Саобраћајни правилник, 1931.

Садржај

Увод

I део

Опште одредбе

I Отсек

Појам саобраћајне службе. Познавање Саобраћајног правилника. Употребљивост и опште дужности особља

II отсек

Пружна, станична и саобраћајна постројења

III отсек

Осветљење

II део

Припреме за саобраћај возова

IV отсек

Колска служба

V отсек

Товарење и оптерећење кола

VI отсек

Маневарска служба

VII отсек

Састављање (склапање) возова

VIII отсек

Кочнице

IX отсек

Ред вожње

X отсек

Увођење возова

III део

Вршење саобраћајне службе

XI отсек

Обавештавање особља о саобраћају возова

XII отсек

Пропратне исправе возова

XIII отсек

Отправљање и саобраћај возова

XIV отсек

Прописи за потискивање возова

XV отсек

Отправљање возова у задоцњењу

XVI отсек

Саобраћај возова до извесне тачке на прузи

XVII отсек

Службени возови

XVIII отсек

Вожња раденичких колица и дрезина

XIX отсек

Затварање колосека

XX отсек

Ванредни догађаји

XXI отсек

Саобраћајни дневник. Извештај о саобраћају. Одјавни дневник

IV део

Одредбе за саобраћај возова на двоколосечној прузи

XXII отсек

V део

Одредбе за узане пруге

XXIII отсек

656.2(00.13)

ИЦЕ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

3963

БРОЈ 62

САОБРАЋАЈНИ ПРАВИЛНИК

ВАЖИ ОД 1 АПРИЛА 1932 ГОДИНЕ

Г.Д.БРОЈ 101649/30 ОД 30 V 1931
Г.Д.БРОЈ 50679 ОД 20 VI 1931
Г.Д.БРОЈ 79863 ОД 23 IX 1931

САРАЈЕВО, 1931 — ДРЖАВНА ШТАМПАРИЈА

DRŽAVNE ŽELEZNICE KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

Уведено у нови инвентар бр. 1939(I)
1 јануара 1942 год.
Београд.

BROJ 62

SAOBRAĆAJNI PRAVILNIK

ЖЕЛЕЗНИЦЕ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

VAŽI OD 1 APRILA 1932 GODINE

G.D. BROJ 101649/30 OD 30 V 1931
G.D. BROJ 50679 OD 20 VI 1931
G.D. BROJ 79863 OD 23 IX 1931

SARAJEVO, 1931 — DRŽAVNA ŠTAMPARIJA



Инв. бр. 36393

Допуне и исправке
овог Правилника

Редни број	Предмет	Наредбе: Број	Наредбе: Датум	Службених новина С. У.: Број	Службених новина С. У.: Година

Редни број	Предмет	Наредбе: Број	Наредбе: Датум	Службених новина С. У.: Број	Службених новина С. У.: Година

САДРЖАЈ

Страна:

Увод 1

I ДЕО

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

I ОТСЕК

Појам саобраћајне службе — Познавање Саобраћајног правилника — Употребљивост и опште дужности особља

Члан: *Страна:*

1 Појам саобраћајно-транспортне службе . . 5
2 Познавање прописа саобраћајне службе . . 6
3 Избор, поучавање и испитивање особља . 6
4 Распоред службе, предаја и пријем саобраћајне службе — Пријава обољења 9
5 Службено одело — Службени знаци — Понашање службеника 10
6 Одржавање реда и безбедности саобраћаја у станицама — Приступ у станице и на пругу 11
7 Службени однос саобраћајних органа према органима других службених грана 12
8 Вршење службе у присуству надзорног, односно претпостављеног, органа . . . 13

II ОТСЕК

Пружна, станична и саобраћајна постројења

9 Одређивање страна пруге 13
10 Километарски и хектометарски стубови, падокази и браници 14
11 Станице, укрснице, постаје, товариште итд 14
12 Употреба новограђених и преправљених пруга, колосека, објеката итд. 15
13 Слободан простор ширине пруге 16

Члан : Страна :

14 Службени часовници 16
15 Сигнали на скретницама и обележавање скретницâ 18
16 Осигурање скретницâ 18
17 Стални сигнали 20
18 Међици 20
19 Остала саобраћајна и станична постројења 20
20 Одржавање скретницâ 20
21 Уклањање недостатака на скретницама . . 21
22 Повремени преглед скретницâ и сигурносних уређаја 21
23 Одржавање осталих станичних постројења и сигналних средстава 22

III ОТСЕК

Осветљење

24 Подела осветљења 23
25 Утврђивање потрошње — Трајање и надзирање осветљења 23

II ДЕО

ПРИПРЕМЕ ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА

IV ОТСЕК

Колска служба

26 Прегледање и опрема кола 25
27 Дужности саобраћајних службеника у погледу поступања с колима 27

V ОТСЕК

Товарење и оптерећење кола

28 Товарење кола 32
29 Оптерећење кола 34

VI ОТСЕК

Маневарска служба

30 Опште одредбе 34
31 Дужност и одговорност руковаоца маневре 37

Члан : Страна :

32 Мере опрезности код маневре обзиром на саобраћај возова 37
33 Поступак код заквачивања и откачивања возила 38
34 Руковање скретницама при маневрисању — Одговорност за положај скретницâ 39
35 Давање сигнала при маневрисању 40
36 Мере опрезности, кад се маневрисање једновремено врши на више места 41
37 Маневрисање преко путних прелаза . . . 41
38 Руковање кочницама, устављачима и папучама приликом маневрисања 41
39 Маневрисање људском снагом 42
40 Маневрисање животињском снагом 43
41 Маневрисање локомотивом 43
42 Прописи за одбацивање (отискивање) кола 45
43 Маневрисање на спушталици (колосек за спуштање кола) 46
44 Мере сигурности да возила не одбегну . . 47
45 Вожње локомотива ван ложионичког подручја 48

VII ОТСЕК

Састављање (склапање) возова

46 Опште одредбе 48
47 Положај, количина и употреба локомотивâ 49
48 Сигурносна (службена) кола 50
49 Завршна (сигнална) кола 50
50 Уврштивање кола у брзе и путничке возове 51
51 Уврштивање кола у мешовите возове . . . 53
52 Уврштивање кола натоварених друмским возилима или живим животињама 54
53 Уврштивање кола у теретне возове . . . 54
54 Уврштивање кола обзиром на врсту, размак и притисак точкова 55
55 Уврштивање кола натоварених робом, која се условно прима на превоз и уврштивање кола натоварених запаљивом робом . . . 56
56 Уврштивање кола с дугачким дрвима или с предметима дужим од једних кола . . . 58
57 Уврштивање кола специалне конструкције 58
58 Уврштивање кола за оправку 59

Члан : Страна :

59 Увршћивање колских дизалица 59
60 Увршћивање снежних гртала и снежних ралица 59
61 Отпремање локомотива, тендера и моторних кола изван службе 60
62 Сигнални конопац 62
63 Квачење возила 63
64 Оптерећење возова 64
65 Број осовина у возовима 64
66 Припремање возова 64
67 Опрема возова 65

VIII ОТСЕК

Кочнице

68 Врсте кочница 66
69 Кочење возова 66
70 Распоред кола с поседнутим кочницама . . 81

IX ОТСЕК

Ред вожње

71 Врста и назив возова 82
72 Означавање возова 83
73 Састављање и раздеоба реда вожње . . . 83
74 Графикон 89
75 Састављање реда вожње за посебне возове 89

X ОТСЕК

Увођење возова

76 Диспозиционе јединице 89
77 Осигурање брута за возове 90
78 Бруто властите диспозиционе јединице . . 91
79 Бруто међустаница 91
80 Прелазно бруто суседних железница . . . 92
81 Бруто, које прелази преко наредне диспозиционе јединице 92
82 Пријављивање полузагрејаних или хладних локомотива, моторних кола, тендера, снежних гртала и ралица 92
83 Избор и увођење возова по потреби . . . 93
84 Наруџбина локомотива 93

Члан : Страна :

85 Отказивање локомотива 94
86 Одређивање возног особља 94
87 Увођење возова са међустаница 95
88 Увођење посебних возова 95
89 Увођење локомотивских возова 96
90 Искоришћавање особља и локомотива . . 96

III ДЕО

ВРШЕЊЕ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ

XI ОТСЕК

Обавештавање особља о саобраћају возова

91 Опште правило за објављивање возова . . 98
92 Средства за објављивање возова 98
93 Објављивање редовних возова 99
94 Објављивање ванредних возова станицама:
I Возови по потреби и подељени возови 99
II Посебни возови 101
III Службени возови 103
IV Опште одредбе 103
95 Објављивање ванредних возова поседнутим постајама, станичном и пружном особљу 104
96 Објављивање о изостајању возова 106

XII ОТСЕК

Пропратне исправе возова

97 Путни лист 107
98 Садржај и вођење Путнога листа 107
99 Садржај и вођење теретнице 111
100 Распоред кола 112
101 Поступак, кад се Путни лист или неки прилог Путног листа изгуби, или кад постане неупотребљив 113
102 Преглед и шиљање путних листова по сврштетку вожње 113

XIII ОТСЕК

Отправљање и саобраћај возова

103 Број и распоред возног особља 114
104 Право путовања на локомотиви 115

Члан — Страна :

105 Отпремање особља теретним возовима . . 116
106 Брзина вожње 118
107 Брзина вожње преко скретницâ . . . 120
108 Послуживање и осветљавање скретницâ . . 122
109 Преглед скретницâ при саобраћају возова 122
110 Обезбеђење саобраћаја узастопних возова 124
111 Пријава 125
112 Одјава 126
113 Поступак, када је делимична сметња на средствима за споразумевање 128
114 Поступак, када је потпуна сметња на средствима за споразумевање 129
115 Налог за опрезност 130
116 Давање пријаве и одјаве у станицама . . 131
117 Прекид службе у одјавницама и пружним блокарницама 131
118 Отправљање подељених возова 132
119 Саобраћај и спровођење посебних возова 133
120 Обавештавање возовође и машиновође о саобраћају возова 134
121 Употреба сигнала на возовима 136
122 Отправљање возова 137
123 Објављивање поласка возова телеграфом или телефоном 143
124 Забрана једновременог уласка возова у станицу 145
125 Долазак и бављење возова у станицама . 145
126 Забрана проласка возова кроз службена места, у којима, по реду вожње, морају стати 147
127 Заустављање возова, који, по реду вожње, не стају у станици 147
128 Одређивање места за заустављање воза у станици 147
129 Очекивање воза 148
130 Дужности возних службеника пре поласка воза из полазне станице 151
131 Дужности возних службеника за време вожње:
I Опште одредбе 152
II Излазак из станице 153
III Руковање кочницама 153

Члан : — Страна :

IV Дужности службеника за време вожње на прузи 156
V Приближавање воза станици 161
132 Дужности возних службеника за време бављења у станици 163
133 Заустављање воза на отвореној прузи . . 166
134 Заштићивање заустављеног воза на отвореној прузи; продужење вожње 170
135 Поступак, кад воз не може да одржи прописано време вожње 174
136 Поступак при повлачењу с пруге 175
137 Вршење службе на распутницама, на граничним станицама, на прикључним станицама суседних железница и на индустриским колосецима 176
138 Надзор пруге и пажња пружног особља и скретничара приликом саобраћаја возова . 176

XIV ОТСЕК

Прописи за потискивање возова

139 Употреба локомотиве за потискивање . . 189
140 Састав возова, који се потискују 191
141 Прилажење возу локомотиве за потискивање 191
142 Поступак за време вожње с локомотивом за потискивање:
I Опште одредбе 192
II Вожња са незакваченом локомотивом за потискивање 192
III Вожња са закваченом локомотивом за потискивање 194

XV ОТСЕК

Отправљање возова у задоцњењу

143 Опште дужности особља, кад су возови у задоцњењу 195
144 Скраћивање задоцњења 197
145 Чекање прикључних возова 198
146 Опште одредбе за отправљање закаснелих возова 199
147 Одредбе за премештање и одређивање укрштавања 200
148 Отправљање задоцнелих узастопних возова 204
149 Одредбе за утврђивање претицања . . . 205

Члан : Страна

XVI ОТСЕК

Саобраћај возова до извесне тачке на прузи

150 Саобраћај тих возова 208

XVII ОТСЕК

Службени возови

151 Случајеви, кад је потребна помоћна вожња 213
152 Начин и средства за тражење помоћи . . 213
153 Пружање помоћи с локомотивама, које су на путу 214
154 Тражење помоћне локомотиве од домицилне станице помоћних локомотива . . 216
155 Пратња помоћне локомотиве 217
156 Прописи за отправљање помоћне вожње (воза или локомотиве) 217
157 Поступак, ако воз, који је тражио помоћ, може наставити вожњу пре но што је стигла помоћна локомотива (воз) 219
158 Саобраћај осталих службених возова (извидничких и објавних локомотива, снежних гртала, ралица итд.) 220

XVIII ОТСЕК

Вожња раденичких колица и дрезина

159 Циљ вожње раденичких колица 220
160 Водство и пратња раденичких колица . . 221
161 Услови за вожњу раденичких колица . . 221
162 Опрема раденичких колица за вожњу . . 224
163 Саобраћај раденичких колица на прузи . 224
164 Осигурање раденичких колица, када стоје на прузи или у станици 226
165 Саобраћај раденичких колица, када су натоварена експлозивом или муницијом . . 227
166 Вожње ручних дрезина и других сличних возила 227
167 Одредбе о употреби и руковању моторних дрезина и пружних аутомобила 227
168 Лаке моторне дрезине и лаки пружни аутомобили:

Члан : Страна :

I Опште одредбе 228
II Саобраћајне одредбе 230
169 Одредбе за саобраћај тешких моторних дрезина и пружних аутомобила 231

XIX ОТСЕК

Затварање колосека

170 Појам затварања колосека 233
171 Предвиђено затварање колосека 233
172 Непредвиђено затварање колосека . . . 234
173 Мере безбедности за време, док је колосек затворен 236

XX ОТСЕК

Ванредни догађаји

174 Опште одредбе 237
175 Поступак при јакој бури 238
176 Поступак при задржавању возова у станици из обзира сигурности или због непроходности пруге 239
177 Поступак за време падања снега и вејавице
I Припреме, које треба предузети пре почетка зиме, и када снег почне падати 240
II Заустављање возова пред завејаним местом 243
III Употреба снежних гртала 243
178 Превоз путника, пртљага и робе при прекиду пруге 246
179 Обустава саобраћаја 247
180 Поступак, кад возила одбегну, или када се од воза, за време вожње, откину 248
181 Пријављивање незгода (удеса) и ванредних догађаја 251
182 Истеђивање незгода и ванредних догађаја 251

XXI ОТСЕК

Саобраћајни дневник — Извештај о саобраћају — Одјавни дневник

183 Саобраћајни дневник 266
184 Извештај о саобраћају 266
185 Одјавни дневник 267

Члан : Страна :

IV ДЕО

ОДРЕДБЕ ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА НА ДВОКОЛОСЕЧНОЈ ПРУЗИ

XXII ОТСЕК

186 Опште одредбе 268
187 Предвиђена вожња по неправилном колосеку 270
188 Непредвиђена вожња по неправилном колосеку 270
189 Поступак при непредвиђеном једноколосечном саобраћају на двоколосечној прузи, када је потпуна сметња на средствима споразумевање 271

V ДЕО

ОДРЕДБЕ ЗА УЗАНЕ ПРУГЕ

XXIII ОТСЕК

190 Слободан простор ширине пруге 273
191 Пробна вожња с дворским и салонским колима 273
192 Опште одредбе за маневрисање 274
193 Мере опрезности код маневрисања обзиром на саобраћај возова 274
194 Поступак код закачивања возила 274
195 Руковање устављачима код маневрисања . 274
196 Отискивање (одбацивање) кола 275
197 Разлика у висини одбојника 275
198 Положај, количина и употреба локомотива 275
199 Штитна кола 276
200 Уврштивање кола обзиром на врсту точкова, на размак и број осовина 276
201 Уврштивање кола натоварених дугачким дрвима или предметима, који су дужи од једних кола 276
202 Уврштивање колских дизалица 277
203 Уврштивање снежних гртала и снежних ралица 277
204 Квачење возила 277
205 Кочење возова 278
206 Распоред кола с поседнутим кочницама . 281

Члан : Страна :

207 Брзина вожње 281
208 Брзина вожње преко скретницâ 282
209 Чување кључева закључаних скретницâ . . 283
210 Обавештавање возовође и машиновође о сталним сигналима, који не важе и који су неупотребљиви 283
211 Извештавање о поласку возова телеграфом или телефоном 283
212 Улазак воза на поседнути колосек — Заустављање воза, који, по реду вожње, не стаје у станици 284
213 Прелаз службеника из кола у кола за време вожње 285
214 Руковање кочницама 285
215 Дужност возних службеника, када се воз приближава станици 288
216 Заштићивање воза, који је на прузи стао — Удаљеност места заштите 288
217 Поступак при повлачењу с пруге — Удаљеност гласника 288
218 Употреба локомотиве за потискивање — Брзина вожње 288
219 Састав возова који се потискују 289
220 Одредбе за вожњу са закаченом локомотивом за потискивање — Начин квачења 289
221 Поступак ако воз, који је тражио помоћ, може наставити вожњу пре него што је стигла помоћна локомотива (воз) — Удаљеност гласника 289
222 Услови за вожњу раденичких колица — Кочнице 289
223 Приквачивање раденичких колица возовима 289

Прилог 1.

УВОД

1 *Овај Правилник израђен је на основу »Закона о железницама јавног саобраћаја« и важи за све пруге у државној експлоатацији, и има за задатак да спроведе уредност, безбедност и економију у саобраћају.*

2 *Железничке пруге деле се на главне и споредне; које су главне, а које су споредне одлучује Министар саобраћаја.*

Списак главних и споредних пруга налази се у »Додатку реду вожње«.

3 *Одредбе, прописане за станице, важе и за укрснице.*

4 *Одредбе, прописане за возове, важе и за локомотиве и за моторна кола, када саобраћају посебно.*

5 Под називом »возни службеници« разумева се свеколико особље једног воза, тј. и »возно особље« и »машинско особље«.

»Гласник« је службеник, који, у циљу заштићивања воза у случајевима прописаним у Правилнику, иде пред возом на даљини од 700 метара (на споредним пругама на 400 метара).

Гласник мора носити потребна ручна сигнална средства и праскалице.

6 Под називом »једноколосечна пруга« разумева се пруга, на којој возови у оба правца саобраћају по истом колосеку. Пруга, у коју је са једном или са две своје шине уплетен колосек друге пруге (уплетени колосек), или код које је једна шина употребљена као

заједничка за колосек које друге пруге (збијени колосек) сматра се једноколосечном пругом.

7 *Под називом »двоколосечна пруга« разумева се пруга са два колосека, на којима возови из једног правца саобраћају по једном, а из другог правца по другом колосеку. У нашој Држави прописује се на двоколосечној прузи саобраћај редовно по десном колосеку (правилни колосек). Ако постројења код пруга, које већ постоје, изискују, може и леви колосек да буде правилни колосек.*

8 *Под називом »паралелне пруге« разумевају се пруге (једноколосечне или двоколосечне), које бар на једном делу теку упоредо једна поред друге, и од којих свака има свој саобраћај, независан од друге.*

9 Кад је у тексту Правилника наведено »телеграфом или телефоном«, значи, да се може споразумевати, по вољи, једним или другим средством.

Ако је наведено »телеграфом (телефоном)«, онда се споразумевање мора вршити телеграфом, а телефоном само у оном случају, када је споразумевање телеграфом немогуће.

10 За вршење саобраћајне службе на пругама нарочитих врста (зупчане, жичане, индустриске, шумске итд.) важи овај Правилник само утолико, уколико правилници за те пруге не садрже друге прописе.

11 Појам егзекутивне (извршне) службе обухвата:

а) службу одржавања и надзора пруге;

б) службу вуче; и

в) 1) саобраћајно-транспортну; 2) комерцијално-манипулативну службу.

12 *Олакшице и измене у вршењу службе, које буду важиле за споредне пруге, прописаће се посебним правилником или ће се регулисати привремено, од случаја до случаја.*

наређењем Генералне дирекције, уколико овим Правилником нису већ предвиђене.

13 *У Правилнику означене су* **једном цртом** *са стране оне одредбе, које морају познавати возовођа и машиновођа, а* **двема цртама** *оне одредбе, које треба да познају сви возни службеници.*

14 *Одредбе, које отступају од одредаба »Правилника за вршење саобраћајне службе« од 1 X 1924 год., а који је ступио на снагу 1 III 1927 године, штампане су курзивом.*

I DEO
OPŠTE ODREDBE

I OTSEK

POJAM SAOBRAĆAJNE SLUŽBE — POZNAVANJE SAOBRAĆAJNOG PRAVILNIKA — UPOTREBLJIVOST I OPŠTE DUŽNOSTI OSOBLJA

Član 1

Pojam saobraćajno-transportne službe

Pojam saobraćajno-transportne službe

1 Saobraćajno-transportna služba sadrži sve one odredbe i sav onaj rad, koji su potrebni za bezbednu i blagovremenu otpremu na vozidbu primljenih lica i stvari.

2 *U saobraćajno-transportnu službu spada:*

a) sastavljanje reda vožnje;

b) prevoženje putnika, životinja, robe i dostavljanje voznih sredstava;

c) uvođenje, sastavljanje (sklapanje) i oprema vozova;

d) otpravljanje vozova i nadzor nad njihovim saobraćajem;

e) otklanjanje smetnji u saobraćaju vozova; i

f) služba pri vozovima na pruzi.

3 Šefovi službenih jedinica odgovorni su, da im podređeni službenici poznaju propise svoje službe i da ovu vrše uredno i pravilno tako, da bude obezbeđena sigurnost saobraćaja i lica.

Član 2

Poznavanje propisa saobraćajne službe

Poznavanje propisa saobraćajne službe

1 *Svi činovnici izvršne službe čije zvanje počinje sa VIII i IX grupom, i svi oni službenici, kojima je povereno samostalno vršenje saobraćajne službe, moraju poznavati propise Signalnog i Saobraćajnog pravilnika. Svi ostali službenici moraju znati samo one propise Signalnog i Saobraćajnog pravilnika, koji se odnose na poverenu im službu.*

2 Svaki službenik mora imati na umu, da nijedan pravilnik ne može predvideti sve eventualne slučajeve, i za njih propisati odredbe, po kojima se treba upravljati, nego se očekuje od lične pobude i uvidavnosti samog službenika, da, u svakom pojedinom slučaju, zadrži prisutnost duha, i da, brzo shvatajući situaciju, u duhu pravilnika, preduzme i učini sve, što je u interesu službe, i da tako obezbedi redovan, nesmetan i siguran saobraćaj.

Član 3

Izbor, poučavanje i ispitivanje osoblja

Izbor, poučavanje i ispitivanje osoblja

1 Lica kratkovida, nagluva, ili koja ne raspoznaju boje, ili koja imaju druge telesne nedostatke u tolikoj meri, da bi se njihovim radom dovodila u opasnost ili njihova lična bezbednost, ili i bezbednost samog saobraćaja, ne smeju se uzimati za izvršnu službu.

Lica odana piću ne smeju se trpeti u službi.

2 Za izvršnu službu može se upotrebiti samo onaj službenik, koji je prethodno temeljito upoznao sve propise i pravilnike odnosne službe, što je i ispitom dokazao, pa je, posle praktične službe, osposobljen za samostalno vršenje te službe.

3 Svakog službenika izvršne službe treba snabdeti svima onim pravilnicima i uputstvima, koji se odnose na njegovu službu, iz njih ga

stalno poučavati, a, osim toga, upoznati ga sa staničnim poslovnim redom i sa svakom naredbom, koja se odnosi na njegovu službu.

4 Službenik mora svojeručno potvrditi na naročitom obrascu prijem pravilnika, uputstava i posebnih naredaba. Ove potvrde prijema treba sačuvati.

Za izvršenje ovih odredaba odgovoran je neposredni službeni starešina.

5 Činovnici, koji se spremaju za samostalno vršenje saobraćajne službe, treba prethodno da uspešno polože usmeni i pismeni ispit iz telegrafske i saobraćajne službe, a osim toga da stvarno i pod nadzorom vrše službu najmanje tri meseca ako je moguće na pruzi s jednim kolosekom.

Kada, na taj način, dokažu dovoljnu sposobnost, Oblasne direkcije ovlastiće ih za samostalno vršenje saobraćajne službe.

Ako službenik, ovlašćen za samostalno vršenje saobraćajne službe, ma iz kojih razloga, nije godinu dana vršio saobraćajnu ili nadzornu službu, sme se ponovo odrediti za samostalno vršenje saobraćajne službe samo onda, kada je, posle ponovne službe pod nadzorom, ispitan i osposobljen za samostalno vršenje saobraćajne službe.

Isto tako mora položiti praktični ispit i onaj službenik, koji prelazi sa dvokolosečne pruge, za vršenje saobraćajne službe, na jednokolosečnu prugu, premda je, neposredno do prelaza, vršio samostalno saobraćajnu službu.

U ovakvom slučaju trajanje vršenja službe pod nadzorom odrediće se prema potrebi.

Službeniku, koji prelazi na prugu s naročitim propisima, sme se poveriti samostalno vršenje službe tek onda, kada je položio praktični ispit za vršenje službe na toj pruzi.

6 Ostale službenike, koji će se upotrebiti za druge poslove saobraćajne službe, potrebno je, pre no što im se poveri samostalno vršenje slu-

žbe, uputiti, izvesno vreme, na praktičan rad kod kakvog oprobanog službenika te struke, kako bi se, pod njegovim nadzorom, upoznali sa staničnim i mesnim prilikama, a naročito sa službom, za koju su određeni.

Sposobnost za samostalan rad utvrđuje se ispitom.

Osim toga, službenici, koji će se upotrebiti za službu mašinovođe, ložača, vozovođe, konduktera ili kočničara, moraju, pre no što im se poveri samostalno vršenje službe, preduzeti vožnje pod nadzorom kakvog iskusnog službenika, da bi se upoznali s prilikama pruge.

Ove vožnje treba izvršiti i danju i noću i u svakom pravcu vožnje sve dotle, dok službenik, posle izvesnog vremena, ne izjavi i pismeno potvrdi, da je u dovoljnoj meri upoznat s prilikama pruge.

U slučaju da pomenuti službenici nisu putovali na nekoj pruzi duže od dve godine moraju ponovo preduzeti vožnje pod nadzorom. Ako mašinovođa duže od jedne godine nije putovao na pruzi, na kojoj su u tom vremenu izvršene promene na kolosečnim postrojenjima ili na stalnim signalima, mora prethodno preduzeti vožnje pod nadzorom.

7 *Mašinovođama voznih ili zaprežnih lokomotiva, a isto tako i vozovođama mora se za vožnju na pruzi, njima nepoznatoj, dodeliti naročiti sprovodnik, koji dobro poznaje prilike pruge. Mašinovođa lokomotive za potiskivanje bezuvetno mora da bude upoznat s prilikama pruge.*

Ako se, u neizbežnim slučajevima, moraju upotrebiti ložači, kondukteri ili kočničari, koji ne poznaju prugu, dužnost je mašinovođe ili vozovođe (ili njima dodeljenog sprovodnika), da ove službenike, za vreme zadržavanja voza na stanicama, obavesti o načinu kočenja i o mestu stalnih signala na koje imaju paziti u narednom otseku.

8 Starešine jedinica dužne su same, ili stariji, za to određeni, službenici jedanput nedeljno poučavati u izvršnoj službi upotrebljene službenike u svima propisima, koji se odnose na njihovu službu.

O poučavanju će se voditi zapisnik, u koji će se unositi datum i predmet pouke.

Svaki je službenik dužan svojim potpisom potvrditi, da je bio poučavan iz pravila svoje službe.

9 Svaki službenik mora biti dvaput godišnje ispitan. O ispitu se sastavlja zapisnik, u koji treba ubeležiti datum, predmet ispitivanja i uspeh ispita. Službenik, koji, pri ovim ispitima, ne bi pokazao dovoljnu spremu za vršenje svoje službe, udaljiće se od nje sve dotle, dok ponovnim ispitom ne dokaže da je potpuno spreman.

Član 4

Raspored službe, predaja i prijem saobraćajne službe — Prijava oboljenja

Raspored službe, predaja i prijem saobraćajne službe — Prijava oboljenja

1 Koliko služba ima trajati određuje se, uopšte, prema poslovima i jačini saobraćaja vozova, eventualno prema naređenju nadzorne vlasti.

2 Starešine stanica dužne su sastavljati raspored službe i podnositi ga na odobrenje nadzornoj vlasti.

3 Kad nastupi slučaj, da se raspored službe ne može da održi zbog pojačanog saobraćaja, ili zbog povremenog opadanja brojnog stanja osoblja, ili iz kojeg drugog uzroka, upotrebiće se svi službenici, kojima jedinica raspolaže, sve dotle, dok se ne odredi zamena, ili dok se ne poveća broj stručnog osoblja. U takvim prilikama, svaki službenik mora biti spreman, da, na poziv svoga starešine, bez ustezanja, zauzme određeno mu mesto, i da vrši i one poslove, koji ne spadaju, strogo uzevši, u njegovu redovnu dužnost.

4 Služba se predaje i prima lično. Izuzetak se dopušta samo u osobito obrazloženim slučajevima. Predavalac službe — saobraćajni činovnik — dužan je usmeno saopštiti primaocu službe sve što je potrebno, da se služba, pravilno i bez ikakve smetnje, može odmah nastaviti. Osim usmenog saopštenja, dužan je predavalac uvesti u saobraćajni dnevnik sve mere, koje je, u interesu bezbednog saobraćaja, već preduzeo, kao i one, koje primalac službe mora preduzeti. Tako isto mora tačno uneti: da li su sva saobraćajna postrojenja i pomoćna sredstva ispravna i u redu, i, ako nisu, kakve su im mane i nedostatci.

Ovu pismenu predaju i prijem službe moraju predavalac i primalac potpisati uz tačnu naznaku vremena.

Šef stanice mora prisustvovati predaji i prijemu službe i potpisati je.

5 U stanicama, u kojima služba nije neprekidna, može, izuzetno, po odobrenju Oblasne direkcije, izostati lično predavanje i primanje službe; ali, za takve slučajeve odrediće se način vršenja smene.

6 Smenu saobraćajnih službenika treba izbegavati za vreme, dok se vozovi bave u stanici.

7 Ako se službenik razboli za vreme vršenja službe i ne može dalje da vrši svoju dužnost, ili ako, zbog bolesti, ne može da dođe na službu, odmah će o tom izvestiti pretpostavljenog starešinu.

Član 5

Službeno odelo — Službeni znaci — Ponašanje službenika

Službeno odelo — Službeni znaci — Ponašanje službenika

1 Osoblje, koje je na službi, mora nositi propisano službeno odelo, odnosno službene znake.

2 Službenici, koji, po svom pozivu, dolaze u dodir sa publikom, moraju biti u svome ponašanju odmereni i, u granicama svoje dužnosti, predusretljivi.

Za vreme bavljenja vozova sa prevozom putnika u stanici zabranjeno je svemu osoblju pušiti, a naročito pri službenom opštenju sa pretpostavljenim i pri opštenju sa publikom.

3 Naredbe i upute treba izdavati kratko i razgovetno. U prisustvu stranih lica zabranjeno je svako prepiranje, glasno stavljanje primedbi i prekorevanje.

4 Ako se službenik, za vreme službe, nađe u napitom stanju, mora se odmah otstraniti, a njegov pretpostavljeni sastaviće zapisnik, kojim će, sa dva svedoka, utvrditi njegovo stanje, kao i sve okolnosti, koje ga terete. Ako je moguće, pozvaće se i železnički lekar, da utvrdi pijanstvo. Taj zapisnik poslaće se nadležnoj pretpostavljenoj vlasti sa izveštajem.

5 Službenik, ma i svoj život izložio opasnosti, ne sme ostaviti svoje mesto dotle, dok nije učinio sve, što je potrebno za očuvanje bezbednosti saobraćaja.

Član 6

Održavanje reda i bezbednosti saobraćaja u stanicama — Pristup u stanice i na prugu

Održavanje reda i bezbednosti saobraćaja u stanicama — Pristup u stanice i na prugu

1 Održavanje reda, bezbednosti saobraćaja i bezbednosti osoba na stanicama — izuzev područja, koja ne spadaju pod delokrug šefa stanice, kao na pr. područja ložionica, radionica itd. — dužnost je onih službenika, kojima je povereno vršenje i nadzor saobraćajne službe.

Lica, koja učine prestup protiv propisa, ili lica, koja se ne pokoravaju odredbama železničkih službenika, ili učine štogod, što smeta ili ugrožava sigurnost saobraćaja, treba predati organima javne bezbednosti, a, ako ovih nema, zadržati ih i predati ih nadležnoj vlasti. Propise o redu i o sigurnosti moraju održavati i železnički službenici i njihovi ukućani. Na stanicama, gde se ne može izbeći, da prelaze pre-

ko koloseka, smeju oni prelaziti samo na mestima, koja su za to određena, i u vreme, kada na mestu prelaza ne stoje vozovi, i kada u blizini nisu u kretanju vozila.

2 U staničnim prostorijama dopušta se pristup građanstvu samo na ona mesta, koja su, stalno ili privremeno, za to određena. Osim železničkim službenicima i licima sa naročitom pismenom dozvolom, dopušten je pristup u stanicu i na prugu i ovim licima:

a) činovnicima nadzornog nadleštva;

b) nadzornim organima državnog telegrafa, a ostalim službenicima državnog telegrafa samo onda, kada su službeno zaposleni na teritoriji železnice;

c) svima službenicima policiskih, sudskih i carinskih nadleštava, žandarmeriji, finansiskoj straži i poštanskim službenicima, kada vrše službu; i

d) komandantima mesta (garnizona) i njihovim pratiocima, šefovima Vojnih delegacija pri Oblasnim direkcijama i njihovim podređenim oficirima, podoficirima i ostalim vojnim licima, koja imaju službenog posla, i to objavom dokažu.

Lica, koja ne pripadaju železničkom osoblju, a ovlašćena su za kretanje po železničkom području, moraju sama voditi brigu o svojoj ličnoj sigurnosti.

Član 7

Službeni odnos saobraćajnih organa prema organima drugih službenih grana

Službeni odnos saobraćajnih organa prema organima drugih službenih grana

Upravljanje saobraćajnom službom isključivo je povereno saobraćajnim službenicima, koji nose i punu odgovornost za njezino pravilno vršenje. Stoga se zabranjuje službenicima drugih službenih grana, da se neposredno mešaju u njihove poslove i da tim ometaju izvršenje naredaba saobraćajnih službenika.

Član 8

Vršenje službe u prisustvu nadzornog, odnosno pretpostavljenog, organa

Vršenje službe u prisustvu nadzornog, odnosno pretpostavljenog, organa

1 Prisustvo pretpostavljenog odnosno nadzornog organa ne oslobođava nijednog službenika odgovornosti u vršenju svoje službe.

2 Potčinjeni službenici moraju se pokoravati usmenim naredbama pretpostavljenih.

Pretpostavljeni odgovaraju za izdane naredbe, a potčinjeni službenici za način njihova izvršenja.

Ako bi službenik primio od svoga starešine naredbu, koju **smatra** da je nezakonita, ili da je protivna propisima, koji postoje, odnosno da je štetna po redovitost ili sigurnost saobraćaja, onda je dužan skrenuti mu pažnju na protivpropisnost te naredbe i na opasnost, koja bi mogla nastati usled izvršenja izdanog naređenja. Posle učinjenih primedaba, pri ponovljenoj naredbi, dužan je službenik izvršiti dobivenu naredbu samo onda, ako mu se ona prethodno izda pismeno.

Takve pismene naredbe treba odmah dostaviti Oblasnoj direkciji.

Službenik, ni na zapovest starijega, nikada neće smeti da izvrši ono, što Krivični zakonik zabranjuje i kazni, kao ni ona naređenja, koja bi **očito** *dovela u opasnost bezbednost saobraćaja.*

II OTCEK

ПРУЖНА, СТАНИЧНА И САОБРАЋАЈНА ПОСТРОЈЕЊА

Члан 9

Одређивање страна пруге

Одређивање страна пруге

Десна и лева страна пруге одређују се увек по правцу од утврђене почетне тачке према крајњој тачки пруге.

Члан 10

Километарски и хектометарски стубови, падокази и браници

Километарски и хектометарски стубови, падокази и браници

1 Километарски и хектометарски стубови на прузи означавају отстојање од почетка пруге у целим километрима и десетинама километра.

2 Величине и дужине нагиба пруге означавају се падоказима.

На споредним пругама, величине и дужине нагиба до 2.5‰ не треба означавати падоказима.

3 *Прелази преко железничке пруге у равни колосека морају бити обележени друмским опоменицама. Браници се морају поставити на путним прелазима, где то интереси безбедности саобраћаја захтевају.*

Члан 11

Станице, укрснице, постаје, товариште итд.

Станице, укрснице, постаје, товариште итд.

1 На железничким пругама, према саобраћајним и комерциалним потребама, налазе се:

а) **станице** — она службена места, где се возови укрштавају и претичу, и где се врши целокупна или ограничена комерциална служба (саобраћај путника и робе);

б) **укрснице** — она службена места, где, поред једног, односно два главна пролазна колосека, има још бар један колосек за укрштавање и претицање возова; укрснице могу служити и за ограничену комерциалну службу;

в) **постаје** — она службена места, која леже на отвореној прузи, и која немају никаквих споредних колосека, и на којима се врши саобраћај путника, евентуално и ограничени саобраћај робе;

г) **товариште** — она службена места, где се, са отворене пруге, одваја један или више споредних колосека за утовар, односно истовар робе у колским товарима;

д) **распутнице** — она места, где се, са отворене пруге, одваја нека друга пруга;

ђ) **раскрснице** — она места, где се две пруге секу у истој равни колосека;

е) **одјавнице и блокарнице** — *она службена места, која чине границу просторних отсека и служе за регулисање саобраћаја узастопних возова;*

ж) **отворена пруга** — (скраћено: пруга), која везује међу собом станице и укрснице.

2 *Границе су између отворене пруге и станице или укрснице улазни сигнали, штитни сигнали или прилазни сигнали.*

3 *Колосеци, који се у станицама редовно употребљавају за примање возова, зову се »главни колосеци«, а остали колосеци »споредни колосеци«. Они главни колосеци, који чине продужење колосека отворене пруге, јесу »главни пролазни колосеци«.*

Колосеци, који су само са једне стране везани са неким колосеком, називају се **слепи** (крњи). Осим тих назива, колосеци се називају према сврси којој служе: **магацински, ложионички, радионички,** итд.

Колосеци на станицама обележавају се бројевима, тако да први колосек пред станичном зградом носи број 1, а остали редом: 2, 3, 4, итд.

Члан 12

Употреба новограђених и преправљених пруга, колосека, објеката итд.

Употреба новограђених и преправљених пруга, колосека, објеката итд.

Новограђене железничке пруге и преиначени колосеци или објекти не смеју се предати саобраћају пре стручнога комисиског прегледа и одобрења надзорне железничке власти.

Члан 13

Слободан простор ширине пруге

Слободан простор ширине пруге

1 Предмети, који се налазе поред или између колосека, морају бити толико удаљени од шине, да не сметају безбедности саобраћаја.

Шљунак у колосеку мора бити најмање 20 см далеко од унутрашње ивице шине, и лети не сме надвисити горњу ивицу шине више од 5 см, а зими мора бити раван с горњом ивицом шине.

Наслага шљунка изван колосека мора бити удаљена од унутрашње ивице шине лети најмање 60 см, а зими најмање 80 см. Иза те даљине може се наслагати шљунак, земља, камен итд. у неограниченој висини, али косина наслаге према колосеку не сме бити већа од 45 степени.

Друге предмете треба сместити уз колосек од унутрашње ивице шине, по могућности, на удаљености од 150 см, но најмање 130 см.

2 За одржавање ових прописа одговорни су на станици: старешина станице, односно саобраћајни чиновници, или за то нарочито позвани службеници; за подручје ложионице, радионице, магацина за материјал итд. одговорне су старешине поменутих јединица; а на отвореној прузи, службеници одржавања пруге.

Члан 14

Службени часовници

Службени часовници

1 У станичним просторијама, где се врши телеграфска (телефонска) служба, мора се налазити службени часовник, по којем се саобраћај управља.

2 Осим тога, станица мора имати један часовник, који мора бити на таквом месту, да се њим путници могу лако користити.

Сви службеници извршне службе, чији је рад у тесној вези са безбедношћу саобраћаја, кад су на дужности, морају собом носити џепни часовник, који тачно ради (саобраћајни чиновници, надзорници скретница, шефови маневре, скретничари, прегледачи кола, надзорници пруге, пружни десетари, вође пружних колица и сличних возила, чувари пруге и њихови заменици, возовођа, кондуктер, завршни кочничар, машиновођа и надзорник локомотиве).

3 Свака поседнута скретничарска и пружна стражарница, одјавница и блокарница мора имати службени часовник.

4 Сви се часовници морају равнати по средње-европском времену.

Тачно време добија се дневно **подневним** знаком на телеграфу (телефону).

Сигнал 14: »Дотерати часовнике« мора свака станица дати за одређени правац у истом тренутку, када на телеграфском апарату почне откуцавање подневног знака. У случају, да на телеграфској линији постоји сметња, свака станица мора дати сигнал 14: »Дотерати часовнике« по својем службеном часовнику.

Станице и постаје, које нису везане телеграфом или телефоном, као и скретничари и пружно особље добијају ово време сигналом 14: »Дотерати часовнике«.

5 Она станица или постаја, која не добије тачно време, дотераће своје часовнике по џепном часовнику возовође првог воза, који је свој часовник већ дотерао.

6 Стражарнице, у којима нема електричног звона, а ни телефона, дотерују своје часовнике по џепном часовнику надзорника пруге.

7 Пре поласка воза из полазне станице, на станицама, где се особље мења, и на станицама, где се воз, после давања подневног знака, првипут задржава, дужан је саобраћајни чиновник осведочити се о тачном раду часовника возовође и машиновође и, у случају потребе, наредити дотеривање њихових часовника. Извршење овога потврђује саобраћајни чиновник у Путном листу (В. чл. 98. т. 1-г).

Члан 15

Сигнали на скретницама и обележавање скретницâ

Сигнали на скретницама и обележавање скретницâ

1 Скретнице, преко којих возови улазе и излазе, као и оне, преко којих се ноћу често маневрише, морају бити снабдевене сигналима, који се могу осветлити.

Остале скретнице могу имати сигналне плоче, које се не могу осветљавати, или могу бити и без сигналних плоча.

2 *У свакој станици скретнице се морају означавати текућим бројевима, почевши са бројем 1 у правцу од почетка према крају пруге. Скретнице у ложионицама и радионицама означавају се на исти начин.*

Члан 16

Осигурање скретницâ

Осигурање скретницâ

1 *У погледу сигурности постоје две врсте скретницâ:* **неосигуране** *и* **осигуране** *скретнице.*

Неосигуране *скретнице су оне, које се постављају руком на лицу места, или на потег из централног места, а њихов положај није притврђен (осигуран) ни на који начин.*

Осигуране *су скретнице оне, које се осигуравају електричним или механичким путем.*

2 *Међу осигуране скретнице спадају:*

а) **»Поуздано притврђене скретнице«**

Те се скретнице постављају са централног места, или на лицу места, а снабдевене су нарочитим механичким или електричним контролним затвором (резом), који мора бити с главним сигналима у таквој механичкој или електричној вези, да се ти сигнали могу поставити на »Слободно« само онда, ако су скретнице постављене и осигуране у исправном положају;

б) **»Притврђене скретнице«**

Те скретнице редовно нису укопчане у блоковни уређај, и нису у зависности са улазним и излазним сигналима, него се постављају обично руком, а онда их одговорни саобраћајни чиновник са централног места (обично из саобраћајног уреда) притврди помоћу електричне или механичке контролне направе.

Како се рукује поуздано притврђеним и притврђеним скретницама постоје нарочити прописи.

в) **»Поуздано закључане скретнице«**

Ове се скретнице постављају руком на лицу места и осигуравају се бравама разних система.

Систем браве мора бити такав, да се брава може закључати и кључ извући само онда, ако скретница стоји у одређеном положају. Кључ браве мора чувати онај службеник, без чијег се допуштења положај скретнице не сме мењати (В. чл. 109, т. 6).

3 *Скретнице на отвореној прузи, које су без надзора, морају бити осигуране.*

Члан 17

Стални сигнали

Стални сигнали

Сигнални правилник описује те сигнале и прописује њихову употребу.

Члан 18

Међици

Међици

На местима, где се два колосека приближују један другом, морају се поставити међици, који обележавају границу, до које се могу поставити кола на једном колосеку, а да се тим не омета вожња по другом колосеку.

Члан 19

Остала саобраћајна и станична постројења

Остала саобраћајна и станична постројења

Осталим саобраћајним постројењима сматрају се: справе електричног сигналног звона, телеграфске и телефонске справе, постројења за постављање и осигурање скретница са централног места, и постројења за вожњу у просторном размаку. Осталим станичним постројењима сматрају се, уколико се налазе у границама станице: дизалице, колске ваге, мере за товарни простор (товарни профил), товарне рампе, постројења за дезинфекцију и дезинсекцију, скретнице, преноснице (преносни мостови), грудобрани (на крају крњих колосека), опоменице, падокази, браници, напојници, јаме за чишћење локомотива итд

Члан 20

Одржавање скретница

Одржавање скретница

1 Скретничари су дужни да скретнице одржавају чисто, и да помичне делове мажу. Старешине јединица, сваки у своме подручју,

дужни су, бар једанпут дневно, лично се уверити о томе, а нарочито се старати о исправности скретница.

2 Скретница је потпуно употребљива:

а) ако су сви скретнички делови потпуни и исправни;

б) ако се покретни делови лако покрећу и језичци равномерно леже на јастучићима;

в) ако између језичка и главне шине, као и на срцу, нема песка, шљунка, снега, леда, сметлишта итд;

г) ако се језичци потпуно приљубљују уз главне шине, што код скретница с тегом мора наступити самим пребацивањем тега;

д) ако на скретницама има прописних сигнала, чији положај мора бити у непосредној вези с кретањем језичка.

Члан 21

Уклањање недостатака на скретницама

Уклањање недостатака на скретницама

1 Чим се запазе недостаци на скретницама, који се могу лако уклонити или исправити, дужни су скретничари одмах то и учинити; али, ако је квар већи, треба одмах известити службенике одржавања пруге. До њихова доласка, станица ће предузети све потребне мере за одржавање безбедности саобраћаја.

2 За одржавање сигурносних уређаја скретница важе нарочити прописи.

Члан 22

Повремени преглед скретница и сигурносних уређаја

Повремени преглед скретница и сигурносних уређаја

1 Сваког месеца најмање једанпут — по могућности у једнаким размацима времена

— мора шеф секције за одржавање пруге, или његов заменик, заједно са шефом станице, прегледати све скретнице, скретничке сигнале и укрштаје.

2 Преглед скретница других службених грана (ложионица, радионица, одржавања пруга итд.) врше шефови секције заједно са шефовима дотичних јединица.

3 О сваком повременом прегледу саставиће се записник о нађеном стању. Утврђене мане и недостаци морају се одмах поправити, за шта су лично одговорни службеници, који су извршили преглед.

4 Преглед скретницâ са сигурносним уређајем врши се по нарочитим прописима.

Члан 23

Одржавање осталих станичних постројења и сигналних средстава

Одржавање осталих станичних постројења и сигналних средстава

1 Сва станична постројења и сигнална средства морају бити увек у исправном стању, односно мора их бити и у довољној количини, и сав за то потребни потрошни материјал мора се држати у приправности у станици, на подесном месту.

2 Сва станична постројења — уколико нису предана којој другој службеној грани — морају одржавати у реду они станични службеници, који врше саобраћајну службу, а у првом реду онај службеник, којему је поверено руковање дотичним уређајем и надзор над њим.

Ако се на постројењима опази какав квар или недостатак, треба одмах о томе обавестити оне органе, који су позвани, да то уклоне, односно да то поправе.

3 Дизалице, окретнице и преноснице треба, уз учешће стручног органа, месечно једанпут прегледати и, што буде нађено,

писмено утврдити онако, како је прописано у тачки 3, чл. 22, овог Правилника.

За прегледање уређаја са парним, електричним, воденим или ваздушним погоном, постоје нарочити прописи.

III OTSEK

OSVETLJENJE

Član 24

Podela osvetljenja

Podela osvetljenja

Osvetljenje, potrebno za vršenje saobraćajne službe, deli se na:

a) osvetljenje signalâ u stanicama, i spoljašnje i unutrašnje osvetljenje stanicâ;

b) osvetljenje signalâ na vozovima i unutrašnje osvetljenje vozova; i

c) osvetljenje signalâ na pruzi.

Član 25

Utvrđivanje potrošnje — Trajanje i nadziranje osvetljenja

Utvrđivanje potrošnje — Trajanje i nadziranje osvetljenja

1 Signale treba osvetljavati po propisima Signalnog pravilnika.

2 Signale na vozovima treba osvetliti blagovremeno tako, da ih mrak ne zateče neosvetljene.

3 Prilazni putovi, peroni, čekaonice i sve one prostorije, koje na stanicama služe za putnike, moraju se noću osvetliti pre dolaska, odnosno polaska vozova s prevozom putnika.

4 Količinu plamenova i trajanje osvetljenja za unutrašnje i spoljašnje osvetljenje stanicâ i staničnih signala, zatim trajanje osvetljenja putničkih kola određuje, za redovne pri-

like, Oblasna direkcija prema tome, koje je godišnje doba.

5 Za svetiljke kod vozova važi ovo:

a) količinu signalnih svetiljaka na vozu propisuje »Signalni pravilnik«;

b) količina ručnih svetiljaka zavisi od broja voznog osoblja, a količina svetiljaka u kolima od broja kolskih odeljaka, ili od sastava voza za prevoz vojnika.

6 Kola, u kojima se prevoze putnici, moraju se noću osvetliti, a u tunelima i danju, ako vožnja traje duže od 3 minuta.

7 Paljenje i gašenje svetiljaka, ako se to ne može činiti, za vreme putovanja voza, iz unutrašnjosti putničkih kola, treba vršiti na onim stanicama, na kojima, po redu vožnje, ima za to dovoljno vremena.

Ako se voz s prevozom putnika mora osvetliti već na polaznoj stanici, onda se to mora učiniti pre nego što putnici uđu u voz.

U stanicama, u kojima se vozovi osvetljavaju, dužno je vozno osoblje uveriti se, da li je osvetljenje potpuno izvršeno.

8 Oni službenici, koji su dužni vršiti osvetljenje, moraju uvek imati pri ruci potreban pribor i potrošni materijal.

II ДЕО
ПРИПРЕМЕ ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА

IV ОТСЕК
КОЛСКА СЛУЖБА

Члан 26

Прегледање и опрема кола

Прегледање и опрема кола

1 Нова кола треба, пре пуштања у саобраћај, прегледати у радионици **(први повремени преглед)** и означити их знаком прегледа.

2 Свака кола треба у радионици прегледати још и повремено **(повремени преглед),** што се на колима мора, такође, означити знаком прегледа.

3 *Свака се кола морају прегледати пре доставе за утовар, и пре него што се додају возу.*

Она кола, која немају знака прегледа, или која имају такве недостатке, због којих би била угрожена сигурност саобраћаја, лица, животиња или робе, не смеју се употребити.

4 Кола у саставу воза прегледају прегледачи кола на станицама, које су за то одређене.

Овај ће се преглед вршити у међустаницама само утолико, уколико бављење воза то допушта.

5 *Возно особље мора сва кола тачно прегледати код преузимања воза у полазној станици, и у успутним станицама, у којима задржавање воза то допушта. Ово прегледање има, у првом реду, за циљ, да се пронађу и из воза избаце она кола, која су неспособна за вожњу и опасна по саобраћај.*

Код прегледања кола треба пазити на:

а) стање справа за квачење и тегљење кола (тегљеник, тегљеникова кука, квачило, сигурносне »D« куке и резервни ланци);
б) стање справа за одбијање кола (одбојници и њихови делови);
в) стање мазалица и осовинских вилица (ножица);
г) стање гибњева;
д) стање доњег постоља;
ђ) стање кочницâ;
е) стање ваздушне кочнице;
ж) стање колског сандука, односно странâ и пода теретних кола;
з) код затворених кола, натоварених запаљивом робом, прегледати, да ли су врата и прозори добро затворени;
и) стање товара у отвореним колима;
ј) оптерећење гибњева код натоварених кола;
к) стање усадних клинова код теретних кола са обртњима;
л) унутрашњу опрему путничких кола;
љ) врата и прозоре путничких кола;
м) да ли су путничка кола чиста;
н) стање уређаја за осветљење путничких кола;
њ) стање уређаја за парно грејање; и
о) стање уређаја водовода и канализације у нужницима.

6 Ако се не може несумњиво утврдити, да ли су кола способна за саобраћај или не, онда одлучује мишљење за то одређених

службеника вуче или њихове радионице, а где ових нема, мишљење машиновође (односно вође моторних кола).

7 Кад се возила на властитим точковима предају на отпрему, морају их, пре тога, прегледати ложионички или радионички стручни органи.

8 За вожњу неспособна и оштећена кола, као и кола, која се не смеју натоварити, и кола с неупотребљивом кочницом, морају се са обе стране снабдети прописаним листицама (цедуљама).

9 Кола, која су на прузи исклизнула, смеју се отпремити **до најближе станице** само онда, ако је стручни орган (на пр. машиновођа) утврдио, да су способна за вожњу. Оваква кола, као и она, која су у станици исклизнула, смеју се даље отпремити тек после прегледа од стручног органа ложионице или радионице (на пр. од прегледача кола).

10 Ако се затворена кола употребљавају за превоз војника, морају бити снабдевена прибором који прописује »Упут о војно-железничким преносима«.

11 *У полазним, прелазним, и у оним станицама, где се возно особље мења, као и у крајњим станицама, треба у путничким и службеним колима утврдити стање колског инвентара на основу инвентарских спискова.*

Члан 27

Дужности саобраћајних службеника у погледу поступања с колима

Дужности саобраћајних службеника у погледу поступања с колима

1 С колима, која је ложионица или радионица обележила листицама (цедуљама) за пробну вожњу, мора се извршити пробна вожња за то одређеним возовима, а на прописаној даљини.

По свршетку пробне вожње морају се поскидати поменуте листице.

Приватна лица се не смеју бавити у колима за време пробне вожње.

Шеф станице, споразумно са старешином ложионице, односно радионице, даје налог за увођење пробног воза. Саобраћајни чиновник дужан је такво наређење унети у Путни лист пробног воза. Ова примедба мора се, по потреби, уписати и у Путни лист воза, којим се пробна вожња продужује.

Сва властита и страна дворска и салонска кола, која служе за путовање чланова Краљева Дома или страних владара, ако су четрнаест дана стојала ван саобраћаја, морају се, пре употребе, подвргнути пробној вожњи. Та се вожња има вршити на даљину од 50—100 км без задржавања, са највећом брзином која је допуштена на тој прузи, са обзиром на врсту локомотиве.

2 Оне станице, у којима нема радионице (ложионице, која врши оправке кола), морају сва кола, која су цедуљисана за оправку, или су неупотребљива, упућивати одређеним радионицама.

Ако нека кола треба оспособити за вожњу у станици, у којој нема радионице или ложионице, мора се надлежна радионица (ложионица) позвати телеграфски (телефонски), да за тај посао упути раденике. У телеграму треба тачно навести знак железнице сопственице, серију и број кола, и кратко назначење квара на колима.

Дотле, док се кола оправљају, она се не смеју покретати, и морају се заштитити сигналима по прописима Сигналног правилника.

3 Ако приватна лица начине квар на колима, колском прибору или инвентару, позваће се да накнаде штету.

Штета ће се наплатити по ценовнику, који је за то прописан. Ако се штета, на

основи тог ценовника, не може да утврди, позваће се радионица да штету процени; ако су кола које стране железнице, штету ће проценити Дирекција. У тим случајевима мора приватно лице положити одређену своту, а станица ће саставити упутницу за оправку, коју ће проузроковач штете потписати у знак признања.

Наплаћена сума предаје се станичној благајници; она се уводи у исто време и у пријаву о квару и у упутницу за оправку.

Путник, који оштети или упрља кола или колски намештај, дужан је накнадити штету према утврђеном ценовнику; ако, пак, не би хтео да плати, предаће се старешини станице или саобраћајном чиновнику у првој станици, у којој бављење воза то допушта, или у станици, у којој путник излази. Ако би се путник и ту устезао да плати, старешина станице или саобраћајни чиновник саставиће записник и предаће га полицискоj, или, где ове нема, општинској власти, заједно с тим путником, тражећи наплату штете преко те власти.

Возовођа је дужан навести случај у Путном листу или у одређеном обрасцу. Тај ће навод саобраћајни чиновник потврдити својим потписом.

4 При војним транспортима тражиће се наплата штете на колима или колском прибору од команданта транспорта. Ако командант не би хтео платити, возовођа је дужан прибележити у Путни лист, или у одређени образац, тачно назначење стања ствари и, према податцима пропратних исправа тога транспорта, назив војне јединице, име и чин команданта.

Ако настане квар на колима, која су натоварена стоком, накнаду ће платити власници транспорта само онда, када штета наступи на колима и колском прибору услед недо-

вољног надзора при утовару или истовару, или ако је стока била рђаво везана.

Ако су квар проузроковали поштански службеници, или веће фирме, које су у непрестаној пословној вези са железницом, или је квар на колима проузроковало железничко особље страних железничких управа у заједничкој станици, неће се тражити накнада штете одмах, већ ће се само позвати да признаду штету на пријави о кварy. Ако би било спора око признања штете, Обласна дирекција наредиће шта треба даље радити.

Ако је с неком фирмом уговорено, да мање оправке плаћа уговореном свотом (паушално), онда се неће тражити да трошкове оправке призна на пријави о кварy.

5 Кондуктери путничких возова и остали службеници одговорни су за разбијена прозорска окна и огледала, и дужни су, по Закону о државном саобраћајном особљу, платити штету.

6 За тачну наплату штете одговорни су службеници, који је наплаћују по одредбама прописа који постоје.

7 Ванредно се морају подмазати кола:

а) која дуже времена нису употребљавана, пре него што се уврсте у воз;

б) која се изузетно додају возу веће брзине од 60 км на сат;

в) која се товаре живим животињама и експлозивном робом, без обзира кад су последњи пут периодично подмазана; и

г) за превоз дугачких предмета и грађе и њихова покретна постоља, уколико су ти колски делови приступачни.

8 Станица, у којој постоји колска вага, дужна је накнадним мерењем (тарирањем) изнаћи властиту тежину кола у овим случајевима:

а) кад су кола обележиле друге службене јединице листицама: »На тарирање«;

б) ако није читко исписана властита тежина, или ако се посумња у тачност исписане тежине;

в) ако је наређено, да се понова тарирају.

9 При поновном тарирању кола мора се пазити на ово:

а) кола се морају, пре мерења, добро очистити, нарочито од снега и леда;

б) да се поставе на средину колске ваге;

в) квачила се морају откачити, а одбојници се не смеју додиривати;

г) слободно кретање ваге не сме бити спречено.

Властита тежина мора бити тачно утврђена, а нађена тежина заокружује се на 10 кг тако, да се тежина до 5 кг не рачуна, а преко 5 кг се рачуна као 10 кг.

Ако је колска вага краћа од размака осовина, измериће се свака осовина или постоље за себе, и збир њихове тежине даје целокупну тежину. Код кола са три осовине мора се прво измерити прва осовина, затим прва и друга заједно, па онда друга и трећа заједно и, напослетку, трећа осовина сама за себе. Властита тежина таквих кола добива се, кад се све те, делимичним мерењем, нађене тежине саберу, па се тај збир подели са 2.

Свако поновно мерење кола уводи се у књигу, прописану за тај циљ. У њу треба увести пређашњу тежину и тежину нађену поновним мерењем.

О поновно извршеном тарирању треба известити јединицу, која је тарирање тражила и надлежну радионицу, којој уједно треба упутити и кола, да изврши потребну исправку.

V OTSEK

TOVARENJE I OPTEREĆENJE KOLA

Član 28

Tovarenje kola

Tovarenje kola

1 Kod tovarenja kola mora se paziti, da se ne oštete ni kola, ni roba. Tovar treba jednako razdeliti na osovine, a kod tovarenja otvorenih kola treba još paziti, da se ne prekorače dopuštene mere visine, širine i dužine (tovarni profil).

Predmeti, koji premašaju propisani tovarni profil, mogu se prevoziti samo izuzetno, i samo po naročitom odobrenju Oblasne direkcije, i po posebnim odredbama za svaki slučaj.

2 Sva natovarena roba mora se smestiti u kola čvrsto i sigurno. Ako se to ne može postići zbog samog oblika natovarenih predmeta, onda će se za taj cilj upotrebiti lanci, klinovi, čavli ili druga sredstva.

3 S obzirom na sigurno i uspešno kočenje vozova treba natovariti kola s kočnicom, po mogućnosti, do pune težine tovarom, koji je određen za najudaljeniju stanicu.

Otvorena kola s kočnicom moraju se tovariti tako, da rukovanje kočnicom ne bude sprečeno.

4 Za tovarenje kola važe, uostalom, odredbe koje propisuje »Železničko-saobraćajna uredba« i »Pravilnik o manipulaciji pri prevozu robe, mrtvaca i živih životinja«.

5 Kada je tovarenje vrlo teških i glomaznih (opsežnih) predmeta dužnost železnice, to tovarenje treba lično da nadgleda šef stanice ili magacinski činovnik, a po potrebi, treba pozvati u pomoć ložioničke ili radioničke stručne službenike. Za tovarenje predmeta, koji, zbog neobičnog oblika ili konstrukcije, zahtevaju naročite sprave za tovarenje ili sredstva za

pričvršćivanje, moraju stanice, od slučaja do slučaja, tražiti uputstva od Oblasne direkcije.

6 Strojeve (mašine), predane na otpremu, kojima je, zbog velike težine ili zbog konstrukcije, potreban naročiti nadzor, mora uvek pratiti stručnjak.

7 U blizini onih mesta, gde se redovno pune ili ispražnjuju cisterne za prevoz zapaljivih tečnosti, treba imati u pripravnosti peska za gašenje eventualno nastalog požara.

8 Za upotrebu, tovarenje i otpremu kola s lako eksplozivnim sredstvima za pucanje, rasprskavajućim sredstvima i lako eksplozivnom municijom, merodavne su odredbe »Železničko-saobraćajne uredbe«.

Kola, koja su natovarena eksplozivnom ili zapaljivom robom, označena su naročitim ceduljama na ovaj način:

a) **lako eksplozivna sredstva** *za pucanje, rasprskavajuća sredstva i lako eksplozivna municija ceduljom:*

»LAKO EKSPLOZIVNA ROBA 2 SKUPINE«
(plavi otisak);

b) **ostala eksplozivna roba** *ceduljom:*
»EKSPLOZIVNA ROBA«
(crveni otisak);

c) **zapaljive tečnosti** *ceduljama:*
»ZAPALJIVA ROBA«
(crveni otisak)
i
»PAŽLJIVO MANEVRISATI«
(crvena hartija);

d) **samozapaljiva roba** *ceduljom:*
»ZAPALJIVA ROBA«
(crveni otisak).

9 Vojne kuhinje, u kojima se, za vreme vožnje, kuva, tovare se, po pravilu, u otvorena

kola sa visokim stranama. Ako se, ma iz kog razloga, moraju prevoziti u zatvorenim kolima, onda se za odvođenje dima ne smeju oštetiti kola, nego treba otvoriti vrata i prozore.

Član 29

Opterećenje kola

Opterećenje kola

1 Ako je na kolima, osim tovarne težine, naznačena i tovarna snaga, onda to znači onu krajnju meru opterećenja, koja se ni u kom slučaju ne sme preći.

2 Ako je na kolima označena samo **tovarna težina,** ili ako je na kolima zabeležena samo **tovarna snaga,** što može biti slučaj kod stranih kola, onda se ta kola mogu tovariti sa 5% preko označene težine.

Do te krajnje granice mogu se kola opteretiti samo onda, kada, po prirodi robe, ne postoji mogućnost, da će, za vreme prevoza, nastati preopterećenje usled vremenskih uticaja.

3 *Kola, koja su obeležena od strane radionice ili ložionice listicom: »Prviput pola tovariti«, treba da pređu put od najmanje 200 kilometara, kada se posle opravke prazna ili sa tovarom ispod ¼ tovarne težine šalju u ma kom pravcu, a najmanje 100 km ako su tovarena sa ¼ do ½ svoje tovarne težine, i ne smeju se upotrebiti za prevoz životinja, lako eksplozivnih sredstava za pucanje, rasprskavajućih sredstava, lako eksplozivne municije i lako zapaljive robe.*

VI OTSEK

MANEVARSKA SLUŽBA

Član 30

Opšte odredbe manevarske službe

Opšte odredbe

1 Manevarska služba obuhvata sva naređenja i njihovo izvršenje, koja su potrebna za

pokretanje voznih sredstava, njihovo zakvačivanje i otkvačivanje, kao i upravljanje i nadzor nad tim radom. Manevrisanje se vrši lokomotivom, motornom, ljudskom ili životinjskom snagom.

Kod manevrisanja, vršilo se ono kojom bilo snagom, treba uvek paziti da ne bude ugrožena bezbednost saobraćaja, službenika i drugih lica.

2 Ako bi se manevrisanjem sprečavao slobodan ulazak, izlazak ili prolazak vozova, onda, dok traje manevrisanje, treba stanicu (tovarište) zaštititi propisanim signalima.

3 *Na ulaznim kolosecima sme se manevrisati samo do signala 32: »Granica manevrisanja«* (Izuzetak vidi čl. 32, t. 5).

4 Manevrisanje, uopšte, naređuje i nadzirava saobraćajni činovnik. Naredbe izdaje saobraćajni činovnik lično, ili preko kojeg službenika, a manevrom neposredno upravlja rukovalac manevre.

Nikakvo manevrisanje ne sme se vršiti bez prisustva rukovaoca manevre.

U stanicama sporednih pruga, gde nema odgovornog saobraćajnog činovnika, sme se u vremenu, kada nema vozova, manevrisati ljudskom ili životinjskom snagom, ali samo pod rukovodstvom i odgovornošću staničnog službenika.

5 Na stanicama, gde za to nema naročitog službenika, dužan je sâm saobraćajni činovnik rukovoditi manevrisanjem i nadziravati ga; ali, ako je on sprečen drugim važnijim poslom, koji ne trpi odlaganje, onda može poveriti rukovodstvo i nadzor nad manevrom vozovođi, ili kojem drugom sposobnom službeniku.

Na onim mestima, gde nema odgovornog saobraćajnog činovnika, vozovođa odgovara za manevrisanje.

6 Osoblju, koje radi na manevrisanju, sme davati uputstva samo rukovalac manevre.

7 *Za vreme manevrisanja zabranjeno je:*

a) ostavljati kola izvan međikâ, ako bi to smetalo kojoj narednoj kretnji;

b) prelaziti preko neispravno postavljene skretnice;

c) zakvačivati ili otkvačivati kola, dok su još u brzom kretanju;

d) zadržavati se na čeonoj strani lokomotive ili tendera;

e) za vreme vožnje skakati na vozila ili s njih, dok su ona još u brzom kretanju, sedeti na stepenicama, odbojnicima itd., prelaziti preko odbojnika ili provlačiti se ispod vozila;

f) stupiti na prostor između skladišta (magacina) ili rampe i između kola, koja su u kretanju;

g) prelaziti preko koloseka između dva dela voza, koja treba sastaviti, ili pred vozilima, koja se kreću.

8 S kolima, koja su natovarena lako eksplozivnim sredstvima za pucanje, rasprskavajućim sredstvima, lako eksplozivnom municijom, lako zapaljivim tečnostima ili samozapaljivom robom, treba, prilikom kvačenja, prilaziti s najvećom opreznošću.

9 Zabranjeno je ostavljati kola na otvorenoj pruzi bez lokomotive. Na sporednim prugama s nagibom najviše do 10‰ mogu se kola, uz naročito dopuštenje Oblasne direkcije i uz održavanje svih opšte propisanih i posebno izdatih sigurnosnih mera, ostavljati na pruzi radi utovara ili istovara. Ta se kola mogu u najbližu stanicu potiskivati i narednim vozom.

Kod takvih kola mora se kočiti najmanje 30% bruta. Nadzor nad ovim kolima stalno vrši jedan železnički službenik.

Član 31

Dužnost i odgovornost rukovaoca manevre

Dužnost i odgovornost rukovaoca manevre

1 Rukovalac manevre je odgovoran, da se manevrisanje vrši pravilno, sigurno, ekonomno i brzo. Stoga mora stojati na takvom mestu, sa kog može pregledati sva kretanja, i sa kog se može sporazumevati s mašinovođom i sa osobljem zaposlenim kod manevre.

2 Rukovalac manevre dužan je, pre početka manevre, uveriti se, da li na vozilima ili u pravcu kretanja nema ili bi mogla nastati kakva zapreka; naročito, pak, treba paziti, da se kogod ne nalazi među vozilima ili pod njima.

Član 32

Mere opreznosti kod manevre obzirom na saobraćaj vozova

Mere opreznosti kod manevre obzirom na saobraćaj vozova

1 Pre dolaska voza treba na ulaznom koloseku obustaviti manevrisanje tako, da se voz ne mora zaustaviti pred ulaznim, odnosno štitnim, signalom.

Ulazni (štitni) signal sme se za voz, koji dolazi, postaviti na »Slobodno« tek onda, kada je manevrisanje već obustavljeno, i kada su izvršeni propisi čl. 109.

Kod izračunavanja dolaska zadocnelog voza treba uvek uzeti za osnovu njegovo najkraće vreme vožnje.

2 *Ako se manevrisanje mora bezuslovno dovršiti pre nego se očekivani voz pusti u stanicu, onda se manevrisanje mora obustaviti na 5 minuta pre verovatnog dolaska voza do signala, i sme se nastaviti tek onda, kada je očekivani voz stao pred ulaznim odnosno štitnim signalom, i ako su se o tome osvedočili saobraćajni činovnik i rukovalac manevre, lično ili preko skretničara.*

3 *Ako je vidik u daljinu sprečen zbog magle, vejavice i tome slično, mora se manevrisanje obustaviti 10 minuta pre predviđenog dolaska voza do signala.*

4 *Glavni koloseci stanice smeju se upotrebiti za manevrisanje samo po neophodnoj potrebi.*

5 Preko signala: »Granica manevrisanja« sme se na ulaznom koloseku manevrisati samo u slučaju, ako iz susedne stanice ne dolazi voz po istom koloseku, i ako je toj stanici javljeno, da ne pusti voz dok se manevrisanje ne svrši.

Na sporednim prugama važe odredbe tačke 1, 2 i 3 u onim stanicama, u kojima ima ulaznih, odnosno štitnih, signala. Gde tih signala nema, mora se stanica zaštititi ručnim signalnim sredstvima, u protivnom mora se manevrisanje obustaviti najmanje na 10 minuta pre dolaska voza.

6 *Ako je za ulazak ili za izlazak voza već dano dopuštenje, onda se može manevrisati na susednim kolosecima puta vožnje toga voza samo u onom slučaju, ako se tim ne ugrožava njegova bezbednost.*

Pri manevrisanju u blizini ulaznih, odnosno izlaznih, koloseka ne smeju se davati vidni i čujni signali onda, kada bi to moglo dovesti u zabunu vozne službenike vozovâ koji ulaze. odnosno izlaze. Službenici se moraju u tom slučaju sporazumevati usmeno.

Član 33

Postupak kod zakvačivanja i otkvačivanja vozila

Postupak kod zakvačivanja i otkvačivanja vozila

1 Za kvačenje vozila ne smeju se upotrebiti nepozvana i neizvežbana lica.

2 Čim je službenik zakvačivanje ili otkvačivanje dovršio, i izišao iz koloseka, dužan je odmah dati potreban signal za dalja kretanja.

Kada službenik stupa među kola ispod odbojnika ili otuda izlazi, mora se uvek prihvatiti za ručicu, koja je u tom cilju pričvršćena ispod odbojnika.

3 Zakvačivanje i otkvačivanje lokomotivâ ima kod manevrisanja redovno da vrši stanično ili vozno osoblje.

4 Zakvačivanje i otkvačivanje lokomotivâ sa pričvršćenim snežnim plugom sme se vršiti na strani pluga samo onda, kada lokomotiva i kola stoje. Ako se takva lokomotiva mora češće zakvačivati i otkvačivati na strani pluga, onda treba pred snežni plug uvrstiti jedna kola, po mogućnosti sa niskim stranama, koja ostaju pred lokomotivom za vreme celog manevrisanja.

Član 34

Rukovanje skretnicama pri manevrisanju — Odgovornost za položaj skretnicâ

Rukovanje skretnicama pri manevrisanju — Odgovornost za položaj skretnicâ

1 Skretnicama, koje leže na glavnim kolosecima, rukuju, za vreme manevrisanja, skretničari, kojima su one dodeljene. Ukoliko im služba dopušta, moraju skretničari sudelovati pri manevrisanju i rukovati i skretnicama sporednih koloseka. Ako to ne bi bilo moguće, dužan je rukovalac manevre postarati se, da tim skretnicama rukuju za to sposobni službenici (manevriste, vozni službenici).

2 Svakoj skretnici mora se odrediti redovan položaj. Po svršenom manevrisanju moraju se skretnice odmah postaviti u svoj redovni položaj (V. čl. 108, t. 2).

3 Dokle vozila stoje na skretnici, zabranjeno je menjati položaj skretnice. Isto je tako zabranjeno menjati položaj skretnice neposredno pred nailaženjem vozila na skretnicu, izuzev slučaj, ako bi se tim mogao sprečiti kakav udes.

4 Naročito je zabranjeno da vozila svojim točkovima menjaju položaj skretnice.

Ako bi, protivno ovom propisu, koji voz ili niz vozila delimično prešao preko neispravno postavljene skretnice niz jezičak, onda je za-

branjeno zaustaviti vozila sve dotle, dok voz ili niz kola nije potpuno prešao preko skretnice, osim kad bi dalje kretanje moglo prouzrokovati kakvu nezgodu.

5 Za ispravan položaj skretnice kod manevrisanja odgovoran je, u prvom redu, onaj službenik, koji njom rukuje, i, osim toga, rukovalac manevre, kome je dužnost uveriti se o ispravnom položaju skretnica po signalu na skretnicama.

Za ispravan polažaj onih skretnica, koje nemaju skretničkih signala, odgovoran je samo onaj službenik, kome je povereno da njima rukuje.

Ovo važi noću i za one skretnice, čiji se signali ne osvetljavaju.

6 Ako se preko skretnicâ, koje se postavljaju rukom, prelazi uz jezičak, dužnost je skretničara da se uveri, da li se jezičak potpuno priljubljuje uz glavnu šinu.

Član 35

Davanje signala pri manevrisanju

Davanje signala pri manevrisanju

1 Pri manevrisanju lokomotivom (motornim kolima) upotrebljavaju se, osim signala za zaštićivanje stanicâ, još i oni signali, koji su u Signalnom pravilniku propisani za manevrisanje. Ti se signali daju mašinovođi ili ložaču neposredno, ili prihvatanjem.

2 Osoblje, koje manevriše, postavlja se na ravnom koloseku na strani, na kojoj je mašinovođa, a u krivinama, na unutrašnjoj strani luka (krivine).

Ložač mora paziti na signale, koji se daju na njegovoj strani, i dužan je odmah dostaviti ih mašinovođi.

3 *Kod manevrisanja lokomotivom imaju se signali »Lagano« i »Stoj« davati tako blagovremeno, da se izbegne suviše jak sudar vozila.*

4 Kad se manevriše ljudskom snagom ili stokom, onda je, osim signala za zaštićivanje stanice, dovoljno usmeno sporazumevanje osoblja.

Član 36

Mere opreznosti, kad se manevrisanje jednovremeno vrši na više mesta

Mere opreznosti, kad se manevrisanje jednovremeno vrši na više mesta

1 Ako se na stanici jednovremeno manevriše na više mesta, onda se mora paziti, da se jedno kretanje ne vrši bez obzira na drugo.

2 *U stanici, u kojoj stalno manevriše više odreda, treba utvrditi granice onih koloseka, ili delova koloseka, na kojima će pojedini odredi moći nesmetano manevrisati.*

Član 37

Manevrisanje preko putnih prelaza

Manevrisanje preko putnih prelaza

1 Pre nego što se počne manevrisanje preko putnih prelaza, treba zatvoriti branike.

2 Ako preko putnih prelaza treba duže manevrisati, onda treba manevru, s vremena na vreme, obustaviti, da saobraćaj na putu ne bi bio predugo ometan.

Član 38

Rukovanje kočnicama, ustavljačima i papučama prilikom manevrisanja

Rukovanje kočnicama, ustavljačima i papučama prilikom manevrisanja

1 Da bi se pri manevrisanju usporila brzina kola, i da bi se ona mogla zaustaviti, mora biti dovoljno ispravnih i posednutih kočnica.

2 Pri odbacivanju kola bez kočnice, moraju manevarski službenici imati ustavljače ili papuče, da bi njima, u svako doba, mogli usporiti brzinu kola, ili ih i zaustaviti.

3 Pri upotrebi ustavljača valja paziti na ovo:

Ustavljač se stavlja između glavnog nosača i kojega drugog zgodnog uporišta na kolima (vilica osovine, gibanj itd.) tako, da ustavljač

pritisne venac točka. Službenik, koji rukuje ustavljačem, mora ići iza njega, uz kola, okrenut licem u pravcu kretanja. Ustavljač treba čvrsto držati i njim, po potrebi, pritiskivati na venac točka.

Ustavljač se nikad ne sme staviti među žbice točka.

Pri upotrebi ustavljača treba paziti na stubove svetiljaka, na skretnice i na druge zapreke, pa, ako se uz njih, sa umetnutim ustavljačem, ne može proći, onda treba ustavljač, za vremena, izvući, zapreku brzo obići i ustavljač ponovo umetnuti. Kad su kola stala, ustavljač treba izvući.

Zabranjeno je vešati se o ustavljač, ili sesti na njega.

Nije dopušteno upotrebljavati ustavljač, ako se kola kreću takvom brzinom, da ih nije moguće pratiti brzim korakom.

Do troja kola u jednoj grupi treba da prati jedan službenik, a do šestoro kola dvojica, koji moraju kočiti na istoj strani.

4 *Noću se mogu ustavljači upotrebljavati samo onda, ako je prostor, po kojem se manevriše, dovoljno osvetljen.*

5 *Papučama se sme zaustavljati grupa od najviše šest kola. Papuče se ne smeju postavljati na sastavu šina, na skretnici, ili neposredno ispred skretnice.*

6 *Zabranjena je upotreba neispravnih ustavljača i papuča.*

Član 39

Manevrisanje ljudskom snagom

Manevrisanje ljudskom snagom

1 Službenici, koji manevrišu, ne smeju ići između vozila ili u koloseku, ili po šinama, nego treba da budu sa strane kola, ili na njihovim uglovima.

2 Da se, pri ovakvom manevrisanju, ne bi dogodila nesreća, mora bar jedan službenik nad-

gledati kolosek, po kojem se manevriše. Pri takvom manevrisanju treba se, uopšte, strogo držati propisa bezbednosti, koji važe za manevrisanje lokomotivom.

3 Ako se manevriše kolima bez kočnica, treba imati pri ruci ustavljače ili papuče, kojima će se brzina kola moći usporiti ili kola i zaustaviti.

4 Ako se za manevrisanje moraju uzeti lica, koja tome poslu nisu vična, dužnost je rukovaoca manevre da ih prethodno pouči o svemu, što se tiče njihove lične bezbednosti.

Član 40

Manevrisanje životinjskom snagom

Manevrisanje životinjskom snagom

1 Lanac ili konopac, kojim se vuku kola, mora biti tako dugačak, da od kola do životinje bude najmanje 2.5 m dužine.

2 Životinju treba voditi za ular i, po mogućnosti, van koloseka.

3 Osim lica, koje vodi životinju, mora biti još jedno lice, koje će zaustavljati kola kočnicom, papučom ili ustavljačem.

Član 41

Manevrisanje lokomotivom

Manevrisanje lokomotivom

1 Pre no što otpočne manevra, dužnost je njenog rukovaoca da, unapred, saopšti mašinovođi a, po mogućstvu, i skretničarima i ostalom manevarskom osoblju kakva će se kretanja izvoditi. Ako se takvo manevrisanje mora izvršiti pozadi voza sa drugom lokomotivom, onda se o tome mora, prethodno, obavestiti mašinovođa vozne lokomotive.

2 Izuzetno se dopušta da lokomotiva, koja manevriše, istovremeno, i vuče i potiskuje vozila.

3 Manevrisanje dvema radnim, međusobno zakvačenim, lokomotivama treba izbegavati; kad se, izuzetno, tako mora manevrisati, dužan je rukovalac manevre označiti lokomotivu, koja će regulisati brzinu i davati potrebne signale.

Ako se u vozu nalaze još i druge lokomotive, onda ih treba skloniti na neki sporedni kolosek, dok se manevra ne svrši.

4 *Takozvani »engleski« način odbacivanja kola (kola za vreme kretanja otkvačiti pred skretnicom, onda pustiti lokomotivu na jedan kolosek, pa skretnicu brzo prebaciti tako, da otkvačena kola odu na drugi kolosek) dopušta se samo po odobrenju Oblasne direkcije.*

5 O svakom prekidu manevre, koji bi trajao duže od 15 minuta, treba obavestiti mašinovođu.

Mašinovođa ili ložač smeju se udaljiti sa lokomotive samo po odobrenju saobraćajnog činovnika. Obojica ne smeju nikako, jednovremeno, napustiti lokomotivu za vreme takvog prekida.

6 Brzina vožnje pri manevrisanju lokomotivom, uopšte, nije ograničena, ali se ipak mora voditi računa, da se ne dovode u opasnost saobraćaj i lična bezbednost službenikâ i drugih lica. Rukovaoci manevre moraju paziti da se brzina manevrisanja udešava prema mesnim i ostalim prilikama.

7 Ako kolosek, na koji lokomotiva potiskuje vozila, nije preglédan, onda mora, na dovoljnoj daljini pred vozilima, ići službenik sa potrebnim signalnim sredstvima. U tom slučaju mora se manevrisati brzinom čovečjeg hoda.

8 Kad se manevrisanje vrši kolima, u kojima ima putnika, onda treba vrata na kolima zatvoriti i zaključati. Ako se manevriše poštanskim kolima, u kojima se nalaze poštanski službenici, onda ih o tome treba prethodno obavestiti.

9 Kola natovarena eksplozivnom robom, moraju se pri manevrisanju rastaviti od lokomotive najmanje sa četvoro kola, koja nisu natovarena lako zapaljivom robom.

Ne smatraju se, u smislu ove odredbe, lako zapaljivom robom kameni i mrki ugalj, koks i drvo.

10 U blizini eksplozivne i lako zapaljive robe, zatim u blizini kola, koja su natovarena takvom robom, kao i u samim takvim kolima, zabranjeno je pušiti, držati vatru, ili približiti se sa otvorenim plamenom.

11 Rukovalac manevre dužan je, pre no što manevra otpočne, obavestiti mašinovođu, da li ima za manevrisanje kola pomenutih u tački 8 i 9.

12 *Za manevrisanje motornim kolima važe isti propisi kao i za manevrisanje lokomotivom. Motornim kolima ne sme se manevrisati sa više kola, nego što je njihovo dopušteno redovno opterećenje.*

Član 42

Propisi za odbacivanje (otiskivanje) kola

Propisi za odbacivanje (otiskivanje) kola

1 Pod odbacivanjem kola razume se takvo manevrisanje, pri kojem nezakvačena lokomotiva otisne kola, da sama odu do određenog mesta.

Pri odbacivanju mora se paziti na ovo:

a) deo koloseka, na koji se odbacuje, mora biti preglédan, a sve skretnice na njemu u ispravnom položaju;

b) kola se ne smeju odbaciti do putnog prelaza, ako branik nije zatvoren, ili ako nema čuvara.

Ne smeju se odbaciti do skretnice, okretnice ili prenosnice, ako se ove ne nalaze u redovitom položaju.

c) kola, koja se odbacuju, treba da su međusobno zakvačena i moraju se kočiti;
d) više od šestero kola u grupi ne smeju se odbacivati, ako nemaju kočnica; i
e) odbačena kola smeju ići samo takvom brzinom, da vrlo lagano i bez jakog udara naiđu na kola, koja stoje.

2 **Ne smeju se odbacivati:**

a) kola, u kojima su putnici, poštanski službenici ili pratioci pošiljaka;
b) kola, natovarena konjima, priplodnom ili krupnom stokom;
c) kola sa eksplozivima, municijom i zapaljivim tečnostima;
d) kola za parno grejanje;
e) kola za svetleći plin;
f) kazanska kola s tečnostima (cisterne, rezervoari, bazenska kola, itd.), ako nemaju kočnice;
g) kola sa obrtnjima, koja su međusobno spojena polugama za kvačenje, ili samim tovarom;
h) kola na kojima su listice »Oprezno manevrisati«;
i) lokomotive; i
j) zabranjeno je odbacivanje kola na niz kola pobrojanih pod a) i c).

3 Oblasna direkcija određuje stanice, tovarišta itd., u kojima je odbacivanje kola zabranjeno, ili dopušteno samo pod izvesnim uslovima.

Član 43

Manevrisanje na spuštalici (kolosek za spuštanje kola)

Manevrisanje na spuštalici (kolosek za spuštanje kola)

Za manevrisanje na spuštalici važe naročiti propisi.

Član 44

Mere sigurnosti da vozila ne odbegnu

Mere sigurnosti da vozila ne odbegnu

1 Na vozilima, koja stoje, pojedince ili u grupama, moraju se kočnice pritegnuti. Ako nema kočnicâ, onda se moraju pod točkove podmetnuti podmetači ili klinovi. Vozila, koja stoje na pojedinim kolosecima, moraju se, sva zajedno ili bar u većim skupinama, međusobno zakvačiti.

2 Klinovi i podmetači treba nepomično i čvrsto da stoje uz točkove.

Pod točkove se ne sme stavljati kamenje ili komađe drveta.

3 Ostavljena vozila kod manevrisanja treba odmah osigurati, da ne odbegnu.

Ako se kod voza manevriše po kolosecima u padu, ili koji graniče padom, onda se moraju zakočiti sva posednuta kola u onom delu voza, koji ostaje na mestu.

4 Za osiguranje vozila odgovorni su na stanicama (tovarištima) saobraćajni činovnici (čuvari), manevarsko osoblje, a za kola na magacinskim i tovarnim kolosecima i magacinsko osoblje.

5 Za osiguranje vozila, koja stoje na kolosecima drugih službenih jedinica (ložionice, radionice itd.), odgovaraju oni službenici, koji su za to određeni.

Lokomotive pod parom moraju biti dobro ukočene i pod stalnim nadzorom, da se ne bi same krenule.

6 Kad nastupi bura ili jak vetar, i pred veče, dužan je rukovalac manevre, nadzornik stanice, odnosno saobraćajni činovnik, uveriti se, da li su vozila dovoljno osigurana

7 Kola u šljunkarama treba tako osigurati, da ne odbegnu. Za ovo odgovara nadzornik šljunkare, odnosno čuvar pruge, koji rukuje skretnicom, koja vodi u šljunkaru.

8 Gde ima postrojenja za hvatanje kola, moraju se, po svršenom manevrisanju, zaključati, a ključeve čuvati na određenom mestu

Ako takvo postrojenje na otvorenoj pruzi postane neupotrebljivo, onda treba odrediti naročitog službenika, koji će voditi nadzor, da vozila ne odbegnu.

Ako postoji kolosek za hvatanje (zaustavljanje) odbeglih vozila, onda skretnica tog koloseka mora redovno biti postavljena na taj kolosek, i bar pouzdano zaključana.

Član 45

Vožnje lokomotiva van ložioničkog područja

Vožnje lokomotiva van ložioničkog područja

1 Nijedna se lokomotiva ne sme kretati van ložioničkog područja bez dopuštenja saobraćajnog činovnika.

2 Lokomotiva, koja se kreće van ložioničkog područja, mora imati staničnog pratioca, koji može stojati na lokomotivi.

Stanični službenik ne mora pratiti lokomotivu u stanicama, gde su kretanja (vožnje) lokomotiva jednom za svagda uređena, ili gde se vrše na kolosecima, koji su za taj cilj slobodni.

VII ODSEK

SASTAVLJANJE (SKLAPANJE) VOZOVA

Član 46

Opšte odredbe

Opšte odredbe

Vozove treba, po pravilu, sastavljati tako, da teška kola dođu ispred lakših, da razlika u visini između odbojnika kvačenih kola ne iznosi više od 8 cm, i da se kočničke kućice ili njihove spojnice (platforme) ne dodiruju ni onda, kada su odbojnici najviše zbijeni.

Član 47

Položaj, količina i upotreba lokomotiva

Položaj, količina i upotreba lokomotivâ

1 Vozna lokomotiva treba da je, po pravilu, na čelu voza, s dimnjakom napred, u pravcu vožnje.

2 Lokomotive tenderke mogu, i s dimnjakom pozadi, ići svojom najvećom brzinom, a lokomotive sa posebnim tenderom, ako su s dimnjakom pozadi, pa su na čelu voza, ne smeju prekoračiti brzinu od 45 km na sat.

3 Od propisa pod 1) ovoga člana sme se odstupiti u ovim slučajevima:

a) kad se manevrише;

b) kad se vozovi guraju;

v) kad lokomotiva ide u pomoć, i pri probnim vožnjama;

g) kad se voz mora vratiti sa otvorene pruge do prvog postrojenja, gde je moguće da se lokomotiva stavi na čelo voza, kao i kod radnih i materijalnih vozova na pruzi; i

d) gde to zahtevaju naročite mesne prilike, a po odobrenju Oblasne direkcije.

U svima pobrojanim slučajevima može tender biti napred.

4 *Lokomotiva se ne sme pustiti u službu, ako joj je parna pištaljka pokvarena.*

5 Za jedan voz mogu se upotrebiti najviše dve lokomotive na čelu voza i dve na kraju, ako stanje pruge i objekata podnosi takvu vožnju.

Sve lokomotive kod voza, koje služe za otpravljanje voza, ili idu s vozom kao polugrejane (V. čl. 61, t. 1*a*), *nazivaju se* »**Radne lokomotive**«.

6 Kad je potrebna i **zaprežna lokomotiva,** onda, po pravilu, treba odrediti dve lokomotive iste kategorije. Ako takvih lo-

комотива нема, онда ће се на чело воза ставити, редовно, локомотива веће брзине.

7 Локомотиве са причвршћеним снежним плугом не смеју се употребити са плугом окренутим позади.

8 Између двеју локомотива, које вуку или потискују воз, не смеју се уврстити кола.

9 *Моторна кола, ако се употребе за отпрему воза, треба ставити увек на чело воза, и, редовно, тако, да стајалиште воће мотора буде окренуто напред. Моторна кола смеју воз гурати у оним случајевима, када их је немогуће ставити на чело воза.*

Члан 48

Сигурносна (службена) кола

Сигурносна (службена) кола

1 *Код сваког воза морају се иза возне локомотиве уврстити једна кола с ручном кочницом* **(сигурносна кола),** *на којима мора бити возни службеник. Потребно је, да се тај службеник може лако споразумевати са машиновођом. Као сигурносна кола употребљавају се редовно* **службена** *(D) кола, у којима обично заузима место возовођа.*

2 На споредним пругама уврштивање сигурносних кола није обавезно.

3 Код возова са ваздушним кочењем може се, по потреби, између локомотиве и сигурносних кола уврстити највише 6 осовина; али, та кола морају имати спроводну цев за ваздушно кочење.

Члан 49

Завршна (сигнална) кола

Завршна (сигнална) кола

1 Последња кола у сваком возу морају имати ручну кочницу, која мора бити поседнута.

Таква се кола зову **завршна кола,** а њихов кочничар **завршни кочничар.**

Завршна кола морају бити тако удешена, да могу носити завршне сигнале, а њихова кочница, по могућности, треба да је окренута противно правцу вожње.

2 *Код возова до 70 км брзине изузетно је допуштено приквачити иза завршних кола и једна кола без кочнице, или снежно гртало (ралицу).*

На споредним пругама допуштено је код нагиба до 10‰ додати иза завршних кола четвора, а преко 10‰ двоја кола без кочнице.

У сваком случају, на последњим колима мора бити бар средња сигнална светиљка, или сигнална плоча.

Члан 50

Уврштивање кола у брзе и путничке возове

Уврштивање кола у брзе и путничке возове

1 Код возова с превозом путника, са брзином преко 50 км на сат, морају се између локомотиве и првих кола с путницима уврстити једна кола без путника **(штитна кола).**

Ако се воз са превозом путника потискује, онда се пред локомотиву за потискивање морају уврстити штитна кола.

2 Железнички и поштански службеници, када службено путују, не сматрају се путницима у смислу предњих одредаба.

3 У брзе и путничке возове, са брзином већом од 60 км на сат, могу се уврстити само таква кола, чија конструкција и стање одговарају тој брзини.

Путничка кола, која су обележена на подужном носачу и на чеоној страни над одбојником знаком **»60 км«** *не смеју се уврстити у возове са брзином преко 60 км на сат.*

4 Код тих возова долазе, по правилу, путничка кола на крају воза. Службена и поштанска кола долазе испред њих, али се, изузетно, поштанска кола могу додавати и на крају воза.

За уврштивање директних кола у возове издају се нарочити прописи.

5 Кола, која се, изузетно, додају возовима веће брзине од 60 км на сат, морају задовољавати ове услове:

а) главни носач не сме лежати непосредно на гибњевима;

б) размак точкова не сме бити мањи од 4 м; од овога се изузимају двострука поштанска кола, која су, између себе, кратко и круто квачена. У путничке возове са највећом брзином од 70 км на сат могу се уврстити и кола, којима је размак точкова 3.5 м, али се она морају додати на крају воза;

в) обручи (бандажи) точкова морају целом својом површином бити дебели најмање 35 мм;

г) последњи повремени преглед не сме бити старији од годину дана.

6 *У возу с ваздушним кочењем треба кола с кочницом једнако распоредити, али тако, да између њих не буде више од троја кола, која имају само спроводну цев за ваздушно кочење.*

7 У возове, који саобраћају с ваздушним кочењем, могу се уврстити само кола истоветног кочничког система.

8 *Осим једних кола иза завршних кола* (В. чл. 49, т. 2) *смеју се возу, који саобраћа с ваздушним кочењем, изузетно, додати још кола и без ваздушног кочења, али само на крају воза. Но, укупни број осовина додатих кола без ваздушног кочења мора бити сразмеран брзини воза, па се према томе сме додати:*

а) до 40 км брзине на сат — највише 16 осовина;

б) од 41 до 50 км брзине на сат — највише 12 осовина;

в) од 51 до 70 км брзине на сат — највише 8 осовина;

г) од 71 до 90 км брзине на сат — највише 4 осовине.

Број осовина таквих кола не сме прекорачити трећину броја осовина онога дела воза, који се кочи ваздухом.

Ако број таквих кола, која се додају на крају воза, премаша број предвиђен тачкама а), б), в) и г) под 8, онда ће се, сразмерно броју кола, смањити брзина воза, или ће се употребити само ручно кочење.

На споредним пругама код возова с ваздушним кочењем, који путују брзином закључно до 30 км на сат, број кола без ваздушног кочења, која се додају возу, није ограничен.

Код возова с брзином од 31—40 км на сат, допуштено је возу с ваздушним кочењем додати највише 32 осовине кола без ваздушног кочења.

Члан 51

Уврштивање кола у мешовите возове

Уврштивање кола у мешовите возове

1 Код мешовитих возова уврштују се кола за превоз путника, по могућности, на крају воза, изузев случај, када их треба кочити или грејати локомотивом.

2 *Код мешовитих возова, кад се путничка кола коче ваздухом, додавање кола без ваздушне кочнице иза путничких кола ограничено је у тач. 8, чл. 50.*

Код возова, који саобраћају с ручном кочницом, иза кола с путницима може се додати овај терет:

а) код брзине до закључно 40 км на сат — до потпуног оптерећења локомотиве;

б) код брзине од 41 до 50 км на сат — 150 тона;

в) код брзине од 51 до 60 км на сат — 100 тона.

Члан 52

Уврштивање кола натоварених друмским возилима или живим животињама

Уврштивање кола натоварених друмским возилима или живим животињама

1 Кола, натоварена друмским возилима (каруцама, аутомобилима итд.), која се због своје мале тежине не могу уврстити у први део воза, уврштују се код возова с превозом путника на крају воза, а код теретних возова као и друга лака кола.

За време вожње нико се не сме бавити у тим возилима.

2 Кола, натоварена живим животињама, уврштују се иза кола за превоз путника, а морају се од њих раставити другим колима. Ово не важи за кола натоварена коњима.

Свиње се превозе само мешовитим, брзотеретним или теретним возовима.

3 *Возу, који је искључиво одређен за превоз војног транспорта, и у којем има и живих животиња, не сме се додавати никакав други товар са живим животињама без допуштења команданта војног транспорта.*

Члан 53

Уврштивање кола у теретне возове

Уврштивање кола у теретне возове

1 Опште је правило да се тешка и натоварена кола уврштују у теретни воз испред лакших и празних кола. При томе треба водити рачуна, да се кола уврсте по реду станица, да би се, успут, лакше и без велике маневре, могла оставити. То важи и за кола, која се додају у међустаницама.

Кола, која прелазе на побочне пруге, треба, по могућности, уврштивати уз она кола, која су упућена за станицу, од које се побочна пруга одваја.

Али, ако се, због краткоће времена, морају додати кола, где им по реду станицâ није место у возу, то ће се исправити у првој станици, у којој се воз дуже бави.

2 Сабирна кола треба у воз уврстити на такво место, да се не би много дангубило због утовара и истовара.

3 *Код теретних возова са ваздушним кочењем допуштено је иза ваздушно кочених дела додати и кола без ваздушне кочнице по одредбама Додатка реду вожње.*

Број додатих осовина зависи од укупног броја осовина у возу и од брзине воза.

Члан 54

Уврштивање кола обзиром на врсту, размак и притисак точкова

Уврштивање кола обзиром на врсту, размак и притисак точкова

1 Кола са точковима ливеним из једног комада не смеју се додавати возовима веће брзине од 50 км на сат. Кола са точковима система »Грифин« могу се уврштивати у возове са брзином до 60 км на сат.

2 Кола са натписом »Покретне осовине« на главним носачима, или са знаком ←)—)→ могу се додавати возовима без обзира на размак точкова.

3 Колики је највећи допуштени размак између непокретних осовина и колики је притисак точкова прописују нарочите одредбе.

Члан 55

Увршћивање кола натоварених робом, која се условно прима на превоз и увршћивање кола натоварених запаљивом робом

Увршћивање кола натоварених робом, која се условно прима на превоз и увршћивање кола натоварених запаљивом робом

1 За избор кола за утовар поменуте робе важи »Железничко-саобраћајна уредба« (Ж. С. У.), Тарифе и »Упут о војно-железничким преносима«.

2 Лако експлозивна средства за пуцање, распрскавајућа средства и лако експлозивна муниција (Ж. С. У. прилог II, скупине 2) отпремају се, редовно, само теретним возовима, а мешовитим и теретним возовима с превозом путника допуштено је такву робу отпремати само на оним пругама, на којима нема теретних возова, и то највише до 1000 кг бруто тежине.

3 Кола, натоварена лако експлозивним средствима за пуцање, распрскавајућим средствима и лако експлозивном муницијом, морају се увршћивати што даље од локомотиве, али, у сваком случају, тако, да се испред њих уврсте бар четвора, а иза њих бар троја штитна кола.

Код кола, натоварених лако експлозивним средствима за пуцање, распрскавајућим средствима и лако експлозивном муницијом највише до 100 кг бруто тежине, довољно је уврстити испред њих и иза њих по једна штитна кола, а за количине највише до 35 кг нису потребна штитна кола.

За штитна кола не смеју се употребити кола с путницима, пратиоцима робе, или поштанским службеницима, или кола са запаљивом робом.

Дрво, камени, смеђи (мрки) угаљ и кокс не сматрају се у смислу ове одредбе запаљивим предметима.

4 У мешовите возове и у теретне возове с превозом путника треба кола, натоварена експлозивном робом и муницијом, уврстити увек иза кола са путницима према одредбама тачке 2 овог члана.

5 *Кола, натоварена запаљивом робом, треба увршћивати, редовно, у задњу половину воза, и то тако, да иза њих буду најмање једна штитна кола, која нису натоварена таквом робом.*

Ако се кола, натоварена запаљивом робом, не би могла уврстити у задњу половину воза, или ако се читав воз састоји само из таквих кола, онда се морају између локомотиве и затворених кола, натоварених запаљивом робом, уврстити бар једна, а између локомотиве и отворених кола, натоварених таквом робом, бар четвора штитна кола, у којима нема запаљиве робе.

6 Ако се кола, натоварена средствима за пуцање и распрскавајућим средствима безбедним при руковању (Ж. С. У. прилог II, скупине 1), самозапаљивим тварима, запаљивим течностима, нагризајућим, отровним и труљењу подвргнутим тварима, отпремају путничким возовима, мешовитим возовима или теретним возовима с превозом путника, морају се уврстити увек иза кола с путницима и од њих раставити бар још једним колима, која нису натоварена поменутом робом.

7 Ако се у возу налази експлозивна и запаљива роба, онда се кола са експлозивном робом имају увек уврстити испред кола са запаљивом робом, а између њих треба уврстити бар троја празна кола, или натоварена другом каквом робом.

Код возова, који се зими греју котлом за парно грејање, кола с парним котлом сматрају се као локомотива у погледу увршћивања и заштићивања кола по овом члану.

Члан 56

Уврштивање кола с дугачким дрвима или с предметима дужим од једних кола

Уврштивање кола с дугачким дрвима или с предметима дужим од једних кола

1 Дугачка дрва и други предмети, који су, због своје дужине, натоварени на двоја кола, смеју се отправити само оним возовима, који саобраћају највећом брзином до 40 км на сат.

Такве се пошиљке отпремају, првенствено, теретним возовима, али је допуштено отправљати их и мешовитим, под условом, да се уврсте иза путничких кола, од којих треба да су растављена најмање једним колима, чији товар или стране надвисују натоварене дугачке предмете.

На споредним пругама допуштено је уврштивати их и испред путничких кола, али само онда, ако су међусобно закачена властитим квачилима. И у овом случају морају се раставити од путничких кола једним штитним колима, којима су странице или товар виши од товара кола с дугачким предметима.

2 Празна кола за дугачка дрва не смеју се отправљати, кад су скопчана крутом полугом за квачење, већ се полуга, пре отправљања, мора скинути.

Колико се гарнитура са предметима дужим од једних кола могу додати возу, одређује Обласна дирекција.

Члан 57

Уврштивање кола специјалне конструкције

Уврштивање кола специјалне конструкције

Прописи за уврштивање кола специјалне конструкције издаваће се од случаја до случаја.

Члан 58

Уврштивање кола за оправку

Уврштивање кола за оправку

Кола за оправку, која се, због свога квара, не могу уврстити између осталих кола, треба ставити на крај воза.

Члан 59

Уврштивање колских дизалица

Уврштивање колских дизалица

1 Колске дизалице смеју се превозити само оним возовима, који немају већу брзину од 40 км на сат. По правилу, колске дизалице отправљају се теретним, и, само изузетно, мешовитим возовима. У оба случаја, треба их уврстити на крају воза.

2 Колску дизалицу мора пратити стручно лице, које ће се старати о њеном превожењу.

3 Крак дизалице мора бити, за време вожње, положен и окренут уназад.

4 Штитна кола за дизалице морају се додати са обе стране, или само са стране крака, што зависи од склопа колске дизалице. Штитна кола морају се поставити са обе стране, ако делови дизалице на страни претега прелазе преко чеоне стране толико, да размак тих делова од спољашње површине неутиснутих одбојника износи мање од 20 см.

Члан 60

Уврштивање снежних гртала и ралица

Уврштивање снежних гртала и ралица*)

1 Ако снежно гртало или ралица нису додати возу за разгртање снега, уврштују се

*) *Снежна гртала и снежне ралице су возила на властитим точковима.*

Код разгртања снега употребљава се снежно гртало само на челу локомотиве, а снежна ралица (Schneeräumer) само иза локомотиве. Снежном ралицом се чисти пруга, којом је снежно гртало прошло, или служи за чишћење нижих наслага снега.

иза завршних кола, односно иза локомотиве за потискивање, а отправљају се теретним возовима, и то дању.

На пругама, на којима нема теретних возова, могу се снежна гртала и ралице превозити, уз нарочиту пажњу, и мешовитим возовима, али брзина не сме бити већа од 40 км на сат.

За време превоза морају полуге за покретање кљуна и крила ралице бити поуздано причвршћене.

При отпреми снежних гртала или ралица на успонима већим од 10‰ треба снежно гртало, односно ралицу, додати, редовно, на крају воза, с кљуном напред, у правцу вожње.

Такве пруге објављују се у Саобраћајним упутствима.

На споредним пругама могу се снежна гртала или ралице превозити сваким возом, али, првенствено, возовима, који саобраћају дању.

2 О превозу снежних гртала или ралице треба благовремено обавестити станично и пружно особље, да би се, за времена, могла обезбедити вожња на отвореној прузи и кроз станице.

Члан 61

Отпремање локомотива, тендера и моторних кола изван службе

Отпремање локомотива, тендера и моторних кола изван службе

1 *Локомотиве изван службе отпремају се или* **»полузагрејане«** *или* **»хладне«,** *и то у границама своје највеће допуштене брзине.*

а) Полузагрејане локомотиве су оне, код којих је притисак паре само толики, колико је потребно за њихово кретање.

Тежина таквих локомотива не рачуна се у бруто воза.

б) Хладне локомотиве су, редовно, без ватре у ложишту, са скинутим кретним полугама, са учвршћеним укрстачама (крстатим главама) и са ископчаним разводницима.

Сваку полузагрејану локомотиву мора пратити машиновођа и ложач, а на хладној локомотиви довољно је да се налази лице, које познаје сигнале, и које је вешто кочењу и подмазивању локомотиве. Ако хладна локомотива има у ложишту ватре, онда ју мора пратити испитани ложач.

2 Полузагрејане и хладне локомотиве редовно се отпремају теретним или мешовитим возовима, али се, изузетно, могу отпремити и путничким возом.

3 Локомотиве, које се отправљају возовима, морају се, по правилу, уврстити иза возне локомотиве, уколико то допушта стање пруге и пружних објеката. Подаци о томе налазе се у »Саобраћајном упутству«.

4 Ако се у воз уврсти локомотива с причвршћеним снежним плугом, онда треба на страни плуга уврстити једна кола, која иду до упутне станице локомотиве, да би се, успут, избегло откачивање и закачивање.

5 *Ако се тендер отпрема без локомотиве, онда га треба приквачити на крају воза; но, ако на предњој страни има помоћне одбојнике, онда се може уврстити иза возне, или иза последње хладне локомотиве.*

За властити тендер не треба, редовно, дати пратиоца, изузев случаја, ако је пратилац из техничких разлога потребан. За тендер, који је на отпрему предан као приватна пошиљка, мора предатељ дати стручног пратиоца, који путује у подесним, затвореним или службеним, колима и коме је дужност мазати тендер за време задржавања у станицама. Ни властити, ни приватни тендер се за време вожње не кочи.

6 *Моторна кола, која се изван службе отпремају у возу, треба уврстити, редовно, на крају воза, а справу за покретање треба ископчати.*

Ако су одбојници моторних кола и одбојници суседних кола разних система, онда треба употребити помоћне одбојнике, или треба моторна кола приквачити иза последњих кола, и то помоћу крутог квачила, које не сме бити дуже од 150 см.

Моторна кола, закачена крутим квачилом, могу се отпремати само таквим возом чија брзина није већа од 40 км на сат.

Моторна кола мора пратити вођа мотора или службеник вешт кочењу, који се мора стално задржавати крај кочнице и, према потреби, кочити, а свакако код сваког заустављања воза.

7 *С обзиром на уврштивање локомотиве, тендера и моторних кола, који су предани као приватне пошиљке, важе прописи овога члана као и за властита возила.*

8 *Пружни аутомобили смеју се отпремати возовима, чија брзина није већа од 40 км на сат и то само на крају воза, закачени крутим квачилом, које не сме бити дуже од 150 см.*

Пружне аутомобиле, закачене крутим квачилом, мора пратити службеник, који познаје прописе Сигналног правилника, и који је вешт руковању пружним аутомобилима.

Члан 62

Сигнални конопац

Сигнални конопац

1 Сигнални конопац мора везивати возну или полузагрејану локомотиву са сигурносним колима. Код возова са ваздушним аутоматским кочењем везивање сигналног конопца није потребно.

2 На полазној станици воза и на станицама, где се локомотива мења, и свуда, где је сигнални конопац био скинут, дужан је возовођа, пре поласка воза, осведочити се, да ли се њим може давати прописани сигнал.

3 *Код возова, који се отпремају помоћу моторних кола, не мора се употребљавати сигнални конопац.*

Члан 63

Квачење возила

Квачење возила

1 За квачење возила узимају се квачила на завртањ. Друга се квачила могу допустити само по одобрењу Министарства саобраћаја.

2 Код сваког воза треба сва возила двоструко квачити.

3 Квачила на завртањ код брзих и путничких возова и квачила путничких кола мешовитих возова треба дотле притезати, док се плоче одбојникâ не додирну, а затим још двапут потпуно завртнути.

Код свих осталих возова притежу се квачила на завртањ толико, да је размак одбојничких плоча један до два сантиметра.

4 Кола са експлозивним предметима и муницијом кваче се међусобно и са суседним колима тако, да се одбојничке плоче само додирују.

5 При квачењу на завртањ, ваља нарочито пазити да тег квачила — крушка — дође на средину између обе копче и вешалице квачила.

6 Неупотребљена завршна квачила треба закачити о тегљеникову куку.

7 Квачила на завртањ морају се, с времена на време, чистити и мазати.

8 При вожњи снежних гртала и ралица употребиће се само њихово квачило, али, ако

су предати као пошиљке, онда ће се за квачење употребити квачила оних возила, за која се гртало или ралица заквачују.

9 *Код заквачивања кола с ваздушним кочењем (парним грејањем) треба најпре заквачити квачила, па онда саставити црева, а код отквачивања треба најпре раставити црева, па онда отквачити квачила.*

Члан 64

Оптерећење возова

Оптерећење возова

1 Прописи за оптерећење возова налазе се у Додатку реду вожње.

За основу редовног оптерећења меродавни су: стање пруге (кривине и нагиби), брзина вожње и врста локомотивâ.

2 У полазној станици треба обавестити машиновође радних локомотива о оптерећењу воза. То важи и за оне међустанице, у којима се оптерећење знатно мења.

Члан 65

Број осовина у возовима

Број осовина у возовима

Највећи допуштени број осовина за возове прописан је у Додатку реду вожње, и то с обзиром на корисну дужину станичних колосека, врсту воза, врсту кочења и брзину воза.

Члан 66

Припремање возова

Припремање возова

1 У полазној станици треба возове благовремено саставити, да би возно особље имало доста времена да их прегледа, прописно прими и опреми до њиховог редовног поласка.

У састављеним теретним возовима мора маневарско особље извршити бар једноструко квачење.

2 Зими, када се возови морају грејати, треба их, за времена, саставити, да би сва путничка кола, пре уласка путника, била довољно загрејана.

3 Ако се воз није могао благовремено саставити, возно особље дужно је прегледати воз за време његова састављања.

Члан 67

Опрема возова

Опрема возова

1 Код сваког воза возно особље мора имати ова сигнална средства:

а) завршне сигналне светиљке или сигналне плоче;

б) две одбојничке капице или два сигнална котура;

в) онолико ручних заставица, звиждаљки и ручних сигналних светиљки, колико има пратилаца воза;

г) потребан број праскалица, најмање по шест комада, за возовођу и за завршног кочничара;

д) потребан број црвених, зелених и белих сигналних стакала за резерву.

Прописну опрему локомотиве врши ложионица.

2 На пругама с нагибом већим од 15‰ треба дати сваком војном, теретном и радном возу по две папуче, клинове или подметаче.

3 У опрему возова с превозом путника долазе још:

а) таблице колских одељака за непушаче, одељака за женскиње, итд.;

б) кључеви за путничка кола, за плинско осветљење и клешта за бушење возних карата.

Од свију тих прдмета мора се дати по један комад возовођи и кондуктерима;

в) једна завршна славина и два резервна црева за време грејања;

г) носила и ковчег (торба) с лековима за пружање прве помоћи.

4 За исправну опрему возова одговоран је саобраћајни чиновник полазне станице, возовођа и остало возно особље, а за опрему локомотиве одговоран је машиновођа.

VIII OTSEK

KOČNICE

Član 68

Vrste kočnica

Vrste kočnica

1 *Prema načinu, kako se rukuje kočnicom, razlikujemo:*

a) **ručnu kočnicu,** *kod koje se samo pojedino vozilo koči rukom pomoću vretena; i*

b) **vazdušnu kočnicu,** *kojom se i više vozila koči sa lokomotive, ili sa pojedinih vozila.*

2 Za kočenje se mogu upotrebiti samo ispravne kočnice.

3 Kočnice kola, koje se koče pomoću vazduha, moraju biti, redovno, udešene tako, da se mogu kočiti i rukom.

Član 69

Kočenje vozova

Kočenje vozova

1 Vozovi veće brzine od 60 km na sat moraju saobraćati sa automatskim vazdušnim kočenjem.

2 *Kod svakog voza moraju vozni službenici, osim kočnica na radnim lokomotivama i njihovim tenderima, rukovati tolikim brojem kočnica,*

odnosno kod vozova s vazdušnim kočenjem mora se staviti u dejstvo toliko kočnica, koliko je potrebno, da od bruto-težine čitavog voza bude kočen najmanje onaj procenat, koji je, na osnovu nižih tablica A_1, A_2, B_1, B_2, naveden u redu vožnje svakog voza.

Kod ručnog kočenja, za kočeno bruto uzima se u račun samo kočeno bruto onih kola, koja su posednuta.

TABE

Za glavne pruge pri upotrebi ručne ili vazdušne kočnice

Pri nagibu od ‰	Procenti kočenja za			
	15	20	25	30
0		7 (7)	7 (7)	7 (7)
1		7 (7)	7 (7)	7 (7)
2		7 (7)	7 (7)	7 (7)
3		7 (7)	7 (7)	7 (7)
4		7 (7)	7 (7)	8 (7)
5		7 (7)	7 (7)	9 (7)
6		7 (7)	8 (7)	10 (7)
7		7 (7)	9 (7)	11 (7)
8		8 (8)	10 (8)	12 (8)
9		9 (9)	11 (9)	14 (9)
10		11 (11)	13 (11)	16 (11)
12		13 (13)	15 (13)	18 (13)
14		15 (15)	17 (15)	20 (15)
16		18 (18)	19 (18)	22 (18)
18		21 (21)	22 (21)	25 (21)
20		23 (23)	25 (23)	28 (23)
22		25 (25)	28 (25)	31 (25)
25		29 (29)	32 (29)	35 (29)
30		36 (36)	39 (36)	42 (36)

LA A_1

kočnice kod teretnih i putničkih vozova

kod teretnih vozova

brzinu vožnje od km					
35	40	45	50	55	60
7 (7)	11 (11)	15 (15)	18 (18)	22 (22)	27 (27)
8 (7)	12 (11)	16 (15)	19 (18)	23 (22)	28 (27)
9 (7)	13 (11)	17 (15)	20 (18)	24 (22)	29 (27)
10 (7)	14 (11)	18 (15)	21 (18)	25 (22)	30 (27)
11 (7)	15 (11)	19 (15)	22 (18)	26 (22)	31 (27)
12 (7)	16 (11)	20 (15)	23 (18)	27 (22)	32 (27)
13 (7)	17 (11)	21 (15)	24 (18)	29 (22)	34 (27)
14 (7)	18 (11)	22 (15)	26 (18)	31 (22)	36 (27)
16 (8)	20 (11)	24 (15)	28 (18)	33 (22)	38 (27)
18 (9)	22 (11)	26 (15)	30 (18)	35 (22)	40 (27)
20 (11)	24 (11)	28 (15)	32 (18)	37 (22)	42 (27)
22 (13)	26 (13)	30 (15)	35 (18)	40 (22)	46 (27)
24 (15)	28 (15)	33 (15)	38 (18)	44 (22)	50 (27)
26 (18)	30 (18)	36 (18)	41 (18)	48 (22)	54 (27)
29 (21)	33 (21)	39 (21)	44 (21)	52 (22)	58 (27)
32 (23)	36 (23)	42 (23)	48 (23)	56 (23)	62 (27)
35 (25)	39 (25)	45 (25)	52 (25)	60 (25)	66 (27)
39 (29)	43 (29)	49 (29)	57 (29)	65 (29)	73 (29)
47 (36)	53 (36)	59 (36)	66 (36)	74 (36)	

TABE

Za sporedne pruge pri upotrebi ručne

Pri nagibu od ‰	Procenti kočenja za			
	15	20	25	30
0	7 (7)	7 (7)	7 (7)	8 (8)
1	7 (7)	7 (7)	7 (7)	9 (8)
2	7 (7)	7 (7)	7 (7)	10 (8)
3	7 (7)	7 (7)	8 (7)	11 (8)
4	7 (7)	7 (7)	9 (7)	12 (8)
5	7 (7)	7 (7)	10 (7)	13 (8)
6	7 (7)	8 (7)	11 (7)	14 (8)
7	7 (7)	9 (7)	12 (7)	15 (8)
8	8 (8)	10 (8)	13 (8)	17 (8)
10	10 (10)	12 (10)	15 (10)	20 (10)
12	12 (12)	14 (12)	18 (12)	23 (12)
14	14 (14)	16 (14)	21 (14)	26 (14)
16	16 (16)	19 (16)	24 (16)	29 (16)
18	19 (19)	22 (19)	27 (19)	32 (19)
20	22 (22)	25 (22)	30 (22)	35 (22)
22	25 (25)	28 (25)	33 (25)	39 (25)
25	29 (29)	32 (29)	37 (29)	44 (29)
30	35 (35)	39 (35)	44 (35)	52 (35)
35	41 (41)	46 (41)	51 (41)	59 (41)
40	48 (48)	53 (48)	58 (48)	66 (48)
45	55 (55)	60 (55)	65 (55)	73 (55)
50	62 (62)	67 (62)	72 (62)	80 (62)
55	69 (69)	74 (69)	80 (69)	88 (69)
60	76 (76)	81 (76)	90 (76)	100 (76)

L A A_2

kočnice kod putničkih i teretnih vozova

brzinu vožnje od *km:*					
35	40	45	50	55	60
13 (13)	19 (19)	26 (26)	33 (33)	42 (42)	52 (52)
14 (13)	20 (19)	27 (26)	34 (33)	43 (42)	54 (52)
15 (13)	21 (19)	28 (26)	35 (33)	45 (42)	56 (52)
16 (13)	22 (19)	29 (26)	37 (33)	47 (42)	58 (52)
17 (13)	23 (19)	30 (26)	39 (33)	49 (42)	60 (52)
18 (13)	24 (19)	31 (26)	41 (33)	51 (42)	62 (52)
19 (13)	25 (19)	33 (26)	43 (33)	53 (42)	64 (52)
20 (13)	26 (19)	35 (26)	45 (33)	55 (42)	66 (52)
22 (13)	28 (19)	37 (26)	47 (33)	57 (42)	69 (52)
25 (13)	31 (19)	40 (26)	50 (33)	61 (42)	74 (52)
28 (13)	34 (19)	43 (26)	54 (33)	65 (42)	
31 (14)	37 (19)	46 (26)	58 (33)	70 (42)	
34 (16)	40 (19)	50 (26)	62 (33)		
37 (19)	43 (19)	54 (26)	67 (33)		
40 (22)	47 (22)	58 (26)			
44 (25)	51 (25)	62 (26)			
49 (29)	57 (29)	68 (29)			
60 (35)	68 (35)				

TABE

Za glavne pruge pri upotrebi vazdušne

Pri nagibu od ‰	Procenti kočenja			
	15	20	25	30
0		6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)
1		6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)
2		6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)
3		6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)
4		6 (*6*)	6 (*6*)	7 (*6*)
5		6 (*6*)	6 (*6*)	8 (*6*)
6		6 (*6*)	7 (*6*)	9 (*6*)
7		6 (*6*)	8 (*6*)	10 (*6*)
8		7 (*7*)	9 (*7*)	11 (*7*)
9		8 (*8*)	10 (*8*)	12 (*8*)
10		9 (*9*)	11 (*9*)	13 (*9*)
12		11 (*11*)	13 (*11*)	15 (*11*)
14		13 (*13*)	15 (*13*)	17 (*13*)
16		15 (*15*)	17 (*15*)	19 (*15*)
18		17 (*17*)	19 (*17*)	21 (*17*)
20		19 (*19*)	21 (*19*)	23 (*19*)
22		21 (*21*)	23 (*21*)	25 (*21*)
25		24 (*24*)	26 (*24*)	29 (*24*)
30		30 (*30*)	32 (*30*)	35 (*30*)

LA B_1

kočnice kod putničkih vozova

za brzinu vožnje od *km:*					
35	40	45	50	55	60
6 (*6*)	9 (*9*)	12 (*12*)	15 (*15*)	18 (*18*)	22 (*22*)
7 (*6*)	10 (*9*)	13 (*12*)	16 (*15*)	19 (*18*)	23 (*22*)
8 (*6*)	11 (*9*)	14 (*12*)	17 (*15*)	20 (*18*)	24 (*22*)
9 (*6*)	12 (*9*)	15 (*12*)	18 (*15*)	21 (*18*)	25 (*22*)
10 (*6*)	13 (*9*)	16 (*12*)	19 (*15*)	22 (*18*)	26 (*22*)
11 (*6*)	14 (*9*)	17 (*12*)	20 (*15*)	23 (*18*)	27 (*22*)
12 (*6*)	15 (*9*)	18 (*12*)	21 (*15*)	24 (*18*)	29 (*22*)
13 (*6*)	16 (*9*)	19 (*12*)	22 (*15*)	25 (*18*)	31 (*22*)
14 (*7*)	17 (*9*)	20 (*12*)	23 (*15*)	27 (*18*)	33 (*22*)
15 (*8*)	18 (*9*)	21 (*12*)	24 (*15*)	29 (*18*)	35 (*22*)
16 (*9*)	19 (*9*)	22 (*12*)	25 (*15*)	31 (*18*)	37 (*22*)
18 (*11*)	21 (*11*)	24 (*12*)	28 (*15*)	34 (*18*)	40 (*22*)
20 (*13*)	23 (*13*)	26 (*13*)	31 (*15*)	37 (*18*)	43 (*22*)
22 (*15*)	25 (*15*)	29 (*15*)	34 (*15*)	40 (*18*)	46 (*22*)
24 (*17*)	27 (*17*)	32 (*17*)	37 (*17*)	43 (*18*)	49 (*22*)
26 (*19*)	30 (*19*)	35 (*19*)	40 (*19*)	46 (*19*)	52 (*22*)
29 (*21*)	33 (*21*)	38 (*21*)	43 (*21*)	49 (*21*)	55 (*22*)
32 (*24*)	36 (*24*)	41 (*24*)	47 (*24*)	53 (*24*)	60 (*24*)
39 (*30*)	44 (*30*)	49 (*30*)	54 (*30*)	60 (*30*)	

Pri nagibu od ‰	Procenti kočenja za brzinu vožnje od *km:*					
	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110
0	27 (*27*)	33 (*33*)	39 (*39*)	46 (*46*)	54 (*54*)	62 (*62*)	71 (*71*)	81 (*81*)	91 (*91*)	100 (*100*)
1	28 (*27*)	34 (*33*)	40 (*39*)	48 (*46*)	56 (*54*)	64 (*62*)	73 (*71*)	83 (*81*)	93 (*91*)	
2	29 (*27*)	35 (*33*)	42 (*39*)	50 (*46*)	58 (*54*)	66 (*62*)	75 (*71*)	85 (*81*)	96 (*91*)	
3	30 (*27*)	37 (*33*)	44 (*39*)	52 (*46*)	60 (*54*)	68 (*62*)	77 (*71*)	87 (*81*)		
4	32 (*27*)	39 (*33*)	46 (*39*)	54 (*46*)	62 (*54*)	70 (*62*)	79 (*71*)	89 (*81*)		
5	34 (*27*)	41 (*33*)	48 (*39*)	56 (*46*)	64 (*54*)	72 (*62*)	81 (*71*)			
6	36 (*27*)	43 (*33*)	50 (*39*)	58 (*46*)	66 (*54*)	74 (*62*)	83 (*71*)			
7	38 (*27*)	45 (*33*)	52 (*39*)	60 (*46*)	68 (*54*)	76 (*62*)	85 (*71*)			
8	40 (*27*)	47 (*33*)	54 (*39*)	62 (*46*)	70 (*54*)	78 (*62*)				
9	42 (*27*)	49 (*33*)	56 (*39*)	64 (*46*)	72 (*54*)	80 (*62*)				
10	44 (*27*)	51 (*33*)	58 (*39*)	66 (*46*)	74 (*54*)	82 (*62*)				
12	47 (*27*)	54 (*33*)	61 (*39*)	69 (*46*)						
14	50 (*27*)	57 (*33*)	64 (*39*)	72 (*46*)						
16	53 (*27*)	60 (*33*)	68 (*39*)							
18	56 (*27*)	63 (*33*)	72 (*39*)							
20	59 (*27*)	66 (*33*)								
22	62 (*27*)	70 (*33*)								
25	68 (*27*)									
30										

TABE

Za sporedne pruge pri upotrebi vazdušne

Pri nagibu od ‰	Procenti kočenja za			
	15	20	25	30
0	6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)	7 (*7*)
1	6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)	8 (*7*)
2	6 (*6*)	6 (*6*)	6 (*6*)	9 (*7*)
3	6 (*6*)	6 (*6*)	7 (*6*)	10 (*7*)
4	6 (*6*)	6 (*6*)	8 (*6*)	11 (*7*)
5	6 (*6*)	6 (*6*)	9 (*6*)	12 (*7*)
6	6 (*6*)	7 (*6*)	10 (*6*)	13 (*7*)
7	6 (*6*)	8 (*6*)	11 (*6*)	14 (*7*)
8	7 (*7*)	9 (*7*)	12 (*7*)	15 (*7*)
10	9 (*9*)	11 (*9*)	14 (*9*)	17 (*9*)
12	11 (*11*)	13 (*11*)	16 (*11*)	19 (*11*)
14	13 (*13*)	15 (*13*)	18 (*13*)	21 (*13*)
16	15 (*15*)	17 (*15*)	20 (*15*)	23 (*15*)
18	17 (*17*)	19 (*17*)	22 (*17*)	26 (*17*)
20	19 (*19*)	21 (*19*)	25 (*19*)	29 (*19*)
22	21 (*21*)	23 (*21*)	27 (*21*)	32 (*21*)
25	24 (*24*)	26 (*24*)	30 (*24*)	36 (*24*)
30	29 (*29*)	32 (*29*)	36 (*29*)	42 (*29*)
35	34 (*34*)	38 (*34*)	42 (*34*)	48 (*34*)
40	40 (*40*)	44 (*40*)	48 (*40*)	54 (*40*)
45	46 (*46*)	50 (*46*)	54 (*46*)	60 (*46*)
50	52 (*52*)	56 (*52*)	60 (*52*)	66 (*52*)
55	58 (*58*)	64 (*58*)	68 (*58*)	76 (*58*)
60	65 (*65*)	76 (*65*)	87 (*65*)	100 (*65*)

L A B_2

kočnice kod putničkih i teretnih vozova

brzinu vožnje od *km:*					
35	40	45	50	55	60
11 (*11*)	16 (*16*)	22 (*22*)	28 (*28*)	35 (*35*)	43 (*43*)
12 (*11*)	17 (*16*)	23 (*22*)	29 (*28*)	36 (*35*)	44 (*43*)
13 (*11*)	18 (*16*)	24 (*22*)	30 (*28*)	37 (*35*)	46 (*43*)
14 (*11*)	19 (*16*)	25 (*22*)	31 (*28*)	38 (*35*)	48 (*43*)
15 (*11*)	20 (*16*)	26 (*22*)	32 (*28*)	40 (*35*)	50 (*43*)
16 (*11*)	21 (*16*)	27 (*22*)	33 (*28*)	42 (*35*)	52 (*43*)
17 (*11*)	22 (*16*)	28 (*22*)	35 (*28*)	44 (*35*)	54 (*43*)
18 (*11*)	23 (*16*)	29 (*22*)	37 (*28*)	46 (*35*)	56 (*43*)
19 (*11*)	24 (*16*)	31 (*22*)	39 (*28*)	48 (*35*)	58 (*43*)
21 (*11*)	26 (*16*)	33 (*22*)	42 (*28*)	51 (*35*)	61 (*43*)
23 (*11*)	28 (*16*)	36 (*22*)	45 (*28*)	54 (*35*)	
25 (*13*)	31 (*16*)	39 (*22*)	48 (*28*)	57 (*35*)	
28 (*15*)	34 (*16*)	42 (*22*)	51 (*28*)		
31 (*17*)	37 (*17*)	45 (*22*)	54 (*28*)		
34 (*19*)	40 (*19*)	48 (*22*)			
37 (*21*)	43 (*21*)	51 (*22*)			
41 (*24*)	47 (*24*)	55 (*24*)			
48 (*29*)	55 (*29*)				

3 *Procenti kočenja za izračunavanje bruta za kočenje uzimaju se po ovim tablicama tako, da odgovaraju najvećem nagibu (merodavnom nagibu prema »Dodatku redu vožnje«) na dotičnom delu pruge i najvećoj brzini u smislu Dodatka redu vožnje.*

Za brzinu ispod 20 (15) km na sat važi procenat predviđen za brzinu od 20 (15) km na sat.

U tablicama procenata kočenja navedene su kurzivom vrednosti procenata, merodavnih za uspone.

Ako se stvarna brzina voza i nagib pruge nalaze između onih, koji su navedeni u tablicama, onda se, za izračunavanje bruta za kočenje, uzima procenat najbliže veće brzine, odnosno najbližeg većeg nagiba, koji se nalazi u tablicama.

Ako izračunati procenat stvarno kočenog bruta pada između dvaju procenata, koji se nalaze u tablicama, onda se uzima ona brzina, koja odgovara manjem procentu.

4 Za izračunavanje procenata kočenja u tablicama A i B uzeta je u račun najveća dužina zaustavnog puta, koja na glavnim prugama iznosi 700 m, a na sporednim prugama 400 metara.

Pod zaustavnim putom razume se onaj put. koji voz prođe od početka kočenja, pa dok ne stane.

5 *Pri izračunavanju stvarno kočenog bruta uzima se u obzir težina kola prema ovome:*

A) **pri ručnom kočenju:**

a) kod putničkih, poštanskih i službenih kola, vlastita težina kola, koja pada na kočene osovine, ali najviše 25 tona;

b) kod teretnih kola svih vrsta celokupna bruto-težina kola, koja pada na kočene osovine, ali najviše 25 tona.

B) **pri vazdušnom kočenju:**

a) kod putničkih, poštanskih i službenih kola, vlastita težina kola, koja pada na kočene osovine;

b) kod teretnih kola sa Božićevom kočnicom celokupna bruto-težina kola, a kod kola sa drugim sistemom kočnica **samo vlastita težina** *kola, koja pada na kočene osovine;*

c) kod kola sa vazdušnim vodom, a kočenim samo ručnom kočnicom, stvarno kočeno bruto računa se kao i kod vozova sa ručnim kočenjem.

6 Hladne lokomotive ne uzimaju se u račun kod izračunavanja bruta za kočenje, ako ih pratilac koči.

Ako se hladne lokomotive ne mogu kočiti, onda se i njihova težina računa u **nekočeno** bruto (tj. bruto voza, koje treba kočiti).

7 Ako se kočnica na tenderu ma koje radne lokomotive pokvari, onda se težina tendera mora uzeti u račun kao nekočeno bruto. Ako se, u tom slučaju, ne koči ni lokomotiva, onda se i njena težina uzima kao nekočeno bruto.

8 *Pri određivanju kočnica, koje treba posesti, moraju se, po mogućnosti, uzeti u obzir ona kola, koja imaju veće kočeno bruto.*

9 *Kod vozova s vazdušnim kočenjem mora biti najmanje toliko pratilaca voza, koliko je potrebno za kočenje voza za najmanju brzinu tj. za brzinu od 20 kod glavne i 15 km kod sporedne pruge prema tablicama A_1 i A_2, za slučaj, ako se vazdušna kočnica pokvari.*

10 *Ako vazdušna kočnica prestane dejstvovati, mora voz nastaviti vožnju brzinom, koja odgovara procentu stvarno kočenog bruta ručnim kočnicama prema tablicama A_1 i A_2.*

Po sebi se razume, da, u tom slučaju, brzina vozova ne sme preći brzinu od 60 km na sat.

11 Ako se iza završnih kola voza s vadušnim kočenjem nalaze jedna kola bez kočnice, onda bruto, kočeno vazdušnom kočnicom, mora pokriti i bruto tih kola.

12 Ako se na kraju voza s vazdušnim kočenjem nalazi više kola, koja nemaju vazdušnu kočnicu (V. čl. 50, t. 8 i čl. 53, t. 3), onda se taj deo voza mora samostalno kočiti ručnim kočnicama. Propisano bruto za kočenje ovog dela voza računa se, takođe, prema tablici B_1, odnosno B_2 i A_1, (za kočenje vazdušnom kočnicom), ali se procenat mora povećati za ¼, no najviše do 100%, a u dobivenom rezultatu razlomak treba zaokružiti na viši ceo broj.

Na sporednim prugama kod vozova, koji saobraćaju brzinom do 30 km na sat, procenti za izračunavanje bruta za kočenje uzimaju se iz tablice A_2. U stvarno kočeno bruto uzima se ukupno kočena težina bez obzira na to, da li se koči vazduhom ili rukom (V. čl. 50, t. 8).

13 *Ako bi, usput, usled kvara vazdušne kočnice, broj osovina na kraju voza prešao broj predviđen u tački 8, čl. 50 ovog Pravilnika, onda se brzina voza mora smanjiti srazmerno broju osovina na kraju voza, odnosno voz mora nastaviti vožnju s ručnim kočenjem.*

Brzina vožnje mora odgovarati procentu stvarno kočenog bruta.

U takvim slučajevima, vazdušna se kočnica sme upotrebiti samo u slučaju opasnosti.

14 Ako je između propisanog bruta za kočenje i stvarno kočenog bruta razlika do 3000 kgr, smatra se, da je voz ipak propisno kočen.

15 Pošto nije isključeno, da će se na usputnim stanicama dodavati vozu kola bez kočnice, ili da će se koja kočnica usput pokvariti, potrebno je, da se svaki voz iz polazne stanice otpravi sa više kočnica, nego što je propisano.

16 Vozno osoblje treba, po mogućnosti, postavljati na kola natovarena za najudaljenije stanice i koja najviše koče.

17 Da voz ima dovoljno kočenog bruta, odgovoran je, u prvom redu, vozovođa, a u polaznim stanicama i u onim usputnim stanicama, gde se sastav voza menja, i saobraćajni činovnik.

Član 70

Raspored kola s posednutim kočnicama

Raspored kola s posednutim kočnicama

1 Kola s kočnicama treba u vozu jednako rasporediti, a, ako to nije moguće, onda treba takva kola uvrstiti više prema završetku voza.

Kod teretnih vozova, sastavljenih od kola sa vazdušnim kočnicama i takvih, koja imaju samo vazdušni vod, ima se težiti, da se kola sa kočnicama što ravnomernije rasporede.

U jednoj grupi između dveju kočnica ne sme biti više od 10 kola samo sa vazdušnim vodom bez kočnice.

2 Prilikom sastavljanja voza, za koji ima suvišnih kočnica, uputno je kola s kočnicama uvrstiti jedna uz druga tako, da stajališta kočničarâ budu okrenuta jedno prema drugom, da bi, u slučaju potrebe, jedan kočničar mogao rukovati obema kočnicama. No, u račun za kočeno bruto uzimaju se samo jedna kola s posednutom kočnicom.

3 *Kod onih vozova, koje lokomotiva ne vuče, nego ih gura, moraju prva kola na čelu voza imati kočnicu, koja mora biti posednuta. Od ovog pravila mogu se izuzeti pomoćni vozovi, kad se iz zadnje stanice šalju na mesto rada.*

4 Kočničari se ne smeju smestiti:

a) na kočnici bez strana (plato kola), čije stajalište nema štitne ograde;

b) na kočnici otvorenih kola bez štitne ograde;
c) na kolima sa sedištem na krovu ili iznad krova;
d) na kolima natovarenim lako ekspxozivnim sredstvima i lako eksplozivnom municijom, kao i na kolima, koja su uvršćena neposredno pred tim kolima ili iza njih.

IX OTSEK

RED VOŽNJE

Član 71

Vrsta i naziv vozova

Vrsta i naziv vozova

1 Vozovi se dele na:

A) **Redovne** vozove, koji, prema redu vožnje, saobraćaju svakog dana, ili u pojedine utvrđene dane; i

B) **Vanredne** vozove, a to su:

a) vozovi po potrebi, koji se nalaze u knjižici reda vožnje (grafikonu), ali koji se uvode u saobraćaj samo kad se ukaže potreba, od slučaja do slučaja;

b) podeljeni vozovi, koji saobraćaju po redu vožnje onih vozova, čiji broj nose, a uvode se u saobraćaj samo po potrebi, od slučaja do slučaja;

v) posebni vozovi, koji saobraćaju u naročitim prilikama, po posebnom redu vožnje, koji nije predviđen u opštem redu vožnje; i

g) službeni vozovi (izvidnička lokomotiva, pomoćna vožnja, vožnja snežnog grtala, objavna lokomotiva). Ovi se vozovi uvode u vanredним prilikama i bez reda vožnje.

2 Po svojoj važnosti i namenjenom cilju, vozovi se nazivaju:

a) dvorski vozovi;
b) brzi vozovi (luksuzni i ekspresni);
v) putnički vozovi;
g) mešoviti vozovi;
d) vojnički vozovi;
đ) brzoteretni vozovi;
e) teretni vozovi;
ž) lokomotivski vozovi; i
z) radni vozovi.

Član 72

Označavanje vozova

Označavanje vozova

1 *Vozovi se označavaju (nazivaju):*

a) brojevima, i to parnim brojevima oni vozovi, koji saobraćaju od početne ka krajnjoj tački pruge, a neparnim brojevima vozovi iz protivnog pravca;
b) slovima, pri čemu red upotrebljenih slova označava i pravac vožnje, na pr. O. S., S. O.;
v) slovima i brojevima, na pr. L_3, *i*
g) kojom drugom oznakom, na pr. Dvorski, izletnički, šetni voz itd.

2 Podeljeni vozovi označavaju se u obliku razlomka, na pr. 112/II, S. O./II (čitaj: stodvanaest, drugi deo, S. O., drugi deo).

Član 73

Sastavljanje i raspodela reda vožnje

Sastavljanje i raspodela reda vožnje

1 Za svaki voz mora se sastaviti red vožnje, izuzevši službene vozove, koji, u slučajevima preke potrebe, mogu saobraćati i bez reda vožnje.

Red vožnje za redovne vozove i za vozove po potrebi nalazi se u opštem redu vožnje.

2 У сваком реду вожње морају бити ови податци:

а) врста и ознака воза;
б) означење колских разреда код возова с превозом путника;
в) удаљеност између станица, постаја итд. у целим километрима и десетинама километара;
г) станице, распутнице итд., које воз додирује, и постаје, на којима воз стаје;
д) број улазног колосека за редовне возове;
ђ) редовно време вожње од станице до станице (распутнице, постаје итд.) у минутима;
е) време доласка;
ж) време бављења;
з) време поласка;
и) састајање (укрштање, претицање и мимоилажење) возова и евентуалне напомене о томе;
ј) најкраће време вожње;
к) редовна и највећа брзина на сат;
л) проценти кочења;
љ) укупна вожња;
м) укупно бављење;
н) целокупно путовање;
њ) напомене о везама; и
о) означење двоколосечне пруге.

Наведени податци под *в), г), ђ)* до *ј)* улазе у ред вожње за постаје само онда, ако се воз у њима задржава, а за распутнице, ако служе јавном саобраћају.

3 *Додатак реду вожње садржи одредбе и податке сталног значаја, који су потребни за извршење саобраћаја возова.*

У Додатку реду вожње налазе се ове таблице:

1 Таблица — Начин назначивања возова бројевима.

2 Таблица — Највећи допуштени број осовина обзиром на дужину главних колосека.
3 Таблица — Највећи допуштени број осовина обзиром на врсту и брзину воза и врсту кочења.
4 Таблица — Опште одредбе о оптерећењу возова.
5 Таблица — Секције оптерећења за поједине пруге.
6 Таблица — Оптерећење возова.
7 Таблица — Тежина за путнике, животиње и онакву робу, код којих тежина није означена у пропратним списима.
8 Таблица — Употребљивост железнице за војничке транспорте у редовним приликама.
9 Таблица — Сигнали електричним сигналним звоном.
10 Таблица — Опште одредбе о брзини возова.
11 Таблица — Највећа допуштена брзина, највећи притисак точкова и највећи размак непокретних осовина.
12 Таблица — Одредбе за кочење возова.
13 Таблица — Највећа допуштена брзина за поједине серије локомотива.
14 Таблица — Подаци о локомотивама тендерима и моторним колима.
15 Таблица — Подаци о водостаницама, станицама за чишћење ватре и о станицама за требовање материјала.
16 Таблица — Подаци о окретницама, тријанглима, дизалицама, товарним профилима и о колским вагама.
17 Таблица — Најкраће бављење возова, које је потребно за службу вуче.
18 Таблица — Домицилне станице помоћних локомотива и помоћних кола.

19 Таблица — Домицилне станице снежних гртала и ралица и подаци о снежним грталима и ралицама.

4 *Кад се у станици једноколосечне пруге састану два воза из противних праваца, онда се то зове* **укрштавање,** *а сусрет возова на двоколосечној прузи зове се* **мимоилажење.**

Ако какав воз буде у станици сустигао други воз истога правца, и ако воз, који је касније дошао, пође пре воза, који је раније дошао, онда се то зове **претицање.**

Укрштавање или претицање возова на полазној и на крајњој станици узима се у обзир код израде Реда вожње само за оне возове, који долазе или полазе у времену до 15 минута пре поласка дотичног воза из полазне станице, односно пре доласка воза у крајњу станицу.

5 У станицама једноколосечне пруге, као и у оним станицама, где двоколосечна пруга прелази у једноколосечну (изузевши случај, да веза скретница допушта истовремени улазак), затим у оним станицама двоколосечне пруге, у којима воз мора пресећи улазни колосек, или ако су улазни колосеци међусобно спојени, а улазак није осигуран, или, напослетку, ако сигурносни уређај на једној и другој страни станице није у међусобној зависности, онда ред вожње мора бити састављен тако, да између доласка двају возова из супротних праваца буде разлика у времену најмање 1 минут код брзих и путничких возова, а 2 минута код осталих возова.

У станицама двоколосечне пруге, у којима се колосечни путови додирују или секу, треба време одласка и доласка возова утврдити тако, да се, због изласка воза, не мора воз, који долази, пред станицом задржати.

Исто тако треба поступити код утврђивања времена доласка возова из разних праваца на распутницама, раскрсницама и на станицама огранка, где се колосечни путови вожње међусобно укрштавају или секу.

Код укрштавања при једноколосечном саобраћају, када један воз пролази станицу без задржавања, мора се ред вожње саставити тако, да између доласка једног воза и проласка другога буде разлика у времену најмање три минута.

Код укрштавања моторних и локомотивских возова, и код укрштавања возова у станицама, које имају сигурносни уређај, може се ова разлика у времену смањити на један минут.

6 При састављању реда вожње мора се пазити на то, да узастопни воз не пође за претходним пре, но што протекне редовно време вожње првога воза у поједином отсеку, додајући томе времену време, које је потребно за давање одјаве. За давање одјаве, телеграфским или телефонским путем, треба рачунати два минута, а за руковање блоком пола минута.

На пругама, на којима има одјавница или блокарница, треба ред вожње удесити тако, да узастопни воз не стигне до просторног сигнала пре но што је претходни воз прошао наредну одјавницу (блокарницу) или стигао у станицу.

Уосталом, за узастопне возове вреде прописи од члана 110 до 118.

7 *Приликом састављања реда вожње треба пазити, да се у једној станици не састане више возова, него што то допуштају станични колосеци.*

8 *Ред вожње бројчано је добро сасгављен онда, када се времену поласка воза из полазне станице дода збир времена вожње и*

задржавања, па се тако добивени резултат слаже с временом доласка на крајњу станицу.

То треба проверити за сваки воз.

9 Ред вожње саставља се у посебном облику за железничке службенике, а у посебном за публику.

Свака станица и постаја мора на време добити редове вожње за све возове, који саобраћају на њеној прузи. Осим тога, станице добијају и потребан број »Додатка реду вожње«.

Чувари пруге, одјавници, блокари и скретничари добијају »Извод из реда вожње« за возове, који саобраћају на њиховој прузи.

У овај Извод треба за чуваре пруге, за одјавнике и блокаре узети време поласка из једне и доласка у другу станицу, а за скретничаре време поласка из суседне станице, време доласка и поласка на њиховој станици и возове, с којима се састају.

»Извод из реда вожње« треба истаћи у стражарници на подесном месту, а редовне возове треба у њему црвено подвући.

У »Изводу из реда вожње« за станичне службенике треба за редовне возове назначити и улазни колосек.

Сваки машиновођа, возовођа, кондуктер и завршни кочничар морају добити књижицу Реда вожње, а машиновођа и возовођа још и »Додатак реду вожње«, што морају собом носити, кад су на служби.

10 Шефови службених јединица дужни су разделити особљу, уз писмену потврду, Редове вожње и »Додатак реду вожње«.

Шефови станица одговорни су да увек за публику буде истакнут на видном месту онај Ред вожње, који важи, и да се, после промене редова вожње, стари одмах скине, а нови истакне.

Члан 74

Графикон Графикон

Ред вожње возова сваке пруге саставља се у облику графикона (сликовити приказ реда вожње), на основу којега се састављају књижице редова вожње.

Графикони служе искључиво за службену употребу.

Члан 75

Састављање реда вожње за посебне возове Састављање реда вожње за посебне возове

1 Ред вожње посебних возова треба састављати увек помоћу графикона. Ред вожње утврђује се тако, да се кретање воза означи на графикону цртом од станице до станице, и да се узму у обзир предвиђена задржавања и она, која су потребна ради саобраћајне службе (...аштавања и претицања) и службе вуче.

2 Време вожње и време бављења одређују се према циљу воза.

3 Ако је посебни воз од особите важности, допуштено је, да се, у његову корист, ред вожње возова нижега реда може пореметити. У том случају потребно је унети у Ред вожње посебнога воза упуте о чекању.

X OTSEK

UVOĐENJE VOZOVA

Član 76

Dispozicione jedinice Dispozicione jedinice

Za svaku prugu moraju se odrediti »Dispozicione jedinice«, koje su dužne, u određenom pravcu, na svom dispozicionom otseku brinuti se o uvođenju i otkazivanju vozova, kao i o otpravljanju putnika, robe i vozila.

Član 77

Osiguranje bruta za vozove

Osiguranje bruta za vozove

1 Svaki voz, koji prevozi putnike, sastavlja se, za svaku pojedinu prugu, redovno iz onolikog broja kola, koliko je stečenim iskustvom potrebno, i na osnovu toga propisano. Po potrebi može se taj broj povećati iz rezerve putničkih kola.

Dispozicione jedinice dužne su stalno voditi računa o saobraćaju putnika i, u slučaju potrebe, predložiti Oblasnoj direkciji, da se sastav vozova poveća ili smanji.

2 Kad se desi ili se očekuje vanredna navala putnika, pa ni pojačani redovni vozovi nisu dovoljni da savladaju saobraćaj, uvodiće se podeljeni vozovi ili vozovi po potrebi.

Brzi i putnički voz treba podeliti u dva dela redovno onda, kada bi mu se, zbog pojačanog sastava, morale dati dve lokomotive na dužem delu pruge.

3 Mešoviti voz sme se podeliti samo onda, kada ne bi mogao da odveze sve putnike ni pored toga, što je sve drugo bruto ostavio u stanici.

4 Teretni vozovi po potrebi imaju se uvesti u saobraćaj samo onda, kada za njih ima dovoljno bruta, da se lokomotiva iskoristi.

Deljenje teretnih vozova treba, po mogućnosti, izbegavati.

5 Pri osiguranju bruta za vozove treba uzeti u obzir:

a) bruto spremljeno za otpremu u vlastitoj dispozicionoj jedinici;

b) bruto prijavljeno sa međustanica vlastitog dispozicionog otseka;

c) bruto, koje dolazi sa susednih železnica;

d) bruto vozova sa pozadnog dispozicionog otseka; i

e) hladne lokomotive, motorna kola, tendere, snežna grtala i ralice.

Za lakši pregled bruta, koje je prijavljeno za otpremu, vodi se u dispozicionoj jedinici naročiti dnevnik.

6 Ako za redovan teretni voz nema dovoljno osiguranog bruta, onda ga treba blagovremeno otkazati, osim, ako kakvi jači razlozi ili naročiti propisi ne zahtevaju, da ipak saobraća (prevoz živih životinja i drugih hitnih pošiljaka).

Član 78

Bruto vlastite dispozicione jedinice

Bruto vlastite dispozicione jedinice

Za otpremu pripremljena natovarena i prazna kola, i njihovu bruto-težinu mora na dispozicionoj jedinici pismeno prijaviti saobraćajnom činovniku službenik, koji je za to određen.

Član 79

Bruto međustanicâ

Bruto međustanicâ

1 Međustanice su dužne prijaviti, u određeno vreme, nadležnoj dispozicionoj jedinici za otpremu pripravljeno bruto (natovarena i prazna kola) uz naznačenje uputne stanice, ako ova leži na vlastitom ili narednom dispozicionom otseku.

U prijavi bruta mora se odvojeno navesti:

Bruto sa obezbeđenjem uredne isporuke, živo bruto, eksplozivna i zapaljiva roba, dugački predmeti i prazna kola.

Kola sa kočnicom treba posebno naznačiti.

Bruto upućeno za stanice preko narednog dispozicionog otseka treba prijaviti ukupno oznakom »tranzit« (trs).

2 Ako neka međustanica dobija bruto sa koje priključne pruge, onda mora i prelazno bruto prijavljivati kao svoje.

3 Bruto se prijavljuje, na propisani način, telegrafski, telefonski ili pismeno.

Ako prijavljeno bruto nije otpremljeno. treba ga prijaviti ponovo, s napomenom, da je već bilo prijavljeno i koliko puta.

Član 80

Prelazno bruto susednih železnica

Prelazno bruto susednih železnica

U pograničnim stanicama i u stanicama, u kojima se priključuje privatna železnica, prijavljuje se prelazno bruto po naročitom sporazumu.

Član 81

Bruto, koje prelazi preko naredne dispozicione jedinice

Bruto, koje prelazi preko naredne dispozicione jedinice

1 Svaka dispoziciona jedinica mora susednoj dispozicionoj jedinici blagovremeno prijaviti, telegrafski ili telefonski, bruto, koje prelazi tu dispozicionu jedinicu. Ovo prijavljivanje vrši se za svaki voz posebno po odredbama člana 123, t. 1.

2 Stanici, kojoj se priključuje privatna železnica, ili od koje se odvaja vlastita pruga, treba prelazno bruto prijaviti za svaku prugu posebno, i to prema utvrđenim propisima.

Član 82

Prijavljivanje poluzagrejanih ili hladnih lokomotiva, motornih kola, tendera, snežnih grtala i ralica

Prijavljivanje poluzagrejanih ili hladnih lokomotiva, motornih kola, tendera, snežnih grtala i ralica

Poluzagrejane ili hladne lokomotive, motorna kola i tendere dužne su prijaviti saobraćajnom činovniku za otpremu radionica ili ložionica, a snežna grtala i ralice organ za održavanje pruge i to telefonom, telegrafom ili pismeno.

Ukoliko bi se otprema imala izvršiti određenim vozom, treba to navesti u prijavi.

Saobraćajni činovnici dužni su potvrditi prijem prijave uz oznaku vremena.

Član 83

Izbor i uvođenje vozova po potrebi

Izbor i uvođenje vozova po potrebi

1 Na osnovi primljenih prijava, saobraćajni činovnik dispozicione jedinice sastavlja pregled o prijavljenom brutu, koje treba otpremiti u raznim pravcima.

2 Koliko će se vozova po potrebi uvesti, određuje se prema celokupnoj količini prijavljenog bruta i njegove vrste, kao i vučne snage lokomotivâ. Pri tome treba uzeti u obzir količinu bruta, koje će se otpremiti redovnim vozovima.

3 Izbor vozova po potrebi zavisi od vrste i hitnosti bruta i od stanica, za koje se upućuje.

Za robu, koju treba prvenstveno otpremiti, i za onu, koja će prevaliti dugačak put, treba upotrebiti brže i direktne teretne vozove.

4 Dispoziciona jedinica je dužna podeliti i rasporediti prijavljeno bruto, prema vrsti i prema cilju, za pojedine vozove, i nastojati da se vozovi pravilno sastave.

Dispozicione jedinice dužne su redovnim vozovima otpravljati, u prvom redu, bruto prijavljeno za otpremu po međustanicama.

Član 84

Narudžbina lokomotiva

Narudžbina lokomotiva

1 Za redovne vozove i vozove po potrebi, i za razne lokomotivske službe, koje su redovno potrebne (zaprege, lokomotive za potiskivanje, manevarke i dr.), o kojima su ložionice jedanput za uvek obaveštene, ne treba posebno naručivati lokomotive.

U svakom drugom slučaju, kao i onda, kada je za koji voz potrebna jača ili slabija lokomotiva od one, koju ložionica redovno dostavlja, treba, uvek i na vreme, naručiti lokomotivu, tj. 3—4 sata pre predviđenog odlaska voza.

2 Lokomotivu redovno naručuje dispoziciona jedinica, a, samo u izuzetnom slučaju, i međustanica preko dispozicione jedinice, i to pismeno, telegrafom ili telefonom odmah, čim su određeni oni vozovi, koji se moraju pustiti u saobraćaj.

Dispoziciona jedinica u mestu ložionice mora ložionici poslati pismenu narudžbinu i onda, kada je narudžbinu prethodno izvršila telefonom.

U narudžbini treba naznačiti voz, odnosno cilj, za koji se lokomotiva traži.

Ložionica je dužna potvrditi prijem narudžbine i označiti lokomotivu, koju će dati.

3 Zakašnjenje vozova i sve odredbe, koje utiču na raspored (turnus) lokomotiva, treba na vreme javiti ložionici.

4 *Motorna kola treba naručiti isto tako kao i lokomotive.*

Član 85

Otkazivanje lokomotiva

Otkazivanje lokomotiva

1 Ako je lokomotiva, koju ložionica mora redovno dostavljati, ili koja je posebno naručena, postala nepotrebnom, onda je treba odmah otkazati na isti način, koji je propisan za naručivanje lokomotiva. Ložionica je dužna prijem otkaza potvrditi.

2 *Motorna kola treba otkazati isto tako kao i lokomotive.*

Član 86

Određivanje voznog osoblja

Određivanje voznog osoblja

1 Svaka dispoziciona jedinica dužna je blagovremeno pobrinuti se za vozno osoblje vozova, koje uvodi u saobraćaj.

2 Za redovne vozove domicilna stanica voznog osoblja sastavlja raspored (turnus) putovanja i šalje ga na odobrenje Oblasnoj direkciji.

Odobreni raspored putovanja mora se objaviti voznom osoblju.

Za ostale vozove uzima se vozno osoblje (odredi voznog osoblja) iz rezerve, ili se, ako je potrebno, raspored putovanja može izmeniti.

3 U svakom odredu voznog osoblja treba da je, po mogućnosti, pored vozovođe, još jedan pratilac voza, koji je u stanju, u slučaju potrebe, preuzeti vozovođinu dužnost.

4 *One stanice, u kojima nema sedišta voznog osoblja, dužne su odmah, čim odrede vozove, koji će biti uvedeni u saobraćaj, uveriti se, da li će odredi voznog osoblja onih vozova, koji dolaze, biti dovoljni za vozove u protivnom pravcu. Ako bi se utvrdio manjak, onda treba tražiti vozno osoblje od domicilne stanice.*

Član 87

Uvođenje vozova sa međustanicâ

Uvođenje vozova sa međustanicâ

1 Ako je potrebno da se voz stavi u saobraćaj sa međustanice, onda će ta međustanica tražiti uvođenje voza pismeno ili, u hitnom slučaju, telegrafom (telefonom) od one dispozicione jedinice, koja je za to nadležna.

2 Sve potrebne odredbe, koje se odnose na uvođenje voza (objavljivanje stanicama, ispostavljanje lokomotive i određivanje voznog osoblja, oprema voza itd.) dužna je izvršiti nadležna dispoziciona jedinica. O izdatim naredbama treba, na vreme, obavestiti polaznu stanicu voza.

Član 88

Uvođenje posebnih vozova

Uvođenje posebnih vozova

1 Posebni vozovi smeju se uvesti samo po odobrenju Oblasne direkcije, a, u izuzetnim hit-

nim slučajevima, mogu ih uvesti i bez odobrenja i dispozicione jedinice.

2 Ona službena jedinica, koja naredi, da se uvede posebni voz, dužna je pobrinuti se, da se red vožnje blagovremeno pošalje stanicama, ložionicama i sekcijama za održavanje pruge; osim toga, da na vreme budu na raspoloženju potrebna kola, lokomotiva, vozno osoblje i oprema kola.

Član 89

Uvođenje lokomotivskih vozova

Uvođenje lokomotivskih vozova

1 Lokomotive, koje se u povratku ne mogu iskoristiti, ili koje se šalju drugoj stanici, da odande otpreme voz, a ne mogu se poslati redovnim vozom, poslaće se, sporazumno s ložionicom, kao lokomotivski voz (svaka za sebe ili više njih zajedno) po podesnom redu vožnje.

2 Na lokomotivskom vozu mašinovođa vrši ujedno i dužnost vozovođe, ili, ako je potrebno, onda taj voz mora pratiti vozovođa ili koji drugi službenik osposobljen za vozovođu, koji zauzima mesto na lokomotivi.

3 O izboru reda vožnje za lokomotivski voz mora se saobraćajna jedinica sporazumeti s ložionicom.

Član 90

Iskorišćavanje osoblja i lokomotiva

Iskorišćavanje osoblja i lokomotiva

1 *Dispozicione jedinice i polazne stanice moraju paziti, da se lokomotive, vozno i manevarsko osoblje što bolje iskoriste.*

Stoga moraju nastojati, da se režiske vožnje lokomotiva i voznog osoblja, po mogućnosti, posve izbegnu, a kod manevre da se izbegnu suvišna kretanja i besciljne vožnje.

Da bi se to postiglo, potrebno je da dispozicione jedinice i polazne, odnosno krajnje. stanice budu stalno i tačno obaveštene o saobraćaju i o kretanju vozova, kako bi blagovremeno mogle izdati potrebne dispozicije, a manevarsko osoblje treba intenzivno poučavati u tome, na koji način se može manevra dobro i što brže izvršiti.

2 *Polazne stanice moraju paziti, da se kod vozova vučna snaga lokomotivâ što bolje iskoristi, a vozove treba tako sastavljati, da budu iskorišćeni i po opterećenju i po najvećem dopuštenom broju osovina.*

Otpravljanje bruta za međustanice i doznačivanje bruta sa njih treba da bude tako proračunato, da vozovi, po mogućnosti, ni na kojem delu pruge ne idu neiskorišćeni.

3 *Vanredne vozove treba uvesti u saobraćaj samo tako, da lokomotive budu dobro iskorišćene, s tim da posle njih i redovni vozovi budu dobro iskorišćeni.*

Isto tako treba paziti i pri upotrebi zaprežne lokomotive ili lokomotive za potiskivanje, da li su stvarno potrebne obzirom na bruto, koje se dotičnim vozom ima prevesti.

III ДЕО
ВРШЕЊЕ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ

XI ОТСЕК
ОБАВЕШТАВАЊЕ ОСОБЉА О САОБРАЋАЈУ ВОЗОВА

Члан 91

Опште правило за објављивање возова

Опште правило за објављивање возова

1 Пре него што се ма какав воз пусти у саобраћај, мора се о томе обавестити целокупно особље оног дела пруге, којим ће воз путовати.

2 У случају, да се ово никако није могло учинити, или се није могло извршити благовремено и у потпуности, воз се сме пустити у саобраћај само уз одржавање нарочитих мера опрезности.

Члан 92

Средства за објављивање возова

Средства за објављивање возова

Средства за објављивање возова јесу:

а) општи ред вожње;
б) телеграф или телефон;
в) писмена објава свима станицама дотичне пруге;

г) писмене или телефонске објаве скретничарима;
д) сигнали електричним сигналним звоном, односно будилником телефона, затим на пругама с одјавницама, односно пружним блокарницама, телефон и знаци телефонским, односно блоковним будилником; и
ђ) сигнали на возовима.

Члан 93

Објављивање редовних возова

Објављивање редовних возова

Редовни возови објављују се особљу једном за увек, приликом промене реда вожње.

Члан 94

Објављивање ванредних возова станицама

Објављивање ванредних возова станицама

I Возови по потреби и подељени возови

1 **Ови се возови уводе, од случаја до случаја, телеграфом (телефоном), а, осим тога, морају се објавити и »Писменом објавом«.**

Ако се уводи воз до неке међустанице, мора се о томе обавестити и суседна диспозициона јединица (станица) телеграфом (телефоном) и писменом објавом.

2 Ванредни се возови објављују телеграфским расписом (телефоном) у времену, које је одређено за сваки диспозициони отсек, али, у хитним случајевима, може се ово учинити и ван тога времена, да би сви службеници тога отсека благовремено сазнали за саобраћај таквих возова.

Ако нема ванредног воза, дужна је диспозициона јединица (станица) дати, у одређено време, распис о саобраћају, с назначењем да је саобраћај редован.

Ако нека међустаница није тренутно била присутна приликом давања расписа о саобраћају, позваће се, накнадно и благовремено, да јој се распис саопшти.

3 Писмену објаву за станице треба слати претходним возом, који се задржава у свима заинтересованим станицама.

4 Ванредни воз, који иде преко више диспозиционих отсека, може се објавити једном објавом од полазне до последње диспозиционе станице, али свака је диспозициона станица одговорна за објављивање на свом диспозиционом отсеку.

5 Писмену објаву за ванредни воз шаље редовно диспозициона станица, која га уводи, али, ако у том правцу нема подесног воза, онда ће саобраћајни чиновник телеграфски (телефонски) тражити од друге диспозиционе станице, односно од које међустанице, да се саобраћај ванредног воза објави возом противног правца. Према потреби, може се објављивање извршити делимично и возом истог правца, а делимично возом из противног правца.

6 Саобраћајни чиновници дужни су увек обавестити се код возовође о евентуалним објавама, узети их на знање, и то потписом потврдити, а возовође морају и сами упозорити саобраћајне чиновнике на овакве објаве.

Ако саобраћајни чиновник опази, да нека претходна станица није потписала објаву, мора објаву место ње потписати, а ту станицу телеграфом, телефоном или писмено упозорити, и одмах је обавестити који је ванредни воз уведен у саобраћај.

У станицама, у којима нема саобраћајног чиновника, писмену објаву узима на знање и потписује је службеник, који врши службу (чувар итд.).

7 Писмена објава као и телеграфски (телефонски) распис о саобраћају мора садржавати врсту, број и датум објављеног воза, пругу, којом ће саобраћати, и, евентуално, промењени ред вожње другог дела воза.

8 У неизбежном случају писмена објава може изостати.

II Посебни возови

9 Кад се објављују посебни возови, треба пазити, осим на прописе под I овога члана, и на ово:

Уз писмену објаву треба приложити потпуни ред вожње посебног воза.

У случају, да станице нису пре добиле ред вожње посебнога воза, дужан је саобраћајни чиновник да, за своју станицу, испише из реда вожње, који је приложен објави, ове податке:

а) број, односно назив посебнога воза;

б) време доласка у станицу и поласка из станице, за три станице испред своје, као и за прву наредну станицу, која је способна за укрштавање и претицање;

в) најкраће време вожње између тих станица;

г) полазак из позадње диспозиционе станице, односно из полазне станице, ако је ова ближа од диспозиционе; и

д) бројеве возова, с којима се посебни воз укрштава или претиче, и све напомене, које се односе на укрштавање или претицање у станицама, за које су подаци узети.

У свима оваквим случајевима треба слати писмену објаву оним ранијим возом, који се дуже бави у станицама.

10 Ако је посебни воз већ писмено објављен, или ако је ред вожње већ послат станицама, онда треба у телеграфском (телефон-

ском) распису кратко нагласити број воза и пругу, којом посебни воз саобраћа, и, поред тога, додати још и: »Ред вожње послат возом бр. . . . .«, односно: »По већ датом реду вожње«.

Ако се, због краткоће времена, посебни воз не би могао писмено објавити, онда ће се у телеграфском (телефонском) распису јавити његов потпуни ред вожње.

11 На једноколосечним пругама, мора се ред вожње посебнога воза дати сваком возу, с којим се он састаје, а на двоколосечним пругама оним возовима, које посебни воз претиче, или који њега претичу, за што су одговорне диспозиционе станице, односно полазне станице.

Возу треба дати онолико примерака реда вожње, колико је прописано чланом 73, т. 9.

12 Ако се посебни воз мора тако хитно увести, да се ред вожње не може благовремено израдити, онда ће полазна станица дати заинтересованим станицама телеграфски (телефонски) распис овог садржаја:

»Дана . . . . . саобраћа посебни . . воз од станице А до станице В. Полазак из А у . . . с . . . мин., вожња и бављење као код воза бр. . . . . итд.«

или

»Време вожње као код воза бр. . . . . Бављење у Б . . . . мин.«.

Кад саобраћајни чиновници добију овакав распис, дужни су, сваки за своју станицу и за суседне станице, израчунати време доласка, поласка или проласка, и, по овим подацима, објавити саобраћај тога воза поседнутим постајама, свему заинтересованом станичном и пружном особљу.

Што се тиче саобраћаја радних возова без реда вожње види чл. 150, т. 8.

13 Ако се посебни, брзи или путнички воз не може објавити ни телеграфски (телефонски), изаслаће се локомотива у пратњи саобраћајног службеника, коме су прописи о саобраћајној служби добро познати. Његова је дужност да о саобраћају посебнога воза извести саобраћајне чиновнике свију станица, поседнуте постаје, пружно особље и раденике на прузи.

Али, ако је с неке међустанице могуће објавити воз телеграфом (телефоном), или ако се укаже могућност, да се пошаље писмена објава неким ранијим возом, онда објавну локомотиву не треба даље слати.

На споредним пругама није потребно локомотивом објављивати саобраћај посебних возова.

14 *Када на главним једноколосечним пругама није могуће послати ни локомотиву да објави посебни воз, онда воз не сме саобраћати.*

III Службени возови

15 Саобраћај службених возова објављује се, по могућности, средствима, о којима је реч у члану 92.

Телеграфски (телефонски) распис мора садржавати: циљ путовања воза, дан, време, и на којем делу пруге ће саобраћати.

IV Опште одредбе

16 Свако мењање врсте воза, коју воз има по сталном реду вожње (на пр. да неки теретни воз путује као локомотивски), дужна је диспозициона станица објавити међустаницама телеграфом (телефоном).

17 Све писмене објаве треба приложити Путном листу.

Члан 95

Објављивање ванредних возова поседнутим постајама, станичном и пружном особљу

Објављивање ванредних возова поседнутим постајама, станичном и пружном особљу

1 *Где нема телефона, треба о ванредним возовима обавестити поседнуте постаје, скретничаре, чуваре пруге, блокаре и одјавнике, од случаја до случаја, Објавном књигом (која има матични и обавештајни лист). У ту сврху налази се на свакој станици за сваки правац пруге по једна Објавна књига.*

Станично особље треба обавештавати усмено или, на већим станицама, писмено на табли за објављивање. Ако месне прилике појединих станица захтевају, треба и станично особље обавестити посебном Објавном књигом.

2 Пружно особље треба обавештавати у утврђеном времену, које је одређено у споразуму са секцијама за одржавање пруге.

3 Саобраћајни чиновник дужан је на матичном и обавештајном листу Објавне књиге уписати датум и број или назив возова, који се објављују. Код ових возова, чији се ред вожње не налази у књижици реда вожње, треба уписати и време поласка са једне станице и време доласка на другу станицу. Обавештајни лист има се, затим, предати скретничару или чувару пруге, а овај потврђује пријем на матичном листу.

4 Чим чувар или скретничар добије такав обавештајни лист, дужан је најпре његов број и садржај записати у свој уписник. Затим ће на обавештајном листу уписати време (сат и минут) пријема, потписати га и однети најближем чувару. Доносилац мора на обавештајном листу уписати време (сат и минут) предаје, а прималац мора у уписнику доносиоца, уз ознаку времена, потврдити пријем обавештајног листа.

Чувар или скретничар дужан је саопштити садржај обавештајног листа свима радничким одредима, које нађе на прузи, сваком вођи пружних колица и дрезина, као и свима одјавницима и блокарима.

Одјавници и блокари не смеју се редовно употребљавати за ношење обавештајних листова, осим, у изузетним случајевима, када то служба допушта.

5 Станице су дужне послати обавештајне листове у оба правца, а чувари их носе све дотле, док се листови истога садржаја не састану.

Чувар, код којег се обавештајни листови састану, дужан је сравнити их и предати надзорнику пруге, а овај их, наредног дана, са својим евентуалним примедбама, враћа станици, која их је издала.

Обавештајни листови, враћени станици, имају се прилепити на дотични матични лист. Попуњена Објавна књига мора се чувати у станици годину дана.

Ако чувар пруге, који је телефоном обавештен о саобраћају ванредног воза, због краткоће времена, не може о том да обавести раденичке одреде, вође пружних колица или дрезина, мора то јавити саобраћајном чиновнику. У том ће случају саобраћајни чиновник обавестити возне службенике »Општим налогом«, да раденици и вође пружних колица или дрезина на прузи нису обавештени о саобраћају ванредног воза.

На споредним пругама, где се стални надзор не врши, објављивање врши нарочито одређени службеник одржавања пруге. Његова је дужност да обавести пружне чуваре и раденичке одреде на прузи.

6 *Телефонско објављивање пружном особљу врше станице у правцу од почетка према крају пруге. У одређено време, саобраћајни чиновник позива прописаним позивним*

знаком пружно особље и обавештава га о ванредном саобраћају возова, или да је саобраћај редован.

Ова се обавештења морају записати у Телефонски дневник.

7 Објављивање ванредних возова помоћу сигнала на возовима врши се, по правилу, оним возом, који саобраћа у истом правцу непосредно пред возом, који треба објавити, а, изузетно, и возовима из противног правца.

Брзи воз може се употребити само за објављивање ванредног брзог воза, који га непосредно следи.

Возове, који саобраћају од станице до извесне тачке на отвореној прузи, не треба сигнализовати сигналима за објављивање ванредних возова.

Саобраћајни чиновник мора се уверити, да ли воз, који треба на прузи да објави саобраћај каквог ванредног воза, има прописани сигнал.

Ако воз, који је носио сигнал, претекне у станици друге возове, дужан је саобраћајни чиновник наредити, да овај воз истакне свој редовни завршни сигнал, а даље сигнализовање ванредног воза треба извршити оним возом, који креће из станице непосредно испред ванредног воза, који треба сигнализовати.

На пругама, на којима саобраћа велики број возова тако, да пружно особље мора непрестано очекивати возове, може Генерална дирекција одобрити, да се саобраћај ванредних возова не мора сигнализовати сигналима на возовима.

Члан 96

Објављивање о изостајању возова

Објављивање о изостајању возова

Ово објављивање врши се на исти начин, као и објављивање о саобраћају возова.

XII OTSEK

PROPRATNE ISPRAVE VOZOVA

Člen 97

Putni list

Putni list

Za svaki voz mora se voditi Putni list od polazne do uputne stanice. U Putni list moraju službenici, kojima je to dužnost, jasno i tačno upisati sve podatke o stvarnom putovanju voza, i o događajima za vreme vožnje.

Člen 98

Sadržaj i vođenje Putnoga lista

Sadržaj i vođenje Putnoga lista

1 Putni list ispunjava delom saobraćajni činovnik, a delom vozovođa.

Putni list mora imati ove podatke:

a) tačno označenje voza, pruge, kojom saobraća, datuma, kada voz ima poći, po redu vožnje, iz polazne stanice ili iz one stanice, u kojoj se Putni list voza menja;

b) ime i prezime, zvanje i domicilnu stanicu voznih službenika, kao i deo pruge, na kojem vrše službu, ili putuju van službe (u režiji);

c) broj i seriju lokomotive, tendera i snežnog grtala (ralice), cilj putovanja, kao i prugu, kojom će putovati, način upotrebe lokomotiva;

d) potvrdu, da vozovođa i mašinovođa imaju časovnike, koji tačno rade;

e) ime stanica, rasputnica, raskrsnica i postaja, koje se nalaze u redu vožnje;

f) vreme vožnje od stanice do stanice, postaje, rasputnice, raskrsnice, vreme dolaska, bavljenja i odlaska u pojedinim stanicama, postajama, rasputnicama i raskrsnicama;

g) eventualna produžavanja ili skraćivanja vremena vožnje i bavljenja, i ukupno zakašnjenje;

h) na jednokolosečnim prugama (i u stanicama gde se s jednokolosečne pruge prelazi na

dvokolesečnu) označenje onih vozova, s kojima se taj voz ukrštava ili pretiče;
i) temperaturu i vremenske prilike;
j) broj kola i osovina;
k) broj sedišta u vozu;
l) broj putnika u vozu;
m) taru, neto i bruto-težinu voza;
n) propisano bruto za kočenje i stvarno kočeno bruto;
o) bruto-tonske kilometre;
p) označenje primljenih naloga i pismenih objava (opšti nalog, nalog za ukrštavanje, nalog za opreznost);
r) uzroke zadocnjenja;
s) čitak potpis saobraćajnog činovnika;
t) ostale naredbe i napomene.

2 Pri upisivanju rubrike pod *b)* za mašinsko osoblje dovoljno je navesti ime i prezime mašinovođe i ložača, dok je kod voznog osoblja, osim imena i prezimena, potrebno navesti i broj kola, čijom kočnicom rukuju, i brojeve kola, koja su im dodeljena pod nadzor.

3 Podatke u tački 1 pod **a, b, c, e, g, j, k, l, m, n, o** i **p** uvodi u Putni list vozovođa, one pod **f, h, r** i **t,** ukoliko se tiču pruge, uvodi vozovođa, a za stanice saobraćajni činovnik; one pak pod **d, i** i **s** uvodi samo saobraćajni činovnik. *Brojeve vozova po tački 1 pod h) uvodi saobraćajni činovnik polazne stanice na gornjem rubu 2 strane Putnog lista za celu prugu onim redom, kako vozovi saobraćaju. Brojeve vanrednih vozova treba podvući. Vozovođa uvodi te podatke u rubriku kod onih stanica, gde je to sastajanje izvršeno, izuzevši kod polazne stanice, gde i tu rubriku ispunjava saobraćajni činovnik.*

Podatke o izvršenom preticanju, vozovođa upisuje samo onda, ako pouzdano zna, ili bude obavešten, s kojim je vozom to preticanje izvršeno.

Bruto-tonske kilometre treba izračunati u celim brojevima za svaki deo pruge, na kojem se bruto voza nije menjalo.

Saobraćajni činovnik zavodi vreme dolaska i polaska po svojem časovniku. Tom prilikom poredиće svoj časovnik sa vozovođinim, i eventualnu razliku uvešće u Putni list.

Vozovođa ne sme nikada ispravljati podatke o vremenu, koje je upisao saobraćajni činovnik. On može samo iznad podataka saobraćajnog činovnika naznačiti vreme po svome časovniku.

4 *Ako se voz s prevozom putnika ne bavi u međustanicama duže od dva minuta, a teretni voz ne duže od p e t minuta, dopušteno je, da vozovođa uvodi u Putni list potrebne podatke pod svojim potpisom.* U tom slučaju, saobraćajni činovnik je dužan saopštiti vozovođi vreme dolaska i polaska po svom časovniku, kao i uzrok eventualnog zakašnjenja, da te podatke vozovođa zavede u Putni list.

Kod lokomotivskih vozova, kod kojih mašinovođa vrši i dužnost vozovođe, sve podatke mora upisati saobraćajni činovnik bez obzira na zadržavanje.

Ako se voz u stanici ili na pruzi zadržava manje od jednog minuta, onda se to u rubrici bavljenja beleži znakom △ (trokut); u tom slučaju, vreme dolaska i polaska je isto.

Stajanje pred ulaznim ili štitnim signalom mora saobraćajni činovnik u Putnom listu objasniti, ako voz stane na stanici.

Na međustanicama ne sme se Putni list nositi u saobraćajnu kancelariju, nego saobraćajni činovnik mora lično doći k vozu, i tu ispuniti i potpisati Putni list.

5 Uzrok zakašnjenja mora se navesti jasno i razgovetno.

6 Ako voz, ma iz kakvih razloga, stane na otvorenoj pruzi, dužan je vozovođa zavesti u Putni list mesto zadržavanja u celim i desetinama kilometra, vreme, kada je voz stao, njegovo

bavljenje, vreme polaska, uzrok zaustavljanja, kao i eventualne signale davane električnim zvonom.

U Putni list vozovođa mora upisati i zaustavljanje voza pred štitnim, ulaznim, izlaznim, prostornim signalima i pred pravčanim signalima.

Za svaki slučaj upisaće vozovođa vreme vožnje do mesta, na kojem je voz stao, i vreme vožnje odatle do mesta narednoga zaustavljanja.

7 Pod »Ostale naredbe i napomene« zavodi se ovo:

a) otvoreni branici;
b) oštećena mesta na pruzi;
c) neosvetljena signalna sredstva ili njihovo nepravilno delovanje;
d) signali, koje je vozovođa dao s pruge električnim zvonom, lično ili posredstvom čuvara, ili kojeg drugog službenika, kao i svi oni signali s pruge, koje je za to vreme čuo, s naznačenjem vremena i mesta;
e) izveštaji, koje vozovođa daje stanicama s pruge telefonom, i naredbe, koje je primio;
f) gubici i nedostaci u voznom priboru;
g) kvar na lokomotivi, ako utiče na redovitost saobraćaja voza;
h) kvar i nedostaci na kolima, ako za ovo nije propisan drugi način prijave;
i) napomene, ako je aparat za merenje brzine pokvaren, ili, ako je, radi opravke, skinut;
j) proba vazdušnog kočenja;
k) udesi (nezgode) i vanredni događaji;
l) saopštenja koja se moraju po drugim propisima uvoditi u Putni list; i
m) imena lica, koja su ovlašćena da se voze na lokomotivi ili teretnom vozu; koja su se tim pravom koristila (104/4 i 105/4), kao i deo pruge, na kojem su putovala i broj njihovog dopuštenja.

8 U slučaju udesa ili vanrednog događaja, mora se odmah u Putni list uvesti mesto, sat i minut, kada se slučaj desio.

9 Svaku primedbu u Putnom listu mora da potpiše, **jasno** i **čitko**, ono lice, koje ju je i napisalo.

Putni list piše se mastilom ili mastiljavom pisaljkom.

10 **Primedba napisana u Putnom listu ne sme se izbrisati,** nego se, ako je potrebno, mora precrtati, ali tako, da se ipak može pročitati.

11 Sva ova pravila važe i za vođenje putnih listova lokomotivskih vozova, na kojima mašinovođa vrši dužnost vozovođe.

12 Vozovođa je dužan, na zahtev mašinovođe, dopustiti mu, da, radi ličnog obaveštenja, pročita zabeleške u Putnom listu.

13 *Generalna direkcija može narediti, da se za međunarodne vozove sem redovnog Putnog lista za pojedine pruge (dispozicione otseke) vodi i poseban »Kontrolni putni list« za ceo put preko naše teritorije.*

Član 99

Sadržaj i vođenje teretnice

Sadržaj i vođenje teretnice

1 **Teretnica** služi za iznalaženje neto, tara i bruto težine voza, i prilog je Putnome listu.

2 Teretnica se mora dati svakom vozu u polaznoj stanici, odnosno u stanici, u kojoj se Putni list menja.

3 U Teretnici moraju biti ovi podaci: vrsta i broj voza; deo pruge, na kojem voz saobraća; datum; mesto, u kojem su kola dodata i u kojem su ostavljena; znaci železnice vlasnice; broj i serija kola; broj osovina; vlastita težina tovara; vrsta tovara; otpravna i uputna stanica; mesto u vozu gde su kola uvršćena; kod stranih kola, datum i prelazna stanica na državne železnice.

Kola s kočnicom moraju se naročito označiti tako, da se broj kola, kojima je kočnica u pravcu vožnje pozadi ili u sredini kola, označi crtom odozgo, a broj onih kola, kojima je kočnica

okrenuta u pravcu vožnje napred, označi crtom odozdo. Broj kola s kočnicom, koja je posednuta, treba označiti crvenom ili plavom olovkom.

Osim kola, u teretnicu se uvodi i broj hladnih lokomotiva, tendera, motornih kola, snežnih grtala i ralica.

4 Teretnica se sastavlja u polaznoj stanici voza ili u stanici, u kojoj se Putni list menja. Kola se upisuju onim redom, kako stoje u vozu, počinjući od završnih kola.

Kola, primljena u međustanicama, uvode se onim redom kako stoje jedna uz druga od kraja prema početku voza. Kada se dodaju pojedina kola ili više kola, onda, kod prvih kola, koja stoje prema kraju voza, treba u određenoj rubrici upisati broj onih kola, pred kojima su u voz uvršćena.

5 Vlastita težina kola ispisana je na kolskim stranama ili na uzdužnom nosaču u kilogramima, ali ju treba u teretnici upisati u tonama i desetinama tone.

U teretnicu se zavodi i težina hladnih lokomotiva, tendera, motornih kola, snežnih grtala i ralica, kao i težina vozila na vlastitim točkovima, koja su predata na otpravljanje. Težina tovara uzima se iz kolskog lista, a za denčanu robu iz tovarnice. Težina robe, koja je utvrđena izvesnim jediničnim stavovima, zavodi se po tablicama, koje se nalaze u »Dodatku redu vožnje«.

6 Pošto voz ne sme krenuti iz stanice, dok se njegovo bruto ne iznađe, i dok se mašinovođi ne saopšti težina voza, dužan je saobraćajni činovnik postarati se, da se voz za vremena sastavi i propratni dokumenti blagovremeno predadu vozovođi radi sastavljanja Teretnice.

Član 100

Raspored kola

Raspored kola

Dispoziciona stanica određuje, rasporedom kola, ono bruto, koje treba u stanicama vlasti-

tog dispozicionog otseka ostaviti, odnosno sa tih stanica otpremiti.

Raspored kola treba dati samo mešovitim i teretnim vozovima, a kod brzih i putničkih vozova upisuju se dotični podaci na IV strani Putnog lista.

Član 101

Postupak, kad se Putni list ili neki prilog Putnog lista izgubi, ili kad postane neupotrebljiv

Postupak, kad se Putni list ili neki prilog Putnog lista izgubi, ili kad postane neupotrebljiv

1 Kad se Putni list usput izgubi, vozovođa mora sastaviti novi Putni list za još neproputovani deo pruge, s napomenom na prvoj strani, da je Putni list za proputovani deo pruge izgubljen.

To važi i za priloge Putnog lista.

U novi Putni list vozovođa je dužan, po mogućnosti, tačno upisati i one podatke, koji su bili upisani u izgubljenom Putnom listu.

2 U prvoj stanici mora se voz bezuslovno zaustaviti, da bi saobraćajni činovnik uveo u novi Putni list sve podatke, koji se odnose na bezbednost saobraćaja. Ujedno, narediće traganje za izgubljenim Putnim listom.

Izgubljene objave i pismene naloge, koji još važe za neproputovani deo pruge, mora saobraćajni činovnik nadoknaditi.

3 Ako je Putni list ili neki prilog postao neupotrebljiv, mora se zameniti novim; neupotrebljivi prilozi prilažu se novom Putnom listu.

Član 102

Pregled i šiljanje putnih listova po svršetku vožnje

Pregled i šiljanje putnih listova po svršetku vožnje

1 Saobraćajni činovnici onih stanica, u kojima vozovođe predaju putne listove s prilozima, dužni su pregledati ih u prisustvu vozovođe, da bi se moguće nepravilnosti ispavile.

Saobraćajni činovnik mora svojim potpisom potvrditi, da je Putni list pregledao.

2 Svi putni listovi s prilozima, koji se u toku jednoga dana predadu, šalju se Saobraćajnom odeljenju Oblasne direkcije.

XIII OTSEK

OTPRAVLJANJE I SAOBRAĆAJ VOZOVA

Član 103

Broj i raspored voznog osoblja

Broj i raspored voznog osoblja

1 Svakom se vozu mora dati sa vozovođom još i toliki broj pratilaca voza, koliko je potrebno za rukovanje kočnicama i za vršenje ostale službe kod voza.

2 Vozovođa i manipulant dužni su, najmanje na jedan sat pre polaska voza, javiti se saobraćajnom činovniku, ako nije naređeno, da se i ranije jave. Ostalo osoblje mora se javiti vozovođi na pola sata pre polaska voza, ako to nije drukčije naređeno.

3 Vozni službenici su, za vreme vožnje, potčinjeni vozovođi.

4 Na sigurnosnim i završnim kolima mora se nalaziti po jedan kočničar.

5 Kod putničkih vozova u lokalnom saobraćaju dopušteno je, da bude samo jedan pratilac, ako, po odredbama člana 69, t. 11, opterećenje voza ne traži veći broj posednutih kočnica, i ako se, za vreme vožnje, može prolaziti kroz ceo niz kola.

Na sporednim prugama, pa ni kod vozova bez vazdušne kočnice, ne moraju se posesti prva kola do lokomotive, ako se kočničar, koji je najbliži lokomotivi, može, za vreme vožnje, sporazumevati s mašinovođom.

Na sporednim prugama može se dati vozu samo jedan kočničar, ako za kočenje voza, po odredbama člana 69, ne treba više od jednog kočničara.

6 Vozovođa treba, redovno, da zauzme mesto na sigurnosnim kolima i da rukuje njihovom kočnicom. Ako vozovođa ne može da zauzme mesto na sigurnosnim kolima, onda će se odrediti pouzdan kočničar, koji dobro poznaje stanice i prugu.

7 Kod vozova koje lokomotiva vuče, mora se na završnim kolima postaviti pouzdan kočničar. Kod vozova, koji se samo guraju, bez lokomotive na čelu voza, vozovođa mora zauzeti mesto na prvim kolima na čelu voza.

8 Kočničari moraju posesti one kočnice, koje im vozovođa dodeli.

Strogo je zabranjeno da na jednoj kočnici bude više od jednog kočničara.

9 *Brzim i putničkim vozovima mora se dodeliti završni kočničar samo onda, ako iza kolâ s vazdušnim kočenjem ima kolâ, koja treba kočiti ručnom kočnicom.*

Član 104

Pravo putovanja na lokomotivi

Pravo putovanja na lokomotivi

1 Na lokomotivi, na tenderu i stajalištu vođe motornih kola smeju putovati samo železnički službenici i organi, koji su za to službeno pozvani. Pri tom valja paziti, da na lokomotivi ne bude više lica, nego što je dopušteno obzirom na potrebu službe i ličnu bezbednost njihovu.

2 Na lokomotivi smeju putovati samo službenici, koji su za to pismeno ovlašćeni; osim njih: saobraćajni činovnici pri manevrisanju, vozni odredi, ako nisu mogli biti otpravljeni na drugi način, i, naposletku, pratioci pomoćnih vožnji, i pratioci snežnih grtala i ralica.

3 Pri probnoj vožnji s lokomotivom ili čitavim vozom, kao i motornim kolima za probu, mogu učestvovati železnički službenici samo službom pozvani, a pri vožnji s lokomotivom,

koja se komisiski pregleda, još i nadzorni organi.

4 Lica, koja se voze na lokomotivi, treba upisati u Putni list.

Član 105

Otpremanje osoba teretnim vozovima

Otpremanje osoba teretnim vozovima

1 Teretnim vozovima, kojima se, po redu vožnje, ne prevoze putnici, smeju putovati, osim službenog osoblja i železničkih nadzornih organa, još i ova lica:

a) vojni odredi, generalštabni oficiri pri informativnim službenim putovanjima, oficiri Saobraćajnog odeljenja Glavnog generalštaba, šefovi Vojnih delegacija, oficiri železničke komande, vojni odredi za nivelisanje, ili pojedina vojna lica Geografskog instituta Glavnog generalštaba, ako imaju uverenje za takvo putovanje;

b) pratioci mrtvaca i živih životinja, dalje, pratioci železničkih vozila, koja se otpremaju na vlastitim točkovima i, najzad, pratioci većih strojeva (mašina), koji su natovareni na železnička kola, ako je, zbog njihove velike težine ili konstrukcije, potreban naročiti nadzor;

c) kontrolni organi državnog telegrafa;

d) organi javne bezbednosti na službi;

e) organi finansiske straže, i oni izaslanici carinskih vlasti, koji su određeni, da prate ili da pregledaju carinsku robu;

f) poštanski službenici, dodeljeni redovnim poštanskim ambulantama, i kontrolni organi ambulantne poštanske službe; nadzornici državnog telegrafa, čuvari telegrafsko-telefonskih linija i tehničko telegrafsko-telefonsko osoblje, kada putuju radi radova na telegrafsko-telefonskim linijama; sve ovo osoblje mora biti snabdeveno propisanom legitimacijom;

g) organi hidrotehničkih odeljaka u slučaju opasnosti od poplave ili za vreme poplave; i

h) vatrogasci u slučaju davanja pomoći.

Za smeštaj navedenih lica važe ovi propisi:

ad *a)* za vojne odrede daju se putnička kola ili teretna kola udešena za prevoz vojske po »Uputu o vojno-železničkim prenosima«; pojedina vojna lica mogu se smestiti u službenim kolima;

ad *b)* pratioci mrtvaca i živih životinja, dalje, pratioci železničkih vozila, koja se otpremaju na vlastitim točkovima i, najzad, pratioci većih strojeva, koji su natovareni na železnička kola, zauzimaju mesto u dotičnim kolima; ali, ako za njih onde ne bi bilo mesta, onda ih treba prevoziti u putničkim ili zatvorenim teretnim kolima. Pojedini pratioci mogu se smestiti i u službenim kolima;

ad *c)* kontrolni organi državnog telegrafa, ako kod voza nema ambulantnih poštanskih kola, dobivaju mesto u putničkim ili službenim kolima;

ad *d) i g)* organi javne bezbednosti i organi hidrotehničkih odeljaka, ako kod voza ne bi bilo putničkih kola ili podesnih zatvorenih kola, mogu se smestiti u službenim kolima;

ad *e)* organi finansiske straže dobivaju mesto na neposednutim kočnicama ili u službenim kolima; izaslanike carinskih vlasti, koji su određeni da prate ili da pregledaju carinsku robu, treba smestiti u putničkim kolima, a ako ih u vozu nema, onda u službenim kolima;

ad *f)* poštanski službenici, koji su dodeljeni redovnim poštanskim ambulantama, i kontrolni organi ambulantne poštanske službe, prevoze se u kolima, udešenim

za prevoz pošte; nadzornici državnog telegrafa putuju na neposednutim kočnicama, no, u slučaju jake zime ili nepovoljnog vremena, ili ako kod voza nema neposednutih kočnica, može im se dati mesto i u službenim kolima; skupine tehničkog telegrafsko-telefonskog osoblja treba otpremati u podesnim zatvorenim kolima, a pojedine poštanske službenike treba smestiti u službenim kolima;

ad *h)* vatrogasce treba otpremati u putničkim ili zatvorenim kolima.

3 U službenim kolima ne sme se voziti više lica, nego što se, obzirom na potrebe službe i na sigurnost tih lica, može dopustiti.

Broj lica, koja se u službenim kolima stvarno mogu smestiti, određuje, u svakom slučaju, saobraćajni činovnik. Tim licima nije dopušteno, da se zadržavaju u odeljku za vozovođu.

4 Vozovođa mora upisati u Putni list sva lica, koja putuju teretnim vozom, i navesti mesto u vozu, gde su smeštena.

5 Ako u vozu ne bi bilo drugih podesnih kola, onda železnički službenici mogu zauzeti mesta u službenim kolima, ali, ako služba iziskuje, mogu ostati i na drugim mestima u vozu.

6 U hitnim slučajevima izuzetno se dopušta: da teretnim vozom mogu putovati i babice, kad su pozvate da ukažu pomoć pri porođaju članicama bolesničkog i pomoćnog fonda ili ženama članova tih fondova, ali, u takvim slučajevima, moraju potrebu putovanja dokazati pismom ili telegramom, kojim su pozvate radi navedenog cilja.

Član 106

Brzina vožnje

Brzina vožnje

1 Brzina vožnje zavisi od vrste lokomotivâ, od stanja, u kome se nalaze pojedine pruge, i od stvarno kočenog bruta.

Najveću dopuštenu brzinu voza, za svaku prugu posebno, određuje nadzorna vlast. Podaci o brzini nalaze se u Dodatku redu vožnje.

2 Brzina, predviđena u Dodatku redu vožnje za pojedinu vrstu lokomotiva, ne sme se prekoračiti ni u kom slučaju.

3 Najkraće vreme vožnje, propisano redom vožnje, primenjuje se u slučaju zadocnjenja, ali i to samo onda, kad to dopušta stanje pruge, stanje njenih objekata i stanje voznih sredstava. Najkraće vreme vožnje ne sme se još više skratiti. Izuzetak čine probne komisiske vožnje, za koje je brzina na drugi način određena.

4 Brzina vožnje mora se smanjiti u ovim slučajevima:

a) kod vozova, čije lokomotive, na čelu voza, idu tenderom napred, brzina vožnje ne sme biti veća od 45 km na sat. Lokomotive tenderke mogu ići brzinom, kojom idu i sa dimnjakom napred;

b) vozovi, koji se guraju, smeju putovati najvećom brzinom do 25 km na sat;

Na svima putnim prelazima sporednih pruga, koji nisu osigurani branicima, ili koji nisu pod nadzorom, treba brzinu guranih vozova smanjiti na 20 km;

c) vozovi, čije lokomotive putuju sa učvršćenim snežnim plugom, ne smeju putovati većom brzinom od 60 km na sat;

d) brzina radnih vozova nije naročito ograničena, ali, ako konstrukcija i stanje kola ili stanje pruge zahtevaju, treba brzinu, od slučaja do slučaja, prema potrebi, smanjiti. Za vreme rada na pruzi, kao i kada se radni voz povlači s pruge na stanicu, i ako se ponova vraća na prugu, ne sme saobraćati većom brzinom od 25 km na sat;

e) pri vožnji snežnih grtala i ralica na vlastitim točkovima, brzina ne sme prelaziti 45

km na sat; ako, pak, sama njihova konstrukcija to iziskuje, mora se brzina smanjiti; i

f) u pogledu brzine vozova, kada se voz potiskuje, vidi čl. 139, t. 4.

5 Pri upotrebi zaprežne lokomotive uzimaju se u račun samo ona ograničenja brzine, koja proističu iz utvrđene brzine prema vrsti lokomotive i voza, kao i pruge, kojom voz saobraća.

Član 107

Brzina vožnje preko skretnicâ

Brzina vožnje preko skretnicâ

1 Preko skretnicâ se sme voziti, redovno, samo smanjenom brzinom.

2 U redovnim prilikama, brzina vožnje prilikom prelaza preko skretnicâ ima se smanjiti na ovaj način:

Na glavnim prugama

Brzina može biti *km* na sat	pri vožnji			
	uz jezičak		niz jezičak	
	u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod brzih i putničkih vozova ako je skretnica osigurana	60	30	Redovna	40
ako skretnica nije osigurana	40	30		40
Kod ostalih vozova bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije	20	10		20

Na sporednim prugama

Brzina može biti *km* na sat	pri vožnji			
	uz jezičak		niz jezičak	
	u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod putničkih vozova ako je skretnica osigurana	Redovna	20	Redovna	20
ako skretnica nije osigurana	30	20		20
Kod ostalih vozova bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije	20	10		20

3 *Mešoviti, brzoteretni i teretni vozovi, koji prolaze kroz stanicu bez zaustavljanja, ili, ako saobraćaju sa vazdušnim kočenjem, smeju preko osiguranih skretnicâ prelaziti, pri vožnji u pravac uz jezičak, brzinom najviše od 40 km na sat, a u skretanje uz jezičak brzinom najviše od 30 km na sat.*

4 *Brzina pružnih automobila pri prelaženju preko skretnicâ ne sme biti veća od 30 km na sat.*

5 Ako se preko skretnicâ mora, izuzetno, voziti s naročitom opreznošću, onda treba o tome, telegrafski ili telefonski, obavestiti onu stanicu, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane, a saobraćajni činovnik te stanice dužan je o tome obavestiti vozne službenike »Opštim nalogom«.

Ako vozno osoblje preko te stanice nije moglo biti obavešteno, onda se mora voz ulaznim ili štitnim signalom, eventualno ručnim signalnim sredstvima, zaustaviti, i vozne službenike usmeno obavestiti.

Član 108

Posluživanje i osvetljavanje skretnicâ

Posluživanje i osvetljavanje skretnicâ

1 Skretničari su dužni posluživati skretnice, preko kojih vozovi ulaze i izlaze; oni su, na prvom mestu, odgovorni za njihov ispravan položaj. Na drugom su mestu odgovorni nadzornici skretnicâ, a gde njih nema — saobraćajni činovnici.

2 Kad se ne očekuje nikakav voz, ili se ne manevriše, onda skretničari moraju postaviti skretnice u njihov redovni položaj.

Ako skretnica, koja nije u zavisnosti sa ulaznim (pravčanim) signalima, u svom redovnom položaju vodi na neki posednuti kolosek, mora se, ako je moguće, postaviti na slobodan kolosek.

3 Položaj skretnicâ mora odgovarati nameravanim vožnjama, pri čemu treba da je jezičak priljubljen uz glavnu šinu.

Skretničarima je još dužnost da se brinu, da vozila nesmetano prelaze preko skretnicâ.

4 Skretničar mora, pre ulaska odnosno izlaska voza, zauzeti mesto, koje mu je određeno.

5 Ako bi osoblje voza, koji se približava stanici, i pored zabrane, davanjem kakvog znaka, mahanjem ili naređivanjem, tražilo, da se položaj skretnicâ promeni, skretničar se ne sme pozivu odazvati, nego mora dati signal »Stoj«!

6 Skretnice, koje vozovi, bilo u samoj stanici ili na otvorenoj pruzi, prelaze, moraju se na vreme osvetliti. One skretnice, preko kojih se noću često manevriše, treba, za vreme manevrisanja, osvetliti.

Oblasne direkcije određuju koje skretnice, u izvesnim stanicama, ne treba osvetljavati.

Član 109

Pregled skretnicâ pri saobraćaju vozova

Pregled skretnicâ pri saobraćaju vozova

1 Nijedan voz ne sme ući u stanicu ili iz nje izići, dok se saobraćajni činovnik ili nadzornik skretnicâ lično ne uveri o pravilnom položaju skretnica, preko kojih će voz preći. U isto vreme, njihova je dužnost uveriti se, da li je skretničar na svom mestu, i da li je sposoban za vršenje poverene mu dužnosti.

Prema tome, treba, pre ulaska ili izlaska svakog voza, pregledati sve neosigurane skretnice, preko kojih će voz preći uz jezičak, pri čemu treba naročito paziti, da se jezičak potpuno priljubljuje uz glavnu šinu, a kod skretnica, koje su utvrđene kukom, da li je kuka skretnice potpuno zatvorena.

Izvršeni pregled skretnicâ treba upisati u određenu kontrolnu knjigu uz naznaku broja voza, ulaznog koloseka i tačnog vremena, kada je pregled izvršen. Službenik, koji je pregled izvršio, mora ovaj upis potpisati.

Kontrolne knjige treba da budu kod ulaznih skretnica, u skretničarskim kućicama, odnosno u naročito za to udešenim sanducima.

2 Skretnice, preko kojih vozovi idu niz jezičak, pregledaju se na taj način, što će saobraćajni činovnik ili nadzornik skretnice osmotriti položaj skretničkog signala.

3 Ako su skretnice sa ulaznim i izlaznim signalima u takvoj zavisnosti, da se ulazni, odnosno izlazni, signal može postaviti na »Slobodno« samo tada, kada su sve skretnice u putu vožnje prethodno postavljene u ispravan položaj, i u tom položaju osigurane, onda se pregled skretnica ne mora izvršiti.

Ali, ako su skretnice sa ulaznim i izlaznim signalima u takvoj zavisnosti, da se postavljanjem signala na »Slobodno« samo pritvrđuje položaj skretnicâ, u kojem se već nalaze, onda se pregled mora izvršiti po propisima tačke 2 ovog člana.

4 Ako se skretnice postavljaju, odnosno pritvrđuju, sa centralnog mesta, a nisu u zavisnosti sa ulaznim, odnosno izlaznim signalom,

onda se o ispravnom položaju onih skretnica, preko kojih će voz preći uz jezičak, mora uveriti saobraćajni činovnik (nadzornik skretnica) na taj način, što će osmotriti polugu centralnog uređaja. Ako je ispravan položaj osiguran električnim zatvorom, onda se saobraćajni činovnik mora uveriti o ispravnom položaju skretnice na taj način, što će osmotriti vidnu kontrolnu spravu, a, po mogućnosti, i položaj skretničkih signala.

Ako će voz preko ovakvih skretnica preći niz jezičak, onda treba postupiti po propisima tačke 2 ovog člana.

5 Ako u stanicu sa skretničkim sigurnosnim uređajem mora voz ući, ili ako iz takve stanice mora izići kraj signala, koji pokazuje »Stoj«, onda treba pregled skretnicâ izvršiti po propisima tačke 1 i 2, odnosno 4 ovog člana.

6 Pregled pouzdano zaključanih skretnica ne treba vršiti, ako im se ključevi čuvaju kod saobraćajnog činovnika (nadzornika skretnicâ), ili na kojem drugom određenom mestu, ali se saobraćajni činovnik (nadzornik skretnicâ) mora, pre dolaska voza, lično uveriti o tome, da li su ključevi skretnicâ na određenom mestu.

Član 110

Obezbeđenje saobraćaja uzastopnih vozova

Obezbeđenje saobraćaja uzastopnih vozova

1 Vozovi smeju slediti jedan za drugim samo u prostornom razmaku. Pruge su podeljene na prostorne otseke, kojima su granice ili sâme stanice, ili i odjavnice, odnosno pružne blokarnice, koje su snabdevene prostornim signalima.

U prvom slučaju, saobraćaj vozova uređuju samo stance (saobraćaj u **staničnom razmaku),** a, u drugom, pored stanicâ još i odjavnici, odnosno blokari (saobraćaj u **odjavnom,** odnosno **blokovnom razmaku).**

Na sporednim prugama sa električnim pogonom, kao i kod saobraćaja motornih kola, može Ministar saobraćaja, u pogledu otpravljanja uzastopnih vozova, odobriti izvesne olakšice.

2 **U jednom prostornom otseku sme se u isto vreme nalaziti samo jedan voz.**

3 Lokomotiva za potiskivanje, koja ide za vozom na udaljenosti od 100 m, smatra se sastavnim delom voza.

Član 111

Prijava

Prijava

1 Na prugama, na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom ili blokovnom razmaku, mora se ulazak voza u prostorni otsek prijaviti narednoj odjavnici-blokarnici, odnosno stanici jednim podužim zvonjenjem na budilniku odjavnog telefona ili bloka, što znači »Voz dolazi«.

(„Voz dolazi“)

Ovaj znak daju stanice neposredno pre polaska voza, a odjavnice (blokarnice) onda, kada im se voz približuje.

Ako je znak »Voz dolazi« pogrešno dat, treba ga na budilniku nepravilno podeljenim dužim i kraćim zvonjenjem opozvati na pr.:

(Opozivanje znaka „Voz dolazi“)

2 Ako je dobiven znak »Voz dolazi«, a ranije pušteni voz još nije prošao taj prostorni otsek, onda se o tome mora obavestiti pozadnja odjavnica (blokarnica, stanica) na budilniku sa pet kratkih zvonjenja, što znači »Pruga nije slobodna«.

(„Pruga nije slobodna“)

Osim toga, mora se pozadnjoj odjavnici (blokarnici, stanici) dati i telefonsko obaveštenje rečima »Pruga nije slobodna«. (Potpis)

3 Kad odjavnik ili blokar dobije prijavu, i ako je naredni prostorni otsek, prema propisima čl. 112, za prolaz voza slobodan, dužan je postaviti prostorni signal na »Slobodno«.

4 Na prugama, gde nema odjavnog telefona, prijava se daje običnim telefonom rečima »Voz br. . . . . dolazi«. (Potpis)

Član 112

Odjava

Odjava

1 Kad je prostorni otsek postao slobodan za uzastopni voz, treba to pozadnjoj odjavnici (blokarnici, stanici) dati na znanje »Odjavom«.

2 Za davanje odjave važe ovi propisi:

a) **Pri saobraćaju u staničnom razmaku:**
Kad je voz potpuno i ceo ušao u stanicu, i kad za njim ulazni, odnosno štitni signal bude postavljen na »Stoj«, saobraćajni činovnik dužan je, telegrafom ili telefonom, obavestiti pozadnju stanicu rečima: »Voz br. . . . . ovde«.

(Potpis saobraćajnog činovnika)

Ako je prošlo vreme, koje je vozu potrebno da stigne u narednu stanicu, a odjava nije dobivena, onda će pozadnja stanica, telegrafom ili telefonom, požuriti odjavu pitanjem: »Je li voz br. . . . . tamo«? Saobraćajni činovnik upitane stanice, prema stanju stvari, na to daje ili odjavu ili odgovor: »Pruga nije slobodna«.

(Potpis saobraćajnog činovnika)

Na prugama, na kojima ista lokomotiva prevozi sve vozove u oba pravca, može davanje odjave izostati, ako to odobri Oblasna direkcija.

b) **Pri saobraćaju u odjavnom razmaku:**
Kad je voz prošao kraj prostornog signala i odjavnik se uverio, da su završni signali na vozu, dužan je postaviti signal na »Stoj«, i zatim na budilniku sa dva duga zvonjenja ——— ——— pozvati pozadnju odjavnicu (stanicu), i kad se ona odazove, ima joj dati telefonom odjavu rečima: »Voz br. . . . . ovde«. (Potpis)

Na isti način mora davati odjavu i stanica pozadnjoj odjavnici.

Ako odjava nije dobivena na vreme, onda ju treba požuriti na budilniku sa tri kratka zvonjenja:

. . .

(„Požurivanje odjave“)

Odjavnica (stanica), koja prima taj znak, na to, prema stanju stvari, daje odjavu ili telefonski izveštaj: »Pruga nije slobodna«.

(Potpis odjavnika odnosno saobraćajnog činovnika)

c) **Pri saobraćaju u blokovnom razmaku:**
Kad je voz prošao kraj prostornog signala i blokar se uverio, da su završni signali na vozu, dužan je postaviti prostorni signal na »Stoj«. Zatim daje odjavu jedino blokiranjem (zatvaranjem) svoga signala, te tim postupkom deblokira (razrešuje) signal pozadnje blokarnice, koji se posle toga može postaviti na »Slobodno«.

Ako deblokiranje signala nije izvršeno na vreme, treba to na blokovnom budilniku požuriti sa tri kratka zvonjenja . . . (»Požurivanje odjave«). Ako je voz još u prostornom otseku, onda će naredni blokar, na požurivanje pozadnjeg blokara, dati na blokovnom budilniku pet kratkih zvonjenja . . . . ., što znači »Pruga nije slobodna«

3 Ako za vozom ide lokomotiva za potiskivanje, onda se prostorni (ulazni, odnosno štitni) signal sme postaviti na »Stoj«, i odjava se sme dati, kada je prošla i lokomotiva za potiskivanje.

Član 113

Postupak kada je delimična smetnja na sredstvima za sporazumevanje

Postupak kada je delimična smetnja na sredstvima za sporazumevanje

1 Kada između dvaju susednih mesta nastupi smetnja na telegrafu ili na telefonu tako, da je neposredno sporazumevanje nemoguće, onda se saopštenja po članu 112 moraju davati posredovanjem drugih mesta, s kojima postoji telegrafska ili telefonska veza.

2 Ako je sporazumevanje telefonom nemoguće, ali je telefonski budilnik u redu, onda se odjava daje samo na budilniku sa dva duga zvonjenja ——— ———. U tom slučaju, mora se odmah dati znak »Požurivanje odjave« i tek onda, kada se na to požurivanje ponovo čuju dva duga zvonjenja, sme se uzastopni voz pustiti bez »Naloga za opreznost«. (V. čl. 115.)

Ako je i telefonski budilnik pokvaren, postupiće se po tački 2, člana 114.

Kada je blokovni uređaj pokvaren, onda će se odjava davati budilnikom i telefonom onako, kako je propisano u tački 2 *b)*, člana 112 pri saobraćaju u odjavnom razmaku.

Ako su telefon i telefonski budilnik pokvareni, a blokovni budilnik u redu, onda će se odjava davati blokovnim budilnikom onako, kako je propisano u prvoj alinei ove tačke za davanje odjave telefonskim budilnikom.

3 Ako stanica od naredne odjavnice (blokarnice) nije dobila odjavu, ali je od naredne stanice, telegrafom ili telefonom, doznala, da je voz u stanicu stigao, onda može otpraviti uzastopni voz bez »Naloga za opreznost«.

To posredovanje susedne stanice treba saopštiti voznim službenicima »Opštim nalogom«.

Član 114

Postupak, kada je potpuna smetnja na sredstvima za sporazumevanje

Postupak, kada je potpuna smetnja na sredstvima za sporazumevanje

1 *Pri saobraćaju u staničnom razmaku:*

Ako za prethodni voz nije dobivena odjava, onda se uzastopni voz sme otpraviti samo u razmaku, koji odgovara redovnom vremenu vožnje prethodnog voza do naredne stanice, dodavši tome vremenu predviđena bavljenja na pruzi, i još dva minuta za odjavu. Taj razmak ne sme biti manji od deset minuta.

Razmak u vremenu između dolaska dvaju vozova u susednu stanicu mora biti najmanje 10 minuta.

Uzastopnom vozu mora se dati i »Nalog za opreznost«.

2 *Pri saobraćaju u odjavnom razmaku:*

a) Ako odjavnica (stanica) za prethodni voz, ni na požurivanje, nije dobila odjavu, onda sme pustiti uzastopni voz do naredne stanice samo s »Nalogom za opreznost« tako, da razmak između vozova od odjavnice (stanice) do odjavnice (stanice) bude najmanje deset minuta. Ako stanica otpravi voz s »Nalogom za opreznost«, onda saobraćaj uzastopnih vozova mora udesiti tako, da se izbegne njihovo zaustavljanje pred prostornim signalima, i da razmak u vremenu između dolaska dvaju vozova u narednu stanicu bude najmanje 10 minuta;

b) U slučaju da odjavnik nije dobio odjavu, a sa pozadnjom stanicom može se sporazumevati, onda će tražiti da uzastopnim vozovima već ta stanica da »Nalog za opreznost«, da ih zbog toga kod odjavnice ne bi morao zaustavljati.

U tom slučaju, saobraćajni činovnik dužan je u »Nalogu za opreznost« navesti odjavnicu, od koje postoji smetnja, i od koje se mora dalje oprezno voziti.

c) Ako odjavnik nije mogao dati odjavu, zbog čega je već pozadnja odjavnica (stanica) morala dati uzastopnom vozu »Nalog za opreznost«, onda, radi davanja »Naloga za opreznost«, ne treba da zaustavi voz ni onda, kada za prethodni voz nije dobio odjavu. Uzastopni voz će zaustaviti samo u slučaju, kada je razmak manji od 10 minuta.

Ako je odjava dobivena, ali se prijava za uzastopni voz ne može dati, može se uzastopni voz pustiti i bez prijave.

3 *Pri saobraćaju u blokovnom razmaku:*

Ako je blokovni uređaj pokvaren, a sporazumevanje nije moguće ni telefonom ni budilnikom, treba postupiti po propisima tačke 2 ovog člana.

Član 115

Nalog za opreznost

Nalog za opreznost

1 Svakom vozu, koji se otpravlja bez odjave od prethodnog voza, mora se dati »Nalog za opreznost« po propisima tačke 5, člana 120.

2 Nalogom za opreznost naređuje se voznim službenicima, da se vožnja — sa obzirom na pogled u daljinu i ostale prilike na pruzi — sme nastaviti samo takvom brzinom, da se voz može blagovremeno zaustaviti pred eventualno prethodnim vozom.

3 Ako odjava nije dobivena, a može se na pouzdan način utvrditi, da je pruga do naredne stanice, odnosno odjavnice (blokarnice), slobodna — što je na jednokolosečnoj pruzi nesumnjivo, ako je voz iz protivnog pravca stigao, — onda ne treba dati »Nalog za opreznost«.

Ali, ako smetnja na jednom delu pruge traje duže vremena, sme se, po dolasku voza iz protivnog pravca, otpraviti samo prvi voz bez »Naloga za opreznost«, a narednim uzastopnim vozovima mora se dati takav nalog.

Na prugama sa odjavnicama ili blokarnicama može davanje »Naloga za opreznost« izostati u slučaju iz tačke 3, čl. 113.

Član 116

Davanje prijave i odjave u stanicama

Davanje prijave i odjave u stanicama

1 Saobraćajni činovnici su dužni lično davati i primati prijave i odjave i sva telefonska saopštenja, koja se odnose na sigurnost saobraćaja.

2 Ako je saobraćajni činovnik sprečen drugim važnijim poslovima, koji ne trpe odlaganja, može za davanje ili primanje prijave ili odjave ovlastiti drugog službenika (na pr. telegrafistu), ali za davanje odjave mora dati to ovlašćenje, posebno, za svaki pojedini voz.

Gde nema odgovornog saobraćajnog činovnika, dužan je davati i primati prijave i odjave onaj službenik, kojemu je povereno vršenje službe.

Član 117

Prekid službe u odjavnicama i pružnim blokarnicama

Prekid službe u odjavnicama i pružnim blokarnicama

1 U onim odjavnicama (blokarnicama), u kojima, u izvesnim otsecima dana, nije potrebno da se vrši služba, može se služba za to vreme prekinuti.

2 Za vreme, dok se u odjavnicama (blokarnicama) ne vrši služba, vozovi smeju saobraćati na tom delu pruge samo u staničnom razmaku.

Odjavnici (blokari) dužni su stanicama, u svakom pojedinom slučaju, telefonom javiti početak i svršetak prekida službe (V. čl. 138, t. 32).

3 Kada je stanicama javljeno, da su odjavnici, odnosno blokari, ponovo preuzeli službu, saobraćajni činovnici dužni su saopštiti odjav-

nicima (blokarima) brojeve poslednjih vozova, koje su otpravili u staničnom razmaku i, osim toga, obavestiti ih o promenama u redovnom saobraćaju vozova u oba pravca.

4 Sve prijave o početku i svršetku prekidanja odjavne (blokarske) službe dužne su stanice upisati u određeni dnevnik.

5 Saobraćajni činovnik dužan je, pri predaji saobraćajne službe, upisati u saobraćajni dnevnik one odjavnice (blokarnice), u kojima je služba u vreme predaje prekinuta.

6 Ako odjavnici (blokari) ne jave, u određeno vreme, ponovni nastup službe, onda dotle, dok svi ne jave, da su ponovo preuzeli službu, smeju vozovi saobraćati samo u staničnom razmaku. Saobraćajni činovnik je dužan o tome obavestiti mašinovođu i vozovođu »Opštim nalogom«, i to ovim rečima »U odjavnici, odnosno blokarnici, br. . . . . ne vrši se služba«.

7 Pruge, na kojima se odjavna, odnosno blokarska, služba, u izvesnim otsecima dana, prekida, navedene su u knjižici reda vožnje.

8 Telefonski aparati ne smeju se isključiti za vreme prekida službe.

Član 118

Otpravljanje podeljenih vozova

Otpravljanje podeljenih vozova

1 Ako se voz otpravlja u dva ili više delova, onda za sve delove važi red vožnje prvog dela voza.

Polazna ili dispoziciona stanica može narediti »Opštim nalogom« voznim službenicima drugog dela voza, ili narednih delova, da voz ne treba zaustavljati na postajama, kod kojih prvi deo, po redu vožnje, staje.

No, da zbog toga voz ne bi stigao pre vremena na susednu stanicu, mora voz između takvih stanica sporije voziti, ili se mora kasnije otpraviti.

2 Na prugama sa odjavnicama (blokarnicama) razmak između dva dela voza treba da je kod dolaska u narednu stanicu jednak vremenu vožnje istoga voza u onom prostornom otseku, koji je, obzirom na vreme vožnje, najduži, dodavši tome i vreme potrebno za davanje odjave.

Taj razmak vremena nalazi se u posebnoj tablici knjižice reda vožnje već izračunat za pojedine brzine i pravce.

3 *Ako na prugama sa uređajem za saobraćaj u blokovnom razmaku vozovi saobraćaju u odjavnom razmaku, onda se, kao najkraće vreme za sledenje podeljenih vozova, uzima ono vreme, koje je u knjižici reda vožnje predviđeno za blokovni razmak, ali ga treba povećati sa dva minuta za odjavu.*

4 Na jednokolosečnim prugama ne sme se voz deliti na više od dva dela.

Član 119

Saobraćaj i sprovođenje posebnih vozova

Saobraćaj i sprovođenje posebnih vozova

1 Posebne, brze i putničke vozove, ako to prilike iziskuju, treba da prati činovnik, koji je ovlašćen za samostalno vršenje saobraćajne službe.

2 Vozove, koji se puštaju u saobraćaj bez reda vožnje i bez objavljivanja, mora, bezuslovno, pratiti činovnik, koji je ovlašćen za samostalno vršenje saobraćajne službe.

3 Posebni voz, koji se nikako nije mogao objaviti, mora stati u svakoj stanici.

Ako je, zbog vremenskih prilika, pogled u daljinu sprečen, ili ako signali električnog zvona, ili, ako na prugama, gde ovih nema, telefonski vodovi ne funkcionišu pouzdano, ili ako bi druge nepovoljne prilike ugrožavale sigurnost saobraćaja posebnog voza, onda se takav voz ne sme pustiti u saobraćaj.

Član 120

Obaveštavanje vozovođe i mašinovođe o saobraćaju vozova

Obaveštavanje vozovođe i mašinovođe o saobraćaju vozova

1 O saobraćaju redovnih vozova obaveštavaju se vozovođe i mašinovođe prilikom svake promene reda vožnje.

2 *U dispozicionoj, polaznoj i onoj stanici, u kojoj se vozni službenici menjaju, saobraćajni činovnik dužan je obavestiti vozovođu i mašinovođu »Opštim nalogom«:*

a) o onim uvedenim vanrednim vozovima, s kojima će se voz, bilo po redu vožnje, bilo zbog zakašnjenja, ukrštavati, odnosno preticati;

b) o onim redovnim vozovima, s kojima će se, zbog zakašnjenja, sastati; i

c) o izostajanju onih redovnih, odnosno objavljenih, vanrednih vozova, s kojima se, po redu vožnje, imao ukrštavati, odnosno preticati.

3 Ako se uvedu ili otkažu vozovi, a voz je, koji bi trebalo o tome obavestiti, već otišao iz dispozicione, odnosno polazne, stanice, onda je dužna ta stanica telegrafom (telefonom) pozvati međustanicu, u kojoj će voz prvi put stati, da vozovođu i mašinovođu o tome obavesti »Opštim nalogom«.

Ako je potrebno vozovođu i mašinovođu obavestiti o saobraćaju više vanrednih vozova, ili o izostajanju više redovnih, ili, već objavljenih, vanrednih vozova, onda se to čini jednim »Opštim nalogom«.

Osim obaveštenja o promenama u saobraćaju vozova, naređuje se još »Opštim nalogom« i objavljivanje vanrednih vozova signalom na vozu, i promena ulaznog koloseka, ako to nije učinjeno »Nalogom za ukrštavanje«. Naposletku »Opštim nalogom«, u rubrici »Napomene«, daju se voznim službenicima potrebne naredbe, koje se odnose na saobraćaj voza, i to:

a) zatvaranje koloseka;
b) vožnja po nepravilnom koloseku;
c) vožnja pružnih kolica i drezina;
d) oprezna vožnja pri ulaženju u stanicu;
e) zaustavljanje voza na pruzi ili stanici, gde, po redu vožnje, nije predviđeno bavljenje;
f) lagana i oprezna vožnja preko pojedinih mesta na otvorenoj pruzi;
g) prekid telegrafskog i telefonskog voda i prekid voda električnih zvona;
h) isključenje iz upotrebe i nevaženje stalnih signala, neupotrebljivost (kvar) stalnih signala, zatim neupotrebljivost prostornih i staničnih sigurnosnih uređaja;
i) prekid službe u odjavnicama (blokarnicama);
j) razmak uzastopnog voza pri vožnji snežnih grtala i ralica; i
k) saopštenja voznim službenicima, kao n. pr. neupotrebljivost vazdušne kočnice, itd.

4 O svakoj izmeni redovnog ili utvrđenog ukrštavanja, i o određivanju ukrštavanja, koje, po redu vožnje, nije predviđeno, mora se i jednom i drugom vozu dati »Nalog za ukrštavanje«

5 Pismeni nalozi izrađuju se pomoću indigo hartije u tri dela. Matica naloga, na kojoj vozovođa potvrđuje prijem, ostaje u stanici, a drugi i treći deo daju se vozovođi. Drugi deo ostaje kod vozovođe, kao prilog »Putnom listu«, a treći deo mora vozovođa predati mašinovođi. Mašinovođa je dužan na drugom delu svojim potpisom potvrditi, da je nalog primio. U stanicama, u kojima se mašinsko osoblje menja, mora mašinovođa naloge, koji za dalje putovanje još važe, predati mašinovođi, koji ga je smenio.

Ako voz saobraća sa zapregom, onda mašinovođa vozne lokomotive mora preuzeti pismene naloge, ali se sadržaj naloga mora saopštiti i mašinovođi zaprege, koji je takođe dužan na vozovođinom delu potvrditi, da mu je nalog saopšten.

Mašinovođa je dužan preuzete pismene naloge, po svršetku vožnje, predati svojoj ložionici.

6 Saobraćajni činovnici dužni su, pre polaska voza, i usmeno izvestiti vozovođu i mašinovođu o sadržaju pismenih naloga.

7 U nalogu, kojim se vozni službenici obaveštavaju, da stalni signal, izuzetno, ne važi, ili da je neupotrebljiv, treba navesti mesto, gde je signal, s primedbom: »Pazi na ručne signale«. Ova primedba izostaje, ako je pokvaren samo predsignal.

8 Da se vozovi ne bi zaustavljali u stanicama, u kojima, po redu vožnje, ne staju pismene naloge i usmena saopštenja treba dati u onoj stanici, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane.

9 Vozovođa je dužan usmeno obavestiti vozno osoblje i mašinovođe lokomotivâ za potiskivanje o opreznoj i laganoj vožnji, o zatvaranju koloseka, o vožnji po nepravilnom koloseku, o vanrednom zaustavljanju, o privremenoj neispravnosti vazdušne kočnice, itd.

Član 121

Upotreba signala na vozovima

Upotreba signala na vozovima

1 *Za pravilnu upotrebu signala na vozovima odgovoran je, u prvom redu, vozovođa, a, pored njega, za signale na lokomotivama odgovorni su i mašinovođe, a za završne signale — završni kočničari. Osim toga, za sve signale na vozovima odgovorne su polazne, odnosno dispozicione, stanice i sve međustanice.*

2 *Ako se lokomotivi spreda ugasi jedna ili dve svetiljke, mašinovođa je dužan odmah zaustaviti voz i nastati, da se svetiljke zapale.*

Ako se ugasila samo jedna svetiljka, pa ju nije moguće zapaliti, niti je drugom zapaljenom zameniti, onda će voz korakom nastaviti put do

naredne stanice s jednom osvetljenom svetiljkom. Na pruzi, gde postoji telefon, treba prvom čuvaru pruge narediti, da obavesti pružno osoblje, da voz do naredne stanice putuje samo s jednom osvetljenom svetiljkom na čelu voza, i da ga zbog toga ne treba zaustavljati.

Kad se na čelu voza ugase obe svetiljke, pa se nijedna od njih ne može zapaliti ili zameniti, onda se lokomotiva mora smatrati nesposobnom za službu.

3 *Lokomotive, koje noću idu iz ložionice na vozove i sa vozova u ložionicu, treba opremiti tako, da nose čeoni signal onoga voza, koji će preuzeti, odnosno onoga voza, s kojim su došle, a kao završni signal treba da imaju jedno belo svetlo.*

4 *Ako se pojavi potreba da se na paralelnim prugama zavedu signali za raspoznavanje, na kojoj pruzi voz saobraća, Generalna direkcija u tu svrhu odobriće lokalne signale.*

Član 122

Otpravljanje vozova

Otpravljanje vozova

A

Dopuštenje

1 *Saobraćajni činovnik dužan je, pre nego što otpravi voz, tražiti od naredne stanice* **dopuštenje** *telegrafskom (telefonskom) depešom: »Primate li voz br. . . . .?« (Potpis).*

Upitana stanica daće dopuštenje telegrafskom (telefonskom) depešom: »Voz br. . . . primam«. (Potpis).

Stanica, koja je tražila dopuštenje potvrđuje prijem svojim pozivnim znakom i znakom **»razumeo«.**

2 *Saobraćajni činovnik sme tražiti dopuštenje, kada je voz spreman za polazak, pre nego što bude dao polazni signal.*

3 *Kod ukrštavanja vozova traži se dopuštenje posle date odjave eventualno samo jednom depešom: »Voz br. . . . prispeo, primate li voz br. . . . .?«. (Potpis)*

Kod oštrog ukrštavanja sme se tražiti dopuštenje i pre odjave i to uslovno: »Kada prispe voz br. . . ., primate li voz br. . . .?«. (Potpis)

Odgovor u tome slučaju glasi: »Kada voz br. . . . prispe, primam voz br. . . .«. (Potpis)

4 *Kod otpravljanja uzastopnih vozova u staničnom razmaku sme se tražiti dopuštenje tek posle primljene odjave od naredne stanice.*

Pri otpravljanju uzastopnih vozova u odjavnom ili blokovnom razmaku, sme se tražiti dopuštenje posle primljene odjave od prvog narednog odjavnika ili blokara.

5 *Ako upitana stanica ne bi mogla primiti ponuđeni voz, onda će na ponudu odgovoriti: »Neka čeka voz br. . . .«. (Potpis)*

6 *Kada je smetnja na sredstvima za sporazumevanje, otpravljaće se vozovi bez dopuštenja uz strogo pridržavanje odredaba čl. 114, 146, 147, 148, 149.*

7 *Odredbe o utvrđivanju ukrštavanja i davanju odjava imaju se i pored dopuštenja bezuslovno strogo izvršivati.*

8 *Po odobrenju Generalne direkcije može se na pojedinim prugama odustati od traženja dopuštenja.*

B

Otpravljanje

1 **Voz ne sme krenuti iz stanice, dok mu to ne dopusti saobraćajni činovnik.**

Dopuštenje za polazak daje lično usmeno saobraćajni činovnik vozovođi i mašinovođi neposredno pre polaska voza. *Ako je saobraćajni činovnik zauzet otpremanjem jednog voza, daće naređenje za polazak drugome vozu, koji treba u isto vreme da polazi, pismeno »Opštim nalogom« sledećom primedbom u napomeni*

»Opšteg naloga«: »Voz br. . . . ima poći u . . . sati . . . . minuti«. U stanicama s naročitim prilikama treba izdati posebna uputstva o načinu otpravljanja vozova.

2 U onim stanicama, u kojima se noću ne vrši služba, ili u kojima, uopšte, nema odgovornih saobraćajnih službenika, vozove otpravljaju vozovođe.

3 **Voz ne sme krenuti iz stanice pre no što je, po redu vožnje, određeno.**

4 Službenici, kojima je poveren nadzor i vršenje saobraćajne službe, dužni su svim silama nastojati, da se, pri otpravljanju vozova, tačno primenjuju propisi, koji se odnose na redovitost i sigurnost saobraćaja.

5 Davanje dopuštenja za polazak voza vezano je za ove uslove:

a) da je prethodni voz stigao u narednu stanicu, ili da je prešao narednu odjavnicu (blokarnicu), izuzev, ako je sporazumevanje nemoguće;

b) da je na jednokolosečnoj pruzi stigao voz iz protivnog pravca;

c) da je izlazni kolosek slobodan, da su skretnice i signali ispravno postavljeni za izlazak, i da su propisno osvetljeni;

d) da su vozni i stanični službenici na svojim mestima;

e) da je voz, u pogledu sigurnosti saobraćaja, propisno sastavljen;

f) da je učinjeno sve, što je propisano za utvrđivanje ukrštavanja i preticanja;

g) ako prostorni signal ne važi, ili je neupotrebljiv, da je osoblje o tome obavešteno;

h) da je dobiveno dopuštenje; i

i) da je polazak voza signalizovan električnim zvonom.

6 *Polazni signali 1, 2, 5 i 6 daju se pod odgovornošću saobraćajnog činovnika, koji je dužan starati se, da se oni daju na vreme i pravilno. Kod oštrog ukrštavanja vozova ovi se*

signali daju jedan minut, a, inače, po mogućnosti, tri minuta pre polaska voza. Za pomoćne ili druge službene vozove, ako se njihov saobraćaj nije mogao objaviti pružnom osoblju, daju se ovi signali, po mogućnosti, pet minuta pre polaska voza. Za uzastopni voz daje se polazni signal, redovno, tek po dobivenoj odjavi za prethodni voz.

Za vozove, koji, po redu vožnje, prolaze kroz stanicu bez zadržavanja, ili za vozove, koji se ne zadržavaju duže od jednog minuta, daje se polazni signal neposredno pre njihova ulaska u stanicu.

7 Kad se imaