что поѣздъ или паровозъ вышелъ съ предъидущаго поста: въ вертикальномъ положеніи (когда сѣрое крыло поднято) оно указываетъ, что предъидущій участокъ свободенъ отъ поѣздовъ.

§ 11.

Большія красныя крылья и соотвѣтствующіе имъ огни электро-семафоровъ относятся исключительно только до движенія поѣздовъ, идущихъ по правильному (правому) пути; при движеніи же по неправильному пути поѣзды не должны обращать вниманія на положеніе красныхъ крыльевъ. При движеніи поѣздовъ по неправильному пути, сигнализація этихъ поѣздовъ электро-семафорами воспрещается.

III. Правила сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами.

§ 12.

Назначеніе электро-семафоровъ заключается въ сохраненіи постоянно опредѣленнаго *разстоянія*

между поѣздами, идущими по одному и тому же пути и направленію. Поэтому каждый участокъ между двумя электро-семафорными постами долженъ закрываться помощью большого краснаго крыла электро-семафора послѣ входа въ него каждаго поѣзда и слѣдующій поѣздъ не долженъ допускаться въ занятый поѣздомъ участокъ до тѣхъ поръ, пока впереди идущій поѣздъ не выйдетъ изъ участка и электро-семафоръ не покажетъ, что путь свободенъ. На основаніи сего, на посту отправленія должно получиться столько сигналовъ о прибытіи поѣздовъ со слѣдующаго поста, сколько прошло черезъ постъ отправленія поѣздовъ.

А) Сигнализація поѣздовъ при исправномъ дѣйствіи приборовъ.

§ 13.

Сигналы, подаваемые и получаемые съ помощью электро-семафоровъ, раздѣляются:

На сигналы «*отправленія*» (закрытія участковъ) и сигналы «*прибытія*» (открытія участковъ).

Сигналъ «отправленія» *подается* поднятіемъ краснаго крыла до горизонтальнаго (заграждающаго) положенія, а *получается* на впереди лежащемъ посту опусканіемъ сѣраго крыла до горизонтальнаго положенія.

Сигналъ «прибытія» *подается* поднятіемъ сѣраго крыла до вертикальнаго положенія и *получается* на сзади лежащемъ посту опусканіемъ краснаго крыла до вертикальнаго положенія.

Подача сигналовъ, какъ «отправленія», такъ и «прибытія», производится *поднятіемъ* соотвѣтствующаго крыла при помощи рукоятки аппарата; *полу-*

ченіе же сигналовъ выражается опусканіемъ соотвѣтствующихъ крыльевъ, которыя въ этомъ случаѣ измѣняютъ свое прежнее положеніе *сами собою* безъ помощи сигналиста (при помощи тока со смежныхъ постовъ).

Механизмъ прибора при подачѣ сигналовъ допускаетъ вращеніе рукоятокъ полуоборотомъ лишь по направленію стрѣлки, изображенной на ящикѣ прибора.

Вращеніе должно быть производимо не очень скоро и равномѣрно, безъ толчковъ. До совершенной остановки рукоятку краснаго крыла слѣдуетъ держать обѣими руками и выпустить ее изъ рукъ можно лишь *по прекращеніи колебанія* поднятаго краснаго крыла.

Когда красное крыло поднято, т. е. занимаетъ горизонтальное (заграждающее) положеніе, то рукоятка соотвѣтственнаго этому крылу прибора не можетъ быть приведена въ движеніе.

§ 14.

Сигналы «*отправленія*» или закрытія участковъ красными крыльями *подаются*:

а) если поѣздъ проходитъ мимо электро-семафорнаго поста не останавливаясь, то сигналъ «отправленія» подается въ моментъ прохода головы поѣзда мимо поста;

б) если поѣздъ останавливался у электро-семафорнаго поста, то сигналистъ подаетъ сигналъ «отправленія», какъ только поѣздъ тронется съ мѣста для дальнѣйшаго слѣдованія.

§ 15.

Сигналы «*прибытія*», или открытія участковъ *подаются* сѣрыми крыльями:

а) если поѣздъ проходитъ постъ не останавливаясь, то по проходѣ поѣздомъ поста въ цѣломъ его составѣ и не иначе, какъ послѣ подачи электро-семафоромъ сигнала отправленія;

б) если поѣздъ останавливался у поста на главномъ пути, то послѣ отправленія поѣзда въ цѣломъ его составѣ и не иначе, какъ послѣ подачи электро-семафоромъ сигнала отправленія;

в) если поѣздъ становится на запасный путь на постахъ, то послѣ установки поѣзда на запасномъ пути не иначе, какъ по удостовѣреніи, что какъ голова, такъ и хвостъ поѣзда не выходятъ за предѣлы стоянія подвижного состава, что стрѣлка поставлена для слѣдованія по главному пути и укрѣплена надлежащимъ образомъ;

г) если поѣздъ останавливается на станціяхъ или постахъ, снабженныхъ дальними входными сигналами (семафорами), то сигналъ прибытія подается по остановкѣ поѣзда на станціи или посту, но отнюдь не ранѣе закрытія дальняго (входнаго) сигнала со стороны прибытія поѣзда.

§ 16.

При одновременномъ подходѣ поѣздовъ разнаго направленія къ электро-семафору, въ подачѣ сигналовъ отдается предпочтеніе поѣздамъ большихъ передъ поѣздами меньшихъ скоростей, а при поѣздахъ равныхъ скоростей—С.-Петербургскимъ передъ Московскими поѣздами.

§ 17.

Когда сѣрое крыло, дѣйствіемъ предъидущаго поста, опустится, то агентъ, дѣйствующій приборомъ, долженъ поджидать, находясь у приборовъ, приближающійся поѣздъ, причемъ, если электро-

семафорный постъ снабженъ дальними (входными) сигналами, то дежурный агентъ немедленно исполняетъ все указанное правилами движенія для пріема ожидаемаго поѣзда на станцію.

Б. При разстройствѣ сигнализаціи или неисправномъ дѣйствіи приборовъ.

Въ случаѣ такого разстройства въ сигнализаціи, когда сигналы о прибытіи поѣздовъ почему-либо не могли быть получены своевременно опусканіемъ красныхъ крыльевъ электро-семафоровъ,—для сношеній между электро-семафорными постами, а равно для *сигнализаціи поѣздовъ* устанавливается настоящею инструкціею особая *дополнительная сигнализація звонками* (звуковая). Для сей цѣли электро-семафорные приборы снабжены особыми электрическими звонками, находящимися въ приборахъ сѣрыхъ крыльевъ, которые могутъ быть приводимы въ дѣйствіе особыми кнопками, имѣющимися въ приборахъ красныхъ крыльевъ. Подача звонковыхъ сигналовъ производится нажатіемъ кнопокъ; полученіе сигналовъ—звономъ электрическихъ колокольчиковъ. Электрическими звонками подаются сигналы, состоящіе изъ короткихъ и протяжныхъ звонковъ. Продолжительность каждаго звонка опредѣляется временемъ, потребнымъ для счета: короткаго—съ единицы до трехъ, протяжнаго—съ единицы до десяти.

Примѣчаніе. Во все время передачи звонковъ воспрещается приводить въ движеніе рукоятки крыльевъ краснаго и сѣраго, приборами которыхъ подаются и получаются звонки.

§ 19.

Для сношеній между сосѣдними электро-семафорными постами употребляются только нижеслѣдующіе звонковые сигналы.

а) Запросы:

1) «Вниманіе» ——————— одинъ протяжный звонокъ.

2) «Прибылъ ли поѣздъ» ——————— ——————— два протяжныхъ звонка.

3) «Прибылъ ли поѣздъ съ зеленымъ разрѣшеніемъ» ——————— ——————— ● ● ● два протяжныхъ и три короткихъ.

б) Отвѣты:

4) «Слушаю» ——————— одинъ протяжный звонокъ.

5) «Поѣздъ прибылъ» ——————— ——————— ——————— ——————— ——————— пять протяжныхъ звонковъ.

6) «Поѣздъ прибылъ съ зеленымъ разрѣшеніемъ» ——————— ——————— ——————— ——————— ——————— ● ● ● пять протяжныхъ и три короткихъ.

7) «Поѣздъ не прибылъ» ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● десять короткихъ.

8) Учетъ сигналовъ ——— ● ● ● одинъ протяжный и три короткихъ.

9) Не понялъ, повторите ● ● ● ● ● пять короткихъ. Всѣ звонковые сигналы, подаваемые съ одного поста на другой, должны быть безусловно *повторяемы* постомъ, принимающимъ таковые. При малѣйшемъ недоразумѣніи или сомнѣнія долженъ быть поданъ сигналъ № 9, т. е. «не понялъ, повторите».

§ 20.

Подача сигналовъ электрическими звонками производится неиначе, какъ по истеченіи нижеуказанныхъ сроковъ:

а) чрезъ 20 мин. послѣ отправленія или прохода смѣшаннаго или товарнаго поѣзда и

б) чрезъ 10 мин. послѣ прохода пассажирскаго поѣзда какого-то ни было наименованія.

Если бы слѣдующій поѣздъ прибылъ на постъ ранѣе истеченія приведенныхъ сроковъ, то онъ долженъ быть задержанъ на посту и выжидать истеченія таковыхъ.

§ 21.

Если сигналъ прибытія, опущеніемъ краснаго крыла, не будетъ полученъ по истеченіи сроковъ, указанныхъ въ § 20, то сигналистъ или агентъ, дѣйствующій приборомъ, обязанъ:

1) сперва отмѣтить въ журналѣ, который имъ ведется, что сигналъ прибытія «не полученъ;

2) потомъ подать на сосѣдній постъ, съ котораго не полученъ сигналъ прибытія, сигналъ «вниманія», хотя бы слѣдующаго поѣзда того же направленія еще въ виду не было.

§ 22.

Сигналъ «вниманіе», въ случаѣ неполученія отвѣта, долженъ быть поданъ три раза въ теченіи 10 минутъ, а именно:

а) послѣ отправленія или прохода смѣшаннаго товарнаго поѣзда—первый звонокъ на 20-й минутѣ, второй—на 25-й, третій—на 30-й минутѣ;

б) послѣ отправленія или прохода пассажирскаго поѣзда—первый звонокъ вниманія на 10-й, второй на 15-й, третій на 20-й минутѣ, если только

протяжными и тремя короткими звонками ——— ——— ——— ——— ●●●

до тѣхъ поръ не будетъ полученъ сигналъ прибытія краснымъ крыломъ.

§ 23.

По полученіи на сигналъ «вниманіе» сигнала «слушаю», сигналистъ или агентъ запросившаго поста обязанъ передать на слѣдующій постъ сигналъ «прибылъ ли поѣздъ» двумя протяжными звонками, или сигналъ «прибылъ ли поѣздъ по зеленому разрѣшенію» — двумя протяжными и тремя короткими звонками.

§ 24.

Сигналистъ или агентъ запрошеннаго поста, получивъ звонкомъ сигналъ «прибылъ ли поѣздъ», обязанъ поступить слѣдующимъ образомъ:

1) если поѣздъ еще не прибылъ и не прошелъ электро-семафорнаго поста, то сигналистъ передаетъ на запросившій постъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ», десятью короткими звонками ●●●●● ●●●● и затѣмъ по проходѣ поѣзда подаетъ установленный сигналъ прибытія сѣрымъ крыломъ.

2) Если поѣздъ уже прибылъ и прошелъ электро-семафоръ, то сигналистъ передаетъ на запросившій постъ сигналъ «поѣздъ прибылъ» пятью протяжными звонками ——— ——— ——— ——— ———

3) Если же поѣздъ останавливался на посту и машинистъ передалъ зеленое разрѣшеніе, то сигналистъ передаетъ на запросившій постъ, сигналъ «поѣздъ прибылъ съ зеленымъ разрѣшеніемъ» пятью

§ 25.

Сигналистъ или агентъ запросившаго поста по наступленіи времени отправленія поѣзда, но не ранѣе сроковъ, указанныхъ въ § 20 инструкціи, обязанъ руководствоваться слѣдующими правилами:

1) если красное крыло не опустится, а будетъ полученъ звонкомъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ», то онъ *задерживаетъ* прибывшій поѣздъ до тѣхъ поръ, пока не опустится большое красное крыло или не будетъ полученъ звонкомъ сигналъ «поѣздъ прибылъ»;

2) если красное крыло не опустится, но звонкомъ будетъ полученъ сигналъ «поѣздъ прибылъ» или сигналъ «поѣздъ прибылъ съ зеленымъ разрѣшеніемъ»,—то онъ *отправляетъ* прибывшій поѣздъ до слѣдующаго электро-семафорнаго поста «съ выдачею письменнаго разрѣшенія» по установленной формѣ, на зеленой бумагѣ;

3) если на троекратно поданные сигналы «вниманіе» не будетъ получено сигнала «слушаю», то сигналистъ *выдаетъ* разрѣшеніе на зеленой бумагѣ послѣ истеченія 10 минутъ времени, положеннаго § 22 на троекратную подачу звонковъ, и обязательно лишь *послѣ подачи* третьяго звонка «вниманія»;

4) если красное крыло опустится, т. е. будетъ полученъ сигналъ прибытія крыломъ, то сигналистъ отправляетъ поѣздъ безъ всякихъ дальнѣйшихъ формальностей *исключая случаевъ*, указанныхъ въ §§ 34 и 35 настоящей инструкціи.

§ 26.

Каждый поѣздъ, остановившійся, согласно § 8 инструкціи, у электро-семафорнаго поста, можетъ

отправиться съ таковаго и вступить въ слѣдующій участокъ неиначе, какъ по полученіи сигнала о прибытіи предшествующаго поѣзда опущеніемъ краснаго крыла, или если таковой не будетъ полученъ, то по истеченіи времени, указаннаго въ §§ 20 и 22 инструкціи, и неиначе, какъ по полученіи на посту особаго письменнаго разрѣшенія на зеленой бумагѣ, выданнаго на основаніи пунктовъ 2 и 3 § 25 инструкціи.

§ 27.

Письменное разрѣшеніе на зеленой бумагѣ выдается машинисту и главному кондуктору по формѣ, указанной въ приложеніи № 1. Въ означенномъ разрѣшеніи агентомъ или сигналистомъ должно быть собственноручно отмѣчено о томъ, получилъ ли онъ на свой запросъ сигналъ «поѣздъ прибылъ», или же не получилъ никакого отвѣта.

Отправленный по таковому разрѣшенію поѣздъ долженъ слѣдовать до слѣдующаго электро-семафорнаго поста со всею осторожностію и такою скоростью, чтобы имѣть всегда возможность остановиться на видимомъ машинистомъ впереди поѣзда свободномъ пространствѣ.

При слѣдованіи поѣзда по письменному разрѣшенію *вмѣняется въ обязанность* машинисту и главному кондуктору *остановить* поѣздъ на слѣдующемъ электро-семафорномъ посту (хотя бы путь для дальнѣйшаго слѣдованія былъ свободенъ); при этомъ машинистъ обязанъ *передать* сигналисту, полученное съ предшествующаго поста, письменное разрѣшеніе, а въ поѣздномъ рапортѣ донести о случившемся. Главный же кондукторъ въ отношеніи полученнаго

М. П. С.

ЛИНІЯ
НИКОЛАЕВСКАЯ.

Прил. № 1.

ВѢДОМОСТЬ

НЕЧЕТНЫЕ ПОѢЗДЫ.

№№ по порядку.	Родъ поѣзда.	Полученіе сигнала отправленія.			Подача сигнала отправленія.			Подача сигнала прибытія.			Полученія сигнала прибытія.			Употребленіе тяжа.		Подача звонка.				Полученіе звонка.				Стоявшіе на посту.						ПРИМѢЧАНІЕ.
		Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Число разъ.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	На № пост.	Названіе отвѣтнаго сигнала.	Часы.	Мин.	Съ поста №	Названіе отвѣтнаго сигнала.	№ поѣзда	Приб. час.	Приб. мин.	Отпр. час.	Отпр. мин.	Пр. м.	
21	Товарн.	9		Кр.	9	15	Кр.	9	16	Бѣл.	Неп	олу	чено			9	45	19	Нѣтъ.											
																9	48	19	Нѣтъ.											
																9	50	19	Нѣтъ.											
22	Товарн.	9	20	Кр.	Зел.	Разрѣшен.		9	50	Бѣл.	Неп	олу	чено			10	20	19	Нѣтъ.					53	9	35	9	50	15	
																10	23	—	Нѣтъ.											
																10	25	—	Нѣтъ.											
23	Товарн.	9	46	Кр.	Зел.	Разрѣшен.		10	25	Бѣл.	10	30	Бѣл.											55	10	01	10	25	24	Прибытіе получено въ 10 ч. 30 минутъ
	Подан ъ с игна лъ				10	30	Кр.	Поѣ зду		№ 53	отп	рав	лен	по	Зе	ле	но	му	Раз	рѣ	ше	н	ію.							Прибытіе получено въ 10 ч. 45 м.
	Подан ъ с игна лъ				10	45	Кр.	отп рав.		лен.	по	ѣз	ду №	55	от	пра	вл	ен	ному	по	Зе	лено		му	раз	рѣ	ше	нію.		Прибытіе получено въ 11 час.
24	Товарн.	10	20	Кр.	11		Кр.	11	01	Бѣл.	11	06	Бѣл.							10	40	17	Не приб.	57	10	40	11		20	Ожидалъ прибытія № 55.
																				10	50	—	Не приб.							
25	Товарн.	11	02	Кр.	11	17	Кр.	11	18	Бѣл.	11	33	Бѣл.																	
26	Товарн.	12	02	Кр.	12	15	Кр.	12	16	Бѣл.	Неп	олу	чено			12	35	19	Нѣтъ.											
27	Товарн.	12	17	Кр.	Неп	ода	но.	12	27	Бѣл.	12	37	Бѣл.											№	?	—	—	—	—	Самовольно ушелъ въ закрыт. участ.
	Подан ъ с игна лъ				12	37	Кр.	Поѣ зду		само	воль	но во	шед	ше	му	въ		уч	астокъ.											Прибытіе получено въ 12 ч. 48 м.
28	Товарн.	12	30	Кр.	12	49	Кр.	12	50	Бѣл.	1	05	Бѣл.																	
29	Товарн.	Безъ	сигнала		1	15	Кр.	1	16	Кр.	1	26	Бѣл.	3	Кр.															
30	Товарн.	Безъ	сигнала		1	30	Кр.	1	32	Кр.	1	41	Бѣл.	2	Бѣл.					1	42	17	Учсть	48	1	30	1	32	2	Оставилъ Зеленое Разрѣшеніе.
	Поданъ	сигна	лъ				1	43	Поѣ зду	№ 48	оста	вив	шему	Зе	ле	нее		Раз	рѣ	ше	н	і е.								

СИГНАЛИЗАЦІИ.

Электросемафорный постъ №.....

ЧЕТНЫЕ ПОѢЗДЫ.

№№ по порядку.	Родъ поѣзда.	Полученіе сигнала отправленія			Подача сигнала отправленія.			Подача сигнала прибытія.			Полученіе сигнала прибытія.			Употребленіе тяжа.		Подача звонка.				Полученіе звонка.				Стоявшіе на посту.						ПРИМѢЧАНІЕ.
		Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	Цвѣтъ контр. указ.	Число разъ.	Цвѣтъ контр. указ.	Часы.	Мин.	На постъ №	Названіе отвѣтнаго сигнала.	Часы.	Мин.	Съ поста №	Названіе отвѣтнаго сигнала.	№ поѣзда.	Приб. час.	Приб. мин.	Отпр. час.	Отпр. мин.	Пр. м.	
				Полночь	15	февраля	1892 г.																							
				2 часа	дежурство			сдалъ.																						
				2 часа	дежурство			принялъ.																						
	Товарн.	2	05	Кр.	2	20	Кр.	2	21	Бѣл.	2	36	Бѣл.																
7	Товарн.	3		Кр.	3	15	Кр.	3	16	Кр.	3	30	Бѣл.	1															
9	Пассаж.	3	40	Кр.	3	50	Кр.	3	50	Бѣл.	Не	полу	чено.			5	5	17	Приб.											Прибытіе получено въ 4 часа.
10	Товарн.	3	50	Кр.	4	05	Кр.	4	06	Бѣл.	4	21	Бѣл.																	
12	Товарн.	4	20	Кр.	4	35	Кр.	4	36	Бѣл.	Не	полу	чено.			5	6	17	Приб.											
13	Товарн.	4	40	Кр.	Зел.	раз	рѣш.	4	55	Бѣл.	5	10	Бѣл.											42	4	54	4	95	1	Прибытіе получено въ 5 ч. 10 мин.
14	Пассаж.	6			6	10	Кр.	6	10	Кр.	Не	полу	чено	1	Бѣл.	6	25	17	Неприб.											
																6	28		Неприб.											
																6	30		Неприб.											
15	Товарн.	6	15	Кр.	6	50	Кр.	6	51	Бѣл.	7	06	Бѣл.											48	6	30	6	50	20	Ожидалъ прибытія—получено въ 6 ч 50 м.
17	Товарн.	7	00	Кр.	7	15	Кр.	7	16	Бѣл.	Не	полу	чено.			7	45	17	Нѣтъ.											
																7	48		Нѣтъ.											
																7	50		Нѣтъ.											
18	Товарн.	7	20	Кр.	Зел.	раз	рѣш.	7	45	Бѣл.	8	05	Бѣл.											50	7	40	7	50	5	Прибытіе получено въ 8 ч. 05 м.
	Поданъ	сигналъ		Кр.	8	05	Кр.	отправленія		поѣзду	№ 50	отправленному по зеленому				разрѣшенію.														Прибытіе получено въ 8 ч. 15 м.
19	Пассаж.	8	30	Кр.	8	40	Кр.	8	40	Бѣл.	8	50	Бѣл.																	

зеленаго разрѣшенія поступаетъ порядкомъ, указаннымъ въ пунктѣ 4 § 52 настоящей инструкціи.

§ 28.

Порядокъ, изложенный въ §§ 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 и 27 настоящей инструкціи, примѣняется во всѣхъ подробностяхъ послѣдовательно къ каждому поѣзду.

§ 29.

При слѣдованіи вспомогательнаго паровоза или поѣзда, для подачи помощи остановившемуся въ пути поѣзду, должны соблюдаться въ точности правила, изложенныя въ §§ 8 и 26 инструкціи, хотя бы и имѣлись точныя свѣдѣнія о мѣстѣ нахожденія остановившагося поѣзда.

§ 30.

Блокировочные приборы предназначаются исключительно для сигнализаціи поѣздовъ, согласно изложенныхъ привилъ, и ни въ какомъ случаѣ не должны быть употребляемы для другихъ надобностей, неуказанныхъ настоящимъ положеніемъ, а равно управленіе этими приборами не можетъ быть поручаемо другимъ лицамъ, кромѣ сигналистовъ и агентовъ, спеціально уполномоченныхъ для сей цѣли.

§ 31.

Существованіе электро-семафорныхъ постовъ ни коимъ образомъ *не освобождаетъ* агентовъ разныхъ службъ отъ самаго точнаго исполненія существующаго положенія о сигналахъ для огражденія поѣздовъ и движенія таковыхъ въ пути и на станціяхъ.

B) При случаяхъ исключительныхъ.

§ 32.

Если къ посту подходитъ поѣздъ безъ того, чтобы былъ полученъ сигналъ отправленія къ нему поѣзда опущеніемъ малаго сѣраго крыла соотвѣтственнаго направленія, то сигналистъ или агентъ послѣ подачи сигнала «отправленія» опускаетъ малое крыло механически (рукою), посредствомъ тяжа, пуговка котораго находится подъ ящикомъ аппарата сѣраго крыла, и затѣмъ подаетъ сигналъ прибытія, согласно § 15 настоящей инструкціи, и отмѣчаетъ въ журналѣ о неполученіи сигнала «отправленія» и объ употребленіи тяжа.

§ 33.

Въ случаѣ прохода поѣзда у электро-семафорнаго поста не въ цѣломъ составѣ, агентъ или сигналистъ поста обязанъ, не подавая сигнала прибытія сѣрымъ крыломъ, немедленно послать свободнаго сигналиста или путеваго сторожа просмотрѣть участокъ, а на запросъ предшествующаго поста звонкомъ «прибылъ-ли поѣздъ» долженъ отвѣчать звонкомъ «поѣздъ не прибылъ».

§ 34.

Въ случаѣ самовольнаго прохода поѣзда въ закрытый участокъ, т. е. при поднятомъ красномъ

крылѣ, первый полученный сигналъ «прибытія» долженъ быть *отнесенъ* къ предпослѣднему отправленному съ поста поѣзду, того же направленія, почему немедленно по полученіи этого сигнала долженъ быть *поданъ* сигналъ «отправленія» послѣднему, самовольно вошедшему въ участокъ, поѣзду, во избѣжаніе оставленія занятаго поѣздомъ участка незаблокированнымъ, о чемъ должно быть отмѣчено въ журналѣ.

§ 35.

Въ случаѣ, если для поѣзда, прослѣдовавшаго постъ при открытомъ сигналѣ, не будетъ полученъ вслѣдъ затѣмъ сигналъ «прибытія» краснымъ крыломъ и на троекратный запросъ сигналомъ «вниманіе» отвѣта тоже не будетъ получено, почему слѣдующій за нимъ поѣздъ того же направленія, согласно пункту 3 § 25 инструкціи, будетъ отправленъ по письменному разрѣшенію, выданному на зеленой бумагѣ, то въ случаѣ полученія за симъ сигнала «прибытія» краснымъ крыломъ, т. е. *самовозстановленія дѣйствія сигнализаціи*, этотъ послѣдній сигналъ прибытія обязательно долженъ быть *отнесенъ* къ предпослѣднему, отправленному съ поста поѣзду, но не къ послѣднему поѣзду, отправленному по зеленому разрѣшенію, почему немедленно по полученіи этого сигнала долженъ быть *поданъ* сигналъ «отправленія» послѣднему, вошедшему въ участокъ поѣзду, во избѣжаніе оставленія занятаго участка незаблокированнымъ для одного изъ поѣздовъ, о чемъ и должно быть также отмѣчено въ журналѣ сигнализаціи.

Если бы въ закрытый участокъ при *указанныхъ выше условіяхъ* было отправлено два или болѣе

поѣздовъ, то сигналистъ или агентъ поста, отправляющаго поѣзда, обязанъ по *самовозстановленіи* дѣйствія сигнализаціи, т. е. послѣ полученія перваго сигнала «прибытія» краснымъ крыломъ, *подать столько сигналовъ «отправленія» и получить столько сигналовъ «прибытія»*, *сколько прослѣдовало черезъ постъ поѣздовъ по письменнымъ разрѣшеніямъ на зеленой бумагѣ*; *относитъ* въ этомъ случаѣ одинъ сигналъ «отправленія» или «прибытія» къ двумъ или болѣе поѣздамъ *строжайше воспрещается*. При производствѣ учета сигналовъ послѣ подачи *каждаго* сигнала «отправленія» краснымъ крыломъ немедля долженъ быть передаваемъ сигналъ № 8 звонкомъ (учетъ сигналовъ).

§ 36.

Если сигналистъ или агентъ станціи. принимая *одинъ* поѣздъ, замѣтитъ, что за этимъ поѣздомъ находится или слѣдуетъ *второй* поѣздъ, т. е. что на одномъ перегонѣ окажется *два* поѣзда, то въ такомъ *исключительномъ* случаѣ онъ обязанъ *не подавать* сигнала «прибытія» сѣрымъ крыломъ *первому* поѣзду, а отвѣчать звонкомъ «поѣздъ не прибылъ» до тѣхъ поръ, пока *второй* поѣздъ не будетъ имъ *пропущенъ* на слѣдующій перегонъ, а на станціи до тѣхъ поръ, пока *второй* поѣздъ не будетъ *принятъ* на станцію, въ пространство, прикрытое ограждающими станціею семафорами. Тогда только сигналистъ или агентъ подаетъ посту отправленіе сигналъ *«прибытія» первому поѣзду*. Сигналъ прибытія *второму* поѣзду можетъ быть *поданъ* только *по разъясненіи причины*, по которой на заблокированномъ участкѣ оказались два поѣзда. Разъясненіе

это дѣлается черезъ посылку свободнаго сигналиста на постъ отправленія.

§ 37.

Въ случаяхъ установленія движенія по одиночному пути, сигнализація электро-семафорами производится лишь поѣздамъ, идущимъ по правильному пути; о поѣздахъ же, слѣдующихъ по неправильному пути, электро-семафорами никакихъ сигналовъ не должно быть подаваемо.

IV. Повѣрка исправности электро-семафорныхъ приборовъ.

§ 38.

Чтобы предоставить агенту, дѣйствующему электро-семафорами, возможность знать, дошелъ ли поданный имъ сигналъ на слѣдующій постъ, каждый приборъ снабженъ контрольнымъ (повѣрочнымъ) указателемъ, который виденъ черезъ особое отверстіе со стекломъ, сдѣланное въ верхней дверцѣ ящика каждаго прибора.

Когда подается сигналъ «отправленія», контрольный указатель долженъ перемѣнить свой цвѣтъ съ бѣлаго на красный; если же поданъ сигналъ «прибытія», то контрольный указатель измѣняется съ краснаго на бѣлый.

Измѣненіе цвѣта контрольнаго указателя служитъ указаніемъ, что поданный сигналъ дошелъ до слѣдующаго поста.

Подобная же перемѣна цвѣта контрольнаго указателя должна происходить и на посту полученія переименованныхъ выше сигналовъ.

§ 39.

Въ случаѣ неперемѣны цвѣта контрольнаго указателя послѣ подачи сигнала «прибытія», таковой долженъ быть повторенъ до 3 разъ, если ранѣе того не произойдетъ измѣненіе цвѣта контрольнаго указателя, для чего агентъ, дѣйствующій приборомъ, опускаетъ рукою малое сѣрое крыло до горизонтальнаго положенія при помощи тяжа, нарочно устроеннаго для того, и затѣмъ подаетъ сигналъ прибытія порядкомъ, указаннымъ въ § 15, инструкціи.

§ 40.

Правильное дѣйствіе контрольнаго указателя можетъ быть нарушено:

а) неравномѣрнымъ вращеніемъ рукоятокъ приборовъ,

б) неподачею сигналовъ съ сосѣдняго поста,

в) порчею электро-семафоровъ

и г) подачею сигнала звонкомъ съ сосѣдняго поста.

§ 41.

Сигналистъ или агентъ, дѣйствующій приборомъ, не получивъ сигналовъ отправленія или прибытія подрядъ о трехъ поѣздахъ, долженъ считать, что между его и сосѣднимъ постомъ произошла порча электро-семафорныхъ аппаратовъ.

О всякомъ случаѣ порчи приборовъ, обнаружен-

ной на электро-семафорныхъ постахъ, сигналистъ сообщаетъ немедленно и письменно, съ указаніемъ нумера поста, Начальнику сосѣдней станціи, пересылая таковое извѣщеніе съ поѣздомъ или инымъ кратчайшимъ путемъ.

§ 42.

Для болѣе однообразнаго и точнаго обозначенія замѣченныхъ неправильностей въ дѣйствіи приборовъ, сообщенія о случаяхъ порчи послѣднихъ должны быть составляемы и передаваемы по принадлежности по нижеслѣдующей формѣ, безъ всякихъ отступленій:

1. Красное крыло (С.-Петербургское или Московское) не падаетъ съ ..... ч. ..... м. до ..... ч. ..... м., указатель показываетъ (красный или бѣлый цвѣтъ).

2. Разбито красное стекло (С.-Петербургскаго или Московскаго) крыла.

3. Сломаны тяги длинныя или короткія (краснаго или сѣраго) крыла.

4. Звонокъ не дѣйствуетъ.

5. Сѣрое крыло (С.-Петербургское или Московское) не падаетъ при подачѣ сигнала прибытія тяжемъ—цвѣтъ указателя измѣняется или не измѣняется.

6. Красное крыло (С.-Петербургское или Московское) ходитъ кругомъ.

Въ концѣ каждаго извѣщенія прописывается: постъ № (такой-то), часы и минуты отправленія и вслѣдъ за тѣмъ фамилія лица, составившаго извѣщеніе.

№ поѣзда, съ которымъ отправлено означенное извѣщеніе, отмѣчается сигналистами путевыхъ постовъ въ графѣ «примѣчанія» журнала, станціонными агентами—въ вѣдомости движенія поѣздовъ.

Если бы случилось поврежденіе въ приборахъ,

указанное выше въ пунктѣ 6, т. е., если бы красное крыло не задержалось въ горизонтальномъ (заграждающемъ) положеніи, то сигналистъ или агентъ обязательно должны немедля *подвязать* тяги краснаго крыла такимъ образомъ, чтобы участокъ былъ блокированъ и огражденъ (краснымъ) крыломъ. Красное крыло слѣдуетъ держать подвязаннымъ до тѣхъ поръ, пока не пріѣдетъ вызванный надсмотрщикъ и не исправитъ поврежденія.

§ 43.

Начальники станцій, при полученіи извѣщенія о порчѣ электро-семафорныхъ приборовъ, какъ мѣстныхъ, такъ и путевыхъ, сообщаютъ о томъ немедленно депешей мѣстнымъ: надсмотрщику телеграфа, контролеръ-механику, а также электро-технику, придерживаясь формы, указанной въ предъидущемъ параграфѣ.

V. Обязанности лицъ, дѣйствующихъ электро-семафорами, и главныхъ кондукторовъ, слѣдующихъ съ поѣздами по электро-семафорамъ.

§ 44.

Дѣйствіе электро-семафорами возлагается.

1) На путевыхъ постахъ—на особыхъ сигналистовъ.

2) На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ по штату полагаются особые сигналисты,—на станціонныхъ сигналистовъ, подъ руководствомъ и отвѣтственностью Начальниковъ станцій и лицъ, ихъ замѣняющихъ въ дежурствѣ по движенію.

3) На тѣхъ же станціяхъ, на которыхъ по штату не полагается сигналистовъ,—на Начальниковъ станцій и лицъ, ихъ замѣняющихъ въ дежурствѣ по движенію.

§ 45.

Постовые сигналисты, въ отношеніи дѣйствія электро-семафорами, распоряженія движеніемъ поѣздовъ на постахъ, въ предѣлахъ, указанныхъ настоящей инструкціей, и веденія журналовъ сигнализаціи, подчиняются непосредственно лишь электро-технику и помощнику Начальника службы движенія по телеграфной части; въ административномъ же порядкѣ сигналисты подчиняются Начальникамъ ближайшихъ сосѣднихъ станцій, на которыхъ возлагается обязанность снабженія ихъ всякаго рода матеріалами и веденіе съ ними служебной переписки, порядкомъ, установленнымъ для станціонныхъ служащихъ и проч.

Поэтому сигналисты путевыхъ постовъ обязаны обращаться со всѣми своими служебными требованіями къ Начальнику службы подлежащей станціи, къ которой пость причисленъ; Начальники же сихъ станцій, по полученіи всякаго рода требованій и донесеній путевыхъ сигналистовъ, представляютъ о таковыхъ въ суточныхъ рапортахъ на общемъ основаніи. По полученіи разрѣшеній или предложеній, касающихся путевыхъ постовъ, Начальники станцій сообщаютъ таковыя по принадлежности.

§ 46.

Обязанности станціонныхъ сигналистовъ, по отношенію къ сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами, заключаются въ нижеслѣдующемъ:

1) Сигналисты подаютъ оптическіе сигналы поѣздамъ крыльями электро-семафоровъ, а равно сигналы звонкомъ «поѣздъ прибылъ» и «поѣздъ прибылъ по зеленому разрѣшенію»—*исключительно лишь* по распоряженію дежурнаго агента по движенію, на котораго возлагается отвѣтственность за правильность сдѣланнаго распоряженія; сигналистъ же отвѣчаетъ за правильность исполненія даннаго агентомъ распоряженія. Ключъ отъ сѣрыхъ крыльевъ долженъ находиться всегда у дежурнаго агента по движенію.

2) Остальные сигналы звонками, обязательные къ подачѣ по § 19 настоящей инструкціи, станціонные сигналисты подаютъ самостоятельно, не ожидая на то распоряженія дежурнаго агента.

3) Зеленыя разрѣшенія выдаются поѣздамъ за подписью дежурнаго агента по докладу сигналиста о неполученіи имъ своевременно сигнала прибытія, но таковыя разрѣшенія составляются сигналистами послѣ исполненія ими формальностей, установленныхъ для выдачи таковыхъ разрѣшеній настоящей инструкціей, и послѣ удостовѣренія дежурнаго агента по записи въ журналѣ сигнализаціи, что означенныя формальности исполнены сигналистомъ.

Примѣчаніе. Кромѣ веденія журналовъ сигнализаціи и подачи сигналовъ электро-семафорами, на станціонныхъ сигналистовъ воспрещается возлагать какія бы то ни было занятія по перепискѣ, движенію или коммерческой части.

§ 47.

Начальники станцій и лица, ихъ замѣняющія дежурствомъ по движенію поѣздовъ, а также сигналисты путевыхъ и станціонныхъ электро-семафоровъ, кромѣ исполненія правилъ, изложенныхъ въ

предъидущихъ параграфахъ настоящей инструкціи, обязаны:

1) Не допускать постороннихъ лицъ прикасаться къ приборамъ, батареямъ и проводамъ.

2) Приборы, поковки, фонари и прочее, а на постахъ сигнальную будку, дворъ и мѣстность вокругъ оной содержать въ чистотѣ и порядкѣ.

3) Зажигать фонари и слѣдить за исправнымъ ихъ освѣщеніемъ отъ захода до восхода солнца, а также днемъ, во время тумановъ, мятелей, сильнаго снѣга и дождя, когда положеніе красныхъ крыльевъ не можетъ быть различаемо въ разстояніи не менѣе 100 саженъ.

4) Во время тумановъ, ливней, сильнаго снѣга или мятели употреблять петарды послѣ прохода каждаго поѣзда или паровоза и снимать таковыя лишь по полученіи сигнала «прибытія» крыломъ или звонкомъ.

5) Наблюдать, чтобы зажженный фонарь, во время нахожденія краснаго крыла въ горизонтальномъ положеніи, не давалъ бѣлаго огня, для чего должно отойти отъ электро-семафорнаго столба на разстояніе 50 шаговъ и убѣдиться въ правильности освѣщенія. Если замѣченная въ этомъ отношеніи неправильность происходитъ отъ удлиненія фонарной подъемной цѣпи, то должно немедленно поставить фонарь въ правильное положеніе; во всѣхъ же другихъ случаяхъ увѣдомлять о томъ лицъ, указанныхъ въ § 43 настоящей инструкціи.

6) Въ случаѣ полученія указаннаго въ § 59 настоящей инструкціи письменнаго извѣщенія отъ надсмотрщиковъ или контролеръ-механиковъ о производящихся работахъ по исправленію электро-семафорныхъ аппаратовъ, сигналисты и агенты обязаны по возстановленіи дѣйствія приборовъ, по требованію указанныхъ лицъ, подать крыльями электро-семафо-

ровъ столько сигналовъ «отправленія» или «прибытія», сколько по счету прослѣдовало черезъ постъ поѣздовъ за все время бывшаго поврежденія въ приборахъ, чтобы не оставить занятаго поѣздомъ участка незаблокированнымъ; только съ этого момента правильность сигнализаціи можетъ считаться возстановленной.

7) Въ часы дежурства безотлучно находиться въ дежурныхъ будкахъ на постахъ или у аппаратовъ электро-семафоровъ на станціяхъ.

§ 48.

Какъ на путевыхъ, такъ и на станціонныхъ электро-семафорныхъ постахъ, долженъ быть веденъ журналъ сигнализаціи по особой формѣ сер. Д № 143, для немедленнаго записыванія сигналистами и агентами каждаго подаваемаго и получаемаго сигнала, по мѣрѣ подачи или полученія таковаго, и отмѣтокъ въ графѣ «примѣчанія» о всѣхъ неправильностяхъ, замѣченныхъ во время исполненія службы. На этихъ же журналахъ сигналисты росписываются въ пріемѣ и сдачѣ дежурства съ точнымъ обозначеніемъ времени.

Журналы заканчиваются еженедѣльно, въ полночь съ субботы на воскресенье. Затѣмъ журналы эти передаются станціонными сигналистами въ запечатанныхъ конвертахъ, а постовыми отсылаются установленнымъ порядкомъ Начальнику той станціи, къ которой причисленъ постъ, для представленія въ Центральное Управленіе службы эксплоатаціи при суточномъ рапортѣ, безъ вскрытія сихъ конвертовъ. Образецъ, какъ должны быть ведены записи въ журналѣ сигнализаціи, указанъ въ приложеніи № 2.

§ 49.

Сигналисты (два), состоящіе на электро-семафорныхъ постахъ, исполняютъ свои обязанности поочередно, смѣняясь съ дежурства порядкомъ, опредѣляемымъ распоряженіями Начальника Движенія, въ зависимости отъ условій движенія, времени года и другихъ обстоятельствъ.

§ 50.

Если ко времени сдачи дежурства сигналистъ, обязанный вступить въ таковое, не явится для принятія дежурства, то дежурный сигналистъ обязанъ, не оставляя дежурства, донести о томъ письменно Начальнику подлежащей станціи, съ указаніемъ причины неявки товарища, если она ему извѣстна, отсылая таковое извѣщеніе съ первымъ товарнымъ поѣздомъ.

§ 51.

По полученіи донесенія о временномъ отсутствіи на станціи сигналиста по болѣзни, или другой какой-либо причинѣ, Начальникъ станціи, къ которой приписанъ электро-семафорный постъ, обязанъ немедленно телеграфировать о томъ Начальнику Движенія и Помощнику его по телеграфной части для распоряженія о командированіи одного изъ запасныхъ сигналистовъ для замѣны отсутствующаго.

До прибытія запаснаго сигналиста, Начальникомъ подлежащей станціи командируется на постъ одинъ изъ станціонныхъ агентовъ, могущихъ замѣнить сигналиста.

§ 52.

На главныхъ кондукторовъ, сопровождающихъ поѣзда, при слѣдованіи таковыхъ по электро-семафорамъ, возлагаются нижеслѣдующія обязанности:

1) Наблюдать за точнымъ исполненіемъ правилъ, изложенныхъ въ §§ 26 и 27, электро-семафорными постовыми сигналистами во время остановки на постахъ поѣздовъ.

2) Въ случаѣ полученія письменнаго разрѣшенія на зеленой бумагѣ, требовать и наблюдать за осторожнымъ ходомъ поѣзда до слѣдующаго электро-семафорнаго поста.

3) Наблюдать и требовать отъ машинистовъ, чтобы поѣздъ, получившій зеленое разрѣшеніе, безусловно имѣлъ остановку на впереди лежащемъ посту, и чтобы машинистъ, согласно § 27 настоящей инструкціи, выдалъ сигналисту полученное съ предшествующаго поста разрѣшеніе на зеленой бумагѣ.

4) Полученныя лично зеленыя разрѣшенія съ постовъ представлять по принадлежности, вмѣстѣ съ соотвѣтственными поѣздными рапортами.

5) При дѣленіи поѣздовъ въ пути, а также при невозможности сцѣпить разорвавшійся поѣздъ, вслѣдствіе чего часть поѣзда будетъ оставлена въ пути, по прибытіи первой части сопровождаемыхъ ими поѣздовъ на первый электро-семафорный постъ, главный кондукторъ обязанъ предупредить сигналиста этого поста о нахожденіи второй части поѣзда въ заблокированномъ участкѣ, для предупрежденія ошибочнаго открытія таковаго.

6) При остановкѣ поѣзда въ пути лично убѣдиться, что остановленный поѣздъ огражденъ сигналами, согласно существующему положенію о сигналахъ.

§ 53.

Какъ сигналисты, такъ и Начальники станцій и агенты, ихъ замѣняющіе, подчиняются во всемъ, касающемся содержанія приборовъ и дѣйствія таковыми, Помощнику Нач. сл. Движ. по телеграфной части, электро-технику и контр.-механикамъ телеграфа.

VI. Обязанности лицъ, завѣдывающихъ содержаніемъ электро-семафоровъ.

§ 54.

Личный составъ отдѣла телеграфа и электро-семафоровъ составляютъ:

1) Помощникъ Начальника Движенія по телеграфной части.
2) Электро-техникъ.
3) Контролеръ-механики телеграфа.
4) Надсмотрщики телеграфа.
5) Сигналисты станціонныхъ и путевыхъ электро-семафорныхъ постовъ.

§ 55.

Общій надзоръ за правильнымъ дѣйствіемъ блокировочныхъ приборовъ, а равно за исправнымъ отправленіемъ служебныхъ обязанностей всего личнаго состава какъ обслуживающаго электро семафоры, такъ и завѣдывающаго исправнымъ ихъ содержаніемъ возлагается на Помощника Начальника службы Движенія по телеграфной части.

Кромѣ того, къ его же обязанностямъ относится.

1) Составленіе смѣтъ на содержаніе и ремонтъ электро-семафорныхъ приборовъ.

2) Распредѣленіе запасныхъ сигналистовъ по станціямъ и назначенія таковыхъ въ командировки сообразно потребности.

3) Донесенія Начальнику Движенія о всѣхъ обнаруженныхъ при контролѣ журналовъ неправильностяхъ въ сигнализаціи, о причинахъ остановки поѣздовъ на постахъ и о всѣхъ задержкахъ въ движеніи.

§ 56.

Надзоръ за исправнымъ состояніемъ электро-семафорныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ, а также за ознакомленіемъ лицъ, дѣйствующихъ электро-семафонами, съ порядкомъ ихъ содержанія и дѣйствія ими, въ предѣлахъ настоящей инструкціи лежитъ на электро-техникѣ отдѣла телеграфа и электро-семафоровъ.

Къ обязанностямъ электро-техника кромѣ того относится:

1) Наблюденіе за достаточностью и доброкачественностью всѣхъ необходимыхъ запасныхъ частей и матеріаловъ, потребныхъ для ремонта и содержанія приборовъ. батарей, поковокъ и т. п., а при объѣздахъ—повѣрка инвентаря электро-семафорныхъ постовъ.

2) Составленіе всѣхъ требованій на матеріалы, потребные собственно на содержаніе сигнальныхъ приборовъ и батарей, руководствуясь правилами., установленными въ отношеніи телеграфныхъ принадлежностей.

Что же касается требованій на денежное и матеріальное довольствіе сигналистовъ электро-семафорныхъ постовъ, то составленіе таковыхъ возлагается на контору счетоводства службы Движенія, согласно служебному приказу 1879 г. № 9.

3) Наблюденіе затѣмъ, чтобы всѣ сигналисты, надсмотрщики и механики, завѣдывающіе приборами, были снабжены настоящею инструкціею, твердо знали свои обязанности, и удостовѣреніе въ томъ личнымъ испытаніемъ прежде допущенія ихъ къ дѣйствію приборами.

4) Контроль журналовъ сигнализаціи.

5) Производство разслѣдованій по дѣламъ, относящимся къ сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами.

§ 57.

Техническій надзоръ въ предѣлахъ каждаго участка за постоянною исправностью приборовъ, батарей, проводовъ, поковокъ и прочихъ частей электро-семафоровъ, отъ которыхъ зависитъ исправное дѣйствіе приборовъ, возлагается на участковыхъ контролеръ-механиковъ телеграфа; на обязанность послѣднихъ, кромѣ того, возлагается:

1) Немедленное принятіе мѣръ къ исправленію случайныхъ поврежденій въ аппаратахъ электро-семафоровъ и наблюденіе за срочностью и правильностью производимыхъ надсмотрщиками исправленій поврежденій.

Исправленіе въ электро-семафорныхъ аппаратахъ лично такихъ поврежденій, которыя требуютъ замѣны не только частей приборовъ, но и пригонку

таковыхъ и окончательную регулировку и вывѣрку приборовъ.

3) Снабженіе надсмотрщиковъ запасными частями приборовъ и матеріалами, въ потребномъ количествѣ, для перезаряженія батарей и проч., а также инструментомъ.

4) Подробный техническій осмотръ электро-семафоровъ не менѣе трехъ разъ въ годъ.

5) Надзоръ за содержаніемъ въ полной исправности линейныхъ переходовъ чрезъ путь въ предѣлахъ своего участка.

6) Надзоръ за тѣмъ, чтобы надсмотрщики электро-семафоровъ твердо знали бы свои обязанности, были вполнѣ ознакомлены съ токопрохожденіемъ въ аппаратахъ электро-семафоровъ, съ характерными признаками поврежденій въ приборахъ, батареяхъ, проводахъ и проч., со способами отыскиванія этихъ поврежденій, а равно знали бы вывѣрку и регулировку аппаратовъ.

7) Веденіе валового лѣтняго ремонта электро-семафоровъ.

8) Производство разслѣдованій на линіи, въ случаѣ полученія на то распоряженія.

9) При посѣщеніяхъ постовъ—наблюденіе за срочностью и правильностью веденія журналовъ сигнализаціи агентами и сигналистами, а равно провѣрка инвентаря на путевыхъ электро-семафорныхъ постахъ.

§ 58.

Непосредственный надзоръ въ предѣлахъ каждаго участка за постоянною исправностью электро-семафорныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ, поковокъ,

передаточныхъ механизмовъ и прочихъ частей электро-семафоровъ, отъ которыхъ зависитъ исправное дѣйствіе электро-семафоровъ, возлагается на мѣстныхъ надсмотрщиковъ телеграфа, которые подчиняются непосредственно контролеръ-механикамъ, относительно содержанія въ исправности всего техническаго устройства электро-семафоровъ, батарей, проводовъ и проч. На обязанность надсмотрщиковъ, кромѣ того, возлагается:

1) Немедленное исправленіе, послѣ полученія о томъ извѣщенія, случайныхъ поврежденій въ электро-семафорныхъ аппаратахъ, батареяхъ, проводахъ и проч., подъ наблюденіемъ и руководствомъ контролеръ-механика.

2) Вызовъ контролеръ-механиковъ на линію, въ случаѣ если бы по сложности поврежденія въ электро-семафорныхъ аппаратахъ, таковое не могло быть устранено и исправлено самимъ надсмотрщикомъ.

3) Послѣ исправленія поврежденія въ электро-семафорахъ надсмотрщики обязаны отмѣчать въ журналахъ сигнализаціи о причинахъ таковыхъ поврежденій, о времени исправленія ими проборовъ и доносить, кромѣ того, о томъ же, надписью на полученныхъ телеграммахъ, подлежащихъ контролеръ-механикамъ.

4) Содержаніе въ исправности линейныхъ переходовъ черезъ путь въ предѣлахъ своего участка, своевременное перезаряженіе батарей, а равно пломбировка приборовъ.

5) Наблюденіе за сигналистами ввѣреннаго ему участка, чтобы сигналисты исправно исполняли свои обязанности, безотлучно находились бы въ часы дежурства у электро-семафорныхъ аппаратовъ на

станціяхъ и въ дежурныхъ будкахъ на промежуточныхъ постахъ, а равно вели бы правильно и согласно съ образцомъ журналы сигнализаціи.

6) При посѣщеніи постовъ—испытаніе сигналистовъ въ умѣньи отчетливо передавать звонковые сигналы, указанные въ § 19 настоящей инструкціи.

§ 59.

Электро-техникъ, контролеръ-механики и надсмотрщики, исправляя поврежденія въ электро-семафорахъ (а также во время веденія лѣтняго ремонта), должны обращать особое вниманіе на то, чтобы не причинить открытія участка, занятаго поѣздомъ. Во избѣжаніе сего, они обязаны: 1) отыскивать поврежденія и производить контроль приборовъ не иначе, какъ выключивъ аппараты электросемафоровъ изъ линіи; 2) посылать, въ случаѣ надобности въ томъ, письменное извѣщеніе о производящихся работахъ по исправленію приборовъ на подлежащіе посты, и въ этомъ случаѣ, послѣ окончанія производства работъ и возстановленія дѣйствія приборовъ, провѣрить журналы сигнализаціи и руководствуясь § 35 Инструкціи подать лично съ того поста, на которомъ ими были поизводимы исправленія, столько сигналовъ «отправленія» или «прибытія», сколько чрезъ постъ прослѣдовало поѣздовъ за все время бывшаго поврежденія; только съ этого момента исправное дѣйствіе аппаратовъ и правильность сигнализаціи поѣздовъ могутъ считаться возстановленными, о чемъ и должно быть отмѣчено надсмотрщикомъ или контролеръ-механикомъ въ журналѣ сигнализаціи.

VII. Административныя распоряженія.

§ 60.

Электро-семафорные путевые посты, въ отношеніи административнаго подчиненія, причислены къ нижеуказаннымъ станціямъ:

Станціи. Посты №№	Станціи. Посты №№.
С.-Петербургъ 1.	Гряды 36, 38.
Товарная ст. 2, 3.	Б.-Вишера 39.
Обухово . . . 5.	М.-Вишера 41, 43, 44.
Колпино . . . 6, 8.	Бурга 45, 46, 48, 49.
Саблино . . 9,10,12.	Веребье 50, 52, 53.
Тосно. . . . 13.	Торбино 54, 56.
Ушаки . . . 15, 17, 18.	Боровенка 57,58,60,61.
Любань. . . 19,20,22.	Окуловка 62,63,65,66.
Померанье . 24.	Угловка 67, 68, 70, 71.
Бабино . . . 25,27,28.	Валдайка 72,73,75,76.
Чудово. . . 29, 30.	Березайка 77, 79.
Волховъ . . 32,34,35.	Бологое 80.

§ 61.

Пересылка служебной корресподенціи и всякихъ матеріаловъ, а также и проѣзды сигналистовъ при опредѣленіи, перемѣщеніи или увольненіи ихъ отъ службы, или въ отпускъ, совершаются исключительно только съ поѣздами, указанными для сей цѣли въ книжкѣ росписанія.

Остановка *другихъ* товарныхъ поѣздовъ допускается лишь для пересылки извѣщеній о порчѣ аппаратовъ и для разъѣздовъ электро-техника, контролеръ-механиковъ и надсмотрщиковъ телеграфа по дѣламъ, касающимся электро-самафоровъ, а также при внезапной болѣзни, отлучкѣ и т. п. сигнали-

стовъ, для замѣщенія таковыхъ порядкомъ, указаннымъ въ § 51 настоящей инструкціи.

Распоряженія объ остановкѣ товарныхъ поѣздовъ въ случаяхъ вышеуказанныхъ дѣлаются со станціи письменно, а съ электро-семафорныхъ постовъ—ручными сигналами, руководствуясь общими правилами.

Во всякомъ случаѣ, остановка для этихъ надобностей на электро-семафорныхъ постахъ товарныхъ поѣздовъ не должна имѣть послѣдствіемъ задержку другихъ поѣздовъ

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ употребленія и содержанія блокировочныхъ приборовъ (электро-семафоровъ) системы Сименсъ и Гальске.

Серія Э. № 1-bis.

1. Распредѣленіе и описаніе блокировочныхъ приборовъ.

§ 1.

На участкѣ Николаевской дороги отъ Бологое до Москвы устроены особые электро-сигнальные приборы, системы Сименса и Гальске, называемые электро-семафорными или блокировочными приборами. Пункты дороги, снабженные указанными сигналами, называются электро-семафорными или блокировочными постами, а участки пути между двумя блокировочными постами—блокировочными перегонами или блокировочными участками.

§ 2.

Участокъ отъ Бологое до Москвы, протяженіемъ 310 верстъ, раздѣленъ 58 электро-семафорными постами на 57 блокировочныхъ перегоновъ или участковъ длиною отъ $3^1/_2$ до 7 верстъ каждый.

Блокировочные или электро-семафорные посты устроены на нижеслѣдующихъ пунктахъ дороги:

№№ постовъ.		Разстояніе. От С.-Петербурга.	Между постами.
81	**Бологое**	299 в. 190 с.	— 7 в. 63 с.
82	Путевой постъ.	306 » 253 »	— 5 » 461 »
83	**Бочановка** . .	312 » 214 »	— 5 » 206 »
84	Путевой постъ.	317 » 420 »	— 5 » 392 »
85	**Зарѣчье**	323 » 312 »	— 4 » 138 »
86	Путевой постъ.	327 » 450 »	— 5 » 300 »
87	**Леонтьево** . . .	333 » 250 »	— 3 » 350 »
88	Путевой постъ.	337 » 100 »	— 4 » 067 »
89	**В. Волочекъ** .	341 » 167 »	— 4 » 191 »
90	Путевой постъ.	345 » 358 »	— 5 в. 442 »
91	Путевой постъ.	351 в. 300 »	— 4 » 200 »
92	**Осѣченка** . . .	356 » — »	— 4 » 491 »
93	Путевой постъ.	360 » 461 »	— 4 » 441 »
94	**Любинка** . . .	365 » 432 »	— 6 » 478 »
95	**Спирово** . . .	372 » 410 »	— 4 » 352 »
96	Путевой постъ.	377 » 262 »	

№№ постовъ.		Разстояніе. От С.-Петербурга.	Между постами.
			— 1 в. 353 с.
97	**Левошинка** . .	382 в. 115 с.	
			— 5 » 012 »
98	Путевой постъ.	387 » 127 »	
			— 5 » 013 »
99	**Калашниково**	392 » 140 »	
			— 5 » 009 »
100	Путевой постъ.	397 » 149 »	
			— 5 » 136 »
101	**Барановка** . .	402 » 285 »	
			— 5 » 207 »
102	Путевой постъ.	407 » 492 »	
			— 5 » 208 »
103	**Осташково** . .	413 » 200 »	
			— 5 в. 050 »
104	Путевой постъ.	418 в. 250 »	
			— 1 » 332 »
105	**Крючково** . . .	423 » 082 »	
			— 5 » 093 »
106	Путевой постъ.	428 » 175 »	
			— 4 » 155 »
107	**Кулицкая**. . .	433 » 130 »	
			— 5 » 170 »
108	Путевой постъ.	438 » 300 »	
			— 5 » 100 »
109	**Брянцево** . . .	443 » 400 »	
			— 4 » 100 »
110	Путевой постъ.	448 » — »	
			— 4 » 320 »
111	**Тверь**	452 » 320 »	
			— 6 » 155 »
112	Путевой постъ.	458 » 475 »	
			— 5 » 183 »
113	**Чупріяновка** .	464 » 458 »	

№№ постовъ.		Разстояніе. От С.-Петербурга.	Между постами.
			— 6 в. 424 с.
114	**Кузьминка** . .	471 в. 382 с.	
			— 5 » 480 »
115	Путевой постъ.	477 » 370 »	
			— 7 » 023 »
116	**Рѣдкино** . . .	484 » 393 »	
			— 6 » 117 »
117	Путевой постъ.	0491 в. 010 »	
			— 6 » 392 »
118	**Завидово** . . .	497 » 402 »	
			— 6 » 098 »
119	Путевой постъ.	504 » — »	
			— 6 » 312 »
120	**Рѣшетниково**	510 » 312 »	
			— 7 » 158 »
121	Путевой постъ.	517 » 470 »	
			— 7 » 253 »
122	**Клинъ**	525 » 223 »	
			— 6 » 157 »
123	Путевой постъ.	531 » 380 »	
			— 6 » 204 »
124	**Покровка** . . .	538 » 084 »	
			— 4 » 456 »
125	Путевой постъ.	543 » 040 »	
			— 5 » 077 »
126	**Подсолнечная**	548 » 117 »	
			— 5 » 443 »
127	Путевой постъ.	554 » 060 »	
			— 6 » 313 »
128	**Поворовка** . .	560 » 373 »	
			— 6 » 127 »
129	Путевой постъ.	567 » — »	
			— 5 » 435 »
130	**Крюково**. . .	572 в. 435 »	

№№ постовъ.		Разстояніе. От С.-Петербурга.	Между постами.
			— 3 в. 365 с.
131	Путевой постъ.	576 в. 300 с.	
			— 4 » 120 »
132	**Сходня**	580 » 420 »	
			— 5 » 330 »
133	Путевой постъ.	586 » 250 »	
			— 5 » 063 »
134	**Химки**	591 » 313 »	
			— 4 » 287 »
135	Путевой постъ	596 » 100 »	
			— 3 » 432 »
136	**Петр.-Разумов.**	600 » 038 »	
			— 3 » 462 »
137	**Марьино** . . .	604 » — »	
			— 5 » »
138	**Москва**	609 » — »	

А) Устройство блокировочныхъ приборовъ.

§ 3.

Каждый изъ блокировочныхъ постовъ снабженъ однимъ или двумя (ст. Спирово, Тверь, Клинъ) путевыми блокировочными сигналами (семафорами) и особыми электрическими аппаратами (блокъ-приборами), служащими одновременно, какъ для управленія крыльями путевыхъ сигналовъ, такъ равно и для передачи сигналовъ при посредствѣ электричества объ „отправленіи“ и „прибытіи“ поѣздовъ.

Въ отношеніи техническаго устройства блокировочные приборы, установленные на Южномъ участкѣ Николаевской дороги, подраздѣляются:

а) На линейные путевые, установленные на

промежуточныхъ, между—станціонныхъ постахъ въ пути,

б) на станціонные—промежуточные, установленные на станціяхъ III и IV класса и телеграфныхъ постахъ,

в) на станціонные—оконечные, установленные на станціяхъ I и II классовъ.

§ 4.

Линейные путевые блокировочные приборы состоятъ изъ нижеслѣдующихъ частей:

1) Желѣзной мачты—блокировочнаго путевого сигнала, 4-хъ сажень высотою, снабженной двумя сѣтчатыми красными крыльями, на вершинѣ мачты и фонаремъ—для ночныхъ сигналовъ;

2) блокировочнаго аппарата (черт. 1), снабженнаго: а) двумя сдвоенными кнопками (*а*), для передачи электрическихъ сигналовъ на сосѣдніе посты, б) четырьмя контрольными указателями (видными въ четырехъ окошечкахъ аппарата), служащими какъ для полученія сигналовъ со смежныхъ постовъ объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ, такъ равно и для контроля тѣхъ-же сигналовъ, подаваемыхъ съ поста на сосѣдніе смежные посты;

3) двухъ звонковыхъ кнопокъ (*б*) и двухъ звонковъ (*в*), служащихъ для подачи и пріема акустическихъ (звонковыхъ) сигналовъ на сосѣдніе посты;

4) двухъ громоотводовъ (*г*);

5) двухъ рельсовыхъ контактовъ—педалей, уложенныхъ въ разстояніи 150 сажень отъ оси путевого сигнала—семафора, считая по направленію движенія поѣзда.

Блокировочный путевой линейный аппаратъ промежуточнаго поста снабженъ двумя большими ру-

коятками (Р) (воротами) для приведенія въ дѣйствіе, т. е. опусканія и поднятія въ заграждающее положеніе красныхъ крыльевъ путевого блокировочнаго сигнала (семафора) и одной маленькой рукояткой (*р*), съ правой стороны аппарата, связанной съ особымъ электрическимъ приборомъ (индукторомъ), находящимся внутри блокировочнаго аппарата, для подачи электрическихъ сигналовъ.

§ 5.

Станціонные — промежуточные блокировочные приборы состоятъ изъ нижеслѣдующихъ частей:

1) желѣзной мачты — путевого блокировочнаго сигнала,—4-хъ сажень высотою, снабженной двумя сѣтчатыми красными крыльями на вершинѣ мачты и фонаремъ для ночныхъ сигналовъ;

2) блокировочнаго аппарата (черт. 2), снабженнаго: а) двумя сдвоенными кнопками (*а*), для передачи электрическихъ сигналовъ на сосѣдніе посты — кнопки эти при посредствѣ замка (*З*) въ случаѣ надобности могутъ быть разъединены, б) четырьмя контрольными указателями (видными въ четырехъ окошечкахъ аппарата), служащими для полученія сигналовъ со смежныхъ постовъ объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ, и для контроля тѣхъ-же сигналовъ, подаваемыхъ со станціи на сосѣдніе смежные посты;

3) двухъ звонковыхъ кнопокъ (*б*) и двухъ звонковъ (*в*), служащихъ для подачи и пріема акустическихъ (звонковыхъ) сигналовъ;

4) двухъ громоотводовъ (*г*);

5 двухъ рельсовыхъ контактовъ-педалей, уложенныхъ у дальнихъ входныхъ, ограждающихъ станцію, сигналовъ.

Станціонный — промежуточный блокировочный

аппаратъ снабженъ четырьмя рычагами, изъ коихъ два среднихъ (P_2 P_3) служатъ для приведенія въ дѣйствіе, т. е. опусканія и поднятія красныхъ крыльевъ блокировочнаго сигнала—семафора, а два крайне, (P_1 P_4) для дѣйствія входными дальними сигналами ограждающими станцію. Аппаратъ блокировочный снабженъ также маленькой рукояткой (p), расположенной съправой стороны аппарата, связанной съ особымъ электрическимъ приборомъ — (индукторомъ,) находящимся внутри блокировочнаго аппарата, для подачи электрическихъ сигналовъ.

§ 6.

Станціонные — оконечные блокировочные аппараты (черт. 3 и 4), установленные на станціяхъ: Бологое, Спирово, Тверь, Клинъ и Москва, состоятъ собственно изъ двоякаго рода приборовъ: а) приборовъ распорядительно-контрольныхъ (черт. 3), установленныхъ въ помѣщеніяхъ агентовъ, дежурящихъ по движенію, для сосредоточенія въ рукахъ указанныхъ агентовъ распоряженій по пріему и отправленію поѣздовъ и б) собственно блокировочныхъ аппаратовъ (черт. 4) предстанціонныхъ, установленныхъ въ будкахъ съ взаимно-замыкающими приборами, для установленія связи какъ, между блокировочнымъ аппаратомъ и сигналами, разрѣшающими входъ и выходъ со станціи, такъ равно для дѣйствія этими сигналами, въ зависимости отъ разрѣшеній и распоряженій, получаемыхъ отъ дежурныхъ агентовъ по движенію при посредствѣ распорядительно-контрольнаго блокъ-аппарата.

Станціонный блокировочный аппаратъ (чер. 3) снабженъ тремя (Бологое-Москва)*) или шестью

*) Одиночные аппараты.

(Спирово, Тверь, Клинъ) *) блокировочными кнопками (*а*), для подачи электрическихъ сигналовъ, какъ на смежные блокировочные путевые посты, такъ и на продстанціонный постъ. Приборы эти снабжены: а) двумя или четырьмя звонками (*в*) и двумя или четырьмя звонковыми кнопками (*б*) для подачи сигналовъ, б) рукояткой (*р*), связанной съ индукторомъ и в) громоотводами.

§ 7.

Предстанціонный блокировочный приборъ, установленный въ центральныхъ будкахъ съ взаимнозамыкающими приборами для стрѣлокъ и сигналовъ, состоитъ изъ нижеслѣдующихъ частей:

1) желѣзной мачты—блокировочнаго оптическаго сигнала, снабженнаго однимъ краснымъ крыломъ на вершинѣ мачты и фонаремъ для ночныхъ сигналовъ;

2) блокировочнаго аппарата (чер. 4), снабженнаго одной кнопкой (*а*) для передачи электрическаго сигнала на станцію, б) двумя контрольными указателями (видными въ двухъ окошечкахъ) служащими для полученія распорядительныхъ сигналовъ со станцій: 1) объ открытіи входнаго сигнала, ограждающаго станцію,—для пріема поѣзда, 2) о выводѣ краснаго крыла блокировочнаго сигнала изъ заграждающаго положенія, при отправленіи поѣзда со станціи;

3) одного звонка (*в*) и звонковой кнопки (*б*);

4) громоотвода (*г*);

5) двухъ рельсовыхъ контактовъ-педалей, уложенныхъ—одна у дальняго станціоннаго сигнала, ограждающаго станцію,—другая впереди оптическаго

*) Сдвоенные аппараты.

блокировочнаго сигнала, считая по направленію движенія поѣзда.

Предстанціонный блокировочный аппаратъ снабженъ двумя рукоятками (воротами) (Р P_1), изъ коихъ одна (Р) служитъ для приведенія въ дѣйствіе краснаго крыла блокировочнаго сигнала, другая — (P_1) для дѣйствія входнымъ дальнымъ сигналомъ, ограждающимъ станцію.

Б) Подача и полученіе сигналовъ при посредствѣ блокировочныхъ аппаратовъ.

§ 8.

Сигналы, подаваемые и получаемые при посредствѣ блокировочныхъ аппаратовъ, раздѣляются:

1) на сигналы «отправленія»,

2) на сигналы «прибытія».

Подача сигналовъ производится: а) постановкой краснаго крыла блокировочнаго сигнала въ заграждающее положеніе, б) нажатіемъ кнопокъ блокировочнаго прибора и вращеніемъ индуктора *).

Полученіе сигналовъ—замѣной цвѣта контрольныхъ указателей блокировочнаго аппарата.

§ 9.

На промежуточномъ линейномъ постовомъ блокировочномъ аппаратѣ для сигнализаціи поѣздовъ каж-

*) При подачѣ сигнала безусловно необходимо, во-первыхъ—возможно глубоко, но безъ ударовъ, нажать соотвѣтствующую блокировочную кнопку и одновременно равномѣрно вращать рукоятку индуктора, до *тѣхъ* поръ, пока соотвѣтствующій контрольный указатель не измѣнитъ вполнѣ своего цвѣта: для сего потребуется времени около 3-хъ секундъ и не менѣе 5 оборотовъ индуктора.

даго направленія (четныхъ и нечетныхъ) имѣется по одной сдвоенной кнопкѣ и по два контрольныхъ указателя — всего, слѣдозательно, двѣ сдвоенныхъ кнопки и четыре контрольныхъ указателя.

Подача одного изъ сигналовъ, т. е. «отправленія» или «прибытія», или обоихъ вмѣстѣ производится на блокировочномъ аппаратѣ линейнаго поста *одновременно* нажатіемъ сдвоенной кнопки и вращеніемъ рукоятки индуктора.

Полученіе сигналовъ—замѣной цвѣта контрольныхъ указателей.

Первый указатель (*1*) служитъ для контроля передачи сигнала при подачѣ сигнала «отправленія» и *обратно* для *полученія* сигнала «прибытія», т. е. извѣщенія о выходѣ поѣзда изъ участка.

Второй указатель (*2*) служитъ для *полученія* сигнала «отправленія», т. е. для извѣщенія о выходѣ поѣзда и *обратно* — для *контроля подачи* сигнала «прибытія», когда увѣдомляется предъидущій постъ о прослѣдованіи чрезъ постъ поѣзда.

Въ нормальномъ положеніи путевого линейнаго блокъ-аппарата, когда участки свободны въ обоихъ направленіяхъ—всѣ *четыре* контрольные указателя будутъ *бѣлаго* цвѣта.

а) Красный цвѣтъ *второго* (2) контрольнаго указателя и бѣлый цвѣтъ *перваго* (*1*) обозначаетъ, что поданъ сигналъ «отправленія» и поѣздъ находится на перегонѣ, слѣдуя въ направленіи къ посту,—а впереди лежащій участокъ по направленію движенія поѣзда «свободенъ».

б) Послѣ прохода поѣзда, когда вслѣдъ за постановкою краснаго крыла въ заграждающее положеніе, будутъ поданы *одновременно*, нажатіемъ сдвоенной кнопки и вращеніемъ рукоятки—индуктора, сигналы «отправленія» и «прибытія»—второй (2) указатель будетъ бѣлымъ,—первый (*1*) краснымъ.

в) По полученіи сигнала «прибытія» первый контрольный указатель (*1*) замѣнится съ *краснаго* на *бѣлый*.

Примѣчаніе: вторая сдвоенная кнопка, 3 и 4 контрольные указатели служатъ для сигнализаціи поѣздовъ *другого направленія* и имѣютъ то же значеніе, какъ указано выше для сигнализаціи поѣздовъ перваго направленія, при чемъ 4 указатель соотвѣтствуетъ первому, а 3 второму.

§ 10.

На станціонномъ промежуточномъ блокировочномъ аппаратѣ для сигнализаціи поѣздовъ имѣются также двѣ сдвоенныя кнопки и четыре контрольныхъ указателя.

Подача сигналовъ «отправленія» и «прибытія» производится на станціонномъ аппаратѣ нажатіемъ блокировочныхъ кнопокъ и вращеніемъ рукоятки индуктора.

Полученіе сигналовъ—замѣной цвѣта контрольныхъ указателей.

Первый указатель (*1*) служитъ для *полученія* сигнала «отправленія», т. е. извѣщенія о выходѣ поѣзда и *обратно*—для контроля подачи сигнала «прибытія».

Второй указатель (*2*) служитъ для контроля при подачѣ «отправленія» и *обратно* для полученія сигнала «прибытія».

Въ нормальномъ положеніи блокировочнаго промежуточнаго станціоннаго аппарата, когда участки свободны въ обоихъ направленіяхъ — всѣ четыре контрольные указателя будутъ бѣлаго цвѣта;

а) красный цвѣтъ перваго (*1*) указателя и бѣлый цвѣтъ второго (*2*)—обозначаютъ, что данъ сигналъ «отправленія» и поѣздъ находится на перегонѣ, слѣдуя въ направленіи къ посту, а впереди лежащій перегонъ, по направленію движенія поѣзда, «свободенъ»,

б) когда послѣ постановки краснаго крыла блокировочнаго сигнала въ заграждающее положеніе, будутъ поданы одновременно нажатіемъ сдвоенной кнопки и вращеніемъ рукоятки индуктора сигналы, то первый указатель (*1*) будетъ *бѣлымъ*, второй (2) *краснымъ*,

(*в*) по полученіи сигнала «прибытія» второй контрольный указатель (2) замѣнится съ краснаго на бѣлый.

Третій и четвертый указатели имѣютъ то же значеніе для поѣздовъ другого направленія, причемъ третій соотвѣтствуетъ второму, а четвертый—первому.

Подача сигналовъ «отправленія» и «прибытія» на станціонныхъ промежуточныхъ блокировочныхъ аппаратахъ можетъ быть произведена, смотря по обстоятельствамъ, или *одновременно* или *разновременно*, въ первомъ случаѣ нажимается сдвоенная кнопка (*а*), во второмъ сдвоенная кнопка (*а*) приподнимается, посредствомъ особаго ключа, вкладываемаго въ замокъ (*з*), послѣ чего каждая изъ кнопокъ можетъ быть нажата особо, а, слѣдовательно, и сигналы о «прибытіи» и «отправленіи» поѣздовъ могутъ быть поданы *отдѣльно*. Приспособленіе это устроено на случай обгона поѣздовъ или продолжительной стоянки поѣзда на станціи.

§ 11.

На станціонномъ оконечномъ блокировочномъ аппаратѣ для сигнализаціи поѣздовъ *каждаго направленія* устроено по три отдѣльныхъ кнопки и по три контрольныхъ указателя.

Въ нормальномъ положеніи блокировочнаго станціоннаго аппарата, когда прилегающіе участки свободны, четыре указателя будутъ бѣлыми и два (средніе—третій и четвертый) будутъ красными,—что

будетъ означать, что дальніе входные сигналы, ограждающіе станцію, закрыты, — а смежные перегоны свободны;

а) красный цвѣтъ второго (*2*) указателя и бѣлый третьяго (*3*) обозначаетъ, что станціей *получен* сигналъ «отправленія» поѣзду со смежнаго поста и со станціи на *предстанціонный* постъ поданъ сигналъ, т. е. дано распоряженіе объ открытіи дальняго входнаго сигнала;

б) бѣлый цвѣтъ второго указателя (2) и красный третьяго (*3*) обозначаютъ: 1) что станціей *подана* сигналъ «прибытія» на сосѣдній промежуточный линейный постъ, 2) что дальній входной сигналъ, ограждающій станцію, закрытъ, 3) что кнопка блокировочнаго аппарата на предстанціонномъ посту замкнута, подачей сигнала на станцію;

в) красный цвѣтъ перваго (*1*) контрольнаго указателя—обозначаетъ, что станціей на предстаніонный постъ *подано* распоряженіе объ открытіи, т. е. выводѣ изъ заграждающаго положенія краснаго крыла *выходного* блокировочнаго сигнала и что станціей на впереди лежащій постъ *подачъ одновременно* сигналъ «отправленія»;

г) замѣна перваго указателя (*1*) съ краснаго на бѣлый обозначаетъ, что сигналъ «прибытія» полученъ съ сосѣдняго поста. Четвертый, пятый и шестой контрольные указатели имѣютъ тоже значеніе для другого направленія поѣздовъ и соотвѣтствуютъ 4-й—третьему, 5-й—второму, 6-й— первому.

§ 12.

На каждомъ изъ предстанціонныхъ блокировочныхъ аппаратовъ, связанныхъ съ входными и блокировочными сигналами, имѣется по одной кнопкѣ и по два контрольныхъ указателя. Въ нормальномъ

положеніи оба указателя имѣютъ *красный* цвѣтъ и обозначаютъ, что выходной и входной сигналы закрыты; бѣлый цвѣтъ одного изъ указателей обозначаетъ, что одинъ изъ соотвѣтственныхъ сигналовъ, входной или выходной, можетъ и долженъ быть открытъ.

§ 13.

Блокировочные приборы такъ устроены, что красныя крылья путевыхъ блокировочныхъ оптическихъ сигналовъ *всегда* находятся въ заграждающемъ положеніи (горизонтальномъ), при чемъ въ этомъ положеніи красныя крылья замкнуты при посредствѣ особыхъ механизмовъ, находящихся внутри блокировочнаго аппарата. Механизмы эти могутъ быть разомкнуты лишь посредствомъ электрическаго дѣйствія (тока) съ сосѣднихъ постовъ. Такимъ образомъ вывести крыло блокировочнаго сигнала изъ заграждающаго положенія, т. е. открыть участокъ возможно лишь при двухъ условіяхъ:

а) когда съ сосѣдняго *впереди лежащаго* поста, по направленію движенія поѣзда, получено уже извѣщеніе о «прибытіи» предшествующаго поѣзда—цвѣтъ контрольнаго указателя (1 или 4-й) бѣлый;

б) когда съ сосѣдняго, *предъидущаго* поста, получено извѣщеніе объ «отправленіи» поѣзда—цвѣтъ контрольнаго указателя (2 или 3-й) красный. Слѣдовательно, красныя крылья блокировочныхъ сигналовъ могутъ быть выведены изъ заграждающаго положенія лишь по полученіи извѣщенія о «свободности» впереди лежащаго участка и о выходѣ поѣзда съ сосѣдняго поста.

Примѣчаніе. Входные дальніе сигналы, ограждающіе станцію, находятся въ такой зависимости отъ блокировочныхъ аппаратовъ, что они могутъ быть открываемы

лишь послѣ *полученія* извѣщенія объ отправленіи поѣзда съ сосѣднихъ постовъ (1 или 4-й указатели красные.) Въ свою очередь извѣщеніе со станціи на сосѣдніе посты о «прибытіи» поѣзда можетъ быть подано лишь послѣ *закрытія* дальнихъ входныхъ сигналовъ.

II. Значеніе сигналовъ, подаваемыхъ при посредствѣ блокировочныхъ приборовъ.

§ 14.

Днемъ поднятое заграждающее положеніе праваго краснаго крыла блокировочнаго путевого сигнала, а ночью красный огонь означаютъ, что «путь занятъ» и выражаютъ требованіе безусловной остановки поѣзда.

§ 15.

Днемъ опущенное подъ 45° красное крыло блокировочнаго, путевого сигнала, а ночью бѣлый огонь, означаютъ что, «путь свободенъ» и что поѣздъ можетъ слѣдовать безъ остановки у поста или отправиться далѣе, если онъ стоялъ на посту.

§ 16.

Большія красныя крылья и соотвѣтствующіе имъ огни электро-семафоровъ относятся исключительно только до движенія поѣздовъ, идущихъ по правильному (правому) пути; при движеніи же по неправильному пути поѣзды не должны обращать вниманія на положеніе красныхъ крыльевъ. При движеніи поѣздовъ по неправильному пути, сигнализація этихъ поѣздовъ электро-семафорами воспрещается.

III. Правила сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами.

§ 17.

Назначеніе электро-семафоровъ заключается, во-первыхъ, въ замѣнѣ подачи телеграфныхъ поѣздныхъ депешъ—подачею болѣе простыхъ сигналовъ, извѣщающихъ объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ, при посредствѣ электрическихъ аппаратовъ и крыльевъ путевыхъ блокировочныхъ сигналовъ, во-вторыхъ, въ сохраненіи постоянно опредѣленнаго *разстоянія* между поѣздами, идущими по одному и тому же пути и направленію. Поэтому каждый участокъ между двумя электро-семафорными постами долженъ закрываться помощью большого краснаго крыла электро-семафора послѣ входа въ него каждаго поѣзда и ограждаться подачею сигнала отправленія и слѣдующій поѣздъ не долженъ допускаться въ занятый поѣздомъ участокъ до тѣхъ поръ, пока впереди идущій поѣздъ не выйдетъ изъ участка и блокировочный аппаратъ не покажетъ, что путь свободенъ. На основаніи сего, на посту отправленія должно получиться столько сигналовъ о прибытіи поѣздовъ со слѣдующаго поста, сколько прошло черезъ постъ отправленія поѣздовъ.

§ 18.

Съ открытіемъ блокировочныхъ постовъ движеніе поѣздовъ между Бологое и Москвою должно производиться при соблюденіи нижеслѣдующихъ основныхъ правилъ:

) поѣзда *равной* скорости и поѣзда *меньшей* скорости за поѣздами большей скорости должны

быть отправляемы не иначе, какъ по проходѣ поѣздомъ равной или большей скорости электро-семафорнаго поста, по направленію движенія поѣздовъ, т. е. должны отдѣляться *блокировочнымъ* перегономъ;

б) поѣзда *большей* скорости могутъ быть отправляемы за поѣздами *меньшей* скорости не иначе, какъ по полученіи со слѣдующей по направленію движенія станціи извѣщенія по телеграфу о прибытіи на эту станцію поѣздовъ меньшей скорости, т. е. должны отдѣляться *постанціоннымъ* перегономъ, согласно п. Б. § 119. Пр. Техн. Экспл.

А) Сигнализація поѣздовъ при исправномъ дѣйствіи приборовъ.

§ 19.

Каждому сигналу «отправленія» или «прибытія», подаваемому нажатіемъ блокировочной кнопки аппарата, должна *обязательно предшествовать* подача звонковаго сигнала «вниманіе»; сигналъ этотъ подается порядкомъ, указаннымъ въ § 24 настоящей инструкціи.

Когда будетъ полученъ звонкомъ сигналъ «вниманіе» и вслѣдъ за симъ *бѣлый* цвѣтъ второго или третьяго контрольнаго указателя замѣнится на красный, т. е. будетъ полученъ сигналъ «отправленія» поѣзда, то сигналистъ промежуточнаго, линейнаго поста обязанъ въ ожиданіи поѣзда опустить соотвѣтственное красное крыло блокировочнаго сигнала, т. е. вывести его изъ заграждающаго положенія; если-же электро-семафорный постъ огражденъ входными дальними сигналами (станція), то дежурный агентъ по движенію обязанъ исполнить все указанное положеніемъ о движеніи для пріема ожидаемаго поѣзда на станцію.

§ 20.

На промежуточныхъ линейныхъ постахъ сигналы «отправленія» и «прибытія, въ виду существующей связи между блокировочными кнопками аппарата (сдвоенная кнопка), подаются *одновременно* нажатіемъ сдвоенной кнопки и вращеніемъ индуктора. Сигналы эти подаются:

а) если поѣздъ проходитъ мимо электро-семафорнаго поста не останавливаясь, то послѣ постановки краснаго крыла блокировочнаго сигнала въ заграждающее положеніе и послѣ прохода поѣзда въ цѣломъ его составѣ;

б) если поѣздъ останавливался у электро-семафорнаго поста на главномъ пути, то послѣ отправленія поѣзда въ цѣломъ его составѣ и не иначе, какъ послѣ постановки краснаго крыла блокировочнаго сигнала въ заграждающее положеніе.

§ 21.

На станціонныхъ и телеграфныхъ постахъ, снабженныхъ дальними входными сигналами (семафорами), ограждающими станцію или постъ, сигналы «прибытія» и «отправленія» подаются *одновременно* или *разновременно*,—въ послѣднемъ случаѣ для сего въ тѣхъ аппаратахъ, которые снабжены сдвоенными кнопками, послѣдняя приподнимается при посредствѣ особаго ключа, вкладываемаго въ замокъ, послѣ чего каждая изъ блокировочныхъ кнопокъ можетъ быть нажата особо для подачи сигналовъ «прибытія» и «отбытія» *разновременно*.

Сигналы «прибытія» и «отправленія» подаются:

а) если поѣздъ останавливается на продолжительное время (свыше 3-хъ минутъ) на станціяхъ

или постахъ, то сигналъ «прибытія» подается по остановкѣ поѣзда на станціи или посту и не ранѣе закрытія дальняго, входного сигнала со стороны прибытія поѣзда;

б) если поѣздъ становится на запасный путь, то сигналъ «прибытія» подается послѣ установки поѣзда на запасномъ пути не иначе, какъ по удостовѣреніи, что какъ голова, такъ и хвостъ поѣзда не выходятъ за предѣлы стоянія подвижного состава, что стрѣлка поставлена для слѣдованія по главному пути и укрѣплена надлежащимъ образомъ.

Сигналъ «отправленія» въ указанныхъ выше двухъ случаяхъ подается особо въ моментъ отправленія поѣзда со станціи или поста послѣ постановки краснаго крыла блокировочнаго сигнала въ заграждающее положеніе.

в) при проходѣ поѣздовъ безъ остановки или незначительныхъ остановкахъ поѣздовъ (менѣе 3-хъ минутъ) на станціяхъ и постахъ, снабженныхъ дальними сигналами, сдвоенныя кнопки разъединенію не подлежатъ и сигналы «отправленія» и «прибытія» должны быть подаваемы одновременно порядкомъ, указаннымъ въ § 20 настоящей инструкціи для промежуточныхъ постовъ.

§ 22.

При одновременномъ подходѣ поѣздовъ разнаго направленія къ электро-семафору, въ подачѣ сигналовъ отдается предпочтеніе поѣздамъ большихъ передъ поѣздами меньшихъ скоростей, а при поѣздахъ равныхъ скоростей—С.-Петербургскимъ передъ Московскимъ поѣздами.

Б) При разстройствѣ сигнализаціи или при неисправномъ дѣйствіи приборовъ.

§ 23

Въ случаѣ такого разстройства въ сигнализаціи, когда сигналы о «прибытіи» поѣздовъ почему либо не могли быть получены *своевременно*, замѣной цвѣта контрольныхъ указателей, 1-го и 4-го на промежуточныхъ линейныхъ постахъ, 2-го и 3-го на станціонныхъ, вслѣдствіе чего при полученіи сигналовъ «отправленія» со смежныхъ постовъ красное крыло блокировочнаго сигнала не могло бы быть выведено изъ заграждающаго положенія сигналистомъ, для сношеній между электро-семафорными постами, а равно для сигнализаціи поѣздовъ устанавливается настоящей инструкціей *особая дополнительная сигнализація звонками* (звуковая). Для сей цѣли блокировочные аппараты снабжены звонками (будильниками), приводимыми въ дѣйствіе при посредствѣ звонковыхъ вызывныхъ кнопокъ. Подача звонковаго сигнала производится нажатіемъ вызывной звонковой кнопки и вращеніемъ рукоятки индуктора *).

Полученіе сигналовъ производится звонкомъ электрическихъ колокольчиковъ, при чемъ изъ прибора выпадаетъ особый сигнальный указатель. Электрическими звонками подаются сигналы, состоящіе изъ протяжныхъ и короткихъ звонковъ. Продолжительность звонка зависитъ отъ продолжительности вращенія рукоятки индуктора при нажатой кнопкѣ:

*) Подавая звонковой сигналъ слѣдуетъ нажать соотвѣтствующую звонковую кнопку возможно глубоко, но безъ удара и вращать равномѣрно индукторъ.

короткаго—одинъ оборотъ, длиннаго—пять оборотовъ; промежутокъ между звонками опредѣляется временемъ, потребнымъ для счета отъ единицы до трехъ и пріостановленіемъ на это время рукоятки индуктора.

§ 24.

Для сношеній между сосѣдними электро-семафорными постами должны быть употребляемы только нижеслѣдующіе звонковые сигналы:

Запросы:

1) «Вниманіе» ——— 5 обор. индуктора одинъ протяжный звонокъ.

2) «Прибылъ-ли поѣздъ» ——— по 5 оборот. ——— по 5 оборот. два протяжныхъ звонка.

Отвѣты:

3) «Слушаю» ——— одинъ—протяжный звонокъ.

4) «Поѣздъ прибылъ» ——— ——— ——— ——— четыре протяжныхъ.

5) «Поѣздъ не прибылъ» . . . . . десять короткихъ.

6) «Поѣздъ слѣдуетъ не въ цѣломъ составѣ» . . . . . ——— . . . . . одинъ протяжный и дедесять короткихъ въ двухъ группахъ.

7) «Поѣздъ слѣдуетъ безъ сигнала отправленія» . . . . . ——— ——— два длинныхъ и тять коротких.

8) «Учетъ сигналовъ» ——— . . . одинъ протяжный и три короткихъ.

9) «Не понялъ, повторите» . . . . . пять короткихъ.

Всѣ звонковые сигналы, подаваемые съ одного

поста на другой, должны быть безусловно повторяемы постомъ, принимающимъ таковые.

При малѣйшемъ недоразумѣніи или сомнѣніи долженъ быть поданъ сигналъ № 9, т. е. «не понялъ, повторите».

§ 25.

Подача сигналовъ электрическими звонками производится не иначе, какъ по истеченіи нижеуказанныхъ сроковъ:

а) чрезъ 30 мин. послѣ отправленія или прохода смѣшаннаго или товарнаго поѣзда и

б) чрезъ 15 мин. послѣ прохода пассажирскаго поѣзда какого-то бы ни было наименованія.

Если бы слѣдующій поѣздъ прибылъ на постъ ранѣе истеченія приведенныхъ сроковъ, то онъ долженъ быть задержанъ на посту и выжидать истеченія таковыхъ.

§ 26.

Если сигналъ прибытія, опущеніемъ краснаго крыла, не будетъ полученъ по истеченіи сроковъ, указанныхъ въ § 25, то сигналистъ, или агентъ, дѣйствующій приборомъ, обязанъ:

1) сперва отмѣтить въ журналѣ, который имъ ведется, что сигналъ прибытія «не полученъ»;

2) потомъ подать на сосѣдній постъ, съ котораго не полученъ сигналъ прибытія, сигналъ «вниманія», хотя бы слѣдующаго поѣзда того же направленія еще въ виду не было.

§ 27.

Сигналъ «вниманіе», въ случаѣ неполученія отвѣта, долженъ быть поданъ три раза въ теченіи 5 минутъ, а именно:

а) послѣ отправленія или прохода смѣшаннаго товарнаго поѣзда—первый звонокъ на 30-й минутѣ, второй—на 33-й, третій—на 35-й минутѣ;

б) послѣ отправленія или прохода пассажирскаго поѣзда—первый звонокъ вниманія на 15-й, второй на 18-й, третій на 20-й минутѣ, если только до тѣхъ поръ не будетъ полученъ сигналъ «прибытія».

§ 28.

По полученіи на сигналъ «вниманіе» сигнала «слушаю» сигналистъ или агентъ запросившаго поста обязанъ передать на слѣдующій постъ сигналъ «прибылъ-ли поѣздъ» ——— ——— двумя протяжными звонками.

§ 29.

Сигналистъ или агентъ запрошеннаго поста, получивъ звонкомъ сигналъ «прибылъ-ли поѣздъ», обязанъ поступить слѣдующимъ образомъ:

1) если поѣздъ еще не прибылъ и не прошелъ электро семафорнаго поста, то сигналистъ передаетъ на запросившій постъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ», десятью короткими звонками . . . . . и затѣмъ по проходѣ поѣзда подаетъ установленный сигналъ «прибытія».

2) Если поѣздъ уже прибылъ и прошелъ электро-

семафоръ, то сигналистъ передаетъ на запросивший постъ сигналъ «поѣздъ прибылъ» четырьмя протяжными звонками ——— ——— ——— ———

§ 30.

Сигналистъ или агентъ запросившаго поста, по наступленіи времени отправленія поѣзда, но не ранѣе сроковъ, указанныхъ въ § 25 инструкціи, обязанъ руководствоваться слѣдующими правилами:

1) Если цвѣтъ контрольнаго указателя не измѣнится, а будетъ полученъ звонкомъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ», то онъ задерживаетъ прибывшій поѣздъ до тѣхъ поръ, пока цвѣтъ контрольнаго указателя не измѣнится, т. е. не будетъ поданъ и полученъ сигналъ «прибытія» и не представится возможности вывести красное крыло блокировочнаго сигнала изъ заграждающаго положенія;

2) если цвѣтъ контрольнаго указателя не измѣнится на «бѣлый», т. е. сигналъ «прибытія» не будетъ полученъ, но будетъ полученъ звонкомъ сигналъ «поѣздъ прибылъ», то онъ отправляетъ прибывшій поѣздъ до слѣдующаго электро-семафорнаго поста «*съ выдачею письменнаго разрѣшенія*», по установленной формѣ, на зеленой бумагѣ;

3) если на троекратные поданные сигналы «вниманіе» не будетъ получено сигнала «слушаю», то сигналистъ *выдаетъ* разрѣшеніе на зеленой бумагѣ, но не ранѣе, какъ послѣ истеченія 5-ти минутъ времени положеннаго въ § 27 на троекратную подачу звонковъ и обязательно лишь послѣ подачи третьяго звонка «вниманіе»;

4) если цвѣтъ контрольнаго указателя измѣнится, т. е. будетъ полученъ сигналъ «прибытія», а слѣ-

дователенъ представится возможность вывести красное крыло блокировочнаго сигнала изъ заграждающаго положенія, то сигналистъ или агентъ отправляетъ поѣздъ безъ всякихъ дальнѣйшихъ формальностей, исключая случаевъ, указанныхъ въ §§ 39 и 40, настоящей инструкціи.

§ 31.

Каждый поѣздъ остановившійся, согласно § 14 инструкціи, у электро-семафорнаго поста, можетъ отправиться съ таковаго и вступить въ слѣдующій участокъ неиначе, какъ по полученіи сигнала о прибытіи предшествующаго поѣзда, т. е. послѣ полученія разрѣшенія на опущеніе краснаго крыла, или, если таковой сигналъ не будетъ полученъ, то по истеченіи времени, указаннаго въ §§ 25 и 27 инструкціи, и, не иначе, какъ по полученіи на посту особаго письменнаго разрѣшенія на зеленой бумагѣ, выданнаго на основаніи пунктовъ 2 и 3 § 30 инструкціи

§ 32.

Письменное разрѣшеніе на зеленой бумагѣ выдается машинисту и главному кондуктору по формѣ, указанной въ Приложеніи № 3. Въ означенномъ разрѣшеніи агентомъ или сигналистомъ должно быть собственноручно отмѣчено о томъ, получилъ ли онъ на свой запросъ сигналъ «поѣздъ прибылъ», или же не получилъ никакого «отвѣта».

Отправленный по таковому разрѣшенію поѣздъ долженъ слѣдовать до слѣдующаго электро-

семафорнаго поста со всею осторожностью и такою скоростью, чтобы имѣть всегда возможность остановиться на видимомъ машинистомъ впереди поѣзда свободномъ пространствѣ.

При слѣдованіи поѣзда по письменному разрѣшенію *вмѣняется въ обязанность* машинисту и главному кондуктору *остановить* поѣздъ на слѣдующемъ электро-семафорномъ посту; при этомъ машинистъ обязанъ *передать* сигналисту, полученное съ предшествующаго поста, письменное разрѣшеніе, а въ поѣздномъ рапортѣ донести о случившемся. Главный же кондукторъ въ отношеніи полученнаго зеленаго разрѣшенія поступаетъ порядкомъ, указаннымъ въ пунктѣ 4 § 58 настоящей инструкціи.

§ 33.

Порядокъ, изложенный въ §§ 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 и 32 настоящей инструкціи, примѣняется во всѣхъ подробностяхъ послѣдовательно къ каждому поѣзду.

§ 34.

Если *станціею или блокировочнымъ постомъ, снабженнымъ телеграфнымъ* аппаратомъ, отправленъ *одинъ* поѣздъ, въ закрытый участокъ по письменному разрѣшенію на зеленой бумагѣ и правильное дѣйствіе блокировочныхъ приборовъ *не возстановилось* ко времени отправленія *второго* поѣзда того-же направленія, *то всѣ блокировочные посты*, расположенные на перегонѣ, т. е. въ предѣлахъ между двумя блокировочными постами или станціями, *снаб-*

женными телеграфными аппаратами, *должны безусловно быть признаны неисправными*, въ отношеніи дѣйствія блокировочной системы, для поѣздовъ *одного* или *обоихъ* направленій, смотря по тому, обнаружена ли неисправность блокировочныхъ аппаратовъ въ одномъ или въ обоихъ направленіяхъ, и *всѣ безъ исключенія поѣзды должны быть отправляемы не иначе, какъ по установленіи между станціями телеграфныхъ сношеній* порядкомъ, указаннымъ въ п. Б. § 119 Пр. Техн. Экспл. положенія о движеніи Серія Э № 10 и съ выдачей разрѣшеній на зеленой бумагѣ.

Всѣ поѣзды, слѣдующіе по телеграфнымъ сношеніямъ, должны обязательно останавливаться на промежуточныхъ линейныхъ блокировочныхъ постахъ для передачи и полученія письменныхъ разрѣшеній на зеленой бумагѣ для дальнѣйшаго слѣдованія.

Съ *момента отправленія перваго* поѣзда по установленіи телеграфныхъ сношеній, т. е. *втораго* поѣзда съ выдачей разрѣшенія на зеленой бумагѣ, ни станціи, ни линейные промежуточные посты *не вправѣ пользоваться блокировочными приборами для сигнализаціи поѣздовъ*, въ томъ направленіи движенія, въ которомъ эти приборы оказались испорченными, *впредь до исправленія* и возстановленія правильнаго дѣйствія приборовъ, а для промежуточныхъ линейныхъ постовъ, кромѣ того впредь до *прибытія на постъ поѣзда съ письменнымъ разрѣшеніемъ на бѣлой бумагѣ*, на которомъ будетъ сдѣлана надпись о возстановленіи дѣйствія блокировочной системы на перегонѣ, и о прибытіи на сосѣднюю, *впереди лежащую, станцію послѣдняго поѣзда, отправленнаго съ выдачею разрѣшенія на зеленой бумагѣ.*

§ 35.

Первому поѣзду, отправляемому *со станціи или поста, снабженнаго телеграфнымъ* аппаратомъ, *послѣ возстановленія* дѣйствія блокировочныхъ аппаратовъ, въ томъ направленіи, для котораго, вслѣдствіе поврежденія блокировочной системы, была *установлена временно система телеграфныхъ сношеній* и выдавались поѣздамъ разрѣшенія на зеленой бумагѣ,—станціей, отправляющей поѣздъ, *должно быть выдано письменное разрѣшеніе на бѣлой бумагѣ*, въ которомъ должно быть указано:

а) *время прибытія послѣдняго* поѣзда на сосѣднюю станцію, отправленнаго съ выдачей разрѣшенія на зеленой бумагѣ;

б) извѣщеніе о *возстановленіи* дѣйствія сигнализаціи поѣздовъ блокировочными приборами. Поѣздъ, слѣдующій съ разрѣшеніемъ на бѣлой бумагѣ, *долженъ безусловно останавливаться на блокировочныхъ постахъ* и передавать разрѣшенія сигналистамъ, которые въ свою очередь обязаны выдавать главному кондуктору и машинисту такого-же рода разрѣшенія на бѣлой бумагѣ.

Поѣздъ, слѣдующій по разрѣшеніямъ, выданнымъ на бѣлой бумагѣ, обязательно *долженъ быть сигнализируемъ блокировочными аппаратами* въ порядкѣ, установленномъ настоящей инструкціей, и подача телеграммъ объ отправленіи и прибытіи поѣздовъ должна быть прекращена съ момента отправленія поѣзда съ такимъ разрѣшеніемъ со станціи.

§ 36.

При слѣдованіи вспомогательнаго паровоза или поѣзда, для подачи помощи остановившемуся въ пу-

ти поѣзду, должны соблюдаться въ точности правила, изложенныя въ §§ 14 и 31 инструкціи, хотя бы и имѣлись точныя свѣдѣнія о мѣстѣ нахожденія остановившагося поѣзда.

§ 37.

Блокировочные приборы предназначаются исключительно для сигнализаціи поѣздовъ, согласно изложенныхъ правилъ, и ни въ какомъ случаѣ не должны быть употребляемы для другихъ надобностей, неуказанныхъ настоящимъ положеніемъ, а равно управленіе этими приборами не можетъ быть поручаемо другимъ лицамъ, кромѣ сигналистовъ и агентовъ, спеціально уполномоченныхъ для сей цѣли.

§ 38.

Существованіе электро-семафорныхъ постовъ ни коимъ образомъ *не освобождаетъ* агентовъ разныхъ службъ отъ самаго точнаго исполненія существующаго положенія о сигналахъ для огражденія поѣздовъ и движенія таковыхъ въ пути и на станціяхъ.

В) При случаяхъ исключительныхъ.

§ 39.

Въ случаѣ, если для поѣзда, прослѣдовавшаго постъ при открытомъ сигналѣ, не будетъ полученъ вслѣдъ затѣмъ сигналъ «прибытія», т. е. контрольный указатель останется краснымъ и краснаго кры-

ла не будетъ возможно вывести изъ заграждающаго положенія, при чемъ на троекратный запросъ сигналомъ «вниманіе» отвѣта тоже не будетъ получено или будетъ полученъ сигналъ звонкомъ «поѣздъ прибылъ», почему слѣдующій за нимъ поѣздъ того-же направленія, согласно пунктовъ 2 и 3 § 30 инструкціи, будетъ отправленъ по письменному разрѣшенію, выданному на зеленой бумагѣ, то въ случаѣ полученія за симъ сигнала «прибытія», т. е. *самовозстановленія дѣйствія сигнализаціи*, этотъ послѣдній сигналъ прибытія обязательно долженъ быть *отнесенъ* къ предпослѣднему, отправленному съ поста поѣзду, но не къ послѣднему поѣзду, отправленному по зеленому разрѣшенію, почему немедленно по полученіи этого сигнала долженъ быть *поданъ* сигналъ «отправленія» послѣднему, вошедшему въ участокъ поѣзду, во избѣжаніе оставленія занятаго участка незаблокированнымъ для одного изъ поѣздовъ, о чемъ и должно быть также отмѣчено въ журналѣ сигнализаціи.

§ 40.

Въ случаѣ самовольнаго прохода поѣзда въ закрытый участокъ, т. е. при поднятомъ красномъ крылѣ, первый полученный сигналъ «прибытія» долженъ быть *отнесенъ* къ предпослѣднему отправленному съ поста поѣзду, того же направленія, почему немедленно по полученіи этого сигнала долженъ быть *поданъ* сигналъ «отправленія» послѣднему, самовольно вошедшему въ участокъ, поѣзду, во избѣжаніе оставленія занятаго поѣздомъ участка незаблокированнымъ, о чемъ должно быть отмѣчено въ журналѣ.

§ 41.

Если сигналистъ или агентъ станціи, принимая *одинъ* поѣздъ, замѣтитъ, что за этимъ поѣздомъ находится или слѣдуетъ *второй* поѣздъ, т. е. что на одномъ перегонѣ окажется *два* поѣзда, то въ такомъ исключительномъ случаѣ онъ обязанъ ранѣе подачи сигналовъ въ установленномъ порядкѣ первому поѣзду, отправляемому съ поста, передать *на предъидущій* постъ сигналъ звонкомъ «поѣздъ не прибылъ» . . . . . и послѣ подачи сигналовъ «отправленія и прибытія» первому отправленному поѣзду, передать на тотъ-же предъидущій постъ еще разъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ» и сигналъ «учетъ» ——— . . . что будетъ обозначать распоряженіе предъидущему посту заблокировать немедленно участокъ, т. е. произвесть учетъ сигналовъ въ порядкѣ, указанномъ въ §§ 39 и 40 настоящей инструкціи.

§ 42.

Если къ посту подходитъ поѣздъ, объ отправленіи котораго сигналистъ не получилъ извѣщенія сигналомъ «отправленія», то сигналистъ или агентъ обязанъ:

1) отмѣтить въ журналѣ о неполученіи сигнала «отправленія»;

2) вызвать предъидущій постъ сигналомъ «вниманіе» и передать звонковый сигналъ «поѣздъ слѣдуетъ безъ сигнала отправленія» . . . . . ——— ———— ;

3) и въ случаѣ полученія сигнала «отправленія» съ предъидущаго поста немедленно подать сигналы поѣзду въ установленномъ порядкѣ;

4) если же послѣ передачи сигнала «поѣздъ слѣдуетъ безъ сигнала отправленія» требуемый сигналъ не будетъ полученъ и вслѣдствіе не перемѣны цвѣта контрольнаго указателя съ бѣлаго на красный не представится возможности вывести красное крыло блокировочнаго сигнала изъ *заграждающаго* положенія, то сигналистъ обязанъ отправить поѣздъ такъ-же съ выдачею ему разрѣшенія на зеленой бумагѣ въ порядкѣ, указанномъ въ пунктахъ 2 и 3 § 30 настоящей инструкціи, съ тѣмъ, что въ случаѣ полученія въ слѣдъ за симъ сигнала «отправленія» *оно безусловно обязано немедленно* передать на предъидущій постъ сигналъ звонкомъ «поѣздъ не прибылъ». . . . . и послѣ подачи сигнала «отправленія» въ установленномъ порядкѣ поѣзду, отправленному въ участокъ съ разрѣшеніемъ на зеленой бумагѣ, подать еще разъ на предъидущій постъ сигналъ «поѣздъ не прибылъ» и сигналъ «учетъ» ———— . . . , что будетъ обозначать распоряженіе предъидущему посту, заблокировать немедленно участокъ, т. е. произвесть учетъ сигналовъ, отнюдь не допуская входа послѣдующаго поѣзда на перегонъ до полученія сигнала «прибытія»;

5) если-же постъ огражденъ дальними входными сигналами, опустить которые безъ полученія сигнала «отправленія» окажется невозможнымъ, то дежурный по движенію обязанъ немедленно распорядиться въ порядкѣ, указанномъ правилами движенія, о вводѣ на станцію поѣзда при закрытыхъ входныхъ сигналахъ.

§ 43.

Въ случаѣ прохода поѣзда у электро-семафорнаго поста не въ цѣломъ составѣ, агентъ или сигналистъ поста обязанъ, оградивъ поѣздъ поднятіемъ краснаго

крыла въ заграждающее положеніе, не подавать сигналовъ прибытія и отправленія нажатіемъ блокировочной кнопки, а передать звонкомъ на впереди лежащій постъ сигналъ «поѣздъ слѣдуетъ не въ цѣломъ составѣ» . . . . . ——— . . . . . и послать свободнаго сигналиста, или путевого сторожа осмотрѣть предъидущій участокъ, а на запросъ-же предъидущаго поста отвѣчать звонкомъ «поѣздъ не прибылъ».

Получивъ звонковой сигналъ «поѣздъ слѣдуетъ не въ цѣломъ составѣ» сигналистъ, впереди лежащаго поста, обязанъ, послѣ остановки поѣзда, потребовать отъ главнаго кондуктора осмотра хвостовыхъ сигналовъ и лишь послѣ сего, по удостовѣренію лично съ главнымъ кондукторомъ о состояніи поѣзда и хвостовыхъ сигналовъ, передать на сосѣдній постъ, смотря по обстоятельствамъ, или сигналъ «поѣздъ прибылъ», если поѣздъ окажется въ цѣломъ составѣ, или сигналъ «поѣздъ не прибылъ», если поѣздъ будетъ слѣдовать не въ цѣломъ составѣ,— въ послѣднемъ случаѣ сигналистъ *поста, чрезъ который прослѣдовалъ поѣздъ не въ цѣломъ составѣ*— подаетъ сигналы «прибытія и отправленія», кнопкой блокировочнаго аппарата лишь *тогда*, когда посланный на предъидущій участокъ для осмотра возвратится и заявитъ, что участокъ совершенно свободенъ;—сигналистъ-же поста *остановившаго* поѣздъ и подавшаго сигналъ «поѣздъ не прибылъ» обязанъ задержать поѣздъ и отправить таковой на слѣдующій перегонъ лишь по полученіи сигнала «отправленія» съ предъидущаго поста.

§ 44.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда требуется отправить рабочій вспомогательный или экстренный поѣздъ на

перегонъ по особому распоряженію, при чемъ поѣздъ *долженъ вернуться* обратно на станцію отправленія по тому-же пути, не доходя до слѣдующей станціи, *пользованіе блокъ приборами для сигнализаціи такого рода поѣздовъ воспрещается*, во избѣжаніе открытія участковъ при обратномъ слѣдованіи поѣзда. Такого рода поѣзды отправляются на перегонѣ *при закрытыхъ блокировочныхъ сигналахъ*, съ выдачею письменныхъ разрѣшеній главному кондуктору и машинисту и не иначе, какъ по установленіи телеграфныхъ сношеній съ сосѣднею станціею или телеграфнымъ постомъ, порядкомъ, указаннымъ въ положеніи о движеніи. До возвращенія отправленнаго поѣзда обратно и до передачи о томъ телеграммы на сосѣднюю станцію ни одинъ поѣздъ не можетъ быть отправленъ по тому-же направленію на данный перегонъ, равно какъ не можетъ быть разрѣшенъ путь и второму такому же поѣзду.

Отправленный при такихъ условіяхъ поѣздъ *обязательно долженъ имѣть на всѣхъ блокировочныхъ линейныхъ промежуточныхъ постахъ остановки* и предъявлять предписанія о воспрещеніи сигнализаціи его блокировочными приборами.

§ 45.

Въ случаѣ установленія движенія по одиночному пути, сигнализація блокировочными приборами (электро-семафорами) производится лишь поѣздамъ, слѣдующимъ по правильному пути; о поѣздахъ, слѣдующихъ по неправильному пути, электро-семафорами никакихъ сигналовъ не должно быть подаваемо, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ поѣзды должны слѣдовать по телеграфнымъ сношеніямъ, установленнымъ на основаніи положенія о движеніи.

IV. О нѣкоторыхъ неисправностяхъ въ дѣйствіи приборовъ.

§ 46.

Въ случаѣ, если, послѣ прохода поѣзда чрезъ педаль—контактъ, не смотря на то, что сигналъ отправленія былъ полученъ съ предъидущаго поста, сигналистъ всетаки не могъ-бы нажать кнопку, то онъ обязанъ, снявъ съ соотвѣтственной заслонки (*c*) чер. 1, 2, 4 пломбу, приподнять осторожно заслонку нѣсколько вверхъ. Вслѣдствіе сего подъ дѣйствіемъ особаго тяжа блокировочная кнопка будетъ освобождена для нажатія и подачи установленныхъ сигналовъ. О снятіи пломбы съ заслонки и объ употребленіи тяжа должно быть отмѣчено въ журналѣ сигнализаціи и послано извѣщеніе въ порядкѣ, указанномъ въ § 48 настоящей инструкціи.

§ 47.

Сигналистъ или агентъ, дѣйствующій приборомъ, не получивъ сигналовъ отправленія или прибытія подрядъ о двухъ поѣздахъ, долженъ считать, что между его и сосѣднимъ постомъ произошла порча электро-семафорныхъ аппаратовъ.

О всякомъ случаѣ порчи приборовъ, обнаруженной на электро-семафорныхъ постахъ, сигналистъ сообщаетъ немедленно и письменно, съ указаніемъ нумера поста, Начальнику сосѣдней станціи, пересылая таковое извѣщеніе съ поѣздомъ или инымъ кратчайшимъ путемъ.

§ 48.

Для болѣе однообразнаго и точнаго обозначенія замѣченныхъ неправильностей въ дѣйствіи прибо-

ровъ, сообщенія о случаяхъ порчи послѣднихъ должны быть составляемы и передаваемы по принадлежности по нижеслѣдующей формѣ, безъ всякихъ отступленій:

1) Красное крыло (С.-Петербургское или Московское) не возможно вывести изъ заграждающаго положенія съ..... ч..... м., указатели за №№..... показываютъ (красный или бѣлый цвѣтъ);

2) Разбито красное стекло (С.-Петербургскаго или Московскаго) крыла.

3) Разорваны проволочныя тяги.

4) Звонокъ не дѣйствуетъ.

5) Красное крыло (С.-Петербургское или Московское) не держится въ заграждающемъ положеніи.

6) Педаль не дѣйствуетъ.

7) Дальній входной сигналъ не исправенъ (обозначить точно поврежденіе).

Въ концѣ каждаго извѣщенія прописывается: постъ № (такой-то), часы и минуты отправленія и вслѣдъ за тѣмъ фамилія лица, составившаго извѣщеніе.

№ поѣзда, съ которымъ отправлено означенное извѣщеніе, отмѣчается сигналистами путевыхъ постовъ или станціонными агентами въ графѣ «примѣчанія» журнала.

Если бы случилось поврежденіе въ приборахъ, указанное выше въ пунктѣ 5, т. е., если бы красное, крыло не задержалось въ горизонтальномъ (заграждающемъ) положеніи, то сигналистъ или агентъ обязательно должны немедля *подвязать* тяги краснаго крыла такимъ образомъ, чтобы участокъ былъ блокированъ и огражденъ (краснымъ) крыломъ. Красное крыло слѣдуетъ держать подвязаннымъ до тѣхъ поръ, пока не пріѣдетъ вызванный надсмотрщикъ и не исправитъ поврежденія.

§ 49.

Начальники станцій, при полученіи извѣщенія о порчѣ электро-семафорныхъ приборовъ, какъ мѣстныхъ, такъ и путевыхъ, сообщаютъ о томъ немедленно депешей мѣстнымъ: надсмотрщику телеграфа, контролеръ-механику, а также электро-технику, придерживаясь формы, указанной въ предъидущемъ параграфѣ; о порчѣ же, неудовлетворительномъ или неисправномъ дѣйствіи дальнихъ входныхъ станціонныхъ сигналовъ, кромѣ указанныхъ лицъ извѣщаютъ, еще мѣстнаго дорожнаго мастера и Начальника участка Службы Пути.

V. Обязанности лицъ, дѣйствующихъ электро-семафорами, и главныхъ кондукторовъ, слѣдующихъ съ поѣздами по электро-семафорамъ.

§ 50

Дѣйствіе электро-семафорами возлагается:

1) На путевыхъ постахъ—на особыхъ сигналистовъ.

2) На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ по штату полагаются особые сигналисты — на станціонныхъ сигналистовъ, подъ руководствомъ и отвѣтственностью Начальниковъ станцій и лицъ, ихъ замѣняющихъ въ дежурствѣ по движенію.

§ 51.

Постовые сигналисты, въ отношеніи дѣйствія электро-семафорами, распоряженія движеніемъ поѣздовъ на постахъ, въ предѣлахъ, указанныхъ на-

стоящей инструкціей, и веденія журналовъ сигнализаціи, подчиняются непосредственно лишь электротехнику и Помощнику Начальника Движенія по телеграфной части; въ административномъ же порядкѣ сигналисты подчиняются Начальникамъ ближайшихъ сосѣднихъ станцій, на которыхъ возлагается обязанность снабженія ихъ всякаго рода матеріалами и веденіе съ ними служебной переписки порядкомъ, установленнымъ для станціонныхъ служащихъ и проч.

Поэтому сигналисты путевыхъ постовъ обязаны обращаться со всѣми своими служебными требованіями къ Начальнику подлежащей станціи, къ которой постъ причисленъ; Начальники же сихъ станцій, по полученіи всякаго рода требованій и донесеній путевыхъ сигналистовъ, представляютъ о таковыхъ въ суточныхъ рапортахъ на общемъ основаніи. По полученіи разрѣшеній или предложеній, касающихся путевыхъ постовъ, Начальники станцій сообщаютъ таковыя по принадлежности.

§ 52.

Обязанности станціонныхъ сигналистовъ, по отношенію къ сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами, заключаются въ нижеслѣдующемъ:

1) Сигналисты открываютъ дальніе входные сигналы, подаютъ оптическіе сигналы поѣздамъ крыльями электро-семафоровъ, а равно сигналы звонкомъ «поѣздъ прибылъ»—*исключительно лишь* по распоряженію дежурнаго агента по движенію, на котораго возлагается отвѣтственность за правильность сдѣланнаго распоряженія; сигналистъ же отвѣчаетъ за правильность исполненія даннаго агентомъ распоряженія. Ключъ отъ блокировочныхъ сдвоенныхъ кнопокъ долженъ находиться всегда у дежурнаго агента по движенію.

2) Остальные сигналы звонками, обязательные къ подачѣ по § 24 настоящей инструкціи, станціонные сигналисты подаютъ самостоятельно, не ожидая на то распоряженія дежурнаго агента.

3) Зеленыя разрѣшенія выдаются поѣздамъ за подписью дежурнаго агента по докладу сигналиста о неполученіи имъ своевременно сигнала прибытія, но таковыя разрѣшенія составляются сигналистами послѣ исполненія ими формальностей, установленныхъ для выдачи таковыхъ разрѣшеній настоящей инструкціей, и послѣ удостовѣренія дежурнаго агента по записи въ журналѣ сигнализаціи, что означенныя формальности исполнены сигналистомъ.

4) Бѣлыя разрѣшенія на станціяхъ и телеграфныхъ постахъ выдаются исключительно агентами, дежурящими по движенію.

Примѣчаніе Кромѣ веденія журналовъ сигнализаціи и подачи сигналовъ электро-семафорами, на станціонныхъ сигналистовъ воспрещается возлагать какія бы то ни было занятія по перепискѣ, движенію или коммерческой части.

§ 53.

Сигналисты путевыхъ и станціонныхъ электро-семафоровъ, кромѣ исполненія правилъ, изложенныхъ въ предъидущихъ параграфахъ настоящей инструкціи, обязаны:

1) Не допускать постороннихъ лицъ прикасаться къ приборамъ, батареямъ и проводамъ.

2) Приборы, поковки, фонари и прочее, а на линейныхъ постахъ сигнальную будку, дворъ и мѣстность вокругъ оной содержать въ чистотѣ и порядкѣ.

3) Зажигать фонари, слѣдить за исправнымъ ихъ освѣщеніемъ отъ захода до восхода солнца, а также днемъ, во время тумановъ, мятелей, сильнаго снѣга

и дождя, когда положеніе красныхъ крыльевъ не можетъ быть различаемо въ разстояніи не менѣе 100 саженъ.

4) Во время тумановъ, ливней, сильнаго снѣга или мятели употреблять петарды послѣ прохода каждаго поѣзда или паровоза и снимать таковыя лишь по полученіи сигнала «прибытія» крыломъ или звонкомъ.

5) Наблюдать, чтобы зажженный фонарь, во время нахожденія краснаго крыла въ горизонтальномъ положеніи, не давалъ бѣлаго огня, для чего должно отойти отъ электро-семафорнаго столба на разстояніе 50 шаговъ и убѣдиться въ правильности освѣщенія. Если замѣченная въ этомъ отношеніи неправильность происходитъ отъ удлиненія фонарной подъемной цѣпи, то должно немедленно поставить фонарь въ правильное положеніе; во всѣхъ же другихъ случаяхъ увѣдомлять о томъ лицъ, указанныхъ въ § 40 настоящей инструкціи.

6) Въ часы дежурства безотлучно находиться въ дежурныхъ будкахъ на постахъ или у аппаратовъ электро-семафоровъ на станціяхъ.

§ 54.

Какъ на путевыхъ, такъ и на станціонныхъ электро-семафорныхъ постахъ, долженъ быть веденъ журналъ сигнализаціи по особой формѣ Сер. Д № 143, для немедленнаго записыванія сигналистами и агентами каждаго подаваемаго и получаемаго сигнала, по мѣрѣ подачи или полученія таковаго, и отмѣтокъ въ графѣ «примѣчанія» о всѣхъ неправильностяхъ, замѣченныхъ во время исполненія службы. На этихъ же журналахъ сигналисты росписываются въ пріемѣ и сдачѣ дежурства съ точнымъ обозначеніемъ времени.

Журналы заканчиваются еженедѣльно, въ пол-

ночь съ субботы на воскресенье. Затѣмъ журналы эти передаются станціонными сигналистами въ запечатанныхъ конвертахъ, а постовыми отсылаются установленнымъ порядкомъ Начальнику той станціи, къ которой причисленъ постъ, для представленія въ Центральное Управленіе Службы Движенія при суточномъ рапортѣ, безъ вскрытія сихъ конвертовъ. Образецъ, какъ должны быть ведены записи въ журналѣ сигнализаціи, указанъ въ приложеніи № 1.

§ 55.

Сигналисты (два), состоящіе на электро-семафорныхъ постахъ, исполняютъ свои обязанности поочередно, смѣняясь съ дежурства порядкомъ, опредѣляемымъ распоряженіями Начальника Движенія, въ зависимости отъ условій движенія, времени года и другихъ обстоятельствъ.

§ 56.

Если ко времени сдачи дежурства сигналистъ, обязанный вступить въ таковое, не явится для принятія дежурства, то дежурный сигналистъ обязанъ, не оставляя дежурства, донести о томъ письменно Начальнику подлежащей станціи, съ указаніемъ причины неявки товарища, если она ему извѣстна, отсылая таковое извѣщеніе съ первымъ товарнымъ поѣздомъ.

§ 57.

По полученіи донесенія о временномъ отсутствіи на станціи сигналиста по болѣзни, или другой какой-либо причинѣ, Начальникъ станціи, къ которой

причисленъ электро-семафорный постъ, обязанъ немедленно телеграфировать о томъ Начальнику Движенія и Помощнику его по телеграфной части для распоряженія о командированіи одного изъ запасныхъ сигналистовъ для замѣны отсутствующаго

До прибытія запаснаго сигналиста. Начальникомъ подлежащей станціи командируется на постъ одинъ изъ станціонныхъ агентовъ, могущихъ замѣнить сигналиста.

§ 58.

На главныхъ кондукторовъ, сопровождающихъ поѣзда, при слѣдованіи таковыхъ по электро-семафорамъ, возлагаются нижеслѣдующія обязанности:

1) Наблюдать за точнымъ исполненіемъ правилъ, изложенныхъ въ §§ 14, 31 и 32 машинистами и электро-семафорными постовыми сигналистами во время остановки на постахъ поѣздовъ.

2) Въ случаѣ полученія письменнаго разрѣшенія на зеленой бумагѣ, требовать и наблюдать за осторожнымъ ходомъ поѣзда до слѣдующаго электро-семафорнаго поста.

3) Наблюдать и требовать отъ машинистовъ, чтобы поѣздъ, получившій зеленое или бѣлое разрѣшеніе, безусловно имѣлъ остановку на впереди лежащемъ посту, и чтобы машинистъ, согласно §§ 32 и 35 настоящей инструкціи, выдалъ сигналисту полученное съ предшествующаго поста разрѣшеніе на зеленой или бѣлой бумагѣ.

4) Полученныя лично зеленыя и бѣлыя разрѣшенія съ постовъ представлять по принадлежности, вмѣстѣ съ соотвѣтственными поѣздными рапортами.

5) При дѣленіи поѣздовъ въ пути, а также при невозможности сцѣпить разорвавшійся поѣздъ, вслѣдствіе чего часть поѣзда будетъ оставлена въ пути,

по прибытіи первой части, сопровождаемыхъ ими поѣздовъ на первый электро-семафорный постъ, главный кондукторъ обязанъ предупредить сигналиста этого поста о нахожденіи второй части поѣзда въ заблокированномъ участкѣ, для предупрежденія ошибочнаго открытія таковаго.

6) Наблюдать и требовать, дабы рабочіе, экстренные и вспомогательные поѣзды, отправленные на перегонъ по особому распоряженію §§ 36 и 44 безусловно имѣли на линейныхъ постахъ остановку для передачи воспрещеній объ ихъ сигнализаціи.

7) При остановкѣ поѣзда въ пути лично убѣдиться, что остановленный поѣздъ огражденъ сигналами, согласно существующему положенію о сигналахъ.

§ 59.

Какъ сигналисты, такъ и Начальники станцій и агенты, ихъ замѣняющіе, подчиняются во всемъ, касающемся приборовъ и дѣйствія таковыми, Помощнику Нач. сл. Движ. по телеграфной части, электро-технику и контр. механикамъ телеграфа.

Обязанности лицъ, завѣдывающихъ содержаніемъ электро-семафоровъ.

§ 60.

Личный составъ отдѣла телеграфа и электро-семафоровъ составляютъ:

1) Помощникъ Начальника Движенія по телеграфной части.

2) Электро-техникъ.

3) Контролеръ-механики телеграфа.
4) Надсмотрщики телеграфа.
5) Сигналисты станціонныхъ и путевыхъ электро-семафорныхъ постовъ.

§ 61.

Общее наблюденіе за правильнымъ дѣйствіемъ блокировочныхъ приборовъ, а равно за исправнымъ отправленіемъ служебныхъ обязанностей всего личнаго состава, какъ обслуживающаго блокировочные аппараты, такъ и завѣдывающаго исправнымъ ихъ содержаніемъ, возлагается на Помощника Начальника службы Движенія по телеграфной части.

Кромѣ того, къ его же обязанностямъ относится:

1) Составленіе смѣтъ на содержаніе и ремонтъ электро-семафорныхъ приборовъ.

2) Распредѣленіе запасныхъ сигналистовъ по станціямъ и назначенія таковыхъ въ командировки сообразно потребности.

3) Донесенія Начальнику Движенія о всѣхъ обнаруженныхъ при контролѣ журналовъ неправильностяхъ въ сигнализаціи, о причинахъ остановки поѣздовъ на постахъ и о всѣхъ задержкахъ въ движеніи.

§ 62

Надзоръ за исправнымъ состояніемъ электро-семафорныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ, а также за ознакомленіемъ лицъ, дѣйствующихъ электро-семафорами, съ порядкомъ ихъ содержанія и дѣйствія ими, въ предѣлахъ настоящей инструкціи лежитъ на электро-техникѣ отдѣла телеграфа и электро-семафоровъ.

Къ обязанностямъ электро-техника кромѣ того относится:

1) Надзоръ за достаточностью и доброкачественностью всѣхъ необходимыхъ запасныхъ частей и матеріаловъ, потребныхъ для ремонта и содержанія приборовъ, батарей, поковокъ и т. п., а при объѣздахъ — повѣрка инвентаря электро-семафорныхъ постовъ.

2) Составленіе всѣхъ требованій на матеріалы, потребные собственно на содержаніе сигнальныхъ приборовъ и батарей, руководствуясь правилами, установленными въ отношеніи телеграфныхъ принадлежностей.

Что же касается требованій на денежное и матеріальное довольствіе сигналистовъ электро-семафорныхъ постовъ, то составленіе таковыхъ возлагается на контору счетоводства службы Движенія, согласно служебному приказу 1879 г. № 9.

3) Наблюденіе за тѣмъ, чтобы всѣ сигналисты, надсмотрщики и механики, завѣдывающіе приборами, были снабжены настоящею инструкціею, твердо знали свои обязанности, и удостовѣреніе въ томъ личнымъ испытаніемъ прежде допущенія ихъ къ дѣйствію приборами.

4) Контроль журналовъ сигнализаціи.

5) Производство разслѣдованій по дѣламъ, относящимся къ сигнализаціи поѣздовъ электро-семафорами.

§ 63.

Техническій надзоръ въ предѣлахъ каждаго участка за постоянною исправностью приборовъ, батарей, проводовъ, поковокъ и прочихъ частей электро-семафоровъ, отъ которыхъ зависитъ исправное дѣйствіе приборовъ, возлатается на участковыхъ контролеръ-

механиковъ телеграфа; на обязанность послѣднихъ, кромѣ того, возлагается:

1) Немедленное принятіе мѣръ къ исправленію случайныхъ поврежденій въ аппаратахъ электро-семафоровъ и наблюденіе за срочностью и правильностью производимыхъ надсмотрщиками исправленій поврежденій.

2) Исправленіе въ электро-семафорныхъ аппаратахъ лично такихъ поврежденій, которыя требуютъ замѣны не только частей приборовъ, но и пригонку таковыхъ и окончательную регулировку и вывѣрку приборовъ.

3) Снабженіе надсмотрщиковъ запасными частями приборовъ и матеріалами, въ потребномъ количествѣ, для перезаряженія батарей и проч., а также инструментомъ.

4) Подробный техническій осмотръ электро-семафоровъ не менѣе трехъ разъ въ годъ.

5) Надзоръ за содержаніемъ въ полной исправности линейныхъ переходовъ чрезъ путь въ предѣлахъ своего участка.

6) Надзоръ за тѣмъ, чтобы надсмотрщики электро-семафоровъ твердо знали бы свои обязанности, были вполнѣ ознакомлены съ токопрохожденіемъ въ аппаратахъ электро-семафоровъ, съ характерными признаками поврежденій въ приборахъ, батареяхъ, проводахъ и проч., со способами отыскиванія этихъ поврежденій, а равно знали бы вывѣрку и регулировку аппаратовъ.

7) Веденіе валового лѣтняго ремонта электро-семафоровъ.

8) Производство разслѣдованій на линіи, въ случаѣ полученія на то распоряженія.

9) При посѣщеніяхъ постовъ—наблюденіе за срочностью и правильностью веденія журналовъ сигнализаціи агентами и сигналистами, а равно про-

вѣрка инвентаря на путевыхъ электро-семафорныхъ постахъ.

§ 64.

Непосредственный техническій надзоръ въ предѣлахъ каждаго участка за постоянною исправностью электро-семафорныхъ аппаратовъ, батарей, проводовъ, поковокъ, передаточныхъ механизмовъ и прочихъ частей электро-семафоровъ, отъ которыхъ зависитъ исправное дѣйствіе электро-семафоровъ, возлагается на мѣстныхъ надсмотрщиковъ телеграфа, которые подчиняются непосредственно контролеръ-механикамъ, относительно содержанія въ исправности всего техническаго устройства электро-семафоровъ, батарей, проводовъ и проч. На обязанность надсмотрщиковъ, кромѣ того, возлагается:

1) Немедленное исправленіе, послѣ полученія о томъ извѣщенія, случайныхъ поврежденій въ электро-семафорныхъ аппаратахъ, батареяхъ, проводахъ и проч., подъ наблюденіемъ и руководствомъ контролеръ-механика.

2) Вызовъ контролеръ-механиковъ на линію, въ случаѣ, если бы по сложности поврежденія въ электро-самофорныхъ аппаратахъ, таковое не могло быть устранено и исправлено самимъ надсмотрщикомъ.

3) Послѣ исправленія поврежденія въ электро-семафорныхъ надсмотрщики обязаны отмѣчать въ журналахъ сигнализаціи о причинахъ таковыхъ поврежденій, о времени исправленія ими приборовъ и доносить, кромѣ того, о томъ же надписью на полученныхъ телеграммахъ, подлежащихъ контролеръ-механикамъ.

4) Содержаніе въ исправности линейныхъ переходовъ черезъ путь въ предѣлахъ своего участка,

своевременное перезаряженіе батарей, а равно пломбировка приборовъ.

5) Наблюденіе за сигналистами ввѣреннаго ему участка, чтобы сигналисты исправно исполняли свои обязанности, безотлучно находились бы въ часы дежурства у электро-семафорныхъ аппаратовъ на станціяхъ и въ дежурныхъ будкахъ на промежуточныхъ постахъ, а равно вели бы правильно и согласно съ образцомъ журналы сигнализаціи.

6) При посѣщеніи постовъ—испытаніе сигналистовъ въ умѣньи отчетливо передавать звонковые сигналы, указанные въ § 24 настоящей инструкціи.

65.

Электро-техникъ, контролеръ - механики и надсмотрщики, исправляя поврежденія въ электро-семафорахъ (а также во время веденія лѣтняго ремонта) должны обращать особое вниманіе на то, чтобы не причинить открытія участка, занятаго поѣздомъ. Во избѣжаніе сего, они обязаны: 1) отыскать поврежденія и производить контроль приборовъ не иначе, какъ выключивъ аппараты электро-семафоровъ изъ линіи; 2) посылать, въ случаѣ надобности въ томъ, письменное извѣщеніе о производящихся работахъ по исправленію приборовъ на подлежащіе посты.

§ 66.

Исправное содержаніе дальнихъ входныхъ сигналовъ и передачи къ нимъ, а равно исправленіе въ нихъ случайныхъ поврежденій лежитъ на обязанности мѣстныхъ дорожныхъ смотрителей, а наблюденіе за исправнымъ ихъ содержаніемъ возлагается на мѣстныхъ Начальниковъ службы Пути.

VII. Административныя распоряженія.

§ 67.

Электро-семафорные путевые посты, въ отношеніи административнаго подчиненія, причислены къ нижеуказаннымъ станціямъ:

Станціи.	Посты №№
Бологое	81, 82
Бочановка	83
Зарѣчье	84, 85, 86
Леонтьево	87
В.-Волочекъ	88, 89, 90
Осѣченка	91, 92 93
Любинка	94
Спирово	95, 96
Левошинка	97
Калашниково	98, 99, 100
Барановка	101
Осташково	102, 103, 104
Крючково	105
Кулицкая	106 107, 108
Брянцево	109
Тверь	110, 111, 112
Чупріяновка	113
Кузьминка	114, 115
Рѣдкино	116
Завидово	117, 118, 119
Рѣшетниково	120
Клинъ	121, 122, 123
Покровка	124
Подсолнечная	125, 126, 127
Поворовка	128
Крюково	129, 130, 131

Станціи.	Посты №№
Сходня	132
Химки	133, 134, 135
Петровско-Разумовская.	136
Марьино	137
Москва пасс	138

§ 68.

Пересылка служебной корреспонденціи и всякихъ матеріаловъ, а также и проѣзды сигналистовъ при опредѣленіи, перемѣщеніи или увольненіи ихъ отъ службы, или въ отпускъ, совершаются исключительно только съ поѣздами, указанными для сей цѣли въ книжкѣ росписанія.

Остановка *другихъ* товарныхъ поѣздовъ допускается лишь для пересылки извѣщеній о порчѣ аппаратовъ и для разъѣздовъ электро техника, контролеръ-механиковъ и надсмотрщиковъ телеграфа по дѣламъ, касающимся электро-семафоровъ, а также при внезапной болѣзни, отлучкѣ и т. п. сигналистовъ, для замѣщенія таковыхъ порядкомъ, указаннымъ въ § 57 настоящей инструкціи.

Распоряженія объ остановкѣ товарныхъ поѣздовъ въ случаяхъ вышеуказанныхъ дѣлаются со станціи письменно, а съ электро-семафорныхъ постовъ— ручными сигналами, руководствуясь общими правилами.

Во всякомъ случаѣ остановка для этихъ надобностей на электро-семафорныхъ постахъ товарныхъ поѣздовъ не должна имѣть послѣдствіемъ задержку другихъ поѣздовъ.

ИНСТРУКЦІЯ

о движеніи однихъ поѣздовъ и отдѣльныхъ паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами и паровозами по тому же пути и направленію.

Инструкція эта относится лишь къ Вяземскому участку, Портовой и Боровичской вѣтвямъ Николаевской желѣзной дороги. По отношенію-же къ Главной линіи Петербургъ—Москва, на которой перегоны между станціями раздѣлены блокъ-постами, она вовсе не должна быть примѣняема.

На указанныхъ выше участкахъ и вѣтвяхъ отправленіе по тому же пути однихъ поѣздовъ или одиночныхъ паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами (считая одиночный паровозъ, находящійся въ пути между станціями «за поѣздъ»), т. е. отправленіе первыхъ ранѣе прибытія на слѣдующую станцію послѣднихъ, должно производиться съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

1) Отправленіе поѣзда за поѣздомъ допускается лишь при исправномъ дѣйствіи желѣзнодорожнаго телеграфа и «*только для возстановленія нарушенной правильности движенія*», т. е. въ случаяхъ скопленія на станціяхъ поѣздовъ одного направленія или такого опозданія ихъ, что они не будутъ имѣть возможности войти въ свое росписаніе, путемъ сокращенія стоянокъ на слѣдующихъ станціяхъ.

Въ такихъ случаяхъ могутъ быть отправляемы поѣзды, опоздавшіе вслѣдъ за поѣздами, идущими своевременно и, наоборотъ, при томъ, однако, непремѣнномъ условіи, чтобы на одномъ перегонѣ не было болѣе двухъ поѣздовъ, слѣдующихъ по одному пути, одинъ за другимъ.

2) Отправленіе поѣзда за поѣздомъ допускается, когда впереди идущій поѣздъ имѣетъ на занимаемомъ имъ перегонѣ скорость, назначенную ему по росписанію, большую или равную скорости по росписанію на томъ же перегонѣ поѣзда, отправляемаго вслѣдъ.

3) Всякаго рода пассажирскіе, скорые и товаропассажирскіе поѣзды и вообще всякаго рода поѣзды, перевозящіе людей, не могутъ быть отправляемы вслѣдъ ни за какими поѣздами и отдѣльными паровозами, если-бы они даже слѣдовали съ опозданіемъ.

4) Воинскіе поѣзды мирнаго времени (когда въ составѣ ихъ нѣтъ вагоновъ, занятыхъ людьми), товарные, служебные, рабочіе поѣзды и слѣдующіе по росписанію резервные паровозы, могутъ быть отправляемы вслѣдъ всякаго рода пассажирскимъ и товарнымъ поѣздамъ и отдѣльнымъ паровозамъ, скорость которыхъ больше или равна скорости поѣздовъ или отдѣльныхъ паровозовъ, отправляемыхъ вслѣдъ.

5) Не допускается, отправленіе одного поѣзда вслѣдъ за другимъ, если впереди отправленному назначена въ пути на перегонѣ какая либо остановка.

6) Рабочій поѣздъ, идущій по особому росписанію или по одному изъ росписаній товарныхъ поѣздовъ и неимѣющій остановокъ въ пути на данномъ перегонѣ, долженъ быть разсматриваемъ какъ товарный поѣздъ.

7) Не допускается отправленіе всякихъ поѣздовъ одинъ вслѣдъ за другимъ слѣдующимъ по телеграфному соглашенію,—безъ письменнаго указанія поѣзд-

нымъ: машинисту и главному кондуктору, дежурнымъ по станціи, скорости хода этихъ поѣздовъ.

8) Отправлять поѣзды вслѣдъ за поѣздомъ допускается во всякое время дня и совершенно свѣтлыя лунныя ночи: днемъ не ранѣе, какъ черезъ 15 мин., а ночью черезъ 20 мин. послѣ отправки со станціи предыдущаго поѣзда, причемъ и поѣздъ, слѣдующій за другимъ, долженъ идти со скоростью, не превышающею скорости передняго поѣзда.

Примѣчаніе. День считается отъ восхода до захода солнца, остальное время считается ночью.

9) Если скорость хода перваго поѣзда почему либо замедлится или произойдетъ случайная остановка до 5-ти минутъ, то главный кондукторъ оставляетъ на пути одного изъ кондукторовъ, который долженъ остановить вслѣдъ идущій поѣздъ и предупредить главнаго кондуктора и машиниста этого поѣзда о замедленіи хода или остановки перваго поѣзда, послѣ чего второй поѣздъ долженъ двигаться съ особою осторожностью, взявъ съ собою остановившаго поѣздъ кондуктора, который на первой-же станціи присоединяется къ своей бригадѣ.

10) Во время непастной погоды, сильнаго дождя, тумана, мятели и снѣга, когда оптическіе сигналы не могутъ быть ясно различаемы менѣе какъ на полуверстномъ разстояніи, отправленіе поѣздовъ вслѣдъ за другимъ (кромѣ вспомогательныхъ)— воспрещается.

11) Между слѣдующими станціями съ труднымъ профилемъ (при длинныхъ круче 0,008 подъемахъ) отправленіе поѣздовъ одного вслѣдъ за другимъ ни въ какомъ случаѣ не допускается: на перегонахъ: а) отъ Торжка до Ржева въ оба направленія и— б) на городскихъ соединительныхъ вѣтвяхъ, равнымъ образомъ на вѣтвяхъ, идущихъ къ пристанямъ, карьерамъ, заводамъ, складамъ и другимъ остановочнымъ

пунктамъ, на которыхъ не имѣется телеграфныхъ постовъ.

12) Передъ отправленіемъ со станціи одного поѣзда вслѣдъ за другимъ, дежурный по станціи (даже тамъ, гдѣ введена жезловая система), долженъ сдѣлать запросъ о пути, на общемъ основаніи, согласно пункта *А. § 119 Прав. техн. экспл.* телеграммою слѣдующаго содержанія: „*могу-ли отправить поѣздъ или паровозъ № (такой-то) вслѣдъ за поѣздомъ или паровозомъ № (такой-то)*». Дежурный по станціи, получившій такой запросъ, при отсутствіи препятствій къ принятію одного поѣзда (или паровоза) вслѣдъ за другимъ, долженъ телеграфировать:— „*ожидаю вашъ поѣздъ (или паровозъ № (такой-то) вслѣдъ за поѣздомъ (или паровозомъ) № (такой-то)*». Ранѣе полученія такой разрѣшительной телеграммы, (даже тамъ, гдѣ введена жезловая система), поѣздъ за поѣздомъ отправленъ быть не можетъ.

13) При отправленіи поѣзда вслѣдъ за другимъ, дежурный по станціи, передъ самымъ отправленіемъ по одному и тому же направленію двухъ попутныхъ поѣздовъ, разграниченныхъ временемъ, обязанъ выдать, на общихъ бланкахъ предупрежденій, 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 второго поѣзда о томъ, что впереди ихъ поѣзда или паровоза за (столько-то) минутъ отправился поѣздъ № (такой-то) или паровозъ. Безъ выдачи письменнаго предупрежденія предшествующему поѣзду или паровозу, отправленіе вслѣдъ второго поѣзда или паровоза воспрещается; причемъ для надлежащаго предупрежденія линіи относительно предстоящаго движенія по перегону

поѣзда (или паровоза) отправляемаго вслѣдъ, на предыдущемъ поѣздѣ на послѣднемъ вагонѣ, въ правомъ верхнемъ его углу, долженъ быть выставляемъ днемъ зеленый флагъ, а ночью фонарь съ зеленымъ огнемъ, получающимся путемъ замѣны краснаго стекла зеленымъ въ обыкновенномъ дисковомъ фонарѣ съ правой стороны.

14) По отходѣ со станціи поѣзда или паровоза вслѣдъ, дежурный по станціи извѣщаетъ сосѣднюю станцію по направленію движенія согласно пункта А § 119 Пр. Т. Эксп. телеграммою слѣдующаго содержанія:—«*поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то) отправился къ вамъ вслѣдъ за поѣздомъ (или паровозомъ) № (такой-то) въ . . час. . . . мин.*», *отмѣчая въ точности часы и минуты.*

15) Дежурный по станціи, принимающій къ себѣ, поѣзды, идущіе одинъ вслѣдъ за другимъ, обязанъ озаботиться тѣмъ, чтобы станціонный дискъ или, замѣняющій его, семафоръ, по входѣ на станцію перваго поѣзда, немедленно былъ закрытъ и даетъ приказаніе открыть его вновь для второго поѣзда лишь по окончательной установкѣ перваго и освобожденія пріемнаго пути.

16) По приходѣ на станцію поѣзда или паровоза, отправленнаго съ сосѣдней станціи вслѣдъ дежурный по станціи по прибытіи такового, убѣдившись предварительно, что поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ, немедленно телеграфируетъ на станцію, съ которой назначенный поѣздъ (или паровозъ) прибылъ: „*поѣздъ (или паровозъ) № (такой-то), слѣдовавшій вслѣдъ за поѣздомъ (или паровозомъ) № (такой-то), прибылъ*„.

17) Путевые и переѣздные сторожа, замѣтивъ, что вслѣдъ за однимъ поѣздомъ (или паровозомъ) въ незначительномъ отъ него разстояніи, или черезъ промежутокъ времени менѣе 10 мин. будетъ, по

тому же пути и въ томъ-же направленіи, слѣдовать другой поѣздъ или паровозъ,—обязаны выставлять сигналы остановки для сего послѣдняго, чтобы предупредить возможность настиженія. Такимъ же образомъ должны поступать они и поѣздная прислуга въ случаѣ остановки въ пути или разрыва впереди идущаго поѣзда.

ИНСТРУКЦІЯ

отправленія поѣздовъ ранѣе времени назначеннаго росписаніемъ (на основаніи циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 15 ноября 1900 г., за № 52876).

§ 1.

Отправленіе поѣздовъ товарныхъ, служебныхъ, рабочихъ, неперевозящихъ пассажировъ ранѣе времени, указаннаго въ росписаніи, допускается лишь съ промежуточныхъ станцій; со станцій первоначальнаго отправленія такіе поѣзды должны быть отправляемы согласно росписанія.

§ 2.

Если поѣзды, указанные въ § 1, представляется возможнымъ отправить ранѣе росписанія съ промежуточныхъ станцій, имѣющихъ депо, то дежурные по станціи должны предупреждать объ этомъ Начальника депо для приготовленія паровоза.

§ 3.

Отправлять поѣзда съ промежуточныхъ станцій ранѣевремени, назначеннаго росписаніемъ, надлежитъ

во всѣхъ случаяхъ, когда съ поѣздомъ не предстоитъ никакихъ работъ на ближайшемъ перегонѣ.

§ 4.

Порядокъ извѣщенія станцій о предстоящихъ работахъ въ поѣздахъ изложенъ въ статьяхъ къ § 110 Правилъ техн. экспл.

§ 5.

Рабочіе поѣзды могутъ быть отправляемы лишь въ тѣхъ случаяхъ ранѣе росписанія, когда дежурный по станціи предварительно убѣдится справкой о томъ, что рабочіе, назначенные для работъ съ отправляемымъ поѣздомъ, находятся уже на своихъ мѣстахъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда рабочему поѣзду предстоитъ на слѣдующемъ перегонѣ разгрузка или выгрузка, отправленіе такового ранѣе росписанія можетъ состоять лишь при увѣренности дежурнаго по станціи въ томъ, что раннее прибытіе рабочаго поѣзда на мѣсто предстоящей работы не вызоветъ затрудненія къ производству таковой.

§ 6.

Поѣзды, идущіе ранѣе росписанія, должны останавливаться для служебной надобности на слѣдующихъ станціяхъ:

По главной линіи.

Колпино.
Саблино.
Тосно.
Любань.

Чудово.
М.-Вишера.
Веребье.
Торбино.
Окуловка.
Лыкошино.
Бологое.
В. Волочекъ.
Спирово.
Новоторжская.
Тверь.
Завидово.
Клинъ.
Крюково.
Химки.

По Новоторжскому участку.

Новоторжская.
Терешкино.
Торжокъ.
Загорье.
Высокое.
Старица.
Ржевъ.
Осуга.
Сычевка.
Дугино.

§ 7.

Движеніе поѣздовъ ранѣе времени должно производиться: а) на двупутныхъ участкахъ дороги—по извѣщеніямъ сосѣдней станціи объ отправленіи поѣзда согласно § § 114 и 119 Правилъ техн. экспл. и дополненій къ нимъ; б) на однопутныхъ участкахъ

дороги по телеграфнымъ запросамъ и разрѣшеніямъ пути, согласно § 115 Правилъ техн. экспл. и дополненій къ нему.

§ 8.

При перерывѣ телеграфнаго дѣйствія на однопутныхъ и двупутныхъ участкахъ, неимѣющихъ блокъ-постовъ, при порчѣ блокъ-системы на двупутномъ участкѣ, отправленіе поѣздовъ ранѣе времени, назначеннаго росписаніемъ, безусловно воспрещается.

ПРАВИЛА

о порядкѣ дѣйствія служащихъ на дорогахъ при условіяхъ, могущихъ вызвать обязательное замедленіе скорости хода поѣзда, остановку и даже прекращеніе движенія.

I. 1) Въ случаяхъ невозможности принятія поѣзда на станцію, Начальникъ станціи долженъ задержать приближающійся поѣздъ у дальняго семафора, установивъ его такъ, чтобы послѣдній вагонъ остановленнаго поѣзда, а затѣмъ, если у Начальника станціи, задерживающаго поѣздъ, имѣются свѣдѣнія о томъ, что на перегонѣ находится въ движеніи по тому-же пути другой поѣздъ, то, для избѣжанія загроможденія перегона поѣздами, предоставляется право Начальнику станціи потребовать телеграммой отъ Начальника сосѣдней станціи, чтобы послѣдній не отправлялъ поѣздовъ на занятый двумя поѣздами перегонъ впередъ до увѣдомленія.

2) Начальникъ станціи, получившій телеграмму о неотправленіи поѣзда, обязанъ задержать поѣздъ на станціи, хотя бы отъ сосѣдняго поста и былъ полученъ сигналъ о свободномъ пути, и отправлять таковой лишь по полученіи разрѣшенія отъ Начальника станціи, давшаго телеграмму о задержкѣ поѣзда.

3) Копіи телеграммъ, требующихъ задержки поѣзда на станціи и разрѣшающихъ отправленіе поѣзда,

должны быть сообщаемы Начальнику отдѣленія, Завѣдывающему Конторою движенія и Ревизору движенія и о подачѣ такихъ телеграммъ Начальники станцій должны доносить въ суточныхъ рапортахъ, съ подробнымъ указаніемъ причинъ, вызвавшихъ задержку поѣздовъ, номеровъ поѣздовъ, задержанныхъ у дальнихъ сигналовъ и на сосѣдней станціи, и времени, на которое поѣздъ былъ задержанъ.

4) При подачѣ телеграммъ о задержкѣ поѣздовъ на станціяхъ, Начальники станцій должны имѣть въ виду, что къ этой мѣрѣ слѣдуетъ прибѣгать съ осмотрительностью и лишь при обстоятельствахъ, дѣйствительно вызывающихъ необходимость задержки поѣзда.

Примѣчаніе. Не должны быть задерживаемы за семафорами и на сосѣднихъ станціяхъ поѣзды съ пассажирами, воинскіе и съ живымъ грузомъ, а также и ускоренные товарные.

5) Станція, имѣющая въ погрузку товаръ или вагоны для прицѣпки, сообщаетъ объ этомъ станціи послѣдней обязательной стоянки поѣздовъ. По полученіи телеграммы, станція, на которой поѣздъ останавливается, по наведеніи у багажнаго или главнаго кондукторовъ справки о составѣ поѣзда или о свободныхъ мѣстахъ для погрузки, выдаетъ приказъ на остановку поѣзда и сообщаетъ станціи погрузки или прицѣпки по телеграфу, что будетъ остановленъ такой-то поѣздъ для прицѣпки столькихъ-то вагоновъ или для погрузки въ вагонъ такой-то отъ главы поѣзда.

6) Въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣется на станціи выгрузка или отцѣпка груза или порожнихъ вагоновъ, главный кондукторъ заявляетъ объ этомъ на станцію послѣдней остановки поѣзда на предметъ полученія приказа объ его остановкѣ. Одновременно съ выдачею приказа станція сообщаетъ о предстоящей выгрузкѣ или отцѣпкѣ отъ поѣзда, отправленнаго

тогда-то. Ко времени прихода такого поѣзда должны быть приготовлены грузчики для немедленной погрузки или выгрузки, а въ случаѣ прицѣпки или отцѣпки—стрѣлочники; прицѣпщики и составители, гдѣ таковые имѣются.

Съ тою-же цѣлью немедленнаго производства работъ на станціяхъ обязательной остановки поѣзда онѣ должны быть извѣщаемы по телеграфу о предстоящей работѣ: станція первоначальнаго отправленія поѣзда должна сообщать ближайшей станціи остановки, послѣдняя должна сообщать слѣдующей станціи остановки и такъ далѣе до послѣдней станціи остановки назначенія поѣзда.

7) Для обслуживанія электро-семафорныхъ постовъ, т. е. для доставки служебной корреспонденціи и матеріаловъ, принятія и выпуска сигналистовъ и ихъ семействъ по служебнымъ, разовымъ, провизіоннымъ и консультаціоннымъ билетамъ, разрѣшается останавливать товарные поѣзды не болѣе одного въ день.

8) Съ цѣлью достиженія наименьшаго числа остановокъ сборныхъ поѣздовъ для доставки на телеграфные посты и съ постовъ служебной корреспонденціи, станціи и посты должны пользоваться для сего остановкой всѣхъ другихъ поѣздовъ, предвидѣнныхъ по росписанію, а равно случайныхъ и по особымъ приказамъ.

II. Для устраненія отправленія станціями почтовыхъ поѣздовъ раньше окончанія почтовыми чиновниками операцій по сдачѣ и пріемкѣ почты и во избѣжаніе задержекъ почтовыхъ поѣздовъ подъ предлогомъ неготовности почты, разрѣшается почтовые поѣзды задерживать, сверхъ назначенныхъ имъ по росписанію стоянокъ, по требованіямъ разъѣздныхъ почтовыхъ чиновниковъ, только тогда, когда требованія задержки будутъ заявляемы письменно. Почтовые чиновники, при неготовности почты ко второму

звонку и невозможности окончанія обмѣна таковой до третьяго звонка, то есть до отправленія поѣзда, немедленно послѣ подачи второго звонка обязаны высылать изъ почтоваго вагона Начальнику станціи или дежурному его помощнику, установленныя письменныя заявленія о томъ, на сколько именно минутъ противъ остановки, положенной росписаніемъ, необходимо задержать поѣздъ для окончанія операцій обмѣна почты.

Неполученіе станціею такого заявленія означаетъ, что обмѣнъ почты готовъ и поѣздъ можетъ быть отправленъ безъ задержанія; всякія словесныя о неготовности почты заявленія почтовыхъ чиновниковъ удовлетворенію не подлежатъ.

Станція, получившая такое письменное требованіе задержки поѣзда, можетъ отправить послѣдній не раньше, какъ по истеченіи указаннаго въ требованіи времени или по полученіи отъ почтоваго чиновника заявленія, что почта готова; о продолжительности же задержки поѣзда и причинѣ ея, Начальникомъ станціи должна быть дѣлаема отмѣтка въ путевомъ журналѣ, и къ сему послѣднему должно быть приложено подлинное требованіе (для представленія вмѣстѣ съ путевыми депешами), безъ котораго ссылка на задержку поѣзда, по причинѣ неготовности почты, принимаема въ уваженіе не будетъ и опозданіе будетъ разсматриваемо, какъ допущенное станціею безъ уважительной причины.

III. Для обезпеченія безопасности движенія поѣздовъ во время сильныхъ ливней, должно руководствоваться нижеслѣдующими, утвержденными Г. Министромъ Путей Сообщенія 15 марта 1900 года и объявленными въ сводѣ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по сл. Пути въ гл. I, отд. VI, вып. II (стр. 72—74) «охранительными мѣрами на случай ливней на жел. дор.».

А. Предварительныя мѣры.

Служба пути обязана провѣрять по формулѣ Кестлина, или той, какая будетъ установлена Министерствомъ Путей Сообщенія взамѣнъ формы Кестлина, разсчетъ притока воды по прилегающимъ водостокамъ и косогорамъ къ полотну дороги, для тѣхъ водоотводныхъ и водопропускныхъ устройствъ, гдѣ замѣчены значительный подъемъ воды, переполненіе канавъ, или, хотя бы и самые незначительные, поврежденія и подмывы, съ цѣлью выясненія: можетъ ли вода при самыхъ сильныхъ ливняхъ быть отведена своевременно отъ полотна, посредствомъ искусственныхъ сооруженій и водоотводныхъ канавъ, съ такою быстротою, чтобы подпоръ воды у полотна не переходилъ предѣлы безопасности и горизонтъ ея былъ ниже бровки полотна дороги не менѣе какъ на 0,25 саж.

Служба пути обязана составлять перечневыя вѣдомости всѣмъ тѣмъ частямъ дороги, которыя, по имѣющимся за прежніе годы наблюденіямъ и сдѣланнымъ подсчетамъ, представятся сомнительными въ отношеніи ихъ устройствъ, а именно:

1) искусственнымъ сооруженіямъ, около которыхъ можетъ образоваться, въ сравнительно короткое время, значительный подпоръ воды;

2) водопроводнымъ канавамъ, неимѣющимъ достаточной поперечной профили и продольнаго склона для спуска дождевой воды, по мѣрѣ ея накопленія;

3) насыпямъ, въ особенности небольшой высоты, отъ которыхъ эти канавы отводятъ воду;

4) переходамъ изъ выемки въ насыпь, и

5) неприкрытому щебнемъ нижнему балластному слою, если послѣдній, будучи неудовлетворительнаго качества, плохо пропускаетъ падающую на него воду.

Такія вѣдомости затѣмъ раздаются подлежащимъ Начальникамъ станцій, поѣзднымъ машинистамъ и служащимъ по службѣ ремонта пути.

Кромѣ того, служба пути должна немедленно составить и представить въ установленномъ порядкѣ на утвержденіе проекты и смѣты по приведенію означенныхъ частей желѣзныхъ дорогъ въ состояніе, вполнѣ удовлетворяющее пропуску наибольшихъ дождевыхъ водъ.

Для болѣе правильнаго хода службы по надзору за путемъ во время ливня, Начальники участковъ или дистанцій должны снабдить дорожныхъ мастеровъ необходимыми письменными инструкціями относительно распредѣленія служащихъ по околотку на случай ливня.

Б. *Мѣры во время ливней.*

а) Принимаемыя служащими по службѣ пути:

1) Съ наступленіемъ ливня, независимо отъ дежурныхъ служащихъ службы пути, и всѣ прочіе младшіе служащіе означенной службы выходятъ на путь для наблюденія за ходомъ воды и безопасности полотна, при чемъ служащіе, свободные отъ дежурства, должны быть распредѣлены по сомнительнымъ мѣстамъ, указаннымъ въ перечневой вѣдомости, упомянутой въ отдѣлѣ А.

2) Всѣ сомнительныя мѣста пути, о которыхъ говорится въ отдѣлѣ А, должны быть безъ замедленія, по наступленіи ливня, обставлены дежурною путевою стражею сигналами осторожной ѣзды, а гдѣ потребуется—и сигналами остановки, при чемъ послѣдніе должны быть выставляемы на болѣе возвышенныхъ частяхъ пути, гдѣ не можетъ быть размыва.

Сигналы снимаются по прекращеніи ливня только послѣ осмотра всего околотка дорожнымъ мастеромъ.

3) Дорожные мастера и артельные старосты, слѣдя, въ общемъ, за ходомъ службы на своихъ околоткахъ, должны, по возможности, находиться на наиболѣе сомнительныхъ мѣстахъ, для пропуска въ своемъ присутствіи проходящихъ поѣздовъ.

4) При наступленіи такого ливня, который, по указаніямъ начальства или по личному убѣжденію дорожнаго мастера или артельнаго старосты, можетъ нарушить безопасность земляного полотна, балластнаго слоя и искусственныхъ сооруженій, служащіе эти должны, на точномъ основаніи п. 3, § 25 правилъ технической эксплоатаціи жел. дорогъ, извѣщать о семъ сосѣднихъ Начальниковъ станцій и мѣстнаго Начальника участка или дистанціи тѣмъ способомъ, который ими будетъ признанъ наиболѣе быстрымъ и успѣшнымъ.

Въ означенныхъ извѣщеніяхъ должно быть указано: слѣдуетъ ли задерживать поѣзды на станціяхъ, или отправлять ихъ со станцій съ извѣстными мѣрами предосторожностей.

б) Принимаемыя Начальниками станцій:

Въ тѣхъ случаяхъ, когда при наступленіи ливня, Начальникъ станціи не будетъ имѣть категорическаго заявленія о порчѣ пути, онъ отправляетъ поѣзды съ выдачею предупрежденія машинисту и старшему кондуктору объ осторожномъ и медленномъ слѣдованіи поѣзда по сомнительнымъ, указаннымъ въ перечневой вѣдомости, мѣстамъ пути, хотя бы при этомъ еще не было получено извѣщенія отъ службы пути (§ 111 правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ).

По полученіи же извѣщенія отъ службы пути, начальникъ станціи, согласно сего извѣщенія, или задерживаетъ поѣзды на станціи, или отправляетъ ихъ съ указаннымъ выше предупрежденіемъ, но съ добавленіемъ указаній, полученныхъ отъ службы пути.

в) Принимаемыя поѣздными машинистами:

Поѣздные машинисты, при наступленіи сильнаго ливня, ведутъ ввѣренные имъ поѣзды съ особенными предосторожностями, проходя все пространство дороги, застигнутое ливнемъ, съ такою уменьшенною скоростью, чтобы, сообразуясь съ состояніемъ и системою тормазовъ въ поѣздѣ, можно было немедленно остановить поѣздъ, если будетъ замѣчена возможность размыва пути, полотна или искусственныхъ сооруженій. Въ случаѣ сомнѣнія въ возможности дальнѣйшаго движенія и при отсутствіи мѣстнаго агента службы пути, машинистъ обязанъ остановить поѣздъ (§ 123 правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ). Остановившійся поѣздъ можетъ продолжать путь лишь по устраненіи сомнѣній въ безопасности дальнѣйшаго движенія.

Остановку поѣзда машинистъ производитъ на такой части желѣзнодорожнаго полотна, которая не вызываетъ сомнѣній въ ея устойчивости.

Начальники желѣзныхъ дорогъ и управляющіе оными обязаны, въ разъясненіе сего циркуляра, издать соотвѣтствующія инструкціи, при чемъ указать, что устраненіе опасности для движенія поѣздовъ во время ливня зависитъ главнымъ образомъ отъ предусмотрительности и распорядительности служащихъ по службѣ пути, на особую заботливость которыхъ и возлагается принятіе соотвѣтственныхъ для сего мѣръ».

Разъясненіе пунктовъ вышепомѣщеннаго циркуляра.

Отдѣлъ А. Вѣдомость участковъ пути, на которыхъ требуется особый надзоръ во время ливней, разослана по линіи при особомъ приказѣ и должна служить руководствомъ впредь до отмѣны таковаго приказа и изданія новой вѣдомости.

Начальники участковъ службы пути обязаны собирать свѣдѣнія о всѣхъ явленіяхъ, сопровождавшихъ каждый прошедшій на пути ливень, какъ-то: о высотѣ подпора воды у искусственныхъ сооруженій и низкихъ насыпей, о переполненіи водою кюветовъ и нагорныхъ канавъ, переливаніи воды черезъ полотно на нулевыхъ мѣстахъ, размывахъ балласта и проч. Свѣдѣнія эти должны служить основаніемъ для составленія предположеній о способахъ устраненія вредныхъ послѣдствій отъ ливня и для принятія необходимыхъ предварительныхъ мѣръ въ тѣхъ мѣстахъ, которымъ угрожаетъ опасность, могущая вызвать задержку поѣздовъ въ пути.

По каждому околотку, въ предѣлахъ котораго находятся мѣста, требующія во время ливней особаго надзора, Начальниками участковъ службы пути должны быть составлены перечни съ обозначеніемъ всѣхъ опасныхъ мѣстъ и распредѣленіемъ, для наблюденія за таковыми, всѣхъ агентовъ службы пути даннаго околотка, какъ-то: путевыхъ сторожей — какъ дежурныхъ, такъ и свободныхъ отъ дежурства, ремонтныхъ рабочихъ, артельныхъ старостъ и особо назначаемыхъ на нѣкоторые участки ливневыхъ сторожей. Кромѣ того, Начальники участковъ обязаны каждому изъ дорожныхъ мастеровъ дать соотвѣтственныя указанія относительно принятія при наступленіи ливня, какъ необходимыхъ предварительныхъ мѣръ, такъ и для устраненія, въ случаѣ надобности, препятствій къ безопасному движенію поѣздовъ.

Отдѣлъ Б. по пункту *а*. О наступившемъ ливнѣ дорожный мастеръ долженъ извѣщать, кромѣ лицъ, указанныхъ въ пунктѣ *а* отдѣла Б. вышеприведеннаго циркуляра Департамента ж. дорогъ, также и Помощника начальника участка службы пути.

Начальникъ участка службы Пути и его помощ-

никъ, по полученіи извѣщенія о ливнѣ въ извѣстной мѣстности, немедленно должны туда отправиться.

Съ наступленіемъ ливня, всѣ служащіе службы пути должны немедленно отправиться къ тѣмъ мѣстамъ, которыя указаны для каждаго изъ нихъ въ составленномъ Начальникомъ участка распредѣленіи; при этомъ они должны имѣть при себѣ сигналы и петарды.

Такъ какъ, согласно инструкціи, дорожный мастеръ долженъ съ наступленіемъ ливня отправиться къ мѣсту, которому можетъ угрожать наибольшая опасность, то для встрѣчи поѣздовъ и сопровожденія ихъ на паровозѣ онъ посылаетъ старшаго или опытнаго ремонтнаго рабочаго.

Если на своемъ пути дорожный мастеръ увидитъ встрѣчный поѣздъ или замѣтитъ поѣздъ, слѣдующій по одному съ нимъ направленію, то онъ, въ случаѣ надобности, можетъ остановить таковой и дать машинисту необходимыя указанія или переслать на станцію извѣщеніе, а затѣмъ сопровождать поѣздъ далѣе или самому лично, или поручить это одному изъ подчиненныхъ ему агентовъ. Для избѣжанія излишней задержки поѣздовъ на станціяхъ, въ ожиданіи присылки съ линіи увѣдомленій о возстановленіи прерваннаго движенія, дозволяется ревизорамъ движенія и Начальникамъ участковъ службы пути, а въ экстренныхъ случаяхъ и дорожнымъ мастерамъ, пользоваться для сего, по соглашенію съ мѣстными агентами службы движенія, находящимися на станціи паровозами, какъ поѣздными, такъ и резервными, каковые въ этихъ случаяхъ должны употребляться какъ вспомогательные паровозы, съ соблюденіемъ всѣхъ правилъ движенія.

О каждомъ случаѣ задержки поѣздовъ въ пути или на станціяхъ, Начальникомъ участка службы пути должно быть донесено телеграммой. Началь-

нику дорогъ и начальникамъ службы пути, движенія и Тяги съ указаніемъ верстъ, гдѣ прошелъ ливень, продолжительности его, принятыхъ мѣръ для безопасности движенія, употребленныхъ для осмотра пути или подачи помощи паровозовъ, продолжительности задержки поѣздовъ и времени, когда выданы станціямъ удостовѣренія о безопасности пути.

По пункту *б*. Поѣздная прислуга поѣзда, застигнутаго на пути ливнемъ, должна сопровождать таковой съ особеннымъ вниманіемъ, чутко прислушиваться къ паровознымъ свисткамъ, наблюдать за подаваемыми путевыми сигналами и быть всегда на готовѣ къ дѣйствію тормазами.

По пункту *в*. Выдаваемыя машинистамъ вѣдомости участковъ пути, гдѣ требуется особый надзоръ во время ливней, не лишаютъ машинистовъ права останавливаться и на тѣхъ мѣстахъ, которыя въ нихъ не указаны, если они найдутъ это небходимымъ для безопасности; напротивъ того, паровозная бригада, съ своей стороны, должна не только обращать особое вниманіе на тѣ мѣста и участки пути, которые указаны въ упомянутой вѣдомости, и на которыхъ требуется замедленіе хода поѣзда, но, вообще, машинисты должны двигаться возможно равномѣрнѣе, съ большою осторожностью и бдительностью и не доводить безъ необходимости скорости на скатахъ до предѣльной, имѣя въ виду, что, вслѣдствіе обилія дождей, на пути, можетъ явиться поврежденіе, огражденное сигналомъ, о которомъ еще не извѣщены сосѣднія станціи, или даже и неогражденное, появившееся внезапно.

О всякой замѣченной неисправности въ пути машинистъ обязанъ заявить на ближайшей станціи установленнымъ порядкомъ.

Такъ какъ невозможно предвидѣть всѣхъ подробностей, какъ дѣйствовать въ каждомъ отдѣльномъ

случаѣ, то это будетъ зависѣть, главнымъ образомъ, отъ находчивости, распорядительности и знанія служащими своихъ обязанностей и хорошаго подбора служащихъ, на что должно быть обращено особое вниманіе всѣхъ начальствующихъ лицъ.

IV. Во время снѣжныхъ заносовъ или при начавшейся мятели отправленіе поѣздовъ можетъ быть пріостановлено какъ по распоряженію Начальника дорогъ, лицъ, имъ на сіе уполномоченныхъ, и Начальника службы движенія, такъ равно и по распоряженію Начальниковъ станцій, основанному на свѣдѣніяхъ, получаемыхъ отъ агентовъ службы пути.

При чемъ должны исполняться слѣдующія правила:

1) Начальникъ станціи не имѣетъ права отправлять отъ себя поѣзда на тотъ перегонъ, гдѣ, по свѣдѣніямъ, доставленнымъ агентами службы пути, образовались заносы, препятствующіе движенію.

Примѣчаніе. Объ остановкахъ въ движеніи поѣздовъ почтовыхъ и воинскихъ слѣдуетъ доводить немедленно до свѣдѣнія Начальника перевозки почтъ или завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ, по принадлежности.

2) Если во время снѣжныхъ мятелей и бурановъ можно ожидать остановки поѣздовъ въ пути, то находящіеся въ движеніи поѣзда должны быть задерживаемы на станціяхъ, причемъ пассажирскіе поѣзды задерживаются, по возможности, на тѣхъ станціяхъ, гдѣ пассажиры могутъ быть снабжены горячею пищею, а товарные,—гдѣ ихъ застигнетъ распоряженіе о задержкѣ.

3) При отправленіи поѣздовъ во время мятели и заносовъ, или когда можно предвидѣть оные, каждый поѣздъ съ пассажирами или войсками слѣдуетъ снабжать усиленнымъ запасомъ топлива, освѣтительнымъ матеріаломъ, а также, въ случаѣ надобности, лопатами и рабочими, доставляемыми службою пути и зданій.

4) Если какой бы то ни было поѣздъ, а особенно пассажирскій или воинскій, остановится на пути въ снѣжномъ заносѣ, то должны быть употреблены всѣ усилія къ доставленію такого поѣзда на ближайшую станцію, причемъ, независимо отъ принятыхъ мѣръ для освобожденія поѣзда отъ снѣга, всѣ агенты должны имѣть заботу объ обезпеченіи пассажировъ отъ холода и снабженіи ихъ необходимою провизіею. Поэтому, если бы остановка поѣзда въ пути предвидѣлась продолжительная, то старшій агентъ движенія, если таковой будетъ находиться въ поѣздѣ, или Начальникъ ближайшей станціи, обязаны: а) убѣдиться, имѣется ли въ поѣздѣ достаточный запасъ топлива для пассажирскихъ вагоновъ и, если такового не окажется, немедленно озаботится доставленіемъ необходимаго количества его паровозомъ, а въ случаѣ невозможности, этого, на лошадяхъ; б) немедленно распорядиться доставленіемъ такимъ же образомъ къ поѣзду съѣстныхъ припасовъ, чайнаго прибора и чаю, а также освѣтительныхъ матеріаловъ, для чего организовать помощь поѣздамъ, остановившимся въ заносахъ, и, вообще, озаботиться снабженіемъ пищею пассажировъ, какъ при остановкѣ движенія на станціяхъ, такъ и на линіи; в) въ случаяхъ особенно продолжительныхъ остановокъ и при желаніи пассажировъ доѣхать до ближайшей станціи на лошадяхъ, озаботиться доставленіемъ средствъ для этого.

Примѣчаніе. Такимъ же образомъ должны быть принимаемы самыя энергическія мѣры къ скорѣйшему доставленію на станцію остановившихся на пути въ заносахъ товарныхъ поѣздовъ съ живымъ грузомъ.

5) По прибытіи поѣзда на ближайшую станцію отъ мѣста остановки, всѣ, вообще, пассажирскіе поѣзды, а равно и воинскіе, отправлять дальше только тогда, когда получится обстоятельное увѣдомленіе подлежащаго Начальника участка пути, что до бли-

жайшей большой станціи (съ буфетомъ, имѣющимъ горячія кушанья) путь отъ заносовъ свободенъ.

Въ случаяхъ задержки пассажирскихъ поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ на 6 часовъ и болѣе по поводу снѣжныхъ заносовъ и другихъ причинъ, поѣзды эти должны быть установлены на запасныхъ путяхъ.

6) Для предупрежденія остановки поѣздовъ въ пути во время заносовъ:

а) составъ поѣздовъ долженъ быть, по возможности, уменьшенъ;

б) въ каждомъ пассажирскомъ поѣздѣ должно находиться достаточное число рабочихъ службы пути, снабженныхъ лопатами, для очистки пути на случай остановки поѣзда въ снѣжномъ заносѣ;

в) если съ поѣздомъ слѣдуютъ новобранцы, на коихъ, на основаніи соглашенія Министра Путей Сообщ. съ Военнымъ Министромъ, возлагается обязанность очищать путь во время снѣжныхъ заносовъ для тѣхъ поѣздовъ, въ которыхъ новобранцы слѣдуютъ, или же, если съ поѣздомъ слѣдуютъ воинскія команды, то упомянутые поѣзды должны быть снабжены достаточнымъ количествомъ лопатъ, причемъ каждому изъ воинскихъ чиновъ, принимавшему участіе въ расчисткѣ пути отъ снѣга, должно быть выдаваемо, немедленно по окончаніи имъ работы, денежное вознагражденіе въ порядкѣ и въ размѣрѣ, установленныхъ на дорогахъ съ разрѣшенія Министерства Пут. Сообщ. по соглашенію съ Военнымъ вѣдомствомъ *)

*) Воинскимъ командамъ и новобранцамъ, принимавшимъ участіе въ расчисткѣ пути отъ снѣга, выдается, немедленно по окончаніи работъ, денежное вознагражденіе въ слѣдующемъ размѣрѣ: за работу, продолжавшуюся не болѣе 2 час., по 10 к., за время отъ 2 до 4 час. по 25 коп. и затѣмъ за время свыше 4 час., но не болѣе сутокъ, по 50 коп.

7) Во время мятелей, если образуются заносы,

совершенно препятствующіе движенію поѣздовъ (когда бы ни начались эти движенія—днемъ или ночью), дорожные мастера должны немедленно распорядиться огражденіемъ заносимыхъ мѣстъ сигналами остановки и предупредить ближайшую станцію запиской, посылаемой съ нарочнымъ на лошади, или чрезъ сторожей, о томъ, что поѣздъ не можетъ пройти по участку впредь до расчистки.

8) Главные кондукторы и машинисты обязаны сообщать Начальникамъ станцій о состояніи пути (по перегонамъ), если снѣгъ мѣшаетъ правильному ходу поѣздовъ; эти данныя Начальники станцій обязаны сообщать телеграммами подлежащимъ Начальникамъ участковъ пути и ревизорамъ движенія (адресуя въ копіи начальнику сл. пути и Начальнику сл. движенія и начальнику тяги), а также подлежащимъ дорожнымъ мастерамъ, для принятія надлежащихъ мѣръ.

9) Вспомогательные паровозы съ нужнымъ числомъ вагоновъ для перевозки рабочихъ предоставляются Начальниками станцій, по первому требованію Начальниковъ участковъ пути или ихъ помощниковъ и могутъ быть взяты или изъ резерва, или же отъ находящихся на станціи товарныхъ поѣздовъ. О каждомъ требованіи и прослѣдованіи вспомогательнаго паровоза вслѣдствіе мятели, Начальникъ уч. пути или его помощникъ, затребовавшій паровозъ, и Начальникъ станціи, отправившій его, должны доносить депешами Начальнику дороги, Начальнику службы пути, Начальнику службы движенія и Начальнику сл. тяги.

10) Въ зимнее время года лопаты должны храниться на станціяхъ. Станціи и помѣщенія на нихъ для складыванія и храненія лопатъ назначаются по соглашенію Начальниковъ службы пути и движенія, причемъ лопаты принимаются счетомъ на-

чальниками станцій отъ агентовъ сл. пути и расходуются по требованіямъ Начальниковъ участковъ пути.

11) При остановкахъ поѣздовъ въ пути, необходимыя распоряженія по очисткѣ заносовъ исходятъ отъ находящагося на мѣстѣ старшаго служащаго службы пути, а распоряженія относительно вспомогательныхъ поѣздовъ и вообще движенія, а также касающіяся пассажировъ,—отъ старшаго служащаго службы движенія.

12) Рабочіе поѣзды съ людьми для окончательной расчистки пути назначаются Начальникомъ отдѣленія сл. движенія, по каждому требованію Начальниковъ участковъ пути, не испрашивая особыхъ разрѣшеній.

13) Начальники отдѣленій и Ревизоры движенія должны во время мятели и заносовъ, какъ можно чаще, ѣздить съ поѣздами; въ случаяхъ же остановокъ поѣздовъ, въ которыхъ никто изъ нихъ не слѣдуетъ, прибывать къ мѣстамъ остановокъ неотлагательно и принимать всѣ надлежащія мѣры, а также слѣдить за исполненіемъ станціями и служащими движенія всего, до нихъ касающагося.

ПРАВИЛА

объ остановкахъ поѣздовъ, неположенныхъ по утвержденнымъ росписаніямъ, на станціяхъ, телеграфныхъ постахъ и въ пути.

1) На основаніи ст. 702, т. XII, ч. I Св. Зак., пассажирскіе и товаро-пассажирскіе поѣзды не могутъ быть останавливаемы въ пунктахъ, на коихъ имъ, по росписанію, остановки не положено.

2) Тѣ пассажирскіе поѣзды, которые могутъ быть останавливаемы на станціяхъ и постахъ, гдѣ по росписанію остановки не назначено, для пріема и выпуска пассажировъ, указаны въ книжкѣ росписанія поѣздовъ звѣздочками, а для пріема и выпуска служащихъ особыми къ росписанію поѣздовъ примѣчаніями.

Примѣчаніе 1. Подъ пассажирами разумѣются лица, ѣдущія по платнымъ и льготнымъ (т. е. съ опредѣленною скидкою съ полной тарифной платы) билетамъ.

Примѣчаніе 2. Подъ пассажирскими поѣздами разумѣются поѣзды, назначенные для перевозки пассажировъ, за исключеніемъ почтовыхъ, скорыхъ и курьерскихъ.

3) Остановка пассажирскихъ поѣздовъ, курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ въ пунктахъ, на которыхъ таковая означеннымъ поѣздамъ не предусмотрѣна по росписанію, можетъ быть разрѣшаема не иначе, какъ по особому разрѣшенію Начальника дороги и Начальника службы движенія, за исключе

ніемъ случаевъ, указанныхъ въ послѣдующихъ пунктахъ сего приложенія.

4) Служащіе дороги, при своихъ разъѣздахъ по линіи, должны пользоваться обращающимися по ней поѣздами, согласно предоставленныхъ имъ правъ, примѣняясь къ остановкамъ таковыхъ поѣздовъ, предусмотрѣнныхъ росписаніемъ, причемъ однако, въ видахъ доставленія врачебному персоналу дороги средствъ къ болѣе успѣшному выполненію ими своихъ обязанностей по поданію медицинской помощи служащимъ и ихъ семействамъ, живущимъ на линіи, а также для служащихъ дороги, въ указанныхъ ниже случаяхъ, допускается слѣдующее:

а) Лица врачебнаго персонала (врачи, фельдшера и акушерки), поставленные въ случаяхъ необходимости отправиться для поданія медицинской помощи служащимъ или ихъ семействамъ съ посадкою или высадкою ихъ на станціяхъ или остановочныхъ пунктахъ, съ такими пассажирскими (кромѣ экстренныхъ поѣздовъ Императорскихъ и Высочайшихъ Особъ, курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ) или иными поѣздами или отдѣльно слѣдующими паровозами, которымъ въ этихъ пунктахъ не положено остановки по росписанію, должны заявить объ этомъ Начальнику станціи посадки.

Послѣдній, на основаніи этого заявленія, долженъ выдать установленное (пунктъ г, ст. 10, § 111 Прав. Технич. Экспл.) предупрежденіе на остановку этого поѣзда.

б) Для поданія медицинской помощи въ экстренныхъ случаяхъ заболѣвшимъ служащимъ или раненымъ во время происшествій на станціяхъ или на линіи, медицинскому персоналу разрѣшается остановка въ указанныхъ выше (а) пунктахъ также курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ поѣздовъ, причемъ таковая остановка Начальникомъ станціи или поста

можетъ быть разрѣшаема не-иначе, какъ по предъявленіи имъ лицами медицинскаго персонала телеграфнаго или письменнаго требованія о подачѣ помощи по причинамъ вышеуказаннаго значенія, съ указаніемъ, для кого именно такая помощь требуется.

Начальникъ станціи, независимо распоряженія объ остановкѣ поѣзда, передаетъ предъявленное ему служащими медицинской службы требованіе главному кондуктору для приложенія къ путевому журналу, какъ оправдательный документъ остановки поѣзда.

Остановка курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ поѣздовъ безъ соблюденія вышеизложеннаго, а равно для посадки служащихъ медицинской службы, возвращающихся съ мѣста подачи помощи, «*безусловно воспрещается*».

в) Лица врачебнаго персонала (врачи, фельдшера, акушерки), имѣющіе надобность отправиться на помощь къ больному для текущей визитаціи больного «въ пункты линіи между станціями», вправѣ требовать для своей высадки остановки въ этихъ пунктахъ поѣздовъ малой скорости и отдѣльныхъ паровозовъ (за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ въ п. г сихъ правилъ), кромѣ курьерскихъ, скорыхъ, почтовыхъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, которые для указанной цѣли останавливаемы въ пути быть не могутъ.

О необходимости остановки помянутыхъ поѣздовъ для указанной цѣли въ пути лицами врачебнаго персонала должно быть заявляемо Начальнику станціи посадки или станціи предшествующей пункту остановки и таковая должна производиться порядкомъ, указаннымъ въ пунктѣ а § 4 сего приложенія.

г) Врачъ, фельдшеръ или акушерка, возвращаю-

щіеся отъ больного изъ пункта линіи «между станціями», при указанныхъ ниже условіяхъ, для своей посадки вправѣ останавливать у путевыхъ будокъ или казармъ проходящіе товарные поѣзды (въ томъ числѣ и ускоренные) или отдѣльно слѣдующіе паровозы черезъ посредство дорожной стражи, которая, по заявленію врача или фельдшера, обязана останавливать вышепомянутые поѣзды или паровозы надлежащими сигналами. Остановка для этой цѣли какихъ-либо пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ запрещается.

Означенные выше въ пунктахъ в и г товарные поѣзды не могутъ быть однако останавливаемы въ пути на уклонахъ полотна дороги болѣе 0,002 (въ предупрежденіе обрывовъ) и въ разстояніи отъ ближайшихъ станцій или блокъ-постовъ меньшемъ зимой одной, а лѣтомъ двухъ верстъ.

5) Перевозъ больныхъ, отправляемыхъ въ больницы, долженъ производиться съ соотвѣтствующими поѣздами, имѣющими остановку въ этихъ пунктахъ по росписанію, отправку же таковыхъ съ поѣздами, для которыхъ на станціяхъ остановокъ не положено, допускается по отношенію лицъ, заболѣвшихъ тяжкими болѣзнями, раненыхъ или получившихъ увѣчье при происшествіяхъ.

Для этой цѣли разрѣшается на станціяхъ останавливать всѣ пассажирскіе поѣзды (кромѣ экстренныхъ поѣздовъ Императорскихъ и Высочайшихъ Особъ, курьерскихъ и скорыхъ), а въ пути за исключеніемъ тѣхъ же поѣздовъ и почтовыхъ.

6) Разсылка лекарствъ больнымъ служащимъ на станціяхъ и обгоночныхъ постахъ должна производиться съ обыкновенными пассажирскими, товарными и др. поѣздами, имѣющими остановку въ этихъ пунктахъ. Таковая разсылка для служащихъ на блокъ-постахъ, будкахъ и казармахъ, должна про-

изводиться съ товарными, рабочими поѣздами и отдѣльно слѣдующими паровозами, причемъ лѣкарства для служащихъ, живущихъ по будкамъ и казармамъ, выдаются въ ближайшихъ къ нимъ пунктахъ остановокъ (станціяхъ, постахъ и блокъ-постахъ). Начальниками этихъ послѣднихъ лѣкарства разсылаются по назначенію при помощи путевой стражи.

7) Для посадки и высадки:

Чинамъ почтово-телеграфнаго вѣдомства,

Начальнику службы телеграфа и его помощнику,

Старшему и участковому Контролеръ-Механикамъ

Надсмотрщикамъ телеграфа;

по нуждамъ обыкновеннаго ремонта, разрѣшается останавливать товарные поѣзды или отдѣльно слѣдующіе паровозы на 1 минуту, не только на станціяхъ телеграфныхъ постахъ, на которыхъ таковымъ поѣздамъ не предусмотрѣно остановки, но также и на блокъ-постахъ, за исключеніемъ случаевъ, указанныхъ въ § 10 и съ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ п. всего приложенія.

Примѣчаніе. При выѣздѣ на линію для возстановленія внезапно прекратившагося телеграфнаго дѣйствія или по вызовамъ для возстановленія прерваннаго дѣйствія блокъ-аппаратовъ, поименованнымъ лицамъ разрѣшается также останавливать въ указанныхъ пунктахъ служебные, товаро-пассажирскіе и пассажирскіе поѣзды (кромѣ курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ), съ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ п. «в» сихъ правилъ.

8) Нижеслѣдующимъ агентамъ, въ случаяхъ служебной надобности, разрѣшается въ предѣлахъ ввѣреннаго имъ раіона службы, останавливать на 1 минуту, для посадки и выхода ихъ, товарные и пассажирскіе (кромѣ курьерскихъ, скорыхъ и почтовыхъ) поѣзды на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ означеннымъ поѣздамъ по росписанію не положено остановокъ:

Начальникамъ службъ и ихъ помощникамъ,

Начальникамъ участковъ пути, тяги,

Ревизорамъ всѣхъ службъ,

Помощникамъ ревизоровъ службы движенія.

9) Останавливать для той же цѣли на 1 минуту товарные поѣзды (кромѣ ускоренныхъ и тѣхъ, которые слѣдуютъ непосредственно передъ пассажирскими поѣздами) на станціяхъ, на которыхъ остановки таковыхъ не положено росписаніемъ, кромѣ вышеуказанныхъ лицъ, допускается:

По службѣ пути:

Старшимъ и участковымъ дорожнымъ мастерамъ,

Смотрителямъ зданій и

Старшему мостовому мастеру (для остановки на Мстинскомъ мосту).

По службѣ тяги.

Ревизорамъ и Смотрителямъ вѣсовъ и пожарныхъ инструментовъ.

10) Для обслуживанія блокъ-постовъ, проѣзда учениковъ, служащихъ и ихъ семействъ за провизіей, къ врачу, на дежурство и обратно,—разрѣшается останавливать на 1 минуту товарные и ускоренные товарные (за исключеніемъ указаннаго въ § 11) поѣзды, по возможности не болѣе одного въ день въ оба направленія для всѣхъ вышеуказанныхъ надобностей, съ точнымъ соблюденіемъ пункта 2 § 4 сего приложенія.

11) Товарные поѣзды, слѣдующіе непосредственно предъ пассажирскими поѣздами всѣхъ наименованій, ни въ какомъ случаѣ не должны быть останавливаемы на перегонахъ между станціями, — ни для пріема, ни для выпуска служащихъ, за исключеніемъ пріема тяжко больныхъ и увѣчныхъ.

12) При заявленіи объ остановкахъ поѣздовъ указанными въ настоящихъ правилахъ лицами должны быть предъявляемы Начальникамъ станцій и постовъ годовые билеты, какъ удостовѣреніе личности

ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ пользованія, для сигнализаціи поѣздовъ и содержаніи электрожезловыхъ приборовъ системы Вэббъ-Томпсона.

Серія Д. № 27.

I. Распредѣленіе жезловыхъ приборовъ.

§ 1.

На Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги на протяженіи отъ Волковскаго поста до станцій: Морская Пристань, Новый Портъ, а также на соединительныхъ вѣтвяхъ: а) С.-Петербургъ II—Бычій мостъ, б) Пущино—С.-Петербургъ Варшавской ж. д.; в) Пущино—С.-Петербургъ Балтійской ж. д. для сигнализаціи поѣздовъ, взамѣнъ системы телеграфныхъ сношеній, вводится электрическая взаимнозамыкающая жезловая система, съ примѣненіемъ электрическихъ жезловыхъ приборовъ Вэббъ-Томпсона.

§ 2.

Электрическіе жезловые приборы Вэббъ-Томпсона установлены:

А) На Портовой вѣтви,—

а) *для постояннаго дѣйствія*:

1) на Волковскомъ посту; 2) ст. Пущино; 3) ст. Морская пристань; 4) ст. Новый Портъ;

б) *для временнаго дѣйствія*: 5) на Цвѣточномъ и 6) Корпусномъ постахъ.

Б) На соединительныхъ вѣтвяхъ,—

7) С.-Петербургѣ II; 8) Бычьемъ посту; 9) С.-Петерб.-балтійской ст.; 10) С.-Петербургѣ-Варшавской станціи.

(См. схему расположенія жезловыхъ приборовъ).

§ 3.

На каждомъ изъ вышеупомянутыхъ постовъ или станцій установлено извѣстное *число* электро-жезловыхъ аппаратовъ, а именно:

а) на *оконечныхъ* постахъ:—Бычьемъ,—С.-Петербургѣ II, ст. С.-Петербургъ Балтійской, С.-Петербургѣ Варшавской, Морской Пристани, Новомъ Порту,—по *одному* аппарату;

б) на промежуточныхъ (временныхъ): Цвѣточномъ и Корпусномъ постахъ—по *два* аппарата;

в) на узловыхъ: Волковскомъ посту—*четыре* аппарата, ст. Пущино—*шесть* аппаратовъ, въ зависимости отъ *числа направленій*, въ которыхъ данный узловой постъ или станція принимаетъ и отправляетъ поѣзда (см. схему).

Взаимно замыкающіе электро-жезловые аппараты двухъ сосѣднихъ станцій или постовъ соединяются между собою линейнымъ проводомъ и образуютъ одну электрическую цѣпь или кругъ, *носящій названіе жезлового перегона.*

II. Краткое описаніе жезловыхъ аппаратовъ.

§ 4.

Электрическій жезловой аппаратъ состоитъ изъ колонны литого желѣза съ прорѣзомъ (А) для помѣщенія жезловъ и головки съ косымъ прорѣзомъ (П), оканчивающимся круглымъ уширеніемъ. На лицевой сторонѣ головки аппарата находится два указателя (ХУ) съ рукоятками (р р') и стрѣлками (С).

Рукоятки эти могутъ вращаться или по направленію часовой стрѣлки, или обратно—противъ движенія часовой стрѣлки. На указателѣ (У), помѣщающемся съ правой стороны, имѣются *двѣ* надписи—1) «для жезла» и 2) «для звонка».

На указателѣ (Х) съ лѣвой стороны имѣются три надписи: 1) «жезлъ въ аппаратѣ»; 2) «жезлъ выданъ нечетному». 3) «жезлъ выданъ четному».

Въ нормальномъ положеніи аппаратовъ стрѣлки указателей находятся на надписяхъ: на одномъ: а) «для звонка»; б) на другомъ «жезлъ въ аппаратѣ».

При указателѣ (У) помѣщенъ ключъ (К), а въ срединѣ головки между двумя указателями расположенъ гальваноскопъ (В) со стрѣлкой, служащій указателемъ для агента дѣйствующаго приборомъ.

Каждый жезловой аппаратъ снабженъ звонкомъ для вызова и пріема звуковыхъ (акустическихъ) сигналовъ.

Такъ какъ жезлы (Ж) снабжены особыми выступами въ видѣ кольцевыхъ шайбъ (Ш) діаметра больше чѣмъ просвѣтъ въ колонкѣ, то жезлы могутъ быть изъяты изъ колонны лишь при условіи передвиженія ихъ вверхъ, по прорѣзамъ колонны и головки, до уширенія достаточно свободнаго для пропуска кольцевыхъ шайбъ жезла.

Такимъ образомъ, жезлъ можетъ быть вынутъ или вложенъ обратно лишь чрезъ отверстіе (О) головки аппарата.

§ 5.

Въ каждомъ изъ аппаратовъ имѣется по 8-ми жезловъ, слѣдовательно, въ двухъ аппаратахъ *одного* перегона имѣется въ совокупности 16 жезловъ. Всѣ жезлы *всегда* замкнуты въ аппаратахъ, и получить жезлъ изъ аппарата возможно только съ *согласія* и *разрѣшенія* сосѣдней станціи или поста.

Жезловые аппараты такъ устроены, что если одинъ жезлъ изъятъ изъ прибора, то не имѣется возможности:

а) изъять второй жезлъ изъ того же аппарата; б) разрѣшить вынуть жезлъ изъ другого аппарата сосѣдней станціи или поста, и в) изъять *одновременно* жезлы изъ двухъ приборовъ, установленныхъ на сосѣднихъ станціяхъ или постахъ.

Вложить жезлъ въ аппаратъ возможно во всякое время безъ соглашенія и разрѣшенія сосѣдней станціи.

§ 6.

Жезлы, въ свою очередь, такъ устроены, что жезлъ, принадлежащій одной парѣ аппаратовъ, т. е. одному жезловому перегону, не можетъ быть вложенъ въ аппаратъ отъ другой пары аппаратовъ— другого жезловаго сосѣдняго перегона.

Жезлы имѣютъ надписи съ *поименованіемъ оконечныхъ станцій или постовъ* перегона, между которыми жезлъ имѣетъ силу и даетъ право на отправленіе и слѣдованіе поѣзда. Кромѣ того, концы жезла окрашены въ опредѣленный цвѣтъ для каждаго перегона, пронумерованны порядковыми №№ отъ 1 до 16 и

для каждаго отдѣльнаго перегона отмѣчены одной изъ буквъ латинскаго алфавита: A, B, C, D, E и F.

Каждый жезловой аппаратъ снабженъ телефономъ.

III. Порядокъ дѣйствія жезловыми приборами при сигнализаціи.

§ 7.

Въ нормальномъ положеніи аппаратовъ: а) всѣ жезлы находятся въ аппаратахъ; б) стрѣлка гальваноскопа находится на 0—въ вертикальномъ положеніи; в) стрѣлка праваго указателя на надписи «для звонка» — стрѣлка лѣваго указателя — на надписи «жезлъ въ аппаратѣ».

1) Въ случаѣ надобности отправить поѣздъ съ поста или станціи, дежурный агентъ по движенію, нажимая ключъ, вызываетъ сосѣднюю станцію или постъ, по направленію движенія поѣзда, передавая тремя звонками ●●● сигналъ «вниманіе—къ телефону».

2) Дежурный агентъ запрошеннаго поста, получивъ вызовъ, обязанъ повторить звонковой сигналъ «вниманіе—къ телефону».

3) Оба дежурные агента снимаютъ телефоны, подвѣшенные съ лѣвой стороны жезловыхъ аппаратовъ, и этимъ устанавливаютъ между собою сообщеніе для переговоровъ, выключая временно жезловые приборы изъ линіи. При этомъ агентъ запросившаго (вызвавшаго) поста или станціи передаетъ по телефону запросъ «могу ли изъять жезлъ для отправленія поѣзда № 00»; агентъ запрошеннаго поста, если можетъ принять поѣздъ, отвѣчаетъ «да, разрѣшаю

вамъ изъять жезлъ для поѣзда № 00». Вслѣдъ за симъ, дежурные агенты обѣихъ станцій обязательно вѣшаютъ телефоны на соотвѣтствующіе рычаги и тѣмъ включаютъ жезловые аппараты въ линію.

4) Послѣ подачи по телефону разрѣшенія на изъятіе жезла изъ аппарата, агентъ запрошеннаго поста (ст. пріема) нажимаетъ свой ключъ (К) на извѣстный промежутокъ времени 8—10 секундъ, при этомъ стрѣлки гальваноскоповъ въ приборахъ обѣихъ станцій, колебавшіяся во время подачи звонковъ, отклоняются въ одну сторону и остаются неподвижно отклоненными все время, пока агентъ будетъ держать ключъ нажатымъ.

5) Агентъ запросившаго поста (ст. отправленія), убѣдившись по отклоненію стрѣлки гальваноскопа, что агентъ запрошеннаго поста нажалъ ключъ и тѣмъ разрѣшилъ изъять жезлъ изъ аппарата переводитъ при посредствѣ рукоятки стрѣлку праваго указателя съ надписи «для звонка» на надпись «для жезла» и тѣмъ, согласовавъ дѣйствіе

на свой аппаратъ двухъ батарей—линейной и своей мѣстной, получаетъ возможность изъять жезлъ. Когда жезлъ будетъ вынутъ изъ аппарата, то дежурный агентъ обязанъ немедленно повернуть стрѣлку лѣваго индикатора и установить на одну изъ надписей «жезлъ выданъ четному или нечетному поѣзду», причемъ рукоятку со стрѣлкой прижимаетъ покрѣпче секунды на *двѣ*, отчего стрѣлки гальваноскоповъ примутъ вертикальное положеніе и тѣмъ покажутъ агенту станціи пріема, что жезлъ изъятъ.

6) Получивъ указаніе стрѣлкой гальваноскопа, что жезлъ изъятъ изъ прибора, агентъ запрошеннаго поста прекращаетъ нажатіе ключа и, въ зависимости отъ того, какой онъ принимаетъ поѣздъ, ставитъ стрѣлку лѣваго указателя на надпись «жезлъ выданъ четному», или на надпись «жезлъ выданъ нечетному», дабы не забыть, акого направленія поѣздъ онъ принимаетъ на станцію.

7) По прибытіи поѣзда на станцію, дежурный по движенію порядкомъ, указаннымъ въ пунктѣ 1-мъ настоящаго §, вызываетъ постъ или станцію, отправившую поѣздъ, къ телефону и оповѣщаетъ, что «жезлъ вложенъ и поѣздъ № 00 прибылъ»; послѣ сего обѣ станціи или посты ставятъ стрѣлки указателей своихъ аппаратовъ на надпись «жезлъ въ аппаратѣ».

Въ случаѣ поврежденія телефоновъ для сношеній между двумя станціями или постами, устанавливаются нижеслѣдующіе звонковые сигналы:

1) Вниманіе. . . . . ●●●
2) Могу-ли изъять жезлъ . . . . ●●● ●●●
3) Да, можете . . . . . ●●
4) Поѣздъ отправился . . . . . ●● ●●
5) Поѣздъ прибылъ . . . . . ●●● ●
6) Поѣздъ не прибылъ . . . . . ●●●●
7) Ждать. . . . . ●
8) Рабочій поѣздъ отправился. . . ●●●●●

IV. Значеніе жезловъ и жезловой системы.

§ 8.

Жезловая система замѣняетъ систему телеграфныхъ сношеній, а жезлъ—путевую телеграмму, посему съ введеніемъ въ дѣйствіе взаимно-замыкающихъ жезловыхъ аппаратовъ, движеніе поѣздовъ производится исключительно по жезламъ, безъ путевыхъ

телеграммъ или другихъ какихъ либо формальныхъ документовъ, дающихъ право на отправленіе поѣздовъ, или паровозовъ, на перегонъ. Въ виду сего, на каждомъ поѣздѣ или паровозѣ, отправляемомъ на перегонъ, обязательно долженъ находиться жезлъ, и никакой поѣздъ, или паровозъ, не долженъ и не вправѣ трогаться со станціи на перегонъ *безъ жезла, присвоеннаго извѣстному перегону*, такъ какъ каждому перегону присваивается особый жезлъ съ соотвѣтствующей перегону надписью (§ 6). *Жезлъ одного перегона не дѣйствителенъ и не имѣетъ силы и значенія на другомъ перегонѣ.*

V. Порядокъ сигнализаціи поѣздовъ и порядокъ движенія поѣздовъ при пользованіи взаимно-замыкающей жезловой системой.

А) *При исправномъ дѣйствіи приборовъ.*

§ 9.

Выемка (изъятіе) жезла изъ аппарата и передача его въ руки машинисту, въ присутствіи главнаго кондуктора, а равно пріемъ жезла отъ машиниста прибывшаго, или слѣдующаго чрезъ станцію или постъ, поѣзда и вложеніе жезла въ аппаратъ, производится *исключительно* лишь агентомъ, дежурящимъ по движенію.

§ 10.

При отправленіи поѣзда со станціи или поста, дежурный агентъ по движенію, по предварительному сношенію и соглашенію со станціею пріема поѣзда, порядкомъ, указаннымъ въ § 7 настоящей

инструкціи, получаетъ жезлъ изъ аппарата и вручаетъ таковой жезлъ *лично* машинисту, въ присутствіи главнаго кондуктора, причемъ, какъ машинистъ, такъ и главный кондукторъ должны *провѣрить и убѣдиться* по надписямъ названій станцій на жезлѣ, что жезлъ принадлежитъ тому перегону, на который поѣздъ отправляется. Безъ указанной провѣрки главный кондукторъ не вправѣ подать сигналъ къ отправленію поѣзда, а машинистъ—тронуться съ поѣздомъ на перегонъ.

По отправленіи поѣзда со станціи подается извѣщеніе по телефону или звонковыми сигналами о выходѣ поѣзда со станціи.

§ 11.

По прибытіи поѣзда на станцію пріема, машинистъ обязанъ немедленно имѣющійся на паровозѣ жезлъ передать лично дежурному по движенію, встрѣтившему поѣздъ, а дежурный агентъ, *убѣдившись*, что поѣздъ прибылъ въ цѣломъ составѣ, *обязанъ безотлагательно опустить жезлъ въ аппаратъ* соотвѣтствующаго перегона и извѣстить, по телефону или звонковыми сигналами, станцію отправленія о прибытіи поѣзда.

§ 12.

При пользованіи жезловой системой и жезловыми аппаратами, строжайшее воспрещается.

1) машинисту перевозить жезлъ на другой перегонъ, или передавать жезлъ машинисту другого встрѣчнаго поѣзда;

2) дежурному по движенію—выдать жезлъ поѣзду, безъ предварительнаго пропуска и перехода жезла чрезъ аппаратъ; посему порядокъ сигнализаціи по-

ѣздовъ, изложенный въ §§ 7, 8, 9, 10 11 настоящей инструкціи, долженъ примѣняться во всѣхъ подробностяхъ *послѣдовательно* къ каждому поѣзду;

3) испрашивать разрѣшеніе на изъятіе жезла заблаговременно, ранѣе дѣйствительной готовности поѣзда къ отправленію.

§ 13.

На постахъ промежуточныхъ, неимѣющихъ разъѣздныхъ путей, но оборудованныхъ жезловыми аппаратами, дежурный агентъ по движенію, завѣдывающій постомъ, можетъ дать разрѣшеніе на отправку къ нему поѣзда только одной изъ сосѣднихъ станцій или постовъ. При этомъ ранѣе, нежели дать разрѣшеніе на отправку къ нему поѣзда, который долженъ прослѣдовать чрезъ его постъ на сосѣднюю станцію, дежурный по движенію обязанъ предварительно получить самъ разрѣшеніе съ впереди лежащей станціи или поста на изъятіе жезла и отправку этого поѣзда, а, слѣдовательно, только тогда дать разрѣшеніе на изъятіе жезла запрашивающей станціи, когда въ рукахъ у него будетъ находиться уже жезлъ для дальнѣйшаго слѣдованія поѣзда съ поста на впереди лежащую станцію или постъ, снабженный разъѣздными путями. При проходѣ станціи или поста безостановочно, машинистъ обязанъ вести поѣздъ со скоростью, не превышающею 10 верстъ въ часъ, чтобы возможно было произвести обмѣнъ жезловъ, т. е. сдать жезлъ съ пройденнаго перегона и получить жезлъ слѣдующаго перегона.

§ 14.

При слѣдованіи поѣзда двойной тягой, жезлъ выдается машинисту перваго поѣзднаго паровоза, ко-

торый обязанъ показать жезлъ машинисту второго придаточнаго паровоза, безъ соблюденія чего послѣдній не имѣетъ права трогаться съ поѣздомъ.

§ 15.

Движеніе рабочихъ поѣздовъ и отправка ихъ на перегонъ производится на точномъ основаніи настоящей инструкціи, съ выдачею имъ также жезла,— безразлично, дойдетъ-ли рабочій поѣздъ до станціи пріема или возвратится обратно на станцію отправленія; въ послѣднемъ случаѣ перегонъ считается также занятымъ до возвращенія на станцію поѣзда и поступленія жезла *обратно*, въ тотъ же аппаратъ. Объ отправленіи рабочаго поѣзда на перегонъ должна быть оповѣщена сосѣдняя станція или постъ по телефону, или звонковымъ сигналомъ.

Б) *Сигнализація поѣздовъ въ случаяхъ исключительныхъ.*

§ 16.

Въ случаѣ остановки поѣзда между станціями въ пути, вслѣдствіе порчи паровоза, снѣжнаго заноса и другихъ причинъ, *жезлъ остается* обязательно у машиниста на паровозѣ. Главный кондукторъ остановившагося поѣзда, за общей подписью съ машинистомъ, посылаетъ требованіе помощи, пересылая таковое на ближайшую станцію или постъ, при посредствѣ поѣздной прислуги, или инымъ путемъ. Послѣ отправленія требованія помощи, остановившійся поѣздъ не можетъ быть приведенъ въ движеніе до прибытія вспомогательнаго поѣзда.

§ 17.

Дежурный агентъ, получивъ требованіе о помощи остановившемуся въ пути поѣзду, обязанъ безъ замедленія сообщить по телеграфу или телефону сосѣдней станціи, или посту занятаго поѣздомъ перегона, содержаніе требованія и путемъ взаимнаго соглашенія, по телеграфу или телефону, условиться о высылкѣ вспомогательнаго паровоза, или поѣзда, и о скорѣйшей очисткѣ перегона.

§ 18.

Вспомогательный паровозъ отправляется на линію неиначе, какъ по установленіи окончательнаго соглашенія между сосѣдними станціями, по телеграфу или телефону.

Только по совершенной очисткѣ перегона, т. е. по доставленіи на станцію поѣзда въ цѣломъ его составѣ, жезлъ, бывшій до сего времени въ рукахъ машиниста, передается дежурному агенту по движенію и въ установленномъ порядкѣ поступаетъ въ аппаратъ, а нарушенное временно движеніе поѣздовъ по жезламъ возстановляется вновь въ порядкѣ, указанномъ настоящей инструкціей.

§ 19.

Въ случаяхъ болѣе значительныхъ происшествій, напр. несчастія съ поѣздомъ, порчи полотна дороги и проч., прерывающихъ нормальное движеніе на какомъ либо изъ перегоновъ на продолжительное время и вызывающихъ необходимость пересадки пассажировъ—*жезлъ временно теряетъ свое значеніе*, и движеніе поѣздовъ по обоимъ концамъ перегона производится по одному изъ способовъ, указанныхъ въ

§ 115 правилъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

§ 20.

Если вслѣдствіе тяжести поѣзда или другихъ случайностей, часть поѣзда придется оставить на пути, то по прибытіи первой части поѣзда на станцію жезлъ не долженъ быть переданъ дежурному агенту по движенію, а оставаться въ рукахъ машиниста до тѣхъ поръ, пока не прибудетъ на станцію остальная часть поѣзда и перегонъ не будетъ освобожденъ совершенно отъ подвижного состава.

B) *Нормировка (уравненіе) жезловъ въ аппаратахъ.*

§ 21.

Въ каждомъ изъ жезловыхъ аппаратовъ замкнуто по 8-ми жезловъ. Если бы по какимъ либо причинамъ съ одной станціи даннаго перегона было отправлено болѣе поѣздовъ въ одномъ направленіи, нежели съ другой, и вслѣдствіе сего въ одномъ изъ аппаратовъ число жезловъ оказалось менѣе 3-хъ штукъ, то для уравненія (нормировки) жезловъ, соотвѣтственно потребностямъ движенія временно усиленнаго въ одномъ направленіи, долженъ быть вызванъ телеграммою надсмотрщикъ телеграфа.

Указанное лицо техническаго надзора, послѣ составленія соотвѣтственнаго акта (Приложеніе 1-е) за общей подписью съ дежурнымъ агентомъ по движенію, вскрываетъ аппаратъ, въ присутствіи агента по движенію, вынимаетъ изъ него необходимое *обязательно четное количество* жезловъ и, опечатавъ печатью станціи, перевозитъ ихъ на другую станцію

или постъ и опускаетъ жезлы въ соотвѣтственный аппаратъ, составляетъ совмѣстно съ дежурнымъ агентомъ по движенію актъ о томъ, что всѣ перевезенные жезлы дѣйствительно вложены въ аппаратъ.

Изъятые изъ аппаратовъ и перевозимые надсмотрщикомъ жезлы не могутъ дать права поѣзду на движеніе по перегону. Поѣздъ, съ которымъ перевозятся жезлы, можетъ быть отправленъ на перегонъ лишь по полученіи жезла изъ аппарата порядкомъ, указаннымъ въ §§ 7, 8, 9 и 10 настоящей инструкціи.

Г) *Порядокъ сигнализаціи и порядокъ движенія поѣздовъ при разстройствѣ дѣйствія жезловыхъ приборовъ.*

§ 22.

Въ случаѣ прекращенія дѣйствія сигнализаціи, вслѣдствіе порчи электро-жезловыхъ аппаратовъ, проводовъ или батарей и невозможности изъять или вложить жезлъ, Начальникомъ станціи, или агентомъ, замѣняющимъ его въ дежурствѣ по движенію той станціи, на которой обнаружено поврежденіе приборовъ, должна быть подана немедленно телеграмма, адресованная Начальнику сосѣдней станціи, Ревизору Движенія, участковому Надсмотрщику, Контролеръ-Механику, Завѣдывающему Телеграфомъ и Начальнику службы Движенія нижеслѣдующаго содержанія:

«Жезловые аппараты перегона (такого-то) испорчены. Поѣзда съ—часовъ и—мин. будутъ слѣдовать по телеграфному соглашенію».

§ 23.

Съ момента подачи такой телеграммы, о поврежденіи жезловыхъ приборовъ, отправленіе поѣздовъ

по жезламъ на перегонѣ, указанномъ въ телеграммѣ, *отмѣняется* и взамѣнъ жезловой системы вводится система телеграфныхъ сношеній, т. е. движеніе поѣздовъ производится на точномъ основаніи п. А. § 119 Пр. Техн. Экспл.

На всѣхъ путевыхъ телеграммахъ, выдаваемыхъ машинистамъ, дѣлаются отмѣтки за подписью дежурнаго по станціи: «жезловая система не дѣйствуетъ». Безъ означенной отмѣтки въ путевой телеграммѣ машинистъ не вправѣ отправиться на перегонъ.

§ 24.

Движеніе поѣздовъ по системѣ телеграфныхъ сношеній можетъ быть установлено и производимо послѣ подачи таковой телеграммы лишь *въ томъ случаѣ, если предварительно путемъ телеграфныхъ сношеній установлено*:

а) что *послѣдній* отправленный поѣздъ по *жезлу* прибылъ;

б) что *всѣ жезлы*, принадлежащіе данному перегону, числомъ 16-ть, находятся въ *наличности* въ аппаратахъ на обѣихъ станціяхъ.

Съ момента отправленія поѣзда по телеграфному соглашенію, Начальники станціи или агенты, замѣняющіе ихъ въ дежурствѣ по движенію, *впредь до подачи телеграммы* Надсмотрщикомъ или Контролеръ-Механикомъ объ исправленіи жезловыхъ приборовъ, адресованной Начальникамъ станцій даннаго перегона, и въ копіи Завѣдывающему Телеграфомъ, Ревизору Движенія и Начальнику службы Движенія. *не вправѣ пользоваться жезловыми приборами и жезлами*

§ 25.

По полученіи отъ Надсмотрщика или Контролеръ-Механика телеграфа телеграммы объ исправленіи жезловыхъ приборовъ, Начальникъ станціи или агентъ, замѣняющій его въ дежурствѣ по движенію, той станціи, на которую, послѣ полученія телеграммы объ исправленіи жезловыхъ приборовъ, *прибудетъ послѣдній отправленный на перегонъ по телеграфному соглашенію поѣздъ*, обязанъ возстановить дѣйствіе жезловой сигнализаціи подачей нижеслѣдующей телеграммы: «послѣдній поѣздъ № 00 по телеграфному соглашенію прибылъ въ—час. и—минутъ. Съ полученія настоящей телеграммы отправленіе поѣздовъ по телеграфнымъ сношеніямъ отмѣняется и съ—часовъ и—минутъ возстановляется движеніе поѣздовъ по жезламъ».

Означенная телеграмма должна быть адресована Начальнику сосѣдней станціи и въ копіи Завѣдывающему Телеграфомъ, Ревизору Движенія и Начальнику службы Движенія.

§ 26.

Въ случаѣ утери жезла движеніе поѣздовъ должно производиться согласно §§ 22, 23, 24 и 25 настоящей инструкціи. Объ утерѣ жезла должна быть подана телеграмма, составленъ актъ и приняты всѣ мѣры къ отысканію жезла. Вызванный Надсмотрщикъ или Контролеръ-Механикъ приспособляетъ жезловые аппараты къ дѣйствію при посредствѣ изъятія *второго* (парнаго) жезла. Если впослѣдствіи утерянный жезлъ будетъ отысканъ, то Начальникъ станціи обязанъ хранить его подъ замкомъ до двухъ поръ, пока Надсмотрщикъ или Контролеръ-Механикъ не помѣстятъ

жезлъ, лично въ аппаратъ одновременно съ жезломъ, изъятымъ ими.

Вложеніе найденнаго жезла въ аппаратъ безъ Надсмотрщика или Контролеръ-Механика строжайше воспрещается.

§ 27.

Въ случаѣ поврежденія жезла и невозможности вложить жезлъ въ аппаратъ, Начальникъ станціи, или агентъ, замѣняющій его въ дежурствѣ по движенію, обязанъ немедленно вызвать надсмотрщика телеграфа телеграммой и до его прибытія хранить испорченный жезлъ подъ замкомъ. За невозможностью при такихъ условіяхъ изъять жезлъ изъ аппарата, движеніе поѣздовъ должно производиться согласно §§ 22, 23, 24 и 25 настоящей инструкціи.

Вызванный Надсмотрщикъ или Контролеръ-Механикъ обязанъ приспособить аппараты къ дѣйствію при посредствѣ изъятія второго (парнаго) жезла.

Поврежденный жезлъ долженъ быть немедленно отправленъ опечатаннымъ для исправленія, а второй жезлъ, изъятый Надсмотрщикомъ, долженъ быть имъ взятъ, переданъ Контролеръ-Механику и хранимъ послѣднимъ подъ замкомъ, до возвращенія перваго изъ починки,—послѣ чего оба жезла должны быть помѣщены въ какой либо изъ аппаратовъ надсмотрщикомъ по усмотрѣнію.

Д) *Порядокъ открытія и закрытія временныхъ постовъ.*

§ 28.

Въ случаѣ необходимости открыть на междустанціонномъ жезловомъ перегонѣ временной постъ, Контролеръ-Механикъ, совмѣстно съ Ревизоромъ Движенія, по полученіи на то распоряженія, обязаны

отправиться на соотвѣтственныя станціи, между которыми предполагается открыть постъ и, убѣдившись на мѣстѣ, что всѣ жезлы даннаго перегона находятся въ аппаратахъ, выключаютъ приборы изъ линіи, прекращая тѣмъ дѣйствіе жезловой сигнализаціи, о чемъ подаютъ за общей подписью телеграмму, съ распоряженіемъ ввести съ такихъ-то ч.—м.—систему телеграфныхъ сношеній въ замѣну жезловой системы.

§ 29.

Съ момента подачи телеграммы во все время работъ по устройству поста, жезловая система на указанномъ перегонѣ теряетъ свое значеніе и взамѣнъ ея вводится система телеграфныхъ сношеній, т. е. движеніе производится на точномъ основаніи §§ 190—205 Положенія о Движеніи сер. Д. № 10.

§ 30.

Установка жезловыхъ аппаратовъ на открываемомъ посту должна быть произведена такимъ образомъ, чтобы на станціяхъ, между которыми открытъ постъ, а также и на самомъ посту, не было двухъ аппаратовъ одинаковаго типа, и чтобы на жезлахъ надписи, имѣвшіяся ранѣе—названіе перегона съ наименованіемъ станцій, между которыми открывается постъ, были замѣнены надписями съ названіемъ станцій и включаемаго новаго поста.

По испытаніи правильности дѣйствія приборовъ Контролеръ-Механикъ и Ревизоръ Движенія подаютъ за общей подписью телеграмму о возстановленіи дѣйствія жезловой системы взамѣнъ системы телеграфныхъ сношеній. Возстановленіе дѣйствія жезловой

системы производится порядкомъ, указаннымъ въ § 25 настоящей инструкціи.

§ 31.

При закрытіи поста поступается порядкомъ, указаннымъ въ §§ 28, 29 и 30 настоящей инструкціи,

E) *Правила общія.*

§ 32.

Жезловые приборы предназначаются исключительно для сигнализаціи поѣздовъ въ порядкѣ, указанномъ настоящей инструкціей, и ни въ какомъ случаѣ не *должны и не могутъ быть употребляемы* для другихъ надобностей, не указанныхъ настоящимъ положеніемъ, а равно управленіе этими приборами не можетъ быть поручаемо другимъ лицамъ, кромѣ Начальниковъ станцій и агентовъ, замѣняющихъ ихъ въ дежурствѣ по движенію.

§ 33.

Введеніе электро-жезловыхъ приборовъ, для огражденія безопасности движенія, никоимъ образомъ *не освобождаетъ* агентовъ разныхъ службъ *отъ самаго точнаго исполненія существующаго положенія о сигналахъ для огражденія поѣздовъ и движенія таковыхъ въ пути и на станціяхъ.*

VI. Обязанности лицъ, дѣйствующихъ электро-жезловыми аппаратами, главныхъ кондукторовъ и машинистовъ.

§ 34.

Сигнализація поѣздовъ электро-жезловыми приборами возлагается на Начальниковъ станцій и постовъ и дежурныхъ агентовъ, замѣняющихъ ихъ въ дежурствѣ по движенію.

Кромѣ дѣйствія жезловыми аппаратами на обязанность Начальниковъ станцій и постовъ, а равно дежурныхъ агентовъ по движенію возлагается:

а) веденіе журнала сигнализаціи поѣздовъ. взамѣнъ журналовъ исходящихъ и входящихъ поѣздныхъ телеграммъ;

б) не допускать постороннихъ лицъ прикасаться къ аппаратамъ, батареямъ и проводамъ;

в) жезловые аппараты содержать въ порядкѣ и чистотѣ, оберегая таковые отъ порчи или поврежденія и не дозволять помѣщать какіе либо предметы ни на аппараты, ни вблизи ихъ.

§ 35.

На обязанность Главныхъ Кондукторовъ, сопровождающихъ поѣзда, возлагается:

а) при передачѣ агентомъ, дежурящимъ по движенію, жезла машинисту, удостовѣриться, что жезлъ выданъ агентомъ на соотвѣтствующій перегонъ;

б) наблюденіе за тѣмъ, чтобы жезлъ не былъ *провезенъ* машинистомъ на другой перегонъ, и былъ переданъ дежурному по движенію на соотвѣтствующей станціи или посту;

в) при дѣленіи поѣзда въ пути—наблюденіе за тѣмъ, чтобы жезлъ не былъ переданъ машинистомъ

агенту по движенію впредь до прибытія второй половины поѣзда;

г) посылка письменныхъ извѣщеній съ требованіемъ помощи въ случаѣ остановки поѣзда въ пути, за совмѣстной подписью съ машинистомъ;

д) при остановкѣ поѣзда въ пути лично убѣдиться, что остановившійся поѣздъ огражденъ сигналами, согласно существующему положенію о сигналахъ,

§ 36.

На обязанность машиниста возлагается:

а) при пріемѣ жезла удостовѣриться въ точности, что жезлъ выданъ на перегонъ, соотвѣтствующій движенію поѣзда;

б) храненіе жезла во время слѣдованія поѣзда по перегону и осторожное обращеніе съ жезломъ для огражденія его отъ порчи;

в) при проходѣ поѣзда чрезъ станцію или постъ, на которомъ поѣзду не полагается остановки, машинистъ обязанъ вести поѣздъ съ такою скоростью (не превышающею 10 вер. въ часъ), чтобы *обмѣнъ* жезловъ могъ быть произведенъ на ходу поѣзда правильно;

г) при дѣленіи поѣзда—хранить жезлъ у себя до тѣхъ поръ, пока не будетъ доставлена на станцію оставленная въ пути вторая часть поѣзда и только тогда передать жезлъ дежурному по движенію.

д) посылка письменныхъ извѣщеній въ случаѣ остановки поѣзда въ пути за совмѣстной подписью съ главнымъ кондукторомъ.

VII. Обязанности лицъ, завѣдывающихъ содержаніемъ электро-жезловыхъ аппаратовъ.

§ 37.

Общее наблюденіе и непосредственный надзоръ за правильнымъ дѣйствіемъ и исправнымъ состояніемъ электро-жезловыхъ аппаратовъ, батарей и проводовъ возлагается на обязанность Отдѣла Телеграфа и Электро-Семафоровъ въ порядкѣ, указанномъ §§ 61, 62, 63 и 64 инструкціи Сер. Э № 1 бисъ, по отношенію содержанія въ исправности блокъ-аппаратовъ Сименса.

§ 38.

При исправленіи поврежденій въ электро-жезловыхъ аппаратахъ Надсмотрщики и Контролеръ-Механики обязаны безусловно соблюдать нижеслѣдующій порядокъ:

1) не приступать къ исправленію поврежденій, не убѣдившись, что *всѣ* безъ исключенія жезлы, принадлежащіе перегону, находятся въ аппаратахъ;

2) по исправленіи поврежденій отмѣтить въ журналѣ движенія и телеграммѣ о причинахъ поврежденія и о времени востановленія дѣйствія приборовъ;

3) о востановленіи дѣйствія приборовъ подать телеграмму въ установленномъ § 24 порядкѣ.

§ 39.

Во время дѣйствія аппаратовъ, т. е., когда изъ аппарата изъятъ жезлъ, строжайше воспрещается: а) испытывать батарею; б) мѣнять полюсы батареи.

При возобновленіи батареи, Надсмотрщикъ обязанъ обращать особое вниманіе, чтобы не измѣнить полюсовъ батарей, поэтому конецъ провода, привинченнаго къ + полюсу, долженъ быть окрашенъ въ красный цвѣтъ или имѣть надпись.
Возобновленіе батарей должно быть производимо осторожно, по частямъ, постепенно, чтобы не нарушить исправнаго дѣйствія приборовъ.

§ 40.

Жезловые аппараты и батарейные шкафы Надсмотрщики и Контролеръ-Механики обязаны держать всегда запертыми и забломбированными. О всякомъ случаѣ обрыва или отсутствія пломбы и о наложеніи новой указанныя лица должны немедленно доносить.

VIII. Обязанности лицъ, наблюдающихъ за исполненіемъ настоящей инструкціи.

§ 41.

Непосредственный надзоръ за исправнымъ отправленіемъ служебныхъ обязанностей личнымъ составомъ, дѣствующимъ жезловыми аппаратами, за правильнымъ пользованіемъ этими приборами въ предѣлахъ настоящей инструкціи, а равно за ознакомленіемъ лицъ, дѣйствующихъ жезловыми аппаратами, съ настоящей инструкціей, возлагается на Ревизоровъ Движенія.

На Начальниковъ участковъ тяги и Начальниковъ депо возлагается обязанность наблюденія за ознакомленіемъ съ настоящей инструкціей маши-

нистовъ и надзоръ за точнымъ и неуклоннымъ ея исполненіемъ машинистами.

Тѣ же обязанности по отношенію главныхъ кондукторовъ и кондукторовъ возлагаются на завѣдывающихъ кондукторскими бригадами.

§ 42.

Настоящая инструкція должна быть выдана въ установленномъ порядкѣ всѣмъ Начальникамъ станцій и агентамъ, дежурящимъ по движенію, и всѣмъ машинистамъ, ихъ помощникамъ, главнымъ кондукторамъ, Надсмотрщикамъ и Контролеръ-Механикамъ того участка дороги, на которомъ будетъ открыто дѣйствіе электро-жезловой сигнализаціи.

Статьи законовъ изъ судебныхъ уставовъ Императора Александра II (изд. 1888 г.) Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями.

Ст. 30¹. За ослушаніе желѣзнодорожнымъ сторожамъ или другимъ агентамъ желѣзнодорожнаго управленія, при отправленіи ими должности, когда требованія этихъ лицъ были законныя, и если поступокъ этотъ не имѣлъ послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновные подвергаются опредѣленнымъ въ ст. 30 наказаніямъ. *).

Въ случаѣ же оказанія сопротивленія законнымъ требованіямъ упомянутыхъ лицъ, когда оно не сопровождалось указанными выше послѣдствіями, виновные подвергаются *«аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.*

Ст. 66¹. За нарушеніе постановленій, относящихся до сооруженій и работъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ, виновные, въ случаѣ неисполненія требованія закона подвергнуть уничтоженію или перенесенію все произведенное въ противность означенныхъ постановленій, по сдѣланномъ имъ о томъ полиціею или управленіемъ желѣзной дороги напоминаніи, подвергаются *«денежному взысканію не свыше ста рублей»*.

---

*) Ст. 30 Устава о наказ., нал. мировыми судьями: За ослушаніе полицейскимъ и другимъ стражамъ, также волостнымъ и сельскимъ Начальникамъ, при отправленіи ими должности, когда требованія сихъ лицъ были законныя, виновные подвергаются денежному взысканію не свыше 15 рублей. Когда ослушаніе оказано жандармамъ или другимъ полицейскимъ служителямъ, наряженнымъ для соблюденія порядка при многочисленномъ стеченіи народа, то виновные подвергаются «аресту не свыше семи дней или денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

Ст. 76¹. Кто, неумышленно повредивъ или загромоздивъ путь желѣзной дороги, доведетъ о томъ немедленно до свѣдѣнія дорожнаго сторожа или другого, наблюдающаго за безопасностью пути лицъ, или же приметъ тотчасъ всѣ зависящія отъ него мѣры къ предотвращенію опасности, тотъ, въ случаѣ, если судомъ будетъ признано, что поврежденіе или загроможденіе пути произошло отъ явной неосторожности виновнаго, подвергается за такую неосторожность, неимѣвшую, однако же, послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, «*аресту на время не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей*».

Ст. 76. За переѣздъ, переходъ или перетаскиваніе чего-либо чрезъ желѣзную дорогу въ то время, когда это не дозволено, виновные подвергаются «*денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей*».

Изъ Свода Законовъ, т. X, ч. 1.

Ст. 683, Пунктъ 8. Владѣльцы желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ предпріятій имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе.

Изъ Свода Законовъ, т. XV, кн. 1, Уложенія о наказаніяхъ.

Ст. 1083. Если управляющій паровымъ движителемъ транспорта на желѣзной дорогѣ, въ случаѣ угрожающей транспорту опасности, не будетъ стараться всѣми отъ него зависящими средствами спасти транспортъ, и самъ, оставивъ оный убѣжитъ, пока

жутся виновными въ неисполненіи законныхъ требованій лицъ, принадлежащихъ къ управленію желѣзныхъ дорогъ, и вообще правилъ, предписанныхъ въ сихъ уставахъ.

Изъ общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ст. 145. Воспрещается поврежденіе пути, сооруженій и принадлежностей желѣзныхъ дорогъ, а равно всякое общее дѣйствіе, могущее нарушить правильность и безопасность движенія по желѣзной дорогѣ или несогласное съ установленнымъ на ней порядкомъ.

Ст. 146. Воспрещается загромождать желѣзнодорожный путь, а также перетаскивать чрезъ него предметы, могущіе повредить оный.

Ст. 147. Лица, не принадлежащія къ составу служащихъ желѣзной дороги, не имѣютъ права, безъ особаго дозволенія ея управленія, ходить и ѣздить по полотну оной, внѣ имѣющихся для того переходовъ и переѣздовъ.

Ст. 148. Переходить и переѣзжать чрезъ желѣзныя дороги, по устроеннымъ для общественнаго пользованія переѣздамъ, дозволяется только въ то время, когда заставы открыты. Частными переходами и переѣздами чрезъ пути желѣзныхъ дорогъ могутъ пользоваться только лица, имѣющія на то право по особому условію съ желѣзною дорогою.

Ст. 149. Предметы тяжеловѣсные и вообще могущіе причинить поврежденіе желѣзнодорожному пути перевозятся и перетаскиваются по переходамъ и переѣздамъ не иначе, какъ съ согласія управленія дороги и съ принятіемъ при томъ необходимыхъ предосторожностей.

Ст. 150. Непринадлежащимъ къ числу служа-

щихъ на дорогѣ лицамъ воспрещается: а) самовольно открывать и закрывать заставы и б) передвигать стрѣлки, сигналы и подвижной составъ на путяхъ.

Ст. 151. Воспрещается владѣльцамъ животныхъ оставлять ихъ на полосѣ дороги и перегонять чрезъ полотно оной помимо переѣздовъ и переходовъ. Отвѣтственности за нарушеніе сего правила подлежитъ хозяинъ животнаго, или лицо, подъ присмотромъ котораго оно находилось.

Ст. 152. Воспрещается разводить огонь подъ мостами дорогъ и вблизи деревянныхъ построекъ, а равно стрѣлять вблизи дорогъ на разстояніи выстрѣла.

Ст. 154. Постороннія дорогѣ лица, состоящія на службѣ правительственной, земской или общественной, имѣютъ, для исполненія своихъ служебныхъ обязанностей, свободный доступъ къ тѣмъ частямъ дороги, которыя имъ необходимо посѣтить по роду службы или возложенныхъ на нихъ порученій, съ тѣмъ, однако, чтобы всѣ они, за исключеніемъ чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ и правительственной ихъ инспекціи, заявляли о томъ предварительно подлежащему агенту желѣзной дороги.

Ст. 183. Охраненіе впѣшняго порядка, благочинія и общественной безопасности въ раіонѣ дѣйствія жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ возлагается на чиновъ сихъ управленій, которые исполняютъ въ семъ отношеніи всѣ обязанности общей полиціи, пользуясь при томъ всѣми правами, ей присвоенными.

Ст. 184. Раіонъ дѣйствій жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ простирается на все пространство земли, отчужденное подъ желѣзныя дороги, и на всѣ находящіяся на сей полосѣ постройки и сооруженія. Случаи, въ которыхъ по мѣстнымъ условіямъ или въ виду особыхъ обстоя-

тельствъ, дѣйствіе чиновъ сихъ управленій распространяется за предѣлы означеннаго раіона, опредѣляется Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министромъ Юстиціи.

Ст. 185. Всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ обязаны: а) оказывать чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій содѣйствіе по исполненію лежащихъ на сихъ чинахъ обязанностей; б) немедленно сообщать означеннымъ чинамъ о всѣхъ замѣченныхъ происшествіяхъ, заключающихъ въ себѣ признаки преступленія или проступка, и в) доставлять по требованіямъ желѣзнодорожной полиціи свѣдѣнія, необходимыя для исполненія возложенныхъ на нее обязанностей.

Ст. 186. Въ случаѣ отсутствія чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій на мѣстѣ совершенія преступленія, служащіе на желѣзн. дорогахъ, до прибытія жандармской полиціи, охраняютъ слѣды преступленія всѣми, зависящими отъ сихъ лицъ, способами.

Изъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 12 Іюня 1885 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта.

Ст. IV, пунктъ 2. Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ за нарушеніе или несоблюденіе ими техническихъ, или спеціальныхъ правилъ, ограждающихъ безопасность на желѣзныхъ дорогахъ, подвергаются, когда за совершенный ими проступокъ не положено въ законахъ уголовныхъ болѣе строгаго взысканія,— аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ. Когда же сими служащими нарушены, предписанныя Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, правила о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, или же содержащіяся въ томъ уставѣ полицейскія правила, а равно

изданныя подлежащею властью въ развитіе тѣхъ или другихъ правилъ постановленія, то лица сіи подвергаются: если за учиненный проступокъ не положено въ законахъ уголовныхъ болѣе строгаго наказанія,— аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію не свыше ста рублей.

АКТЪ

Станція ..... Николаевской ж. д. / С.-Петерб.-Варшав. ж. д.

19.....г. ..... «.....» дня въ присутствіи нижеподписавшихся былъ вскрытъ жезловой аппаратъ Вэббъ-Томпсона перегона

.....

и вынуто изъ аппарата (прописью число) .....

.....жезловъ лит. .....за №№.....

.....для перемѣщенія ихъ въ аппаратъ станціи.....

Аппаратъ вновь запертъ и запломбированъ.

Начальникъ станціи .....

Надсмотрщикъ.....-го уч. .....

Станція ..... Николаевской / С.-Петерб.-Балтійск. ж. д.

19.....г. ..... «.....» дня обозначенные въ настоящемъ актѣ (прописью число) .....жезловъ лит. .....за

..... перевезенные со станціи.....вложены всѣ въ соотвѣтствующій жезловый аппаратъ Вэббъ-Томпсона перегона.....

Начальникъ станціи .....

Надсмотрщикъ.....-го уч. .....

КОРЕШОКЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца.....

.....дня 190....г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

ТАЛОНЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца.....

.....дня 190....г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

Талонъ долженъ быть приложенъ сигналистомъ къ журналу сигнализаціи.

РАЗРѢШЕНІЕ №

Электросемафорный постъ №.....190....г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №..... въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю, какъ Главнаго кондуктора, такъ и машиниста, что послѣдній отправленный мною поѣздъ отправился съ моего поста въ.....час.....мин. пополу.....и

что на поданный мною запросъ звонкомъ получилъ сигналъ «поѣздъ прибылъ».....

.....

что на поданный мною запросъ звонкомъ я не получилъ «отвѣта».

.....

.....

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

РАЗРѢШЕНІЕ №

Электросемафорный постъ.....№ 190....г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю, отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №..... въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю, какъ Главнаго кондуктора, такъ и машиниста, что послѣдній отправленный мною поѣздъ отправился съ моего поста въ час.....мин.....пополу.....и

что на поданный мною запросъ звонкомъ получилъ сигналъ «поѣздъ прибылъ».....

.....

что на поданный мною запросъ звонкомъ я не получилъ «отвѣта».

.....

.....

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

КОРЕШОКЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца.....

.....дня 190.... г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

ТАЛОНЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца.....

.....дня 190.... г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

Талонъ долженъ быть приложенъ сигналистомъ къ журналу сигнализаціи.

РАЗРѢШЕНІЕ №

Станція.....

Электросемафорный постъ №.....190.... г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №.....

въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю Главнаго кондуктора машиниста и сигналистовъ, что послѣдній отправленный мною поѣздъ №.....съ разрѣшеніемъ на зеленой бумагѣ въ.....час.....мин. пополу.....

прибылъ на станцію ..... въ.....час.....мин. пополу.....

прибылъ и участокъ свободенъ. .....

а потому дѣйствіе блокировочными приборами *возстановляется.*

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

Прил. XLI.

РАЗРѢШЕНІЕ №

Станція.....

Электросемафорный постъ.....№ 190.... г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю, отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №.....

въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю Главнаго кондуктора, машиниста и сигналистовъ, что послѣдній отправленный мною поѣздъ №.....съ разрѣшеніемъ на зеленой бумагѣ съ моего поста въ час.....мин..... пополу.....

прибылъ на станцію ..... въ.....час.....мин. пополу.....

прибылъ и участокъ свободенъ по извѣщенію станціи. .....

а потому дѣйствіе блокировочными приборами *возстановляется.*

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

Серія Д. № 2.

1) На основаніи § 35 Инструкціи машинистъ обязанъ остановить поѣздъ на слѣдующемъ электросемафорномъ посту и **передать** сигналисту настоящее разрѣшеніе.

2) На основаніи § 58 Инструкціи Главный кондукторъ обязанъ представить настоящее разрѣшеніе при поѣздномъ рапортѣ.

1) На основаніи § 35 Инструкціи машинистъ обязанъ остановить поѣздъ на слѣдующемъ электросемафорномъ посту и **передать** сигналисту настоящее разрѣшеніе.

2) На основаніи § 58 Инструкціи Главной кондукторъ обязанъ представить настоящее разрѣшеніе при поѣздномъ рапортѣ.

КОРЕШОКЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца .....

.....дня 190....г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

ТАЛОНЪ

№

Электросемафорный постъ №.....

Мѣсяца.....

.....дня 190....г.

час.....мин.....

ПОѢЗДУ №.....

выдано сіе разрѣшеніе.

Подпись сигналиста

.....

Талонъ долженъ быть приложенъ сигналистомъ къ журналу сигнализаціи.

РАЗРѢШЕНІЕ №

Электросемафорный постъ №.....190....г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №.....

въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю, какъ Главнаго кондуктора, такъ и машиниста, что послѣдній отправленный мною поѣздъ отправился съ моего поста въ.....час.....мин. пополу.....и

что на поданный мною запросъ звонкомъ получилъ сигналъ.....

.....

.....

что на поданный мною запросъ звонкомъ я не получилъ.....

.....

.....

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

РАЗРѢШЕНІЕ №

Электросемафорный постъ.....№ 190....г.

.....мѣсяца.....дня, на основаніи § 25 инструкціи разрѣшаю, отправку поѣзда №.....до электросемафорнаго поста №.....

въ.....час.....мин. пополу.....

При этомъ предваряю, какъ Главнаго кондуктора, такъ и машиниста, что послѣдній отправленный мною поѣздъ отправился съ моего поста въ час.....мин.....пополу.....и

что на поданный мною запросъ звонкомъ получилъ сигналъ.....

.....

.....

что на поданный мною запросъ звонкомъ я не получилъ.....

.....

.....

Начальникъ станціи.....

Сигналистъ.....

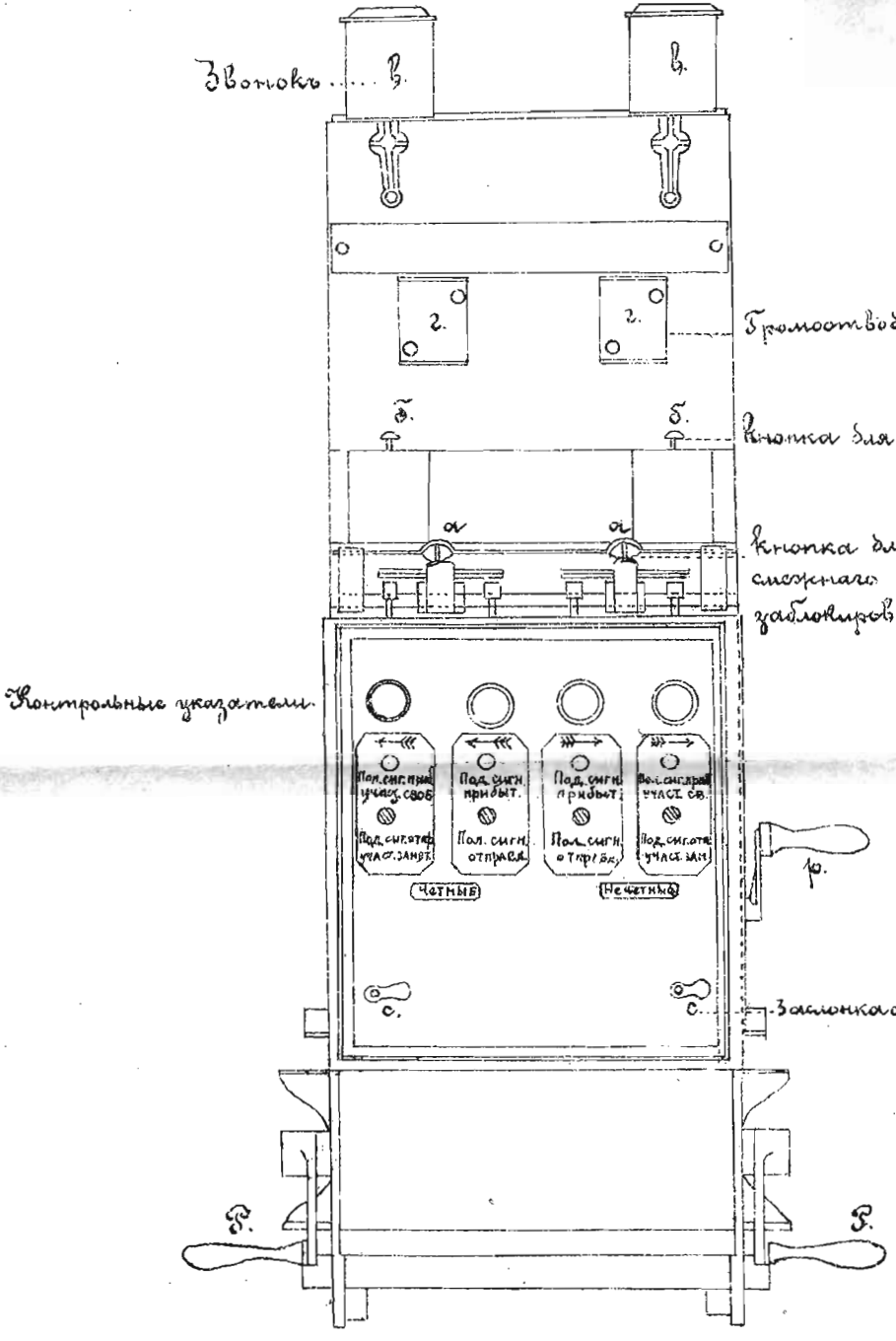
Прил. XLI.

Серія Д. № 2.

Тип. Т-ва „Печ. Дѣло“ въ С.-Пб. 1/8 л.

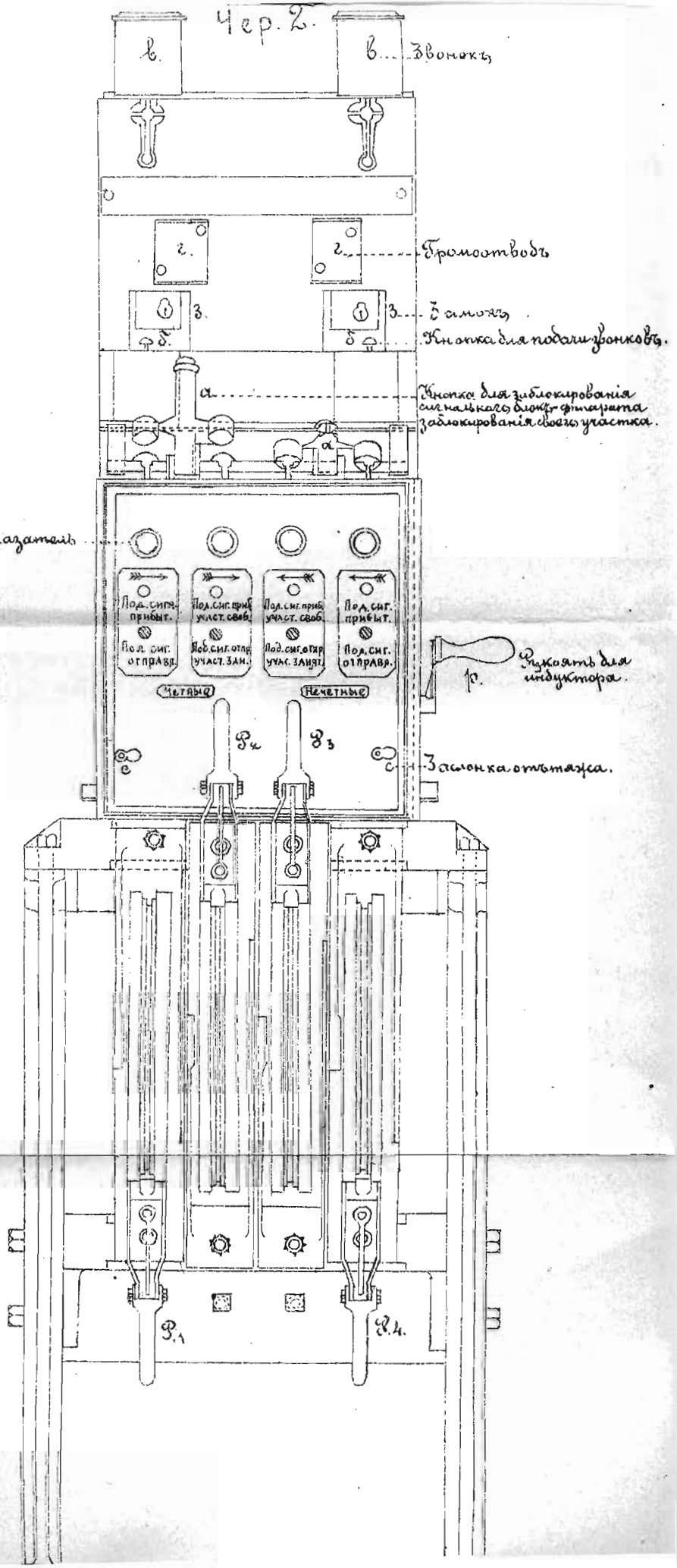
Прил. XLI

Чер. 1.



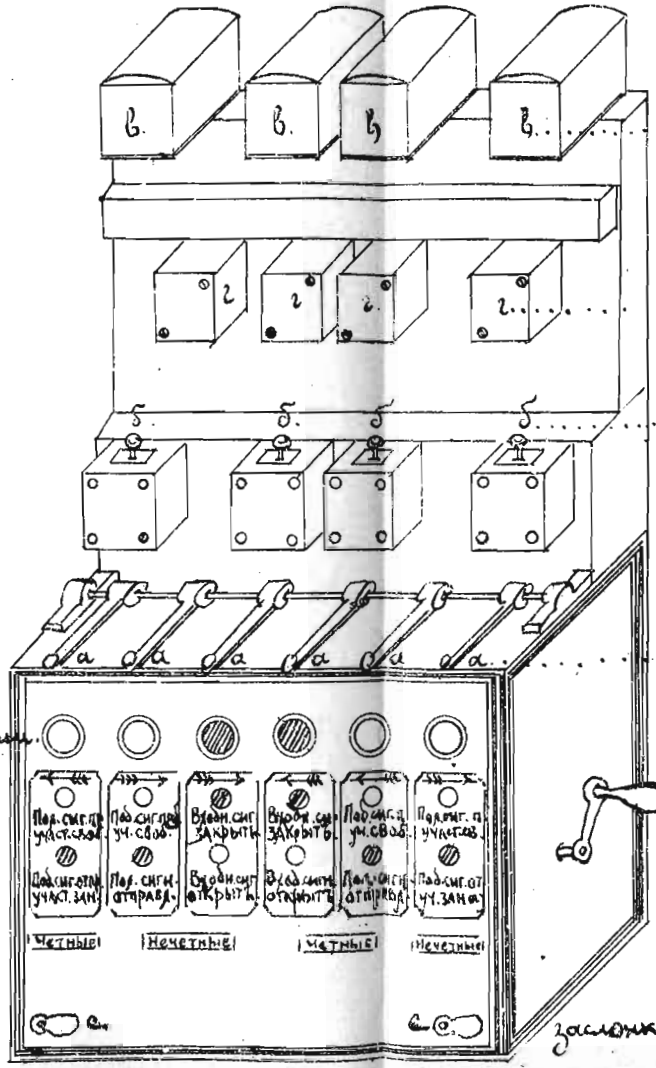
Прил. XLI

Чер. 2.



Прим. XLI

Чер. 3.



Звонокъ.

Проволоки.

Кнопка для подачи звонковъ.

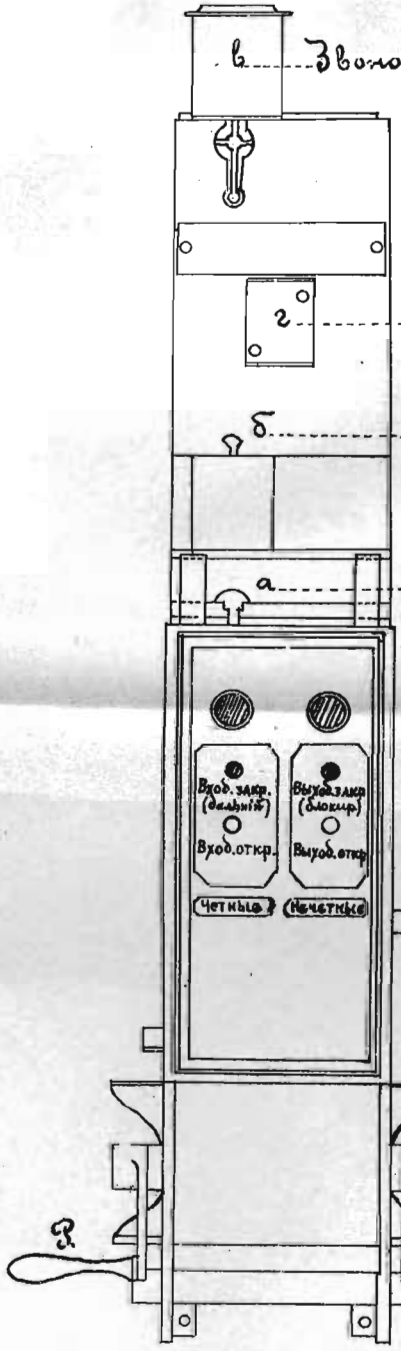
Кнопка для отблокированія смежнаго блокъ-аппарата и заблокированія своего участка.

Контрольные указатели.

Рукоять для индуктора.

Заслонка отпускателя.

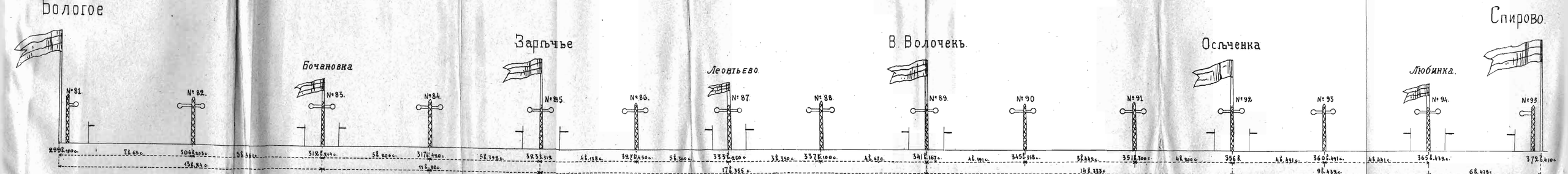
Черт. 4.


в
Звонокъ.
г
Брамштвобъ
б
Кнопка для подачи звонковъ.
а
Кнопка для отблокированія смежнаго блокъ-аппарата и заблокированія своего участка
Вход. закр. (дальній)
Вход. откр.
Выход. закр. (блокир.)
Выход. откр.
Четныя
Нечетныя
р
Рукоять для индуктора.
Р
З
Рукоять (воротъ) къ крылу семафора.

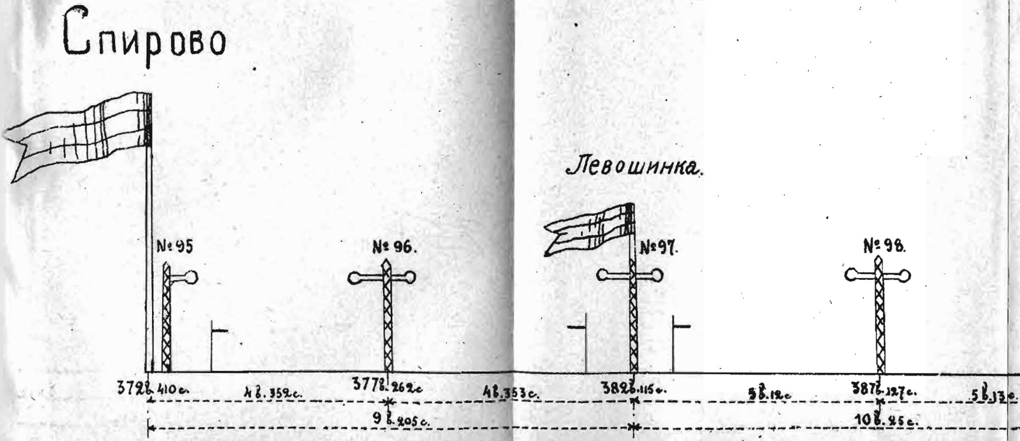
Прим. XI

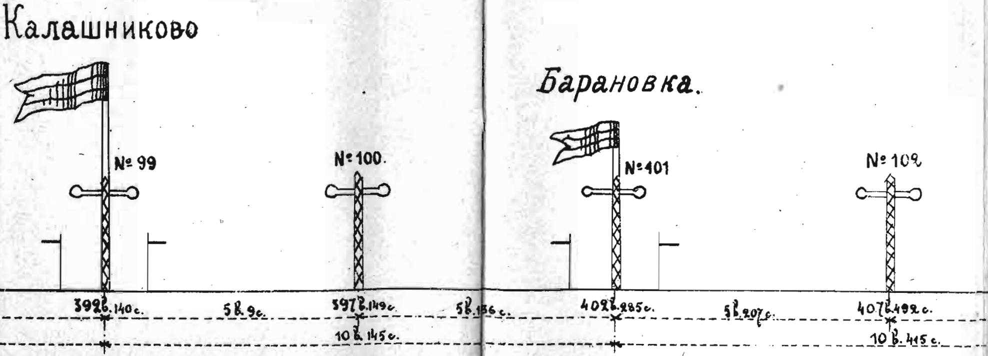
СХЕМА

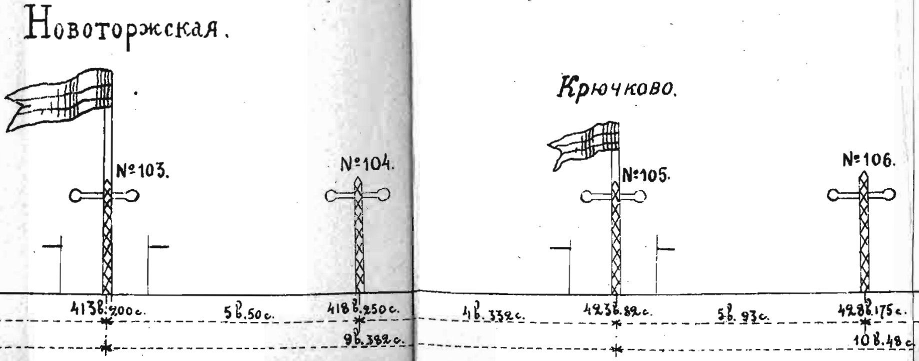
РАСПОЛОЖЕНІЯ БЛОКИРОВОЧНЫХЪ ПОСТОВЪ НА II ОТДѢЛЕНІИ НИКОЛАЕВСКОЙ Ж. ДОР.

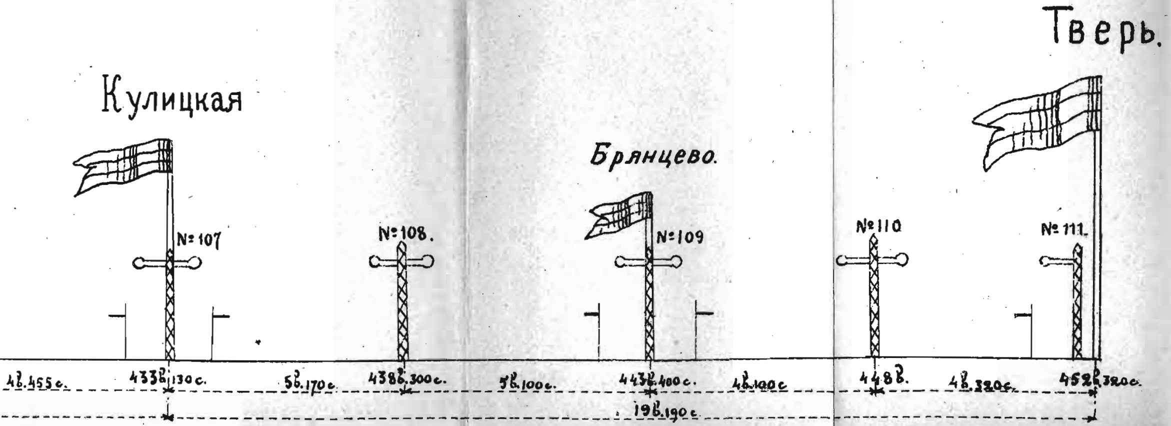


Прил. XLI

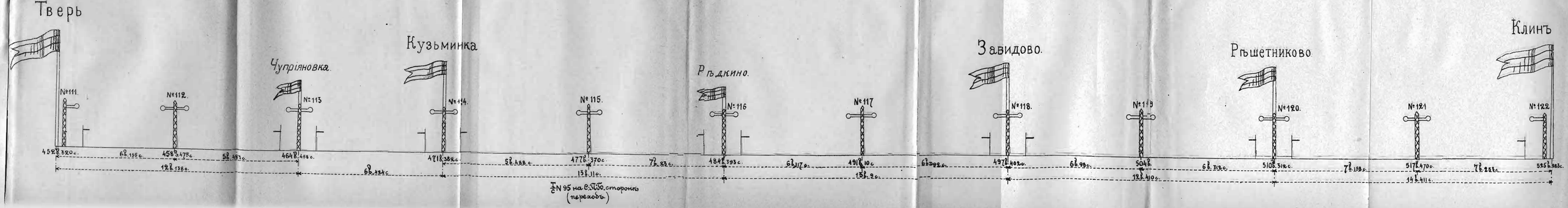

Спирово
Левошинка.
№ 95
№ 96.
№ 97.
№ 98.
372 в. 410 с.
4 в. 352 с.
377 в. 262 с.
4 в. 353 с.
382 в. 115 с.
5 в. 12 с.
387 в. 127 с.
5 в. 13 с.
9 в. 205 с.
10 в. 25 с.


Калашниково
№ 99
№ 100.
392 в. 140 с.
5 в. 9 с.
397 в. 149 с.
10 в. 145 с.
5 в. 136 с.
Барановка.
№ 401
№ 102
402 в. 285 с.
5 в. 207 с.
407 в. 492 с.
10 в. 415 с.


Новоторжская.
№ 103.
№ 104.
5 в. 208 с.
413 в. 200 с.
5 в. 50 с.
418 в. 250 с.
9 в. 382 с.
Крючково.
№ 105.
№ 106.
4 в. 332 с.
423 в. 82 с.
5 в. 93 с.
428 в. 175 с.
10 в. 48 с.

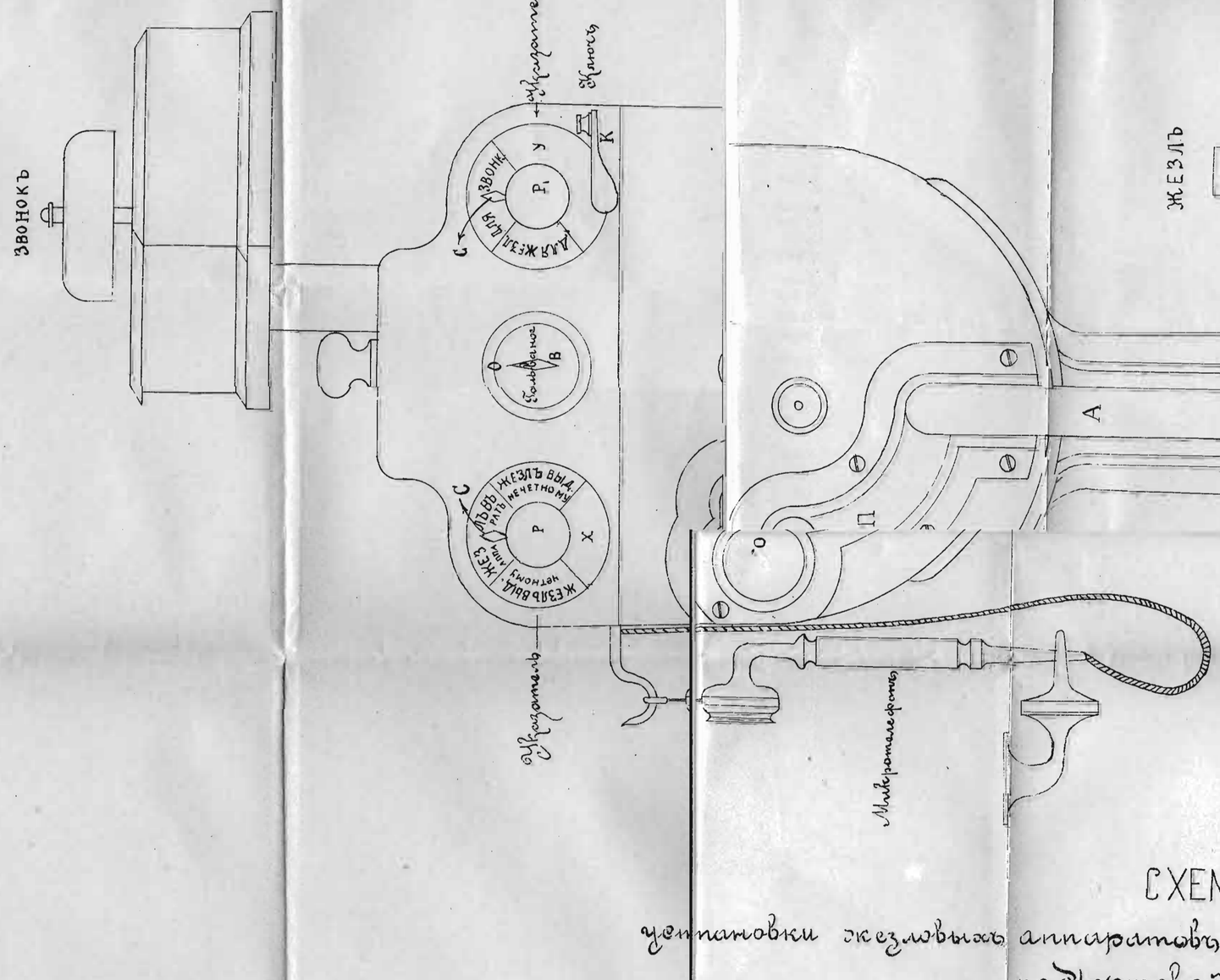

Кулицкая
Брянцево.
Тверь.
№ 107
№ 108.
№ 109
№ 110
№ 111.
4в.455с.
433в.130с.
5в.170с.
438в.300с.
5в.100с.
443в.400с.
4в.100с
448в.
4в.320с.
452в.320с.
19в.190с.

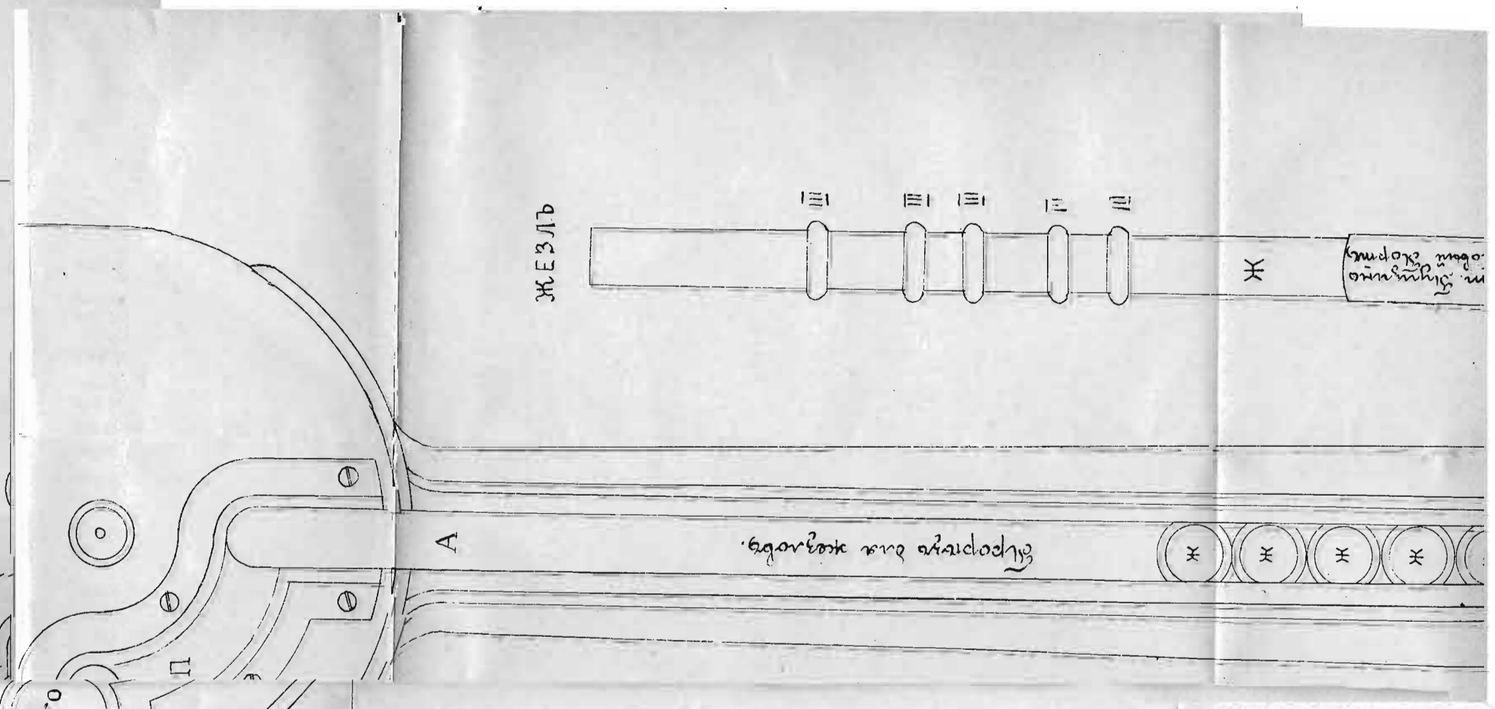
Прил. XI


Тверь
№111.
№112.
Чупріяновка.
№113
Кузьминка
№114.
№115.
Рѣдкино.
№116
№117
Завидово.
№118.
№119
Рѣшетниково
№120.
№121
Клинъ
№122
452 2 320 с.
6 2 135 с.
458 3 475 с.
5 2 493 с.
464 2 468 с.
12 2 138 с.
8 2 424 с.
471 3 389 с.
5 2 488 с.
477 3 370 с.
7 2 22 с.
13 3 110 с.
484 2 393 с.
6 2 117 с.
491 3 10 с.
13 3 9 с.
497 3 402 с.
6 2 99 с.
504 2
6 2 313 с.
510 3 314 с.
7 2 158 с.
12 3 410 с.
517 3 470 с.
7 2 223 с.
14 2 411 с.
525 2 303 с.
Ст N 95 на с. Тв. сторонѣ
(переходъ).

Прил. XLVI.

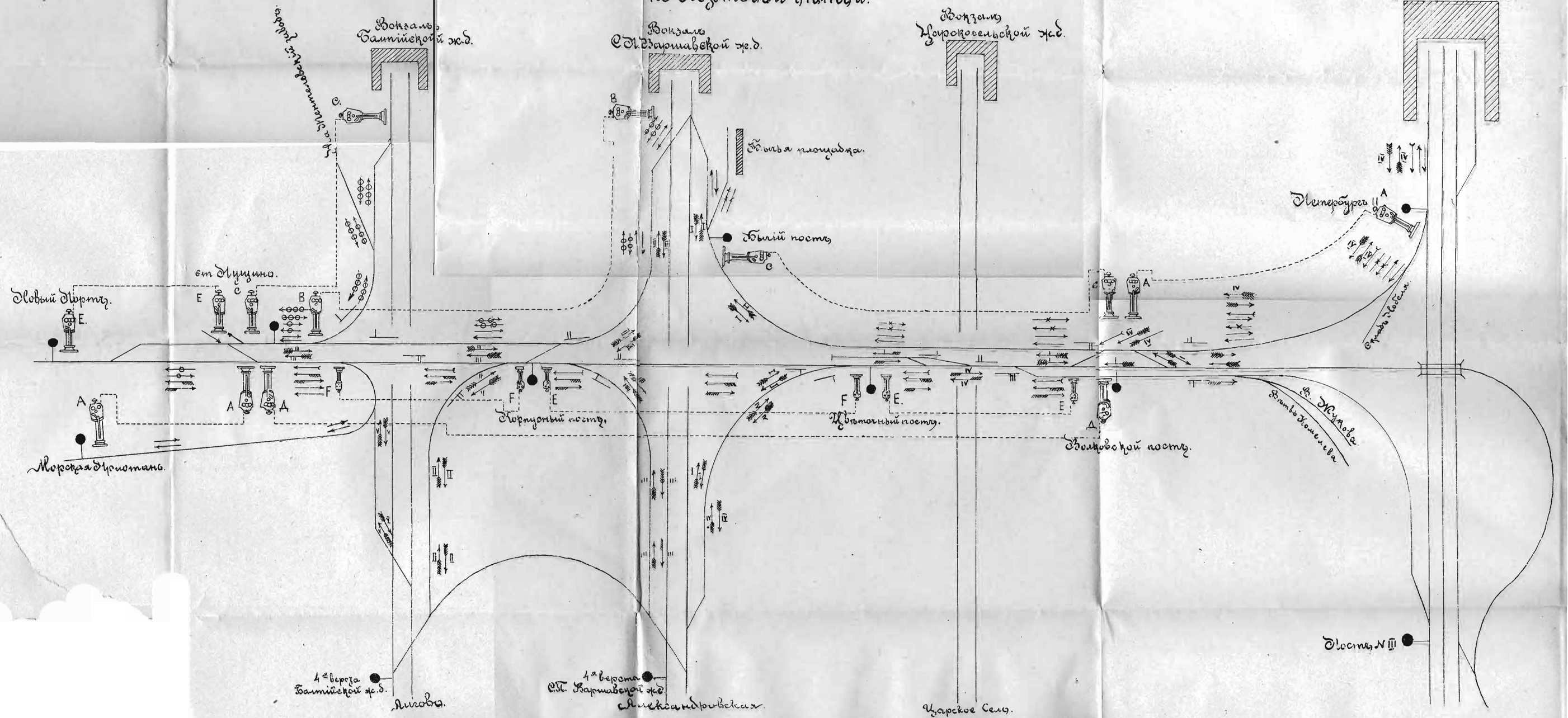
Жезловой аппаратъ





СХЕМА

установки жезловыхъ аппаратовъ и маршрутовъ поѣздовъ по подъѣздной вѣтви.



ВРЕМЕННАЯ ИНСТРУКЦІЯ

о порядкѣ дѣйствія постовъ и движенія поѣздовъ на Петербургской станціи.

А. Общее положеніе.

§ 1. Два сквозныхъ пути отъ пассажирскаго зданія С.-Петербургской станціи до станціи Обухово (и далѣе, до пассажирскаго зданія Московской станціи) именуются главными путями. Изъ нихъ: 1-ый, правый, по направленію отъ С.-Петербурга, служащій для движенія удаляющихся отъ С.-Петербурга нечетныхъ поѣздовъ, называется *Петербургскимъ главнымъ путемъ* и 2-ой) лѣвый, служащій для движенія приближающихся къ С.-Петербургу четныхъ поѣздовъ, называется *Московскимъ главнымъ путемъ*.

§ 2. Кромѣ этихъ двухъ главныхъ путей имѣются еще: 3-ій) на участкѣ отъ Электросемафорнаго поста № 3 до Обухова особый путь для движенія удаляющихся отъ С.-Петербурга нечетныхъ товарныхъ поѣздовъ, который называется *третьимъ главнымъ товарнымъ путемъ*, и 4-ый) на участкѣ отъ Обухова до С.-Петербурга II особый же путь для движенія воинскихъ, товарныхъ и нѣкоторыхъ служебныхъ, приближающихся къ С.-Петербургу, четныхъ поѣздовъ, который называется *четвертымъ главнымъ товарнымъ путемъ*.

§ 3. Въ видѣ исключенія изъ приведеннаго въ § 1 правила, движеніе поѣздовъ по несоотвѣтственнымъ путямъ (нечетныхъ по Московскому, а четныхъ по Петербургскому) производится на участкѣ отъ станціи С.-Петербургъ I до сигнальнаго стрѣлочнаго поста № 1: пассажирскіе и нѣкоторые другіе нечетные поѣзда отправляются со станціи С.-Петербургъ I по Московскому пути и при посредствѣ стрѣлки у поста № 1 переходятъ на соотвѣтствующій имъ Петербургскій путь, и, наоборотъ, четные пассажирскіе и нѣкоторые другіе поѣзда у поста № 1 переходятъ на несоотвѣтствующій имъ Петербургскій путь и, слѣдуя по немъ, принимаются у пассажирской платформы станціи С.-Петербургъ.

Б. Движеніе по главнымъ путямъ.

§ 4. По главнымъ путямъ двигаются пассажирскіе поѣзды всѣхъ наименованій, воинскіе и по особымъ назначеніямъ, а также: 1) товарные нечетные между С.-Петербургомъ II и Электросемафоромъ № 3; 2) нѣкоторые воинскіе отъ Обухова до Сортировочной слѣдуютъ по четвертому пути и у дополнительнаго электросемафора у Сортировочной станціи (№ 3 бисъ) переходятъ на Московскій главный путь; 3) отдѣльные паровозы резервомъ и маневрами отъ паровознаго зданія до Электросемафора № 3 по Петербургскому пути, и 4) паровозы подъ поѣзда, подаваемые по неправильному Петербургскому пути отъ будки Викерса № 2 (*Лит. Г*, по плану), или такъ называемыхъ шестыхъ переводовъ, къ одной изъ пассажирскихъ платформъ станціи С.-Петербургъ-пассажирскій.

§ 5. Движеніе по главнымъ путямъ между С.-Петербургомъ I и С.-Петербургомъ II и между С.-Пе-

тербургомъ I и Обухово производится при посредствѣ электросемафоровъ и электроколоколовъ. Независимо сего, при отправленіи поѣздовъ меньшей скорости передъ поѣздами большей скорости: 1) о нечетныхъ поѣздахъ С.-Петербургъ I даетъ отправку по телеграфу посту С.-Петербургъ II, который съ своей стороны о поѣздахъ, слѣдующихъ до Обухова и далѣе, телеграфируетъ станціи Обухово; 2) о четныхъ поѣздахъ Обухово въ такихъ случаяхъ даетъ отправку посту С.-Петербургъ II, а С.-Петербургъ II въ свою очередь С.-Петербургу-пассажирскому; 3) по всѣмъ поѣздамъ, переходящимъ у Электросемафора № 3 на третій путь, С.-Петербургъ II даетъ отправку Фарфоровскому посту, а о поѣздахъ меньшей скорости, отправляемыхъ передъ поѣздами большей скорости, также и Электросемафору № 3

В. Движеніе поѣздовъ по третьему и четвертому товарнымъ путямъ.

§ 6. Движеніе по третьему товарному пути поѣздовъ, идущихъ отъ Электросемафорнаго поста № 3 къ станціи Обухово, производится на протяженіи отъ Электросемафора № 3 до Фарфоровскаго поста и отъ Сортировочной до Обухова посредствомъ телеграммъ отправленія и прибытія. На протяженіи же отъ Фарфоровскаго поста до Сортировочной движеніе производится при посредствѣ составителей (маневрами).

§ 7. Движеніе поѣздовъ по четвертому товарному пути производится на протяженіи отъ Обухова до Сортировочной и отъ Фарфоровскаго поста до С.-Петербурга II, на основаніи правилъ, изложенныхъ въ пунктѣ Б § 119 Пр. Технич. Экспл., при по-

средствѣ телеграммъ отправленія и прибытія. На посту С.-Петербургъ II поѣзды останавливаются у диска съ правой стороны противъ семафора *Лит. Л* (по плану) и дальнѣйшее движеніе его по одному изъ свободныхъ запасныхъ путей допускается лишь подъ наблюденіемъ старшаго составителя поѣздовъ.

§ 8. Движеніе по третьему запасному товарному пути паровозовъ и подвижного состава, слѣдующихъ съ путей Товарной станціи на постъ С.-Петербургъ II, производится отъ Американскаго моста до краснаго диска у указательнаго столбика между 3 и 4 запасными путями, не доѣзжая С.-Петербурга II, обратное же слѣдованіе составовъ отъ С.-Петербурга II къ Американскому мосту по третьему запасному пути строжайше воспрещается.

§ 9. Движеніе паровозовъ и поѣздовъ по четвертому товарному пути между Сортировочной и Фарфоровскимъ постомъ производится при посредствѣ особыхъ проводниковъ—въ зеленой фуражкѣ, сопровождающаго поѣзды изъ Сортировочной по четвертому товарному пути до водоливной колонны между вторымъ и шестымъ парками, а далѣе въ красной фуражкѣ, сопровождающаго вплоть до Фарфоровскаго поста, съ обязательной остановкой у краснаго диска (ночью буферъ) съ правой стороны этого пути у предѣльнаго столбика между ходовымъ и первымъ путемъ шестого парка.

§ 10. На обязанности проводника въ зеленой фуражкѣ лежитъ также сопровожденіе поѣздовъ и паровозовъ, выходящихъ на четвертый товарный путь съ запасныхъ товарныхъ путей второго парка черезъ стрѣлочный путь этого парка до той же водоливной колонны, а на обязанности проводника въ красной фуражкѣ—сопровожденіе составовъ, выходящихъ на четвертый товарный путь по стрѣлочному пути съ товарныхъ путей шестого парка съ Московскаго конца,

а также и съ обходнаго пути у водоливной колонны между стрѣлочными путями второго и шестого парковъ до Фарфоровскаго поста.

Примѣчаніе. Проводникъ въ зеленой фуражкѣ, передавъ поѣздъ у водоливной колонны проводнику въ красной фуражкѣ, возвращается обратно въ Сортировочную станцію, а проводникъ въ красной фуражкѣ, по уборкѣ поѣзда или резерва съ четвертаго пути на одинъ изъ запасныхъ путей шестого парка, или по отправленіи этого поѣзда или резерва въ С.-Петербургъ II, возвращается къ водоливной колоннѣ.

§ 11. Огражденіе прибывающихъ по четвертому товарному пути поѣздовъ и паровозовъ на Фарфоровскомъ посту лежитъ на обязанности главнаго кондуктора или на пилотѣ (проводникѣ), при отсутствіи кондуктора при резервахъ.

Примѣчаніе. Пропускъ поѣздовъ и паровозовъ по стрѣлочному пути шестого парка съ Петербургскаго конца и по пути, ведущему на заводъ «Вѣна», возлагается на обязанность дежурныхъ агентовъ Фарфоровскаго поста.

§ 12. Переходъ черезъ Петербургскій и Московскій главные пути изъ парка № 1 въ парки №№ 6 и 2 и обратно производится старшимъ дежурнымъ составителемъ поѣздовъ при закрытыхъ дальнихъ сигналахъ *Лит. П* и *Лит. С*, по плану, съ обѣихъ сторонъ и при опущенномъ нижнемъ крылѣ семафора *Лит. Р*, по плану, въ промежуточное время между поѣздами, слѣдующими по главнымъ путямъ; о всякомъ такомъ переходѣ составитель обязанъ предупреждать стрѣлочниковъ башенъ №№ 8, 6, 3 и 5 и сверхъ того убѣждаться въ правильной постановкѣ стрѣлокъ и въ огражденіи главныхъ путей сигналами и семафоромъ.

§ 13. При выходѣ поѣздовъ съ путей второго и шестого парковъ на четвертый товарный ходовой путь выставляется на стрѣлочной башнѣ № 8, у стрѣлочнаго пути парка № 2, фонарь съ краснымъ и зеленымъ огнемъ: красный огонь воспрещаетъ движеніе по направленію къ нему, зеленый—разрѣшаетъ.

Такимъ образомъ фонарь, обращенный краснымъ огнемъ къ Сортировочному парку, а зеленымъ—къ Фарфоровскому посту, воспрещаетъ поѣздамъ и паровозамъ двигаться по путямъ второго парка по направленію къ Фарфоровскому посту и допускаетъ движеніе по путямъ этого парка къ Сортировочной, и наоборотъ: фонарь, обращенный краснымъ огнемъ къ Фарфоровскому посту, а зеленымъ—къ Сортировочной станціи, воспрещаетъ движеніе по путямъ парка № 2 къ Сортировочной и разрѣшаетъ по направленію къ Фарфоровскому посту.

§ 14. Относительно четныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ изъ Сортировочной и слѣдующихъ по четвертому товарному пути черезъ съѣздъ у будки Саксби-Фармера № 3 по Московскому главному пути къ С.-Петербургу II,—Сортировочная обязана испросить по телеграфу разрѣшеніе у Обухово на отправку каждаго поѣзда, и Обухово, давъ на это разрѣшеніе, не въ правѣ отправить четный поѣздъ до полученія телеграммы отъ С.-Петербурга II о прибытіи отправленнаго Сортировочною поѣзда, Сортировочная же всякій разъ даетъ телеграмму въ Обухово и С.-Петербургъ II о слѣдованіи отправленнаго ею поѣзда по главному Московскому пути. Эти четные поѣзды сверхъ того ограждаются еще и Электросемафоромъ № 3 бисъ, стоящимъ у будки Гордѣенко.

Г. Подача поѣздовъ на сосѣдніе заводы и склады.

§ 15. На отправку поѣздовъ съ Фарфоровскаго поста на Александровскій заводъ дежурный агентъ этого поста испрашиваетъ по телеграфу разрѣшеніе у поста вагонныхъ мастерскихъ, съ копіей Электросемафору № 3, агентъ котораго, по полученіи раз-

рѣшенія съ поста вагонныхъ мастерскихъ и по прибытіи къ нему поѣзда, открываетъ стрѣлку, ведущую на заводъ, ставитъ стрѣлку на прямой путь и подаетъ на Фарфоровскій постъ телеграмму о прибытіи поѣзда. Обратное слѣдованіе поѣзда съ завода на Фарфоровскій постъ производится тѣмъ же порядкомъ по телеграфному соглашенію.

§ 16. На отправку поѣздовъ съ С.-Петербурга II на Александровскій заводъ по четвертому товарному пути, С.-Петербургъ II испрашиваетъ по телеграфу разрѣшеніе у Фарфоровскаго поста, съ коего Электросемафору № 3, и Фарфоровскій постъ, давъ на это разрѣшеніе, до полученія отъ Электросемафора № 3 телеграфнаго извѣщенія о пропускѣ поѣзда на заводъ, не отправляетъ отъ себя поѣздовъ по четвертому пути.

§ 17. На склады Теръ-Акопова составы и отдѣльные паровозы подаются съ поста С.-Петербургъ II, а на склады Нефть и Камелова съ Фарфоровскаго поста. Передъ отправленіемъ составовъ и отдѣльныхъ паровозовъ на означенные склады, посты эти, руководствуясь §§ 190—205 Полож. о движ., обязаны дѣлать запросъ сосѣднимъ станціямъ: Бычій постъ или Пущино, на общемъ основаніи по формѣ: «Могу ли отправить паровозъ или поѣздъ до такого-то склада или завода?» До возвращенія обратно паровоза или состава на станцію отправленія весь перегонъ до сосѣдней станціи считается занятымъ.

§ 18. При густомъ движеніи на поименованные въ предыдущемъ § склады Теръ-Акопова, Нефть и Камелова, съ цѣлью не задерживать движеніе, разрѣшается отправлять поѣзды черезъ 10 минутъ по отправленіи очереднаго товарнаго поѣзда, съ подачею одновременно телеграммы на сосѣднія станціи: Бычій постъ или Пущино, слѣдующаго содержанія: «Вслѣдъ за поѣздомъ №..... отправлены мною цистерны въ

ваемыхъ къ станціи по первому пути, съ правой по направленію отъ Петербурга стороны этого пути, у стараго вагоннаго сарая № 87 установленъ семафорный постъ *Лит. В*, по плану, съ особымъ дежурнымъ агентомъ по движенію. Отправляемые изъ С.-Петербурга по первому главному пути поѣзды могутъ слѣдовать мимо семафора *Лит. В* лишь при опущенномъ днемъ крылѣ (ночью зеленый огонь на столбѣ со стороны С.-Петербурга и красный— со стороны круглаго зданія) (см. Приказъ отъ 22 октября 1896 г. за № 169).

§ 23. Для обезпеченія составовъ, отправляемыхъ съ пятаго пути и засимъ переходящихъ на четвертый и черезъ третій и второй на первый путь, для слѣдованія въ С.-Петербургъ II, или идущихъ въ обратномъ направленіи, установленъ въ разстояніи 25 саж. отъ мѣста перехода на первый путь, считая по направленію къ С.-Петербургу, пилотный постъ № 2. Ни одинъ паровозъ и ни одинъ поѣздъ, прибывающій на ст. С.-Петербургъ пассажирскій по второму главному пути (Московскому), не имѣетъ права проходить мимо этого поста (семафоръ *Лит. Б*, по плану, у будки № 42) безъ особаго проводника въ зеленой фуражкѣ: поѣзды и отдѣльные паровозы обязаны остановиться у сигнала остановки (днемъ красный дискъ, ночью красный огонь), или настолько замедлить ходъ, чтобы на паровозъ могъ войти проводникъ, и только съ нимъ могутъ слѣдовать далѣе. Поѣзды, слѣдующіе къ платформѣ прибытія ст. С.-Петербурга пассажирскаго подъ шатромъ, сопровождаются проводникомъ въ зеленой фуражкѣ до будки № 1 (*Лит. А*, по плану), и здѣсь передаются проводнику этого поста въ красной фуражкѣ; который сопровождаетъ его далѣе, при опущенномъ на 45° Московскомъ крылѣ поста № 1, до полной остановки его. При пріемѣ поѣздовъ на второй и

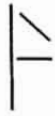
третій пути поѣзда входятъ подъ закрытый семафоръ съ этимъ же проводникомъ, при пріемѣ же поѣзда къ платформѣ у пятаго пути поѣзда сопровождаются проводниками до самой этой платформы (Прик. отъ 27 апрѣля 1896 г., № 71).

§ 24. Противъ пилотнаго поста № 2 имѣется двукрылый двусторонній семафоръ, по плану *Лит. Б*: лишь при опущенномъ на 45° правомъ по направленію движенія крылѣ (ночью зеленый огонь) этого семафора разрѣшается проходъ поѣздовъ со второго, Московскаго, пути къ платформѣ прибытія у пятаго пути, или отправленія поѣздовъ отъ этой платформы (Прик. 27 апр. 1896 г., № 71).

§ 25. Постъ С.-Петербургъ II огражденъ со стороны С.-Петербурга I семафоромъ *Лит. К*, по плану, и со стороны Москвы дальними входными сигналами и имѣющимся у сигнальной будки, рядомъ съ электросемафоромъ, трехкрылымъ семафоромъ, по плану, *Лит. Л*: два верхнихъ разносторонних крыла этого семафора сигнализируютъ идущіе по главному пути поѣзды, а опущенное нижнее крыло разрѣшаетъ пропускъ нечетныхъ поѣздовъ на Варшавскую соединительную вѣтвь.

§ 26. Со стороны Москвы для главнаго Московскаго и четвертаго товарнаго путей, по правую сторону четвертаго пути, у С.-Петербурга II имѣется дальній сигналъ (семафоръ) съ двумя односторонними крыльями: верхнее сигнализируетъ Московскій главный путь, нижнее—четвертый товарный (Прик. отъ 11 декабря 1891 года, № 108). Сигнализація производится слѣдующимъ образомъ:

1) Верхнее крыло поднято, нижнее опущено: Главный Московскій путь закрытъ,—разрѣшается входъ по четвертому пути.

2)  Верхнее крыло опущено нижнее поднято: по Московскому главному пути входъ разрѣшается — четвертый товарный путь закрытъ.

3) Оба крыла опущены: какъ по Московскому, такъ и по четвертому товарному пути разрѣшенъ входъ къ посту С.-Петербургъ II.

4) Оба крыла подняты: какъ на Московскій, такъ и на четвертый товарный путь входъ закрытъ.

Ночью въ туманное время крылья замѣщаются фонарями съ цвѣтными стеклами: красный огонь соотвѣтствуетъ поднятому крылу, зеленый—опущенному (см. прим. 1 къ § 21).

§ 27. Постъ С.-Петербургъ II со стороны Бычьяго поста огражденъ однокрылымъ семафоромъ *Лит. М*, по плану, съ повторителемъ, опущенное крыло котораго (ночью зеленый огонь) разрѣшаетъ входъ на постъ С.-Петербургъ II и одновременно показываетъ готовность стрѣлокъ для дальнѣйшаго слѣдованія поѣзда на одинъ изъ путей поста С.-Петербургъ II при поднятыхъ крыльяхъ на семафорѣ *Лит. Л*.

§ 28. На 5-й верстѣ Петербургскаго главнаго пути, близъ Электросемафорнаго поста № 3, не доѣзжая развѣтвленія отъ главной линіи третьяго товарнаго пути, поставленъ двукрылый односторонній семафоръ *Лит. Н*, по плану (Прик. 18 іюля 1890 г., № 70): опущенное крыло семафора (ночью или во время тумана верхній огонь зеленый, а нижній — красный) показываетъ свободность хода по главному Петербургскому пути, опущенное же нижнее крыло (въ темное время нижній огонь зеленый, верхній—красный) обозначаетъ свободность хода по третьему товарному пути.

Примѣчаніе. При всякомъ положеніи стрѣлки, кромѣ неисправнаго, а потому опаснаго для движенія, одно изъ крыльевъ этого семафора обязательно должно быть поднято, а другое опущено: оба поднятыхъ крыла или оба опущенныхъ показываютъ неисправность стрѣлки.

§ 29. Фарфоровскій постъ и входъ съ С.-Петербургскаго главнаго пути на третій товарный путь у съѣзда огражденъ особыми дальними однокрылыми семафорами, и семафорами развѣтвленія, дѣйствіе и значеніе которыхъ изложено въ приказѣ по линіи отъ 1 декабря 1901 г. за № 351.

§ 30. Не доѣзжая, со стороны С.-Петербурга, Фарфоровскаго поста, по третьему товарному пути имѣется семафоръ *Лит. О*, по плану, съ двумя односторонними крыльями: поднятое верхнее крыло (ночью красный огонь) при опущенномъ нижнемъ (ночью зеленый огонь) указываетъ на закрытіе парка № 1 для входа съ Портовой вѣтви и, наоборотъ, опущенное верхнее крыло (ночью зеленый огонь) при поднятомъ нижнемъ (ночью красный огонь) разрѣшаетъ входъ съ третьяго товарнаго пути и указываетъ на закрытіе его съ Портовой вѣтви; при обоихъ поднятыхъ крыльяхъ (ночью оба красныхъ огня) входъ въ паркъ № 1 закрытъ какъ съ третьяго товарнаго пути, такъ и съ Портовой вѣтви.

Примѣчаніе. Одновременный входъ поѣздовъ въ паркъ № 1 съ третьяго товарнаго пути и съ Портовой вѣтви не можетъ имѣть мѣста, а потому оба опущенныхъ крыла (или оба зеленыхъ огня ночью) указываютъ на неправильность дѣйствія семафора, и въ такомъ случаѣ поѣзды должны остановиться и могутъ слѣдовать далѣе иначе, какъ съ разрѣшенія Фарфоровскаго поста и въ сопровожденіи агента этого поста (Прик. 12 іюня 1888 г., № 46).

§ 31. Для огражденія сквозныхъ *нечетныхъ* поѣздовъ, отправляемыхъ со ст. С.-Петербургъ I въ направленіи къ С.-Петербургъ II и резервныхъ отдѣльно слѣдующихъ паровозовъ, отправляемыхъ изъ паровознаго сарая (депо) по направленію къ посту С.-Петер-

бургъ II, а также подвижного состава, отправляемаго до С.-Петербурга II изъ складовъ Кокорева и изъ-за круглаго зданія маневрами, близъ съѣзда на С.-Петербургскій главный путь у центральной стрѣлочной будки Викерса № 2 *Лит.* Г, по плану, расположенной въ районѣ С.-Петербургской станціи, установленъ однокрылый электросемафоръ Ляртига № 1 бисъ. Такой же точно электросемафоръ Ляртига № 3 бисъ установленъ у центральной стрѣлочной будки № 3 Гордѣенко *Лит. Р*, расположенной въ районѣ Сортировочной станціи близъ съѣзда на Московскій главный путь—для огражденія сквозныхъ четныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ со ст. Обухово въ направленіи къ электросемафору № 3, и нѣкоторыхъ четныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ до ст. Сортировочной и слѣдующихъ съ четвертаго товарнаго пути черезъ съѣздъ у будки Гордѣенко по Московскому главному пути въ направленіи къ электросемафору № 3 (Прик. по дор. отъ 1 апр. 1896 г., № 56).

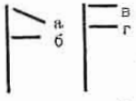
§ 32. На ст. СПБ.-Товарный, близъ моста черезъ Обводный каналъ, устроено взаимное замыканіе стрѣлокъ и сигнализація путей по системѣ инженера Гордѣенко (Прик. по дор. отъ 9 октября 1891 г., за № 88).

Противъ склада Главнаго Магазина, на лѣвой сторонѣ четвертаго пути, считая отъ С.-Петербурга, имѣется сигнальная будка, въ которой помѣщенъ рычажный аппаратъ для управленія 10-ю стрѣлками и 3-мя семафорами, изъ которыхъ два малыхъ двукрылыхъ односторонніхъ семафора *Лит. Е*, по плану, и одинъ большой двукрылый односторонній семафоръ, по плану, *Лит. З*.

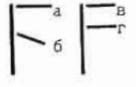
Малые семафоры *Лит. Е* поставлены рядомъ на крышѣ сигнальной будки и сигнализируютъ пути жидовскіе, сарайные, полтавскіе и починочные, а

большой семафоръ *Лит. З* находится за мостомъ черезъ Обводный каналъ, близъ стрѣлки, ведущей на пути бассейные, и ограждаетъ третій и четвертый товарные пути.

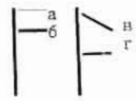
Въ этомъ пунктѣ, для обезпеченности и безопасности движенія подвижного состава, установленъ слѣдующій порядокъ:

1) 

Верхнее крыло (а) перваго малаго семафора (того, крылья котораго обращены къ другому семафору) обслуживаетъ жидовскіе пути, движеніе съ которыхъ на третій путь разрѣшается только при опущенномъ этомъ верхнемъ крылѣ перваго семафора и при поднятыхъ остальныхъ крыльяхъ обоихъ семафоровъ.

2) 

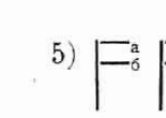
Нижнее крыло (б) перваго же малаго семафора обслуживаетъ сарайные пути, движеніе съ которыхъ на третій путь разрѣшается только въ такомъ случаѣ, когда это нижнее крыло перваго семафора опущено, а остальныя крылья обоихъ семафоровъ подняты.

3) 

Верхнее крыло (в) второго малаго семафора (обращеннаго крыльями наружу) обслуживаетъ полтавскіе пути, движеніе съ которыхъ на третій путь разрѣшается только въ томъ случаѣ, когда это верхнее крыло второго семафора опущено, а всѣ остальныя крылья обоихъ семафоровъ подняты.

Нижнее крыло (г) второго семафора обслуживаетъ починочные и новые пути, движенія съ которыхъ на третій путь производится только при опущенномъ этомъ нижнемъ крылѣ второго семафора и при поднятыхъ всѣхъ остальныхъ крыльяхъ обоихъ семафоровъ.

4)

5) 

Наконецъ, когда всѣ четыре крыла малыхъ семафоровъ на крышѣ сигнальной будки подняты (нормальное положеніе ихъ),—воспрещается выходъ подвижныхъ составовъ со всѣхъ поименованныхъ путей, т. е. жидовскихъ, сарайныхъ, полтавскихъ, новыхъ и починочныхъ на третій товарный путь. Слѣдованіе съ товарной станціи на ферму совершается при закрытыхъ всѣхъ крыльяхъ семафоровъ *Лит. Е* и *З*.

Выходъ, такимъ образомъ, подвижного состава съ названныхъ путей можетъ быть произведенъ лишь при соотвѣтственномъ опущенномъ *одномъ* изъ крыльевъ малыхъ семафоровъ на крышѣ сигнальной будки и при поднятыхъ остальныхъ крыльяхъ.

Два или болѣе одновременно опущенныхъ крыла указываютъ на какую-либо неисправность дѣйствія системы, и потому должны быть признаны за сигналъ опасности при движеніи и безусловной остановки.

Примѣчаніе. Въ темное и туманное время крылья на общемъ основаніи, замѣщаются фонарями съ цвѣтными стеклами: красный огонь соотвѣтствуетъ поднятому крылу, зеленый—опущенному.

Большой двукрылый односторонній семафоръ по плану *Лит. З*, поставленый за мостомъ черезъ Обводный каналъ, съ лѣвой, считая отъ СПБ., стороны, ограждаетъ третій и четвертый товарные пути, а именно: опущенное верхнее крыло, при поднятомъ нижнемъ, разрѣшаетъ входъ подвижного состава на станцію СПБ. товарный по четвертому товарному пути, и опущенное нижнее крыло, при поднятомъ верхнемъ, входъ подвижного состава чрезъ четвертый на третій путь. Опущенныя одновременно оба крыла показываютъ какую-либо неисправность дѣйствія системы и признаются за сигналъ опасности, требующій остановки подвижного состава.

При передвиженіяхъ подвижного состава съ четвертаго и третьяго путей на жидовскіе, сарайные, полтавскіе, новые и починочные, или обратно, оба крыла большого семафора должны быть подняты, слѣдовательно, впускъ подвижного состава по четвертому пути на станцію закрытъ.

Примѣчаніе. Въ темное и туманное время крылья замѣщаются фонарями съ цвѣтными стеклами на общемъ основаніи.

§ 33. На десятомъ пути поста СПБ. II, за такъ называемымъ Фермеровскимъ переѣздомъ, поставленъ однокрылый семафоръ *Лит. И* для огражденія составовъ, слѣдующихъ съ Фермеровскихъ путей на десятый путь поста СПБ. II; слѣдованіе это допускается лишь при опущенномъ крылѣ этого семафора.

Отправленіе поѣздовъ со станціи СПБ. пассажирскій.

§ 34. При отправленіи поѣздовъ съ платформы отправленія станціи СПБ. пассаж., находящейся подъ шатромъ и со второго пути должно руководствоваться слѣдующими сигналами: 1) положеніемъ праваго крыла семафорнаго поста № 1 *Лит. А* (§ 20: оно должно быть опущено на 45°, ночью зеленый огонь); 2) крыло семафора *Лит. Б* у стараго вагоннаго сарая должно быть опущено (§ 22); 3) крылья электросемафора № 1 *бисъ* у будки Викерса № 2 и правое крыло семафора *Лит. Г* должны быть опущены (§ 21); 4 далѣе слѣдуетъ входный сигналъ *Лит. К* передъ постомъ СПБ. II, опускающійся вертикально, и семафоръ *Лит. Л* на посту СПБ. II, правое крыло котораго должно быть опущено на 15° (§ 25); 5) подходя къ электросемафору № 3, слѣдуетъ обращать вниманіе на верхнее крыло семафора *Лит. Н*, потомъ на дальній сигналъ Фарфоровскаго поста

Лит. Ц и крыло семафора у съѣзда *Лит. Р* (§§ 28 и 29).

§ 35. При отправленіи поѣздовъ съ платформы прибытія у Петербургскаго пути, подъ шатромъ, оба крыла семафора *Лит. А* (§ 20) должны быть подняты и сверхъ того стрѣлочникомъ на башнѣ долженъ быть показываемъ зеленый флагъ (ночью зеленый огонь); далѣе поѣзды слѣдуютъ при сигнализаціи, указанной въ § 34.

§ 36. При отправленіи поѣздовъ съ платформы у пятаго пути должно руководствоваться положеніемъ праваго крыла у семафора *Лит. Б* (§ 23) и далѣе поѣзды должны слѣдовать согласно § 34.

Пріемъ поѣздовъ на станцію СПБ. пассажирскій.

§ 37. Прибывающіе къ платформѣ прибытія пассажирской станціи С.-Петербургъ I поѣзда должны руководствоваться положеніемъ крыльевъ у семафора *Лит. Ж* передъ Американскимъ мостомъ, служащимъ повторителемъ семафора *Лит. Г* (§ 21: правыя крылья того и другого семафора должны быть опущены). Далѣе отъ пилотнаго поста № 2 поѣзда слѣдуютъ съ проводникимъ въ зеленой фуражкѣ который у пилотнаго поста № 1 передаетъ поѣздъ проводнику въ красной фуражкѣ для ввода поѣзда подъ шатеръ лишь при опущенномъ на 45^0 правомъ считая отъ Москвы, крылѣ семафора *Лит. А* (§ 23)

§ 38. Прибывающіе къ платформѣ прибытія у пятаго пути станціи СПБ. пассажирскій поѣзда вводятся на станцію проводникомъ въ зеленой фуражкѣ при опущенномъ правомъ крылѣ семафора *Лит. Б* (§ 23).

ПРАВИЛА

о порядкѣ назначенія, требованія и движенія рабочихъ поѣздовъ.

1. Порядокъ требованія и назначенія рабочихъ поѣздовъ съ казенными матеріалами.

Требованіе и назначеніе рабочихъ поѣздовъ съ казенными матеріалами должно производиться на основаніи нижеслѣдующихъ правилъ:

1). Всѣ вообще служебныя перевозки матеріаловъ ремонта пути раздѣляются на 3 категоріи, а именно: а) перевозка матеріаловъ, употребляемыхъ большими массами, (какъ-то: балластъ, щебень, рельсы и шпалы, а также снѣговыя защиты и матеріалы для болѣе значительныхъ новыхъ построекъ, т. е. камень, кирпичъ и лѣсъ), перевозимыхъ въ количествѣ, занимающемъ 3 и больше полныхъ поѣзда, нагруженныхъ въ одномъ пунктѣ или, хотя и въ разныхъ пунктахъ, но соединяемыхъ потомъ и отправляемыхъ на разгрузку вмѣстѣ въ одинъ или нѣсколько пунктовъ; б) случайныя перевозки болѣе значительныхъ количествъ новыхъ матеріаловъ для ремонта пути, или новыхъ построекъ, а также сборка и перевозка въ склады старыхъ матеріаловъ, какъ напр. старые рельсы, старыя шпалы и т. п., и вообще перевозки размѣромъ отъ 5 вагоновъ до трехъ полныхъ поѣздовъ

однороднаго матеріала, нагружаемаго или въ одномъ пунктѣ, или, хотя и въ разныхъ пунктахъ, но затѣмъ соединяемаго вмѣстѣ для дальнѣйшаго отправленія по назначенію, и, наконецъ, в) мелкія отправки разнородныхъ матеріаловъ, слѣдующихъ до разныхъ пунктовъ въ количествѣ до 5-ти вагоновъ въ одной отправкѣ, или однородныхъ матеріаловъ, отправляемыхъ въ размѣрѣ до 10-ти вагоновъ въ каждые семь дней однимъ и тѣмъ же отправителемъ съ одного и того же пункта.

2) Перевозки первой категоріи должны производиться неиначе, какъ по исполнительнымъ планамъ, составляемымъ службою Движенія по даннымъ, доставленіе которыхъ лежитъ на обязанности службъ, развозящихъ матеріалы, и утвержденныхъ, если это требуется, Начальникомъ дорогъ.

3) Перевозка второй и третьей категорій производится рабочими поѣздами, или, смотря по возможности, въ прицѣпку съ товарными поѣздами, по распоряженіямъ Завѣдывающаго конторою Движенія (неиначе, какъ по указаніямъ Начальника сл. Движенія), основаннымъ на требованіяхъ на рабочіе поѣзды, поступающихъ къ Начальнику движенія отъ Начальника сл. пути или Начальниковъ участковъ пути, чрезъ Начальника службы пути.

4. Рабочіе поѣзды, назначаемые для сборки и разгрузки матеріаловъ на пути между станціями, могутъ быть причисляемы, смотря по удобству, къ категоріи временныхъ или экстренныхъ поѣздовъ. Назначеніе ихъ, отправленіе со станцій, принятіе на станціи, проходъ черезъ станціи и движеніе ихъ между станціями производится съ соблюденіемъ всѣхъ правилъ, установленныхъ настоящимъ положеніемъ для движенія товарныхъ поѣздовъ. Сверхъ того, рабочіе поѣзды подчиняются особымъ правиламъ, изложеннымъ въ настоящихъ статьяхъ къ сему параграфу.

5. Рабочіе поѣзды назначаются въ движеніе Завѣдывающимъ конторою движенія неиначе, какъ по письменнымъ или телеграфнымъ требованіямъ мѣстныхъ старшихъ агентовъ подлежащихъ службъ. Назначеніе рабочихъ поѣздовъ можетъ быть поручаемо Начальникомъ службы движенія, Начальникамъ отдѣленія, мѣстнымъ Ревизорамъ движенія или Начальникамъ станцій, когда это вызывается обстоятельствами.

Во всѣхъ такихъ случаяхъ, какъ мѣстные Начальники отдѣленій, Ревизоры движенія, такъ и Начальники станцій руководствуются правилами, изложенными ниже въ пунктахъ 6, 7 и 8 къ настоящей статьѣ.

6. Начальники участковъ пути, тяги и матеріальной службы обязаны требовать рабочіе поѣзды единовременно впередъ на цѣлую недѣлю. Требованіе поѣздовъ внѣ этого порядка дозволяется только для удовлетворенія такихъ экстренныхъ, и при томъ неотложныхъ, надобностей, которыя не могли быть предвидѣны заблаговременно.

Въ требованіяхъ надлежитъ указывать перегонъ и путь, на которыхъ предстоитъ производить работу, родъ матеріаловъ, подлежащихъ нагрузкѣ или разгрузкѣ, примѣрный составъ поѣзда, время, потребное для производства работъ, отдѣльно на каждомъ перегонѣ и день предполагаемой отправки поѣзда.

Если поѣздъ требуется для нагрузки въ пути матеріаловъ, то должны быть указаны версты, на которыхъ они сложены, и станціи, до которыхъ матеріалы должны быть доставляемы рабочимъ поѣздомъ; если же поѣздъ требуется для разгрузки матеріаловъ изъ вагоновъ, платформъ или троковъ, то должны быть поименованы станціи, на коихъ стоитъ этотъ подвижной составъ, и перегоны, на которыхъ будетъ произведена разгрузка.

7. Требованія рабочихъ поѣздовъ должны быть отсылаемы Начальниками участковъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы они могли быть получены Завѣдывающимъ конторою движенія въ четвергъ предшествующей недѣли, а Ревизору движенія или Начальнику станціи,—если таковые уполномочены на назначеніе поѣздовъ, непозже пятницы Наряды на рабочіе поѣзды Завѣдывающаго конторою движенія и другихъ лицъ должны быть отсылаемы ими съ такимъ разсчетомъ, чтобы Начальники участковъ могли получить ихъ не позже воскресенья, или же за 24 часа до отправленія поѣзда. Съ такимъ же по возможности разсчетомъ исполняются экстренныя требованія Начальниковъ участковъ о назначеніи рабочихъ поѣздовъ.

8) Рабочіе поѣзды въ нижесказанныхъ случаяхъ должны быть отмѣняемы Начальниками станцій:

а) въ случаѣ полученія требованія объ отмѣнѣ рабочаго поѣзда отъ представителя той службы, для удовлетворенія надобностей которой поѣздъ этотъ былъ назначенъ;

б) въ случаѣ неприбытія агента, завѣдывающаго работами, если онъ долженъ былъ отправиться съ поѣздомъ;

в) въ случаѣ непроизводительнаго простоя рабочаго поѣзда вслѣдствіе опозданія другихъ поѣздовъ.

Объ отмѣнѣ рабочаго поѣзда Начальникъ станціи долженъ телеграфировать всѣмъ тѣмъ лицамъ, которымъ было сообщено объ его назначеніи, и тому лицу, по распоряженію котораго онъ былъ назначенъ.

Если рабочій поѣздъ былъ отмѣненъ по причинамъ, независящимъ отъ службы, требовавшей его назначенія, то онъ долженъ быть назначенъ вновь Завѣдывающимъ конторою движенія, или лицомъ, назначившимъ первый поѣздъ по соглашенію съ надлежащимъ Начальникомъ участка службы, требовавшей назначенія поѣзда; если же рабочій по-

ѣздъ былъ отмѣненъ вслѣдствіе требованія той службы, которая просила объ его назначеніи, то онъ можетъ быть назначенъ вновь неиначе, какъ по новому требованію той же службы.

9) Требованія на развозку матеріаловъ, прибывшихъ на станцію или нагруженныхъ на станціи и подлежащихъ разгрузкѣ на верстовыхъ пунктахъ, должны дѣлаться служащими службы Пути письменно или словесно Начальнику той станціи, на которой находятся подлежащіе разгрузкѣ вагоны; Начальники станцій, (обязанные извѣщать своевременно адресатовъ о прибывшихъ на ихъ имя грузахъ), получивши названное требованіе, немедленно сообщаютъ о семъ Завѣдывающему конторою сл. движенія, съ указаніемъ количества вагоновъ и рода матеріаловъ, подлежащихъ разгрузкѣ, какой службѣ они принадлежатъ и точнаго мѣста, на которомъ разгрузка должна быть произведена. Въ заявленіяхъ Начальниковъ станцій о назначеніи разгрузки имѣющихся у нихъ вагоновъ, должно быть указываемо: сколько именно имѣется тормазныхъ вагоновъ въ числѣ подлежащихъ разгрузкѣ.

10) На основаніи полученныхъ данныхъ отъ Начальниковъ станцій, Завѣдывающій конторою сл. движенія дѣлаетъ распоряженія или о прицѣпкѣ вагоновъ съ матеріалами къ одному изъ очередныхъ товарныхъ поѣздовъ, проходящихъ тотъ участокъ, на которомъ предполагается разгрузка въ дневное время, или о развозкѣ этихъ матеріаловъ паровозомъ одного изъ такихъ поѣздовъ, оставивши на это время поѣздъ на станціи, причемъ Завѣдывающій конторою движенія, назначая разгрузку, долженъ подлежащимъ станціямъ дѣлать указанія объ обезпеченіи поѣзда, съ которымъ будутъ слѣдовать вагоны на разгрузку надлежащимъ количествомъ тормазовъ.

11) Выборъ поѣздовъ (изъ числа проходящихъ

въ дневное время) зависитъ отъ Завѣдывающаго конторою движенія, причемъ онъ руководствуется какъ временемъ, необходимымъ для совершенія предстоящей работы, такъ равно и даннымъ нарядомъ поѣздовъ; назначеніе въ одномъ и томъ же товарномъ поѣздѣ выгрузки перевозимыхъ матеріаловъ на верстахъ между станціями, болѣе какъ въ 2-хъ пунктахъ вообще, или болѣе какъ въ одномъ пунктѣ на одномъ и томъ же перегонѣ,—можетъ быть дѣлаемо Завѣдывающимъ конторою движенія лишь по возможности. Ни въ какомъ случаѣ производство работъ очередными товарными поѣздами не должно нарушать правильности и своевременности движенія всякихъ пассажирскихъ поѣздовъ и смѣшанныхъ товарныхъ. Равнымъ образомъ должна быть избѣгаема задержка товарныхъ поѣздовъ, которые во всякомъ случаѣ должны, сокращая стоянки на станціяхъ, по возможности прибывать на оконечныя станціи своего назначенія своевременно по даннымъ имъ росписаніямъ.

12) Одновременно съ этимъ Завѣдывающій конторою движенія сообщаетъ подлежащимъ Начальникамъ станцій: а) какимъ росписаніемъ долженъ слѣдовать далѣе тотъ поѣздъ, который будетъ задержанъ для данной работы; б) какія должны послѣдовать измѣненія въ движеніи прочихъ поѣздовъ, если таковые будутъ задержаны предстоящимъ промедленіемъ поѣзда. Въ распоряженіи своемъ Завѣдывающій конторою движенія точно указываетъ время, которое этотъ поѣздъ можетъ быть задержанъ въ пути для сказанной работы, и это послѣднее распоряженіе выполняется обязательно, хотя бы работа къ этому времени не была вполнѣ окончена. Копіи всѣхъ распоряженій адресуются мѣстному старшему агенту той службы, матеріалы которой разгружаются.

13) Отправляя товарный поѣздъ съ прицѣплен-

ными къ нему вагонами, подлежащими разгрузкѣ въ пути, Начальники станцій записываютъ всѣ данныя распоряженія, какъ объ остановкѣ поѣзда въ пути, такъ равно о времени его прибытія на сосѣднюю станцію, а также о дальнѣйшемъ движеніи поѣзда по окончаніи работы, въ поѣздномъ журналѣ, который предъявляется также поѣздному машинисту, обязанному росписаться на самомъ журналѣ въ прочтеніи таковыхъ распоряженій.

14) Для успѣшности разгрузки матеріаловъ въ пути съ очередными товарными поѣздами, нужные для сего рабочіе, смотря по обстоятельствамъ каждаго отдѣльнаго случая, должны быть приготовляемы на станціи отправленія вагоновъ на разгрузку, или на самомъ мѣстѣ разгрузки. причемъ на отвѣтственности старшихъ агентовъ подлежащихъ службъ лежитъ забота о своевременной выгрузкѣ. Если рабочіе для предстоящей разгрузки отправляются со станціи вмѣстѣ съ вагонами, то съ ними долженъ быть служащій той службы, которой матеріалъ принадлежитъ, напр., при рабочихъ службы Пути долженъ находиться старшій рабочій или дорожный мастеръ.

Служащіе эти, вмѣстѣ со служащими сл. движенія, сопровождающими рабочій поѣздъ, должны тщательно слѣдить за тѣмъ, чтобы помѣщающіеся на платформахъ рабочіе во время движенія поѣзда обязательно сидѣли, а отнюдь не ходили и не стояли на платформахъ.

15). Не дозволяется производить разгрузку такихъ предметовъ и матеріаловъ, выгрузка которыхъ по самому свойству ихъ можетъ представить затрудненіе или потребовать слишкомъ много времени; такіе матеріалы и предметы развозятся по линіи особыми рабочими, поѣздами, напр. разгрузка, хотя бы и одного вагона, съ тяжеловѣснымъ предметомъ.

16. Въ настоящихъ правилахъ говорится главнымъ образомъ о перевозкѣ матеріаловъ сл. пути, но тѣ же пріемы должны примѣняться и другими службами при перевозкахъ того рода матеріаловъ, для которыхъ не установлено другого порядка особыми распоряженіями.

2. Порядокъ движенія балластныхъ и другихъ рабочихъ поѣздовъ.

1) Движеніе балластныхъ и всякихъ другихъ рабочихъ поѣздовъ, какъ на главномъ, такъ и на карьерныхъ рабочихъ путяхъ, должно производиться въ свободное отъ постоянныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ время и неиначе, какъ по частному росписанію, составленному Завѣдывающимъ конторою движенія по требованіямъ, получаемымъ отъ службъ.

Росписаніе это должно быть заранѣе письменно или по телеграфу объявлено по тому участку, на которомъ предположено производить движеніе балластныхъ или рабочихъ поѣздовъ, Начальникамъ участковъ тяги, Начальникамъ участковъ пути и ихъ помощникамъ, Начальникамъ станцій, полустанцій, телеграфныхъ постовъ, главному кондуктору поѣзда и машинисту.

2) При отправленіи балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ съ телеграфнаго поста и при пріемкѣ и отправленіи всѣхъ другихъ проходящихъ поѣздовъ и паровозовъ, завѣдывающій телеграфнымъ постомъ руководствуется данными ему росписаніями, съ точнымъ соблюденіемъ Правилъ технической эксплоатаціи желѣзн. дор. Всѣ путевыя телеграммы, какъ подаваемыя завѣдывающимъ телеграфнымъ постомъ, такъ равно и получаемыя имъ съ сосѣднихъ станцій,

должны быть записываемы въ мѣстный поѣздной телеграфный журналъ, съ соблюденіемъ въ точности указаній § 119 Правилъ техн. эксп. и дополненій къ нимъ.

3) Когда телеграфный постъ открытъ, то на карьерныхъ или запасныхъ его путяхъ дозволяется дѣлать скрещеніе и пропускъ балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ, какъ между собою, такъ равно и со всѣми прочими проходящими поѣздами, но не задерживая ихъ, при чемъ на запасный или карьерный путь могутъ быть впускаемы только балластные и рабочіе поѣзды. Пользоваться же карьернымъ или запаснымъ путями для скрещенія между собою курьерскихъ, скорыхъ, пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ, экстренныхъ, войсковыхъ и товарныхъ поѣздовъ, безусловно воспрещается. Начальники сосѣднихъ съ телеграфнымъ постомъ станцій обязуются выдавать машинистамъ и главнымъ кондукторамъ всѣхъ поѣздовъ и резервныхъ паровозовъ, долженствующимъ скрещиваться съ балластнымъ или рабочими поѣздами, или обгонять таковые на телеграфномъ посту,— письменныя предупрежденія подъ росписку.

4) Вся поѣздная и паровозная прислуга балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ, во время нахожденія ихъ на телеграфномъ посту, подчиняется завѣдывающему телеграфнымъ постомъ. То же самое относится до всѣхъ прочихъ поѣздовъ во время ихъ остановокъ.

5) При производствѣ маневровъ съ балластными или рабочими поѣздами на телеграфныхъ постахъ, завѣдывающему телеграфнымъ постомъ вмѣняется въ обязанность точное исполненіе правилъ производства маневровъ. При необходимомъ же выходѣ маневрирующаго поѣзда на главный путь обязательно соблюденіе слѣдующихъ предосторожностей:

а) выходить на главный путь дозволяется только

въ то время, когда на пути между сосѣдними станціями не имѣется въ движеніи ни одного поѣзда;

б) о каждомъ выходѣ поѣзда или паровоза на главный путь, завѣдывающій телеграфнымъ постомъ обязанъ предупредить объ сосѣднія станціи, посредствомъ телеграммъ, записываемыхъ въ поѣздной телеграфный журналъ;

в) во время прекращенія телеграфнаго дѣйствія выходить на главный путь безусловно воспрещается.

6) Въ дни обращенія балластныхъ поѣздовъ между станціями и телеграфнымъ постомъ воспрещается отправленіе очередныхъ поѣздовъ и резервныхъ паровозовъ вслѣдъ за другими поѣздами, какъ равно воспрещается отправлять какіе-либо поѣзды и паровозы вслѣдъ за рабочими или балластными поѣздами, пока таковые не прибыли на телеграфный постъ. Отправлять же балластные или рабочіе поѣзда вслѣдъ за другими разрѣшается, съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ § 108 Правилъ технической эксплоатаціи и дополненій къ нему.

7) Во избѣжаніе напрасной задержки рабочаго или балластнаго поѣзда, въ случаѣ опозданія поѣздовъ, съ которыми онъ долженъ скрещиваться на телеграфномъ посту, Начальники сосѣднихъ съ телеграфнымъ постомъ станцій обязаны о каждомъ таковомъ опозданіи, могущемъ имѣть вліяніе на движеніе балластнаго или рабочаго поѣзда, своевременно сообщать завѣдывающему телеграфнымъ постомъ телеграммой, записываемой въ поѣздной телеграфный журналъ.

8. Рабочій поѣздъ ни въ какомъ случаѣ не долженъ задерживать всякихъ другихъ поѣздовъ одинаковой съ нимъ или большей скорости и отнюдь не долженъ находиться на перегонѣ между станціями болѣе времени, росписаніемъ для него указаннаго.

9. Сокращеніе времени, назначеннаго росписа-

ніемъ для работы на перегонѣ, допускается по распоряженію Начальника той станціи, съ которой поѣздъ долженъ вступить въ рабочій перегонъ, въ случаѣ, когда этимъ Начальникомъ станціи будетъ получено письменное о томъ требованіе представителя подлежащей службы. Такое сокращеніе назначеннаго для работъ времени производится посредствомъ соотвѣтственной задержки поѣзда на станціи, съ выдачею главному кондуктору письменнаго о томъ приказа.

Въ случаѣ же окончанія работъ на перегонѣ ранѣе времени, опредѣленнаго росписаніемъ, рабочій поѣздъ по непосредственному распоряженію главнаго кондуктора можетъ прибыть къ станціи ранѣе срока, росписаніемъ назначеннаго, но онъ долженъ быть остановленъ у дальняго входного сигнала и не можетъ войти въ предѣлы станціи до полученія для сего разрѣшенія Начальника оной.

10. Рабочіе поѣзды по перегонамъ, на коихъ имъ предстоитъ выгрузка или разгрузка, передвигаются преимущественно днемъ. Исключеніе изъ этого правила допускается только въ случаяхъ особой экстренности и неиначе, какъ съ согласія службы, требующей назначенія поѣзда.

Поѣздной паровозъ преимущественно ставится во главѣ рабочаго поѣзда. Въ случаѣ надобности, допускается передвиженіе рабочаго поѣзда паровозомъ, поставленнымъ въ хвостѣ его, т. е. позади всѣхъ вагоновъ, съ тѣмъ однако непремѣннымъ условіемъ, чтобы передній вагонъ такого поѣзда, если онъ крытый, былъ съ площадкою, обращенною въ сторону движенія, и чтобы на этой площадкѣ находился кондукторъ для дѣйствія установленными сигналами.

11. Отправляя рабочій поѣздъ, Начальникъ станціи обязанъ удостовѣриться въ пониманіи главнымъ кондукторомъ даннаго ему росписанія поѣзда или

приказа объ его отправленіи, и въ соотвѣтственномъ случаѣ дать ему подробныя по этому поводу разъясненія.

12. Движеніе рабочаго поѣзда со скоростью, присвоенною товарнымъ поѣздамъ, по таковому перегону, на которомъ ему по росписанію не назначено остановки для производства работъ, надлежитъ разсматривать, какъ движеніе товарнаго поѣзда. Если же, напротивъ того, станція отправила рабочій поѣздъ на такой перегонъ, на которомъ по росписанію ему назначена остановка для производства работъ, то она обязана признавать путь, по которому слѣдуетъ рабочій поѣздъ, закрытымъ для движенія, и не должна отправлять по тому же пути ни одного поѣзда или паровоза, впредь де возвращенія рабочаго поѣзда, или до полученія извѣщенія о прибытіи рабочаго поѣзда на слѣдующую станцію того же перегона, или же о переходѣ его на боковой путь или вѣтвь, отклоняющіеся въ сторону отъ главнаго пути.

13. Главный кондукторъ рабочаго поѣзда не долженъ допускать производства работъ на такомъ перегонѣ, на которомъ онѣ росписаніемъ не назначены; при слѣдованіи же по перегону, на коемъ поѣздъ по росписанію долженъ останавливаться для производства работъ, главный кондукторъ руководствуется узазаніями мѣстнаго представителя подлежащей службы, завѣдывающаго работами, какъ въ отношеніи остановки поѣзда на разныхъ пунктахъ сего перегона, такъ равно и въ отношеніи продолжительности стоянокъ на каждомъ отдѣльномъ пунктѣ, съ тѣмъ, однако, непремѣннымъ условіемъ, чтобы время, употребленное на всѣхъ пунктахъ остановокъ поѣзда на перегонѣ, въ общей сложности не превышало времени, указаннаго для работъ въ росписаніи. Тотчасъ по истеченіи онаго, главный кондукторъ, подъ

личной своею отвѣтственностью за промедленіе, дѣлаетъ распоряженіе о безотложномъ отправленіи поѣзда съ пункта его остановки для слѣдованія на указанную росписаніемъ станцію.

14. До отправленія рабочаго поѣзда и во время остановки его въ пути на мѣстахъ его разгрузки или нагрузки главный кондукторъ обязанъ наблюдать:

а) за безопаснымъ положеніемъ рабочихъ;

б) за отнесеніемъ выгружаемыхъ матеріаловъ и предметовъ на достаточное разстояніе отъ рельсоваго пути такъ, чтобы они не могли мѣшать проходу поѣздовъ;

в) чтобы нагрузка рабочаго поѣзда была производима со стороны откоса, а разгрузка—въ сторону откоса, т. е. такъ, чтобы ни нагрузка, ни выгрузка, не совершалась черезъ сосѣдній путь; если же по какимъ-либо обстоятельствамъ избѣжать этого невозможно, то, чтобы мѣсто нагрузки или выгрузки черезъ путь было ограждено по этому другому пути сигналами, какъ препятствіе для движенія, на основаніи положенія о сигналахъ. Въ такихъ случаяхъ, при приближеніи встрѣчнаго поѣзда, производство работъ должно быть прекращено по распоряженію главнаго кондуктора; путь, по которому слѣдуетъ поѣздъ, долженъ быть очищенъ и, послѣ его осмотра, сигналы, ограждающіе мѣсто работы, должны быть сняты для пропуска встрѣчнаго поѣзда. Послѣ прохода поѣзда, главный кондукторъ можетъ сдѣлать распоряженіе о возобновленіи работъ, но неиначе, какъ послѣ установки вновь сигналовъ, ограждающихъ мѣсто производимыхъ работъ,

г) главный кондукторъ наблюдаетъ также, чтобы бревна, шпалы и вообще матеріалы, при ихъ выгрузкѣ въ сторону откоса, не были поворачиваемы поперекъ свободнаго пути или междупутья, и тѣмъ

не представляли-бы опасности для движенія встрѣчнымъ поѣздамъ и самимъ рабочимъ;

д) главный кондукторъ отнюдь не долженъ допускать выгрузки съ поѣзда на ходу.

15. Главный кондукторъ можетъ допустить расцѣпку рабочаго поѣзда на главномъ пути только при крайней въ томъ необходимости, и если поѣздъ остановленъ на горизонтальной части пути, а при остановкѣ на уклонѣ только въ томъ случаѣ, если паровозъ находится впереди поѣзда по направленію спуска.

При этомъ каждая отдѣленная отъ поѣзда часть подвижного состава должна быть затормажена и прочно подклинена. Если же въ числѣ вагоновъ, платформъ или трюковъ, подлежащихъ расцѣпкѣ на пути, нѣтъ достаточнаго числа тормазовъ, то отцѣпка ихъ не должна быть допускаема главнымъ кондуктором. Расцѣпленный поѣздъ долженъ быть непремѣнно огражденъ установленными сигналами.

16. Маневры, производимые съ рабочимъ поѣздомъ для постановки или уборки подвижного состава на второстепенныя вѣтви, примыкающія къ главнымъ путямъ внѣ станцій, производятся непосредственнымъ распоряженіемъ и подъ отвѣтственностью главнаго кондуктора, который надзираетъ также за правильностью положенія и передвиженія стрѣлокъ, по которымъ въ этихъ случаяхъ будетъ двигаться поѣздъ, и за надлежащею ихъ постановкою послѣ окончанія передвиженія.

Тѣ изъ стрѣлокъ, которыя снабжены замками, главный кондукторъ запираетъ на ключъ и возвращаетъ оный для храненія тому лицу, отъ котораго онъ имъ полученъ.

При оставленіи на запасныхъ путяхъ, или второстепенныхъ вѣтвяхъ внѣ станцій, подвижного со-

става, главный кондукторъ сдаетъ таковой подъ охрану стражѣ, для сего назначенной.

17. По окончаніи работъ, передъ отправленіемъ рабочаго поѣзда, весь путь, гдѣ производилась работа, долженъ быть тщательно осмотрѣнъ главнымъ кондукторомъ, и по его же распоряженію всѣ препятствія для движенія должны быть устранены съ пути; а, если устраненіе таковыхъ препятствій невозможно, то это мѣсто пути должно быть ограждено сигналами, какъ препятствіе для движенія, на основаніи положенія о сигналахъ. О таковомъ случаѣ главный кондукторъ обязанъ донести Начальнику первой же станціи, на которую прибудетъ рабочій поѣздъ.

Со всѣми требованіями, вытекающими изъ обязанностей, возложенныхъ на главнаго кондуктора статьями 15, 16, 17 и 18 сего отдѣла, онъ обращается къ агенту, завѣдывающему работами, который обязанъ подчиняться имъ безпрекословно.

ИНСТРУКЦІЯ

о маневрахъ.

§ 1. Маневрами называются всякаго рода передвиженія подвижнаго состава на станціяхъ.

§ 2. Маневры могутъ быть производимы: а) паровозами, и б) людьми, т. е. ручные.

§ 3. Всѣ маневры съ товарными вагонами конечной цѣлью имѣютъ: а) составленіе поѣзда на станціи отправленія; б) расформированіе поѣзда на станціи назначенія; в) отцѣпку вагоновъ по назначенію на промежуточныхъ станціяхъ; г) прицѣпку вагоновъ къ поѣздамъ на промежуточныхъ станціяхъ, и д) подачу къ спеціальнымъ пунктамъ на станціи вагоновъ подъ выгрузку, нагрузку, перевѣску на вагонныхъ вѣсахъ и сортировку и на стоянку—на опредѣленные пути.

§ 4. Кромѣ перечисленныхъ маневровъ съ товарными вагонами, на станціяхъ производятся также маневры съ пассажирскими (классными) и приспособленными для перевозки людей вагонами, каковые со сформированными по приказамъ постоянными поѣздами на конечныхъ станціяхъ ограничиваются перестановкой вагоновъ въ принятомъ на дорогѣ порядкѣ и въ замѣнѣ больного вагона здоровымъ, соотвѣтствующаго класса; на промежуточныхъ же

станціяхъ: а) узловыхъ—производится отцѣпка или прицѣпка вагоновъ соотвѣтствующаго прямого сообщенія и б) на прочихъ станціяхъ—отцѣпка или прицѣпка вагоновъ по спеціальному, каждый разъ, назначенію, причемъ на любой станціи можетъ также производиться отцѣпка вагоновъ, оказавшихся неисправными въ техническомъ отношеніи.

§ 5. Производствомъ всякихъ маневровъ на станціяхъ распоряжается только одно лицо—Начальникъ станціи, или его замѣститель—дежурный по станціи.

На станціи, гдѣ работаетъ нѣсколько маневровыхъ паровозовъ, Начальникъ станціи или его замѣститель долженъ распоряжаться такой маневровой работой, давая по сему соотвѣтствующія указанія составителямъ и тѣмъ предупреждать возможность столкновенія вагоновъ, маневрирующихъ на разныхъ группахъ станціонныхъ путей.

§ 6. Никакіе маневры не могутъ быть производимы безъ вѣдома и разрѣшенія (или распоряженія) Начальника станціи, его замѣстителя или дежурнаго по станціи. Маневры на путяхъ другой службы, какъ то: на путяхъ тракціонныхъ, магазинныхъ и ремонта пути, могутъ производиться неиначе, какъ съ вѣдома старшаго агента, въ вѣдѣніи коего состоятъ данные пути.

Причемъ при маневрахъ на такихъ путяхъ, до производства таковыхъ, составитель обязанъ убѣдиться, что данные пути свободны для движенія и что матеріалы, сложенные близъ этихъ путей, не могутъ задѣть ни вагоновъ, ни паровоза.

§ 7. Выполненіе маневровъ на станціяхъ съ большой маневровой работой, гдѣ для таковой имѣются особые паровозы, поручается составителямъ и сцѣпщикамъ, а на прочихъ станціяхъ, неимѣющихъ особыхъ маневровыхъ паровозовъ и гдѣ таковые

производятся при помощи поѣздныхъ парововозовъ, — главнымъ кондуктóромъ, замѣняющимъ составителя, и одному изъ тормазныхъ кондукторовъ.

§ 8. Если маневры производятся днемъ съ составомъ, непревышающимъ 30 вагоновъ, или ночью съ составомъ не свыше 15 вагоновъ, причемъ маневры не сопряжены съ отцѣпкою, прицѣпкою или выкидкою, а ограничиваются лишь перестановкою сказаннаго состава на подлежащій путь, то производство такого передвиженія можетъ быть поручено одному составителю или одному главному кондуктору. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ единоличное производство маневровъ строго воспрещается.

§ 9. На большихъ станціяхъ, гдѣ имѣется нѣсколько маневровыхъ паровозовъ, работающихъ каждый со своимъ составителемъ и сцѣпщикомъ на опредѣленныхъ для работы каждаго путяхъ, для наблюденія за успѣшнымъ ходомъ дѣла и для общаго руководства могутъ быть назначены старшіе составители.

§ 10. На производство требуемыхъ маневровъ составитель или работающій за составителя главный кондукторъ,—получаетъ или письменный нарядъ, или устное распоряженіе дежурнаго по станціи, каковое въ послѣднемъ случаѣ составитель записываетъ въ свою карманную книжку и затѣмъ приступаетъ къ выполненію маневровъ.

Примѣчаніе. Письменный нарядъ выдается при сложныхъ маневрахъ съ постановкой или выкидкой многихъ вагоновъ. При простыхъ маневрахъ, напримѣръ: при прицѣпкѣ или отцѣпкѣ одного или двухъ смежныхъ вагоновъ, распоряженіе о производствѣ таковыхъ можетъ быть устное.

§ 11. Передъ началомъ маневровъ, маневровый машинистъ долженъ быть подробно поставленъ въ извѣстность составителемъ: въ чемъ будутъ заключаться данные маневры, черезъ какія стрѣлки и на какіе пути придется выѣзжать.

§ 12. Маневры всегда должны производиться съ надлежащею осторожностью, при чемъ скорость, для нихъ допускаемая, не должна превышать 15 верстъ въ часъ при маневрахъ, производимыхъ паровозомъ.

При осаживаніи же вагоновъ паровозомъ, т. е. при движеніи вагонами впередъ, скорость таковаго не должна превышать 4 верстъ (скорости идущаго шагомъ человѣка), дабы машинистъ имѣлъ возможность во всякій моментъ остановить маневрирующій составъ по первому сигналу составителя.

§ 13. При маневрахъ должно обращать особое вниманіе на положеніе необслуживаемыхъ стрѣлокъ и переѣзжать по таковымъ, когда не имѣется никакого сомнѣнія въ правильности ихъ постановки; въ противномъ случаѣ, необходимо, не переѣзжая стрѣлки, остановиться, вызвать паровознымъ свисткомъ стрѣлочника и продолжать дальнѣйшее движеніе по подлежащей установкѣ

Движеніе черезъ попутныя стрѣлки на отжимъ строго воспрещается, такъ какъ несоблюденіе этого, при движеніи по этимъ переводамъ маневрирующаго поѣзда или паровоза въ обратномъ направленіи, влечетъ за собою сходъ съ рельсовъ и порчу перевода.

§ 14. Когда маневры производятся паровозомъ, находящимся сзади вагоновъ, то для предупрежденія несчастій, въ особенности съ людьми,—составитель, обязанъ слѣдить за сцѣпщикомъ, который какъ днемъ, такъ и ночью, при такихъ маневрахъ долженъ идти по междопутію, впереди осаживаемыхъ вагоновъ, съ правой стороны и немедленно подать составителю сигналъ остановки, при всякомъ препятствіи для дальнѣйшаго движенія или при нахожденіи на пути человѣка.

§ 15. На всѣхъ путяхъ станціи, маневры, при наличіи переѣздовъ, могутъ производиться лишь послѣ закрытія барьеровъ таковыхъ.

§ 16. Такъ какъ входные сигналы для впуска поѣздовъ на станцію могутъ быть открыты лишь по освобожденіи отъ всякаго подвижнаго состава тѣхъ путей, по которымъ ожидаемый поѣздъ долженъ прослѣдовать или на который онъ долженъ быть принятъ, и не ранѣе установки всѣхъ подлежащихъ для свободнаго прохода поѣзда стрѣлокъ, то маневры на такихъ путяхъ, въ сторону ожидаемаго поѣзда, должны быть прекращены передъ приходомъ пассажирскаго за 30 минутъ и товарнаго— за 15 минутъ.

§ 17. Маневры должны производиться, по возможности, только на боковыхъ и запасныхъ путяхъ; производство же ихъ на главныхъ путяхъ допускается только въ случаяхъ безусловной необходимости, при закрытыхъ входныхъ сигналахъ (семафорахъ или красныхъ дискахъ) и подъ непосредственнымъ наблюденіемъ дежурнаго по станціи.

§ 18. Если при производствѣ маневровъ на опредѣленныхъ путяхъ составителю понадобится выѣхать, хотя и на самое непродолжительное время, на смежный путь, находящійся въ числѣ опредѣленныхъ для работы другого составителя, то такой выѣздъ можетъ состояться лишь по разрѣшенію послѣдняго составителя. При всякомъ нарушеніи этого правила отвѣтственность за послѣдствія такого нарушенія падаетъ всецѣло на составителя, который выѣхалъ на чужіе пути безъ разрѣшенія.

§ 19. Если при производствѣ маневровъ представляется необходимость вывести подвижной составъ за предѣлы станціи, т. е. за семафоръ, то это можетъ быть допущено только въ сторону попутнаго движенія поѣздовъ, а отнюдь не на встрѣчу ожидаемаго поѣзда и во всякомъ случаѣ тотъ участокъ пути, на который предполагается вывести подвижной составъ, долженъ быть предварительно огражденъ сигналами, какъ препятствіе на пути, т. е. не менѣе, какъ

на 300 саж. впереди того мѣста, до котораго дойдетъ подвижной составъ, должно поставить сигналъ остановки (во всемъ согласно правилъ о сигналахъ).

Такіе маневры могутъ быть производимы только подъ личнымъ наблюденіемъ и руководствомъ дежурнаго по станціи и по надлежащемъ предупрежденіи сосѣдней станціи.

§ 20. Если при производствѣ маневровъ встрѣчается необходимость остановить поѣздъ на переѣздѣ, на время свыше 10 м., то маневрирующій составъ долженъ быть на переѣздѣ расцѣпленъ и раздѣленъ такъ, чтобы сообщеніе по переѣзду могло происходить безпрепятственно, при чемъ разстояніе между расцѣпленными на переѣздѣ вагонами должно быть не менѣе 5 саж.

Расцѣпленныя части должны быть надлежаще затормажены и подклинены, лишь послѣ чего переѣздные барьеры открываются для возстановленія движенія по переѣзду.

Передъ сцѣпкой остановленнаго маневрировавшаго состава, переѣздный барьеръ долженъ быть закрытъ, послѣ чего, по сигналу составителя, машинистъ можетъ привести въ движеніе свой паровозъ и придвинуть свою часть для сцѣпки съ остальной.

§ 21. Передвиженіе вагоновъ по путямъ, на которыхъ производится ремонтъ вагоновъ, необходимо избѣгать. При безусловной же въ семъ необходимости, до производства маневровъ, составитель обязанъ предупредить объ этомъ людей, производящихъ ремонтъ вагоновъ, вынуть вагонныя подкладки, клинья и т. п. и затѣмъ самые маневры произвесть, съ соблюденіемъ тщательныхъ предосторожностей, дабы движеніемъ прицѣпляемыхъ или отцѣпляемыхъ вагоновъ не столкнуть поднятые на домкраты, для работы или осмотра, вагоны.

§ 22. Маневры по уборкѣ вагоновъ съ пути

должны совершаться только послѣ того, какъ составитель, производящій маневры, лично, или черезъ посредство сцѣпщика, убѣдится, что вагонныя подкладки, клинья и т. п. не препятствуютъ свободному движенію даннаго состава и что подъ вагонами нѣтъ людей.

§ 23. Маневры въ поѣздахъ могутъ производиться только съ одного конца.

§. 24. Маневры съ вагонами, занятыми людьми, производятся только въ исключительныхъ случаяхъ, съ соблюденіемъ величайшей осторожности, безъ всякихъ толчковъ и по особому, каждый разъ, распоряженію дежурнаго по станціи, обязаннаго при нихъ присутствовать. Приступить къ маневрамъ съ пассажирскими поѣздами должно по подачѣ третьяго звонка.

§ 25. При такихъ же условіяхъ могутъ быть допускаемы маневры на пути, смежномъ съ тѣмъ, на которомъ стоитъ пассажирскій поѣздъ.

§. 26. Маневры съ несцѣпленнымъ,—какъ между собою, такъ и паровозомъ подвижнымъ составомъ, безусловно воспрещаются.

§ 27. Во время маневровъ отцѣпка и сцѣпка вагоновъ, равно какъ и вскакиваніе на площадки вагоновъ или сидѣніе на буферныхъ стаканахъ, строго воспрещается.

§ 28. Маневры съ вагонами, находящимися подъ нагрузкою или выгрузкою, могутъ быть допускаемы неиначе, какъ послѣ удаленія рабочихъ, производящихъ нагрузку или выгрузку и съ вѣдома и согласія агента, завѣдующаго этими работами, причемъ на время маневровъ такіе вагоны запломбировываются.

§ 29. Производство маневровъ съ вагонами гружеными, но незапломбированными, можетъ быть допущено только каждый разъ, съ разрѣшенія На-

чальника станціи или его замѣстителя и не иначе, какъ въ присутствіи того агента, который не успѣлъ выгрузить или разгрузить данный вагонъ и на обязанности котораго лежитъ охрана груза такого вагона во все время производства маневровъ.

§ 30. При маневрахъ для перевѣски вагоновъ на вагонныхъ вѣсахъ необходимо подавать составъ вагонами впередъ, останавливаться на время перевѣски вагона, который для этой цѣли отцѣпляется на вѣсовомъ помостѣ отъ остальныхъ вагоновъ, подклинивается и, по его перевѣскѣ, сцѣпляется съ обоихъ концовъ и затѣмъ подвигается для перевѣски такимъ же порядкомъ слѣдующаго вагона и т. д. до послѣдняго вагона, причемъ паровозъ отнюдь не долженъ входить на вѣсовой помостъ.

§ 31. При необходимости, хотя бы на самое короткое время, остановить маневры, составитель долженъ всегда ставить маневрирующій составъ въ предѣлы указательныхъ столбиковъ.

§ 32. Количество маневровыхъ паровозовъ, потребное для каждой станціи, назначается особыми приказами по дорогѣ на опредѣленный періодъ времени, въ зависимости отъ размѣровъ движенія.

При движеніи паровоза резервомъ для принятія поѣзда не должно задерживать паровоза по станціямъ для производства маневровъ; пользоваться такимъ паровозомъ для маневровъ допускается лишь во время, назначенное для стоянки на станціи, или, когда паровозъ подлежитъ задерживанію для пропуска поѣздовъ большой скорости.

Паровозы, возвращаемые станціями въ депо не для принятія поѣздовъ, могутъ исполнять маневры наравнѣ съ поѣздными паровозами.

§ 33. Во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ при производствѣ ручныхъ маневровъ устанавливаются нижеслѣдующія правила, соблюденіе которыхъ обя-

зательно, какъ въ предѣлахъ отчужденія дороги, такъ и на частныхъ вѣтвяхъ.

1) Всякія передвиженія вагоновъ людьми обязательно производятся подъ личнымъ наблюденіемъ и руководствомъ лица, вполнѣ ознакомленнаго съ настоящими правилами. Надзоръ за исполненіемъ вышеозначенныхъ передвиженій, въ зависимости отъ того, совершаются ли эти передвиженія на общихъ станціонныхъ путяхъ, на отдѣльныхъ путяхъ, находящихся въ исключительномъ вѣдѣніи какой-либо одной службы, на постахъ не открытыхъ для общаго пользованія и несоставляющихъ телеграфныхъ постовъ, или, наконецъ, въ предѣлахъ вѣтвей частныхъ владѣльцевъ, возлагается на уполномоченныхъ для того агентовъ дороги соотвѣтственной службы; если же передвиженія производятся рабочими частныхъ владѣльцевъ и арендаторовъ вѣтвей и участковъ, то означенный надзоръ и исполненіе маневровъ лежитъ непосредственно на сихъ владѣльцахъ и арендаторахъ.

2) При передвиженіи вагоновъ слѣдуетъ строго соблюдать всѣ мѣры предосторожности для огражденія людей отъ ушибовъ, увѣчій и иныхъ болѣе серьезныхъ послѣдствій, а равно для устраненія поврежденія подвижнаго состава.

Необходимымъ условіемъ для соблюденія означенныхъ мѣръ слѣдуетъ считать полное соотвѣтствіе числа рабочихъ съ числомъ одновременно передвигаемыхъ вагоновъ, для чего, согласно указанія опыта, для вполнѣ безопаснаго и быстраго управленія однимъ груженымъ товарнымъ вагономъ на горизонтальномъ пути *необходимо 4 человѣка*. Въ каждой партіи рабочихъ, занятыхъ передвиженіемъ вагоновъ, одинъ избирается старшимъ, подчиненіе распоряженіямъ котораго обязательно для остальныхъ рабочихъ.

3) Ручныя передвиженія вагоновъ на путяхъ съ уклонами болѣе 0,002 вовсе не допускаются.

4) На горизонтальныхъ путяхъ разстояніе между одновременно перекатываемыми группами вагоновъ должно быть не менѣе 20 саж. Отдѣльно-же перекатываемые вагоны должны слѣдовать другъ за другомъ въ разстояніи не менѣе 5 саж.

5) Сцѣплять и отцѣплять вагоны во время движенія ихъ, проходить или идти во время движенія между вагонами или подъ буферами оныхъ или передъ ними, или же садиться на буферные стаканы строго воспрещается.

6) Каждая передвигаемая группа вагоновъ не должна превышать 3 груженыхъ или 4 порожнихъ и должна сопровождаться вполнѣ достаточнымъ числомъ людей, считая, какъ указано въ пунктѣ 2, по 4 человѣка на одинъ вагонъ, имѣя въ виду возможность, въ случаѣ надобности, немедленной остановки вагоновъ въ каждый данный моментъ.

7) При передвиженіи, какъ отдѣльныхъ вагоновъ, такъ равно и партій ихъ, въ одну цѣпь соединенныхъ, люди, производящіе передвиженіе, обязаны равномѣрно нажимать ихъ, находясь исключительно лишь внѣ рельсовой колеи по сторонамъ вагоновъ.

8) Малолѣтніе, т. е. не достигшіе 18 лѣтняго возраста, равно женщины въ число рабочихъ для перекатки вагоновъ безусловно не допускаются.

9) Передвиженіе впереди стоящихъ вагоновъ толчками — сзади находящимися вагонами не допускается.

10) Одновременное передвиженіе вагоновъ однихъ на встрѣчу другимъ также строго воспрещается.

11) При каждой постановкѣ вагоновъ на стоянку, они должны быть заторможены, кромѣ того, подъ колеса вагоновъ должны быть подложены съ разныхъ сторонъ на оба рельса подкладки изъ шпалъ или деревянные клинья. Не допускается замѣнять подкладки камнями, чурками и т. п.

12) Постороннія лица, т. е. люди, неотряженные спеціально въ артель рабочихъ для передвиженія вагоновъ и неознакомленные съ изложенными въ настоящихъ правилахъ мѣрами предосторожностей, ни подъ какимъ видомъ не могутъ быть допускаемы къ участію для производства ручныхъ маневровъ; отвѣтственность въ этихъ случаяхъ будетъ падать на то лицо, подъ надзоромъ котораго производятся ручныя передвиженія.

13) Служащимъ по движенію вмѣняется въ обязанность, въ случаѣ, если ими будутъ усмотрѣны при описанныхъ работахъ отступленія отъ настоящихъ правилъ, предупреждать замѣченныя отступленія, для чего всѣ эти служащіе, какъ то: Начальники станцій и помощники ихъ или ихъ замѣстители, составители поѣздовъ, сцѣпщики вагоновъ, стрѣлочники, вѣсовщики, главные кондукторы и кондукторы, которымъ можетъ быть поручаемо производство маневровъ или надзоръ за ними, должны быть ознакомлены съ настоящими правилами и твердо знать таковыя.

Несоблюденіе всего вышеизложеннаго ставитъ виновныхъ въ прямую отвѣтственность за несчастные случаи съ людьми при ручныхъ маневрахъ и подвергаетъ ихъ взысканіямъ желѣзнодорожными правилами и общими законами установленнымъ.

14) Тѣ же требованія и съ тѣми же послѣдствіями неисполненія ихъ вмѣняются въ прямую обязанность служащимъ прочихъ службъ, какъ то: дорожныхъ смотрителей, артельныхъ старостъ, старшихъ рабочихъ, смотрителей складовъ, раздатчиковъ и проч. во всѣхъ обстоятельствахъ, когда они являются распорядителями ручныхъ маневровъ на путяхъ, находящихся или въ исключительномъ завѣдываніи данной службы, или на неоткрытыхъ для общаго пользованія постахъ.

гдѣ нѣтъ особо обозначенныхъ для сего служащихъ службы движенія (п. 1).

Отвѣтственность же за правильность маневровъ на путяхъ частнаго пользованія лежитъ на владѣльцахъ или арендаторахъ сихъ путей.

15) Помимо отвѣтственности въ подлежащихъ случаяхъ указанныхъ выше лицъ, каждый изъ рабочихъ въ отдѣльности обязанъ лично слѣдить за собственною безопасностью и въ безусловной точности руководствоваться настоящими правилами.

Сигналы, употребляемые при маневрахъ.

§34) Составитель, для передачи своихъ требованій машинисту, снабженъ:

1) карманнымъ свисткомъ, на шнурѣ или цѣпочкѣ,

2) краснымъ флагомъ, безъ футляра, днемъ, и

3) фонаремъ съ бѣлымъ, зеленымъ и краснымъ стеклами, въ темное или туманное время.

§ 35) а) Для движенія паровоза или поѣзда впередъ подается сигналъ: одинъ протяжный свистокъ, или маханіе надъ головой краснымъ свернутымъ флагомъ—днемъ, или бѣлымъ огнемъ фонаря—въ туманное и ночное время;

б) для движенія паровоза или поѣзда назадъ: два протяжныхъ свистка или маханіе внизу свернутымъ краснымъ флагомъ—днемъ, или бѣлымъ огнемъ фонаря—въ туманное и ночное время;

в) для уменьшенія скорости хода—маханіе сверху внизъ свернутымъ краснымъ флагомъ—днемъ, или бѣлымъ огнемъ ночью или въ туманное время;

г) для немедленной остановки: три короткихъ свистка и развернутый красный флагъ—днемъ, а ночью или въ туманное время — красный неподвижный огонь фонаря;

д) для обозначенія тревоги: частые, отрывистые свистки при развернутомъ красномъ флагѣ—днемъ, а ночью или въ туманное время—при неподвижномъ красномъ огнѣ фонаря.

§ 36) Независимо отъ перечисленныхъ сигналовъ, въ случаѣ надобности провести маневрирующій поѣздъ по нѣсколькимъ стрѣлочнымъ переводамъ, составитель обязанъ подойти къ паровозу и потребовать, чтобы машинистъ условнымъ (особо для каждаго пути станціи) числомъ короткихъ свистковъ паровоза обозначилъ номеръ группы путей и № того пути, на который его поѣздъ долженъ быть переведенъ.

На этотъ сигналъ, стрѣлочники данныхъ переводовъ, поставивъ въ надлежащее положеніе стрѣлки, отвѣчаютъ тѣмъ же числомъ отрывистыхъ звуковъ рожка, причемъ, до полученія отвѣтнаго сигнала стрѣлочниковъ, маневровый поѣздъ въ движеніе приведенъ быть не можетъ.

Неполученіе отвѣтнаго сигнала стрѣлочниковъ должно вызвать вторичный сигналъ паровоза и если отвѣта не послѣдуетъ вновь, то составитель обязанъ или лично, или черезъ сцѣпщика узнать причину неотвѣта и принять нужныя мѣры къ устраненію встрѣтившихся затрудненій.

§ 37) Никакія передвиженія маневроваго паровоза не должны начинаться безъ сигнальнаго его свистка:

а) одного протяжнаго—передъ движеніемъ впередъ и

б) двухъ протяжныхъ—передъ движеніемъ назадъ.

§ 38. ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

для маневренныхъ паровозовъ на С.-Петербургской товарной и Сортировочной станціяхъ.

Для болѣе успѣшнаго и правильнаго производства маневровъ на С.-Петербургской товарной и Сортировочной станціяхъ устанавливаются временно, въ видѣ опыта, по соглашенію Гг. Начальниковъ: 1-го участка службы Тяги и С.-Петербургской товарной станціи, нижеслѣдующія правила:

1. Смѣна паровозной прислуги производится 2 раза въ сутки, а именно: **утромъ** въ промежутокъ отъ 7 1/2 ч. утра до 9 час. утра и **вечеромъ**, въ промежутокъ отъ 6 1/2 час. вечера до 8 час. вечера—**для паровозовъ товарной станціи** и въ теченіи полутора часовъ, начиная черезъ 1/2 часа послѣ прибытія на Фарфоровскій постъ—п.п. №№ 501 и 503—**для паровозовъ Сортировочной станціи**.

2. Къ указанному въ п. 1 времени (къ 7 1/2 ч. утра и 6 1/2 час. вечера—на товарной и черезъ 1/2 часа по приходѣ п.п. №№ 501 и 503 на Фарфоровскій постъ—для Сортировочной) станціи обязаны освобождать паровозы отъ работы и направлять ихъ къ мѣсту набора топлива съ такимъ разсчетомъ, дабы паровозы къ указаннымъ срокамъ **дѣйствительно** были на мѣстѣ набора топлива.

3. Паровозныя бригады, заступающія на смѣну, обязаны къ указанному сроку быть на мѣстѣ набора топлива и за положенное время (1 1/2 часа) должны:

а) принять отъ окончившей работу бригады паровозъ, осмотрѣвъ его тщательно и о всѣхъ недостаткахъ, ею замѣченныхъ, заявить немедленно словесно, во избѣженіе личной отвѣтственности, сдающей бригадѣ, а потомъ, въ первое свободное отъ службы время, письменно или лично—Начальству депо;

б очистить поддувало и привести огонь въ топкѣ въ порядокъ;

в) смазать паровозъ;

г) набрать воды и топлива, если требуется;

д) набрать смазки, керосину, если требуется;

е) быть готовымъ вполнѣ къ выѣзду на работу не позднѣе 1 1/2 часовъ со времени постановки паровоза.

4. Въ случаѣ постановки агентами службы движенія паровоза позднѣе сроковъ, указанныхъ въ п. 2, машинистъ заступающей смѣны требуетъ отъ старшаго составителя имѣющуюся у него книжку и въ корешкѣ и на листѣ отмѣчаетъ карандашемъ: «**паровозъ № остановленъ для смѣны бригады въ ч. м.** », подписываетъ свою фамилію въ корешкѣ и на листкѣ, предлагаетъ подписать тоже и старшему составителю, а въ случаѣ его отказа отмѣчаетъ. «**составитель подписать отказался**», затѣмъ листокъ беретъ къ себѣ и по окончаніи работы представляетъ въ контору депо, для дальнѣйшаго направленія Начальнику товарной станціи для распоряженія.

Старшіе составители обязаны ни въ какомъ случаѣ не отказывать машинистамъ въ выдачѣ имѣющихся у нихъ книжекъ.

5. Въ случаѣ болѣе поздняго выѣзда на работу

(позднѣе 1½ час. момента остановки) паровоза, старшій составитель въ той-же имѣющейся у него книжкѣ, въ корешкѣ и на листкѣ, отмѣчаетъ: «**паровозъ № вышелъ послѣ смѣны на работу въ ч. м. вслѣдствіе** » (медленнаго набора матеріала, осмотра, смазки, неявки машиниста, кочегара и т. п.), подписываетъ свою фамилію въ корешкѣ и на листкѣ, предлагаетъ подписать тоже и машинисту, а въ случаѣ его отказа отмѣчаетъ: «**машинистъ подписать отказался**», и представляетъ этотъ листъ Начальнику станціи для препровожденія его въ депо для дальнѣйшаго распоряженія.

6. Во избѣжаніе недоразумѣній, старшіе составители обязаны въ теченіе 1½ час. смѣны паровозной прислуги быть на мѣстѣ смѣны бригадъ.

7. Дабы во время смѣны паровозныхъ бригадъ не задерживать прочихъ станціонныхъ маневровъ, изъ имѣющихся въ распоряженіи станціи паровозовъ, 2 паровоза на товарной и 2 паровоза на Сортировочной приготовляются къ дальнѣйшей работѣ ранѣе производства смѣны бригадъ остальныхъ паровозовъ, а именно: эти паровозы останавливаются станціею и направляются къ мѣсту набора топлива въ 5½ час. утра и 4½ час. дня—для 2-хъ паровозовъ товарной станціи и за 1½ часа до прибытія на Фарфоровскій постъ п.п. №№ 501 и 503—для 2-хъ паровозовъ Сортировочной, для того, чтобы эти паровозы были совершенно приготовлены для дальнѣйшей работы ко времени остановки прочихъ паровозовъ, указанному въ п. 1 и 2.

Паровозы для такой заблаговременной подготовки останавливаются ежедневно по очереди, указываемой распоряженіемъ депо, въ ежедневномъ нарядѣ маневренныхъ паровозовъ.

8. **Кончающія** работу на такихъ паровозахъ бригады обязаны не менѣе какъ за 4 часа до смѣны

предупредить старшаго составителя, что ихъ паровозъ по наряду подлежитъ утренней или вечерней заблаговременной подготовкѣ и, послѣ постановки паровозовъ на мѣсто набора топлива, произвести всѣ работы, указанныя подъ лит. а, б, в, г, д, пункта 3, т. е. **совершенно приготовить паровозъ для работы на немъ новой смѣны**, и затѣмъ, по прибытіи новой смѣны сдать его; причемъ осмотръ паровоза новой смѣною долженъ продолжаться не болѣе 15 мин.

9. Въ случаѣ болѣе поздней, чѣмъ указано въ п. 7, остановки паровозовъ для ихъ подготовки или болѣе поздняго выѣзда на работу новой смѣны— машинисты и составители поступаютъ согласно п. п. 4 и 5.

10. Въ случаѣ необходимости во время маневровъ остановить паровозъ для ремонта болѣе, чѣмъ на 15 м., машинистъ обязанъ о томъ заявить, если можно, то заблаговременно, старшему составителю, который, въ случаѣ ремонта, продолжающагося болѣе 15 мин., времянахожденіе паровоза внѣ работы отмѣчаетъ на корешкѣ и листкѣ имѣющейся у него книжки: «паровозъ № остановленъ для ремонта въ час. м. , высланъ послѣ ремонта на работу въ час. м. »; корешокъ и листокъ подписываются старшимъ составителемъ и машинистомъ, затѣмъ листокъ представляется старшимъ составителемъ Начальнику станціи, а симъ послѣднимъ препровождается въ депо для дальнѣйшаго распоряженія.

11. При всѣхъ отмѣткахъ часовъ и минутъ въ корешкахъ и листкахъ, старшій составитель предъявляетъ свои часы для удостовѣренія машинисту.

Образецъ бланка книжки:

№.....

Станція.....

190.... г.....дня.

1. Паровозъ №..... остановленъ для смѣны бригады въ.....ч.....м. пополу.....

2. Паровозъ №..... вышелъ послѣ смѣны бригады на работу въ.....ч.....м. пополу..... вслѣдствіе.....

.....

.....

3. Паровозъ №.....остановленъ для ремонта въ..... час..... мин. пополу.....

Вышелъ послѣ ремонта на работу въ.....ч. .....м. пополу.....

Старшій составитель

Машинистъ

НИКОЛАЕВСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

№.....

Станція.....

190.....г.....дня

1. Паровозъ №..... остановленъ для смѣны бригады въ.....ч.....м. пополу.....

2. Паровозъ №.....вышелъ послѣ смѣны бригады на работу въ.....ч.....м. пополу..... вслѣдствіе.....

.....

.....

3. Паровозъ №.....остановленъ для ремонта въ.....час.....мин. пополу.....

Вышелъ послѣ ремонта въ.....ч.....м. пополу.....

Старшій составитель

Машинистъ

Имѣю честь препроводить Г. Начальнику ..... для распоряженія. 190.....г.....дня №.....

Начальникъ

Книжка заготовляется распоряженіемъ товарной станціи.

Прим. XLIX.

12. Смѣна паровозовъ, поступающихъ въ промывку и выходящихъ изъ промывки, производится при утренней смѣнѣ бригадъ, причемъ паровозъ, выходящій изъ депо, беретъ изъ депо и доставляетъ на мѣсто работы начинающая дневная смѣна, а паровозъ, поступающій въ депо, доставляетъ и ставитъ въ депо кончающая ночная смѣна.

13. Обмѣнъ паровозовъ, выходящихъ изъ промывки, долженъ для паровозовъ товарной станціи производиться въ періодъ, установленный для смѣны паровозныхъ бригадъ, т. е. отъ 7½ час. утра до 9 час. утра.

Въ случаѣ болѣе поздняго выхода на работу вышедшаго изъ промывки паровоза или болѣе поздняго освобожденія отъ работы паровоза, бывшаго вмѣсто находившагося въ промывкѣ,—старшіе составители и машинисты (ночная смѣна) поступаютъ порядкомъ, указаннымъ въ п. 4.

14. Паровозы Сортировочной станціи, выходящіе изъ промывки или идущіе взамѣнъ назначенныхъ въ промывку, слѣдуютъ изъ С.-Петербурга II до Фарфоровскаго поста, и паровозы, возвращающіеся взамѣнъ бывшихъ въ промывкѣ, слѣдуютъ изъ Фарфоровскаго поста до С.-Петербурга II резервами или съ вагонами по нижеслѣдующему расписанію:

	прибытіе.	отправленіе.
С.-Петербургъ II. . . .	—	утр. 9 ч. 40 м.
Электросем. № 3. . . .	9 ч. 49 м.	» 9 » 50 »
Фарфоров. постъ. . . .	9 » 53 »	
Фарфоров. постъ. . . .	—	» 10 » 03 »
С.-Петербургъ II. . . .	10 » 16 »	

Назначеніе такого резерва изъ С.-Петербурга депо всякій разъ требуетъ отъ дежурнаго агента С.-Петербурга II, съ указаніемъ № паровоза, слѣдующаго въ Сортировочную и № паровоза, возвра-

щающагося изъ Сортировочной, депешею слѣдующаго содержанія:

СПБ. II, Фарфоровскій п. дежурнымъ агентомъ Товарная Начальнику маневровъ (мѣсяцъ) прошу назначить резервы для доставленія въ Сортировочную паровоза № взамѣнъ паровоза №

Дежурные агенты С.-Петербурга II и Фарфоровскаго поста, назначившіе упомянутые резервы, телеграммы о назначеніи адресуютъ также въ депо.

15. Въ случаѣ неприбытія къ указанному въ росписаніи сроку паровоза въ С.-Петербургъ II по какой либо причинѣ, дежурный агентъ С.-Петербурга II, во избѣжаніе задержки въ движеніи, отмѣняетъ назначенный резервъ, безъ предварительныхъ о томъ съ депо переговоровъ, сообщая, впрочемъ, депешу объ отмѣнѣ въ депо для свѣдѣнія.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА.

для маневренныхъ паровозовъ на Московской товарной станціи.

Для болѣе успѣшнаго и правильнаго производства маневровъ на Московской товарной станціи и контроля надъ дѣйствіями паровозной прислуги, такъ и составителей, устанавливаются нижеслѣдующія правила:

1) Смѣна паровозной прислуги производится два раза въ сутки и одновременно съ составителями 8—9 час. утра и въ 8—9 час. вечера, причемъ какъ принимающая, такъ и сдающая смѣны должны росписаться другъ у друга въ особо заведенныхъ книжкахъ, съ указаніемъ времени сдачи и пріема.

Книжки по прилагаемому при семъ образцу заготовляются службою Движенія.

2) Смѣна должна совершаться въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ работаетъ каждый паровозъ, такъ какъ, въ виду обширности Московской станціи, распредѣленіе работъ паровозамъ въ разныхъ концахъ ея и спѣшности этихъ работъ, прекращать маневры и стягивать паровозы для смѣны паровозныхъ бригадъ въ одно опредѣленное мѣсто, безъ ущерба дѣлу, не представляется возможнымъ.

Пункты работамъ паровозовъ на Московской товарной станціи слѣдующіе: 1) Паркъ № 1; 2) Паркъ № 2; 3) Мастерская и Паркъ № 3; 4) Пріемные пути; 5) Паркъ № 4; 6) Южные парки; 7) Лѣсные и дровяные пути, и 8) Пакгаузные пути.

Ежедневно въ 5 час. дня Контора Обмѣна должна сообщать въ Контору Депо свѣдѣнія распредѣленія паровозовъ по пунктамъ станціи, а Депо высылаетъ Конторѣ Обмѣна копію наряда паровозовъ и паровозной прислуги. Кромѣ того машинисты и ихъ помощники, предъ вступленіемъ на дежурство, свѣдѣнія о пунктахъ работъ паровозовъ, на которыхъ имъ придется дежурить,—могутъ получать отъ дежурнаго Помощника Начальника станціи въ Конторѣ Обмѣна или отъ старшихъ составителей.

3) Въ случаѣ неявки къ сроку вновь вступающаго на дежурство машиниста,—маневры ни въ какомъ случаѣ не останавливаются и дежурившій машинистъ продолжаетъ работу, а о неявкѣ своего смѣнщика заявляетъ письменно чрезъ составителя дежурному Помощнику Начальника станціи, а этотъ послѣдній извѣщаетъ объ этомъ Начальника VII Участка Тяги телеграммой.

Точно также поступаетъ машинистъ при неявкѣ смѣны своего Помощника.

4) Машинистъ, принимающій дежурство и паровозъ отъ смѣняющагося машиниста, можетъ требовать отъ составителя прекращенія маневровъ на 30

Образецъ книжки установленной статьею 1-й настоящихъ правилъ.

КОРЕШОКЪ №.....

Ст. Москва-Товарная

Паровозъ №.....

1. Вышелъ изъ депо ч. м.
2. Прибылъ на пунктъ ч. м.
3. Дежурство сдалъ ч. м.
4. Дежурство приялъ ч. м.
5. Сталъ подъ наборъ нефти ч. м.
6. Окончилъ наборъ нефти ч. м.
7. Сталъ подъ наборъ воды ч. м.
8. Окончилъ наборъ воды ч. м.
9. Остановленъ для ремонта ч. м.
10. Ремонтъ оконченъ ч. м.
11. Отправился съ пункта ч. м.
12. Прибылъ въ депо ч. м.

ТАЛОНЪ №.....

Ст. Москва-Товарная

Паровозъ №.....

1. Вышелъ изъ депо ч. м.
   Дежурный машинистъ по депо
2. Прибылъ на пунктъ ч. м.
   Составитель
3. Дежурство сдалъ ч. м.
   Машинистъ
4. Дежурство приялъ ч. м.
   Машинистъ
5. Сталъ подъ наборъ нефти ч. м.
   Составитель
   Раздатчикъ
6. Окончилъ наборъ нефти ч. м.
   Составитель
   Раздатчикъ
7. Сталъ подъ наборъ воды ч. м.
   Составитель
8. Окончилъ наборъ воды ч. м.
   Составитель
9. Остановленъ для ремонта ч. м.
   Составитель
10. Ремонтъ оконченъ ч. м.
    Составитель
11. Отправился съ пункта ч. м.
    Составитель
12. Прибылъ въ депо ч. м.
    Дежурный машинистъ по депо

ТАЛОНЪ №.....

Ст. Москва-Товарная.

Паровозъ №.....

1. Вышелъ изъ депо ч. м.
   Дежурный машинистъ по депо
2. Прибылъ на пунктъ ч. м.
   Машинистъ
3. Дежурство сдалъ ч. м.
   Машинистъ
4. Дежурство приялъ ч. м.
   Машинистъ
5. Сталъ подъ наборъ воды ч. м.
   Машинистъ
   Раздатчикъ
6. Окончилъ наборъ нефти ч. м.
   Машинистъ
   Раздатчикъ
7. Сталъ подъ наборъ воды ч. м.
   Машинистъ
8. Окончилъ наборъ воды ч. м.
   Машинистъ
9. Остановленъ для ремонта ч. м.
   Машинистъ
10. Ремонтъ оконченъ ч. м.
    Машинистъ
11. Отправился съ пункта ч. м.
    Машинистъ
12. Прибылъ въ депо ч. м.
    Дежурный машинистъ по депо

Ревизія произведена

.....число.....мѣс.....час.....мин. дня / ночи

Помощн. Нач. 7-го уч. Сл. Тяги

Помощн. Нач. Товар. станціи

Примѣчаніе:

Ревизія произведена

.....число.....мѣс.....час.....мин. дня / ночи

Помощн. Нач. 7-го уч. Сл. Тяги

Помощн. Нач. Товар. станціи

Примѣчаніе:

Ревизія произведена

.....число.....мѣс.....час.....мин. дня / ночи

Помощн. Нач. 7-го уч. Сл. Тяги

Помощн. Нач. Товар. станціи

Примѣчаніе:

ЦИРКУЛЯРЪ

Техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ № 3347.

(15 сентября 1872 г.).

О своевременномъ сообщеніи свѣдѣній относительно нѣкоторыхъ происшествій на желѣзныхъ дорогахъ чинамъ жандармскаго полицейскаго управленія и о производствѣ дорожнымъ начальствомъ осмотровъ мѣста происшествія.

Нѣкоторыя управленія желѣзныхъ дорогъ циркулярными приказами поручаютъ своимъ агентамъ составлять акты о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, предоставляя усмотрѣнію этихъ агентовъ: сообщать эти акты или не сообщать жандармскимъ управленіямъ, смотря по тому, имѣетъ или не имѣетъ происшествіе уголовный характеръ, при чемъ самимъ агентамъ предоставляется право рѣшать, заключаются ли въ происшествіи признаки преступленія.

Другія управленія желѣзныхъ дорогъ приглашаютъ къ составленію донесенія о происшествіяхъ не чиновъ жандармскаго управленія, а чиновъ общей полиціи.

Сообщая объ этомъ, Штабъ корпуса жандармовъ, въ отношеніи отъ 23 марта 1872 г. за № 1522, объясняетъ, что такія распоряженія желѣзнодорожныхъ управленій устраняютъ чиновъ жандармскихъ командъ на желѣзныхъ дорогахъ отъ участія въ составленіи самыхъ актовъ и затрудняютъ ихъ въ своевременномъ донесеніи высшему начальству о происшествіяхъ, случающихся на дорогахъ, и въ представленіи подробныхъ о нихъ отчетовъ, а потому проситъ принять мѣры къ устраненію означенныхъ распоряженій.

Вслѣдствіе сего отношенія Штаба корпуса жандармовъ, признается необходимымъ разъяснить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, что разбирательство всѣхъ дѣлъ, заключающихъ въ себѣ характеръ преступленія или проступка, по судебнымъ уставамъ 20 ноября 1864 г. принадлежитъ или мировымъ судьямъ, или общимъ судебнымъ установленіямъ, по сообщеніямъ полиціи или мировымъ судьямъ, или судебнымъ слѣдователямъ, прокурорамъ или ихъ товарищамъ (Уст. Уголовн. Судопр., ст. 42, 249, 251 и 252). Полицейскія власти сообщаютъ мировому судьѣ о тѣхъ только, обнаруженныхъ въ кругѣ ихъ дѣйствія, проступкахъ, которые подлежатъ преслѣдованію безъ жалобъ частныхъ лицъ, или когда лица, потерпѣвшія отъ преступленія, обратятся съ жалобами прямо въ полицію (ст. 48 и 49 того же Устава).

Дѣла, изъятыя изъ вѣдомства мировыхъ судей, подлежатъ вѣдомству окружныхъ судовъ, по производствѣ предварительнаго слѣдствія, чрезъ судебныхъ слѣдователей при содѣйствіи полиціи и при наблюденіи прокуроровъ и ихъ товарищей (того же Устава ст. 200 и 249).

О всякомъ происшествіи, заключающемъ въ себѣ признаки преступленія или проступка, полиція не-

медленно и никакъ не позже сутокъ по полученіи о томъ свѣдѣнія, сообщаетъ судебному слѣдователю и прокурору или его товарищу (ст. 150 Уст. Уг. Судопр.).

Когда же судебнаго слѣдователя, прокурора или его товарища нѣтъ на мѣстѣ, то полиція, сообщая имъ о происшествіи, заключающемъ въ себѣ признаки преступнаго дѣянія, вмѣстѣ съ тѣмъ производитъ о немъ дознаніе и, по производствѣ онаго, передаетъ его судебному слѣдователю, которому впослѣдствіи сообщаетъ и всѣ собранныя ею дополнительныя свѣдѣнія и, передавая дознанія слѣдователю, доноситъ прокурору или его товарищу (ст. 252 и 255 Уст. Угол. Судопр.).

По статьѣ же 256 того же Устава, полиція до прибытія судебнаго слѣдователя принимаетъ мѣры необходимыя для того, чтобы предупредить уничтоженіе слѣдовъ преступленія и пресѣчь подозрѣваемому способы уклоняться отъ суда и слѣдствія.

Наконецъ 261 ст. (Уст. Уголовн. Судопр.) распространяетъ всѣ вышеизложенныя правила на всѣ должностныя лица, исполняющія въ кругу вѣдомства ихъ полицейскія обязанности.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденными 19 мая 1871 г. правилами: о порядкѣ дѣйствій чиновъ корпуса жандармовъ по изслѣдованію преступленій, распубликованными въ Указѣ Правительствующаго Сената отъ 1 іюня 1871 года, за № 452, къ чинамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій желѣзныхъ дорогъ примѣнены общія, прописанныя выше, постановленія Устава Уголовнаго Судопроизводства, съ соблюденіемъ сими чинами правилъ, указанныхъ въ статьяхъ 12—14 положенія о порядкѣ дѣйствій чиновъ корпуса жандармовъ по изслѣдованію преступленій.

Изъ соображенія приведенныхъ выше законоположеній съ отношеніемъ Штаба корпуса жандар-

мовъ отъ 23 марта 1872 г., за № 1522, оказывается, что сдѣланныя нѣкоторыми Управленіями желѣзныхъ дорогъ распоряженія о составленіи агентами оныхъ актовъ о каждомъ происшествіи, случающемся на дорогахъ, составленіе такихъ актовъ самими Управленіями безъ участія и вѣдома чиновъ жандармскаго управленія или приглашеніе къ тому чиновъ общей полиціи, противорѣчатъ законамъ, по сему предмету изданнымъ.

А потому предлагается Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ сдѣланы подобныя распоряженія, немедленно отмѣнить оныя и принять къ исполненію слѣдующія правила:

1) О всѣхъ происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, могущихъ заключать въ себѣ признаки преступленія или проступка, а также о крушеніи и столкновеніи поѣздовъ, паровозовъ и дрезинъ, сопровождающихся несчастіями съ людьми, мѣстное желѣзнодорожное начальство сообщаетъ депешею, безъ малѣйшаго замедленія, ближайшему мѣстному начальству жандармскаго полицейскаго управленія дороги, гдѣ случилось означенное происшествіе или несчастіе.

2) Если отъ какого-либо происшествія будетъ загроможденъ или испорченъ путь желѣзной дороги и необходимо будетъ привести оный немедленно въ порядокъ, для безостановочнаго и правильнаго движенія, то мѣстное дорожное начальство, сообщивъ о происшествіи кому слѣдуетъ, какъ объяснено выше, приступаетъ тотчасъ же къ осмотру происшедшаго и развѣдываетъ о его причинахъ съ приглашеніемъ къ тому мѣстнаго жандармскаго унтеръ-офицера и затѣмъ приводитъ все въ надлежащій порядокъ; но, при этомъ, обязано тщательно сохранить всѣ предметы и признаки, которые должны служить

къ разъясненію причины происшествія въ томъ видѣ, въ какомъ они будутъ найдены при осмотрѣ.

3) Такіе осмотры не должны быть составляемы въ формѣ актовъ, установленныхъ для дѣйствій полиціи, и самое приведеніе въ извѣстность происшествія не должно имѣть вида и формы полицейскаго дознанія, а только техническаго разъясненія.

4) Если таковые осмотры потребуются жандармскою дорожною полиціею къ производимому ею дознанію, то они должны быть ей доставляемы въ точныхъ засвидѣтельствованныхъ копіяхъ немедленно.

5) О случаяхъ простыхъ, маловажныхъ и неимѣвшихъ для частныхъ лицъ дурныхъ послѣдствій, какъ-то: поломкахъ въ подвижномъ составѣ, сходахъ съ рельсовъ паровозовъ и вагоновъ, безъ значительнаго перерыва движенія и проч. т. п., составляется мѣстный осмотръ мѣстнымъ дорожнымъ начальствомъ въ присутствіи одного изъ чиновъ жандармской полиціи, находящагося на мѣстѣ; если же такового на мѣстѣ не имѣется, то осмотръ производится и безъ участія чиновъ жандармскаго управленія, но результаты осмотровъ должны быть тѣмъ не менѣе сообщаемы жандармскому управленію, если послѣднее сего потребуетъ.

6) Правила о доставленіи свѣдѣній о происшествіяхъ, какъ Инспекціи, такъ и Управленію желѣзныхъ дорогъ, остаются въ своей силѣ безъ измѣненія.

ИНСТРУКЦІЯ

для оборудованія и содержанія вспомогательнаго вагона службы тяги.

1) Спеціальные вспомогательные вагоны, для оказанія помощи, имѣются на станціяхъ: С.-Петербургъ, Любань, М. Вишера, Окуловка, Бологое, Спирово, Новоторжская, Тверь, Клинъ, Москва, Ржевъ и Вязьма.

2) Начальники участка тяги или депо обязаны эти вагоны держать всегда наготовѣ въ полной исправности, снабженными комплектомъ необходимаго инструмента для подъема подвижного состава, въ количествѣ, не менѣе указаннаго въ пунктѣ 4-мъ.

3) Эти, вагоны должны стоять на свободномъ пути, при чемъ положеніе вагона на пути обязательно должно быть такое, чтобы въ каждое время онъ могъ быть прицѣпленъ къ паровозу безъ производства маневровъ. Въ зимнее время Начальники депо должны заботиться, чтобы вспомогательный вагонъ не былъ занесенъ снѣгомъ.

4) При вагонѣ долженъ находиться инструментъ для подъема подвижного состава, запасныя части и сигналы въ нижеслѣдующемъ количествѣ:

1. Домкратовъ паровозн. (тумбъ) большихъ. 2 шт.
2. Тоже малаго размѣра съ вертикальными

	и горизонт. винтами	2 шт.
3.	Къ нимъ рукоятокъ для горизонтальнаго винта	2 »
4.	Домкратовъ вагонныхъ со станками . .	2 »
5.	Тоже малыхъ для буксъ	2 »
6.	Къ нимъ дубовыхъ досокъ	2 »
7.	Домкратовъ въ деревянн. колодахъ . .	2 »
8.	Ломовъ обыкновенныхъ въ 4′ на $1^1/_4$″	4 »
9.	Ломовъ буксовыхъ	2 »
10.	Тоже домкратныхъ $4' \times 1^1/_8$″	6 »
11.	Тоже » $28'' \times {}^4/_8$″	2 »
12.	Цѣпей желѣзныхъ въ $4^1/_2' \times 1^1/_2$″. . .	2 »
13.	Тоже съ 2-мя крюками 2 саж. $\times 1^1/_4$″.	2 »
14.	Канатъ пеньковый 15 саж. $\times 1^1/_2$″ . .	1 »
15.	Рельсъ для спуска запасныхъ осей съ колесами	2 »
16.	Къ нимъ распорокъ.	1 »
17.	Выколотокъ для шкворней.	1 »
18.	Тоже для чекъ	1 »
19.	Фонарей ручныхъ	10 »
20.	Лопатъ желѣзныхъ.	2 »
21.	Горно кузнечное переносное	1 »
22.	Клещей кузнечныхъ.	2 »
23.	Зубилъ кузнечныхъ	2 »
24.	Кувалдъ	1 »
25.	Тисокъ слесарныхъ.	1 »
26.	Молотковъ бабитовыхъ	1 »
27.	Тоже слесарныхъ ручниковъ	6 »
28.	Крейцмейстеровъ слесарныхъ	6 »
29.	Зубилъ слесарныхъ обыкнов.	6 »
30.	Тоже длиною въ $1^1/_4$ арш.	1 »
31.	Пилъ слесарныхъ	5 »
32.	Ключей гаечныхъ слесарныхъ.	10 »
33.	Тоже французскихъ.	1 »
34.	Отвертокъ	1 »
35.	Пилъ поперечныхъ въ $1^1/_2$ арш. длин.	1 »

36.	Топоровъ плотничныхъ	2 шт.
37.	Ведеръ желѣзныхъ	2 »
38.	Самоваръ мѣдный на 25 стакановъ съ комфоркою и крышкою.	1 »
39.	Къ нему труба желѣзная	1 »
40.	Ковшикъ жестяной	1 »
41.	Ящикъ кровельнаго желѣза для угля. .	1 »
42.	Чайникъ бѣлаго желѣза	1 »
43.	Кружекъ чайныхъ	15 »
44.	Коробка жестяная для сахара	1 »
45.	Полоскательница жестяная	1 »
46.	Шкафъ для посуды	1 »
47.	Коробка жестяная для свѣчей	1 »
48.	Диванъ, обшитый клеенкой	1 »
49.	Столъ крашеный	1 »
50.	Чернильница съ подстановкою	1 »
51.	Подушка суконная	1 »
52.	Валикъ суконный	1 »
53.	Табуретка	1 »
54.	Шторъ полотн. съ машинк.	1 »
55.	Вѣшалокъ багажныхъ	6 »
56.	Сѣтокъ багажныхъ	1 »
57.	Фонарей стѣнныхъ свѣчныхъ	1 »
58.	Бра стѣнныхъ желѣзныхъ	1 »
59.	Щитокъ желѣзный сигнальный поѣздной.	1 »
60.	Шаблонъ для измѣренія между-бандажнаго разстоянія	1 »
61.	Шаблонъ для измѣренія разстоянія между рельсами.	1 »

Списокъ вышеуказанныхъ предметовъ долженъ находиться въ рамкѣ на внутренней стѣнкѣ вспомогательнаго вагона.

5) Въ двухъ поперечныхъ стѣнкахъ вагона должны быть поставлены фонари, такъ чтобы освѣщеніе одновременно было снаружи и внутри.

6) Начальники участка тяги или депо должны имѣть въ мастерской на видномъ мѣстѣ списокъ рабочихъ, которые являются по первому требованію днемъ или ночью, когда явится надобность въ подъемной командѣ.

7) Рабочіе, получившіе увѣдомленіе о прибытіи въ депо, должны исполнить это въ теченіе получаса времени, для чего всѣ рабочіе, находящіеся въ спискѣ, обязаны жить близъ депо и точно сообщать свой адресъ, который долженъ быть записанъ противъ фамиліи каждаго рабочаго. При перемѣнѣ адреса, каждый рабочій долженъ заявлять о томъ немедленно Начальнику депо, который, съ своей стороны, дѣлаетъ распоряженіе о записи новаго адреса въ списокъ рабочихъ.

Примѣчаніе 1. Для поданія технической помощи, при несчастныхъ случаяхъ съ подвижнымъ составомъ, въ С.-Петербургѣ и Москвѣ имѣются особыя подъемныя команды изъ опытныхъ слесарей и чернорабочихъ мастерскихъ, живущихъ въ казенномъ помѣщеніи и обязанныхъ по первому требованію являться слѣдовать на мѣсто происшествія. Въ прочихъ же депо линіи для подачи технической помощи выдѣляется часть изъ общаго числа рабочихъ, которые, хотя и живутъ на частныхъ квартирахъ, но несутъ тѣ-же обязанности.

Примѣчаніе 2. Въ виду того, что при какихъ-либо происшествіяхъ на дорогѣ всѣ безъ изъятія служащіе обязаны оказывать возможную помощь въ тѣхъ случаяхъ, когда требуется скорая отправка вспомогательныхъ поѣздовъ къ мѣсту происшествія, а достаточнаго количества слесарей, вслѣдствіе ночного времени, собрать нельзя,— надлежитъ вмѣсто нихъ отправлять другихъ, способныхъ замѣнить слесарей, сводныхъ служащихъ, каковые окажутся на лицо, напр., дежурные слесаря, лица паровозной бригады и т. п.

8) При полученіи телеграммы или словеснаго заявленія отъ станціи о требованіи подъемной команды днемъ, Начальникъ депо или его помощникъ, а ночью—дежурный машинистъ по депо, дѣлаетъ немедленно распоряженіе о сборѣ всѣхъ рабочихъ, а также десятника мастерскихъ и одновременно со-

общаетъ о требованіи Начальнику участка тяги или депо для дальнѣйшихъ распоряженій.

9) Начальникъ участка тяги или депо долженъ слѣдовать съ подъемной командой для распоряженія на мѣстѣ происшествія. Въ случаѣ какой-либо крайней невозможности лично сопровождать, долженъ командировать своего помощника или замѣстителя.

10) По прибытіи на мѣсто происшествія, работы по уборкѣ подвижного состава ведутся подъ руководствомъ Начальника участка тяги или депо или его замѣстителя.

11) Рабочіе обязаны вполнѣ подчиняться всѣмъ распоряженіямъ Начальника участка тяги или депо; нежелающіе подчиняться тому или другому приказанію старшаго агента немедленно удаляются съ мѣста работы.

12) Работы на мѣстѣ происшествія должны вестись энергично, съ соблюденіемъ всѣхъ предосторожностей, дабы люди не могли получить увѣчья.

13) Мѣсто работъ должно быть ограждено сигналами по соглашенію съ Начальникомъ станціи или, за отсутствіемъ послѣдняго, агентомъ службы пути.

14) По окончаніи работъ, когда путь будетъ вполнѣ очищенъ отъ подвижного состава, Начальникъ депо или его замѣститель, немедленно сообщаетъ объ этомъ агенту службы движенія ближайшей станціи для возстановленія правильнаго движенія, если такое было нарушено.

15) При ремонтѣ или какой-либо неисправности спеціальный вагонъ для подъемной команды долженъ быть заблаговременно замѣненъ однимъ или двумя изъ товарныхъ, вполнѣ исправныхъ вагоновъ Николаевской желѣзной дороги съ тормазомъ, куда помѣщается весь инвентарь вспомогательнаго вагона.

16) Начальникъ участка тяги или депо долженъ наблюдать время отъ времени за исправностью въ вспомогательномъ вагонѣ осей, буксъ, стяжныхъ приборовъ и другихъ частей, въ особенности въ зимнее время, чтобы при слѣдованіи не могла произойти задержка, вслѣдствіе неисправности той или другой ходовой части.

17) При отправленіи съ поѣздомъ вспомогательный вагонъ долженъ быть тщательно смазанъ и осмотрѣнъ.

18) Въ оборотномъ депо Боровичи, гдѣ не имѣется спеціальныхъ вспомогательныхъ вагоновъ, Начальники депо обязаны держать необходимый комплектъ инструмента для подъема подвижного состава всегда наготовѣ, собраннаго въ одномъ опредѣленномъ мѣстѣ и при требованіи помощи немедленно долженъ быть поданъ къ этому мѣсту одинъ изъ вполнѣ исправныхъ товарныхъ вагоновъ для погрузки всего необходимаго и посадки людей.

19) Начальники оборотнаго депо, въ случаѣ полученія требованія помощи на линіи, обязаны немедленно телеграммой увѣдомить Начальника основного депо, ближайшаго къ мѣсту происшествія, который, въ свою очередь, выѣзжаетъ къ мѣсту случая для оказанія помощи.

Составъ пожарныхъ обозовъ, ихъ храненіе и содержаніе.

1) Въ вѣдѣніи Начальниковъ Спировскаго и Окуловскаго депо находятся приписанные къ этой станціи обозы.

2) Приписанные къ станціи обозы имѣютъ слѣдующій составъ:

Окуловскій обозъ состоитъ изъ двухъ тендеровъ

серіи П. О. № 318983 и № 318984. для перевозки воды, изъ платформы серіи П. О. № 318982 для перевозки двухъ пожарныхъ насосовъ (серіи Бь № 93 и серіи Е № 91) и двухъ пожарныхъ бочекъ (серіи Г. № 168 и № 169) и изъ крытаго вагона серіи П. О. № 318987, съ двумя отдѣленіями, изъ коихъ одно для помѣщенія пожарной команды, а другое для помѣщенія мелкаго пожарнаго инструмента.

Спировскій обозъ состоитъ изъ двухъ тендеровъ серіи П. О. 318985 и 318986 для воды, изъ платформы серіи П. О. № 318981 для насосовъ (серіи Бв № 94 и серіи Е. № 92) и бочекъ (серіи Т №№ 166 и 167) и изъ крытаго вагона серіи П. О. 318988, устроеннаго тождественно съ вагономъ П. О. № 318987.

Приписанные къ станціямъ обозы должны храниться въ двухъ смежныхъ стойлахъ круглыхъ зданій такъ, чтобы въ одномъ стойлѣ находились тендеръ съ платформой, а во второмъ стойлѣ тендеръ съ вагономъ; тендеры должны храниться съ баками, полными воды, почему въ холодное время года стойла должны отапливаться.

Поѣздные пожарные обозы до поступленія на службу должны быть обкатаны со скоростью 75 верстъ въ часъ и такія обкатки съ тою же скоростью должны повторяться каждые три мѣсяца въ присутствіи Начальника депо или участка тяги, а также Начальника станціи, который долженъ пользоваться этимъ случаемъ для производства ученія пожарной команды, обязательно сопровождающей пожарный обозъ при обкаткѣ его. О назначеніи каждый разъ поѣздовъ Начальникъ станціи представляетъ Начальнику службы движенія.

При обкаткахъ долженъ присутствовать, по возможности, старшій брандмейстеръ линіи, почему

онъ долженъ получать по распоряженію Начальника службы движенія копію съ телеграммы о назначеніи поѣзда для обкатки обоза.

О порядкѣ требованія и распоряженій при высылкѣ пожарнаго обоза.

3) Телеграммы съ требованіемъ высылки пожарнаго обоза должны подаваться соотвѣтственно Начальнику Окуловской или Спировской станціи.

Получивъ такую телеграмму, Начальникъ станціи требуетъ отъ машиниста дежурнаго паровоза подачи сигнала для сбора людей въ депо къ обозу; сигналъ этотъ подается непрерывнымъ свисткомъ паровоза въ теченіе 5 минутъ. Сигналъ этотъ повторяется съ перерывами впредь до явки людей.

По сборѣ людей, вагоны поѣзда выкатываются изъ стойлъ и пожарный поѣздъ составляется въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) паровозъ съ своимъ тендеромъ, обращенный трубою по направленію движенія,
2) первый тендеръ съ водою,
3) платформа съ насосами и бочками,
4) второй тендеръ съ водою,
5) вагонъ съ командою и мелкимъ инструментомъ.

При выѣздѣ на пожаръ обозъ долженъ сопровождаться Начальникомъ участка тяги или депо и Начальникомъ станціи.

Начальникъ станціи сопровождаетъ поѣздъ, какъ Начальникъ команды пожарнаго обоза, а потому на его обязанности лежатъ распоряженія по тушенію пожара; старшіе-же агенты службы тяги находятся на пожарномъ поѣздѣ лишь для устраненія неисправностей въ подвижномъ составѣ или въ инструментахъ пожарнаго поѣзда.

Объ обязанностяхъ агентовъ службъ: движенія и тяги по обслуживанію поѣздныхъ пожарныхъ обозовъ на станціяхъ Окуловка и Тверь.

4) Дежурный по движенію на станціи, по полученіи телеграммы съ требованіемъ поѣзднаго пожарнаго обоза для тушенія пожара, немедленно дѣлаетъ распоряженіе о подачѣ сигнала о сборѣ людей къ поѣзду (одинъ непрерывный, въ теченіе 5 минутъ, паровозный свистокъ) и посылаетъ, кромѣ того увѣдомленіе дежурному десятнику поворотнаго круга, въ какую сторону пожарный поѣздъ долженъ быть отправленъ, т. е. по направленію къ Петербургу или къ Москвѣ, что знать необходимо для выкатки пожарнаго обоза въ подлежащій проходъ круглаго зданія. Вмѣстѣ съ симъ дежурный по станціи посылаетъ увѣдомленіе мѣстнымъ начальствующимъ лицамъ отдѣльныхъ службъ: пути, движенія и тяги о предстоящемъ отправленіи пожарнаго поѣзда для тушенія пожара и дѣлаетъ немедленно всѣ распоряженія для устраненія возможныхъ препятствій къ немедленному отправленію пожарнаго поѣзда въ путь.

5) Дежурный десятникъ поворотнаго круга, по подачѣ сигнала сбора людей къ пожарному поѣзду и по полученіи свѣдѣнія о направленіи его движенія, немедленно приступаетъ къ выкаткѣ, составленію и сцѣпкѣ пожарнаго обоза и одновременно съ симъ, дѣлаетъ распоряженіе объ увѣдомленіи о пожарной тревогѣ машиниста дежурнаго паровоза и старосту пожарнаго обоза.

6) Старшій агентъ по движенію (Начальникъ станціи или его замѣститель), по прибытіи къ составленному для отправки пожарному поѣздному обозу, осматриваетъ его сцѣпку и огражденіе сигна-

лами. За правильность сцѣпки и поѣздныхъ сигналовъ на этого агента возлагается вся отвѣтственность.

Затѣмъ агентъ этотъ, получивъ отъ дежурнаго по станціи разрѣшеніе на отправку поѣзда и отъ старосты пожарнаго обоза о готовности этого обоза, отправляется съ поѣздомъ на станцію или пунктъ линіи, гдѣ требуется поѣздъ.

7) Старшій Брандмейстеръ, Ревизоръ и участковый смотритель вѣсовъ и пожарныхъ инструментовъ должны имѣть за пожарными инструментами поѣздныхъ пожарныхъ обозовъ надзоръ наравнѣ съ пожарными инструментами на станціи, росписываясь о результатахъ произведеннаго ими осмотра каждый разъ въ «журналѣ поѣзднаго пожарнаго обоза».

Какъ капитальный, такъ и текущій ремонтъ, а равно и смазка пожарнаго инструмента поѣзднаго обоза производится въ установленные сроки и, въ экстренныхъ случаяхъ, по требованію Начальника участка тяги, или Начальника депо, въ завѣдываніи которыхъ находятся эти обозы, производится участковымъ смотрителемъ вѣсовъ на мѣстѣ нахожденія этихъ обозовъ.

8) Обязанности старосты пожарнаго обоза указаны въ особой инструкціи. Въ случаяхъ несвоевременнаго прибытія старосты пожарнаго обоза— всѣ его обязанности по снаряженію пожарнаго поѣзда, для поѣздки на линію, исполняетъ дежурный старшій рабочій поворотнаго круга. Поѣздъ можетъ отправиться въ путь и безъ старосты пожарнаго поѣзда. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, во время слѣдованія поѣзда къ мѣсту пожара и при возвращеніи пожарнаго поѣзда обратно въ свое депо, обязанности старосты пожарнаго поѣзда исполняются тѣмъ лицомъ, которое будетъ для этого назначено Начальникомъ участка тяги или Начальникомъ депо.

9) Въ пожарномъ обозѣ должны находиться слѣдующіе инструменты и принадлежности:

1. Насосовъ пожарныхъ сер. Бв.	1
При немъ:	
телѣжекъ для перевозки насоса.	1
рукавовъ забирныхъ резиновыхъ	2
рукавовъ пеньковыхъ, прорезиненныхъ, длиною по 10 саж.	5
рукавовъ выкидныхъ, пеньковыхъ прорезиненныхъ длин. по 5 саж.	2
сѣтокъ забирныхъ	1
брандспойтовъ	1
ключей разныхъ.	4
качалокъ	2
корсетовъ.	2
2. Насосовъ пожарныхъ сер. Е	1
При немъ:	
телѣжекъ для перевозки насоса	1
рукавовъ забирныхъ резиновыхъ	2
рукавовъ выкидныхъ, пеньковыхъ прорезизенныхъ	2
рукавовъ выкидныхъ, пеньковыхъ. . . .	1
сѣтокъ забирныхъ	1
брандспойтовъ	1
ключей разныхъ.	2
качалокъ	2
корсетовъ.	2
3. Бочекъ пожарныхъ сер. Г.	2
4. Топоровъ.	10
5. Ломовъ съ кольцами	2
» съ шарами	4
6. Багровъ большихъ.	2
» малыхъ	4
7. Веревокъ съ крючьями	2
» безъ крючьевъ.	1
8. Ведеръ желѣзныхъ сер. Аа.	21

9. Лѣстницъ складныхъ 2
10. Фонарей ручныхъ 12
11. Воронокъ для наливанія воды въ бочки . 1
12. Лопатъ стальныхъ 12
13. Факеловъ 4
14. Рукавовъ водонапускныхъ пеньковыхъ, длиною по 20 арш., діаметр. внутри по $3^1/_2$″. 2
15. Кривулинъ мѣдныхъ для напусканія въ бочки и короба насосовъ воды помощью водонапускныхъ рукавовъ 2

10) На Начальниковъ участковъ тяги или депо возлагается отвѣтственность въ наблюденіи за полной исправностью машины и всего пожарнаго инструмента. Смазку и чистку пожарной машины и всего инструмента производятъ: староста пожарнаго обоза и участковый смотритель вѣсовъ.

11) Начальникамъ депо вмѣняется въ обязанность при вспомогательномъ вагонѣ и въ депо имѣть въ рамкѣ списокъ рабочихъ, съ назначеніемъ обязанностей каждому, при дѣйствіи во время пожара, т. е. кто изъ рабочихъ работаетъ съ брандспойтомъ, при машинѣ. съ топорами, баграми и проч.

Всѣмъ назначеннымъ рабочимъ Начальникъ депо обязанъ ясно, точно и подробно разъяснить требуемыя отъ нихъ работы и ихъ обязанности при пожарѣ, чтобы каждый, при надобности, по первому требованію безъ суеты и безъ замедленія брался умѣло за дѣло.

12) Приложеніе къ инструкціи старостѣ пожарнаго поѣзда о порядкѣ содержанія пожарнаго инструмента.

1) Тендеры пожарнаго поѣзда должны быть всегда наполнены водою.

Въ предупрежденіе загниванія воды въ тендерахъ

она не меньше одного раза въ мѣсяцъ выпускается изъ нихъ и замѣняется свѣжей водой, причемъ внутреннія стѣнки тендеровъ вытираются до-чиста—тряпками.

2) Пожарныя бочки въ лѣтнее время должны быть открыты.

Во избѣжаніе загниванія воды въ бочкахъ въ лѣтнее время она не рѣже одного раза въ мѣсяцъ, замѣняется новою водою.

Въ зимнее время бочки содержатся безъ воды и съ закрытыми крышками.

Оси телѣжекъ, на которыхъ установлены бочки, должны быть смазаны саломъ.

3) Пожарные насосы. Внутреннія поверхности цилиндровъ и поршни пожарныхъ насосовъ должны содержаться въ совершенной чистотѣ и смазываться чистымъ минеральнымъ масломъ. Въ предупрежденіе попаданія сору и пыли въ клапаны насосовъ, внутреннія отверстія цилиндровъ пожарныхъ насосовъ должны быть сверху закрыты картонными кружками.

Спускныя рейки насосовъ и ихъ телѣжекъ должны быть смазаны чистымъ саломъ.

Оси телѣжекъ смазываются саломъ.

Примѣчаніе. Цилиндры и спускныя рейки насосовъ, а равно оси ихъ телѣжекъ и они бочекъ смазываются послѣ каждой поѣздки пожарнаго поѣзда для тушенія пожара или для періодическаго испытанія.

4) Рукава пожарныхъ насосовъ. Съ особенной тщательностью слѣдуетъ наблюдать, чтобы въ гайкахъ каждаго рукава находились кожаныя шайбы и чтобы въ рѣзьбѣ этихъ винтовъ и гаекъ не было забоинъ и сору.

Резиновые забирные рукава хранятся развернутыми во всю длину, безъ всякихъ изгибовъ.

Выкидные пеньковые и прорезиненные рукава хранятся свернутыми спирально такимъ образомъ, что винтъ закатывается внутрь спирали, а гайка остается снаружи. Послѣ употребленія пеньковые прорезиненные рукава обмываются водою снаружи до-чиста и развѣшиваются для просушки въ помѣщеніяхъ, гдѣ хранится пожарный поѣздъ. Пеньковые прорезиненные рукава, послѣ употребленія для работы, обмываются водою снаружи до чиста и просушиваются въ помѣщеніяхъ, гдѣ хранится пожарный поѣздъ.

По просушкѣ, пеньковые рукава также скатываются спирально для храненія; они ничѣмъ не смазываются.

5) Мелкій пожарный инструментъ.

Всѣ мелкіе пожарные инструменты хранятся на тѣхъ мѣстахъ, которыя предназначены для храненія ихъ, и укрѣпляются, а также устанавливаются тѣмъ способомъ, который для этого избранъ, а именно: топоры и ломы должны быть вставлены въ свои гнѣзда; фонари, со вставленными въ нихъ свѣчами, разставлены въ порядкѣ на устроенныхъ для нихъ полкахъ, ведра слѣдуетъ хранить вставленными въ сдѣланныя для нихъ гнѣзда, по одиночкѣ, не вкладывая одного ведра въ другое и т. д.

Вообще воспрещается безъ разрѣшенія переставлять пожарные инструменты на новыя мѣста и измѣнять способъ ихъ укрѣпленія къ пожарному поѣзду.

Наконецъ слѣдуетъ обращать особое вниманіе на цѣлость запорныхъ чекъ складныхъ лѣстницъ.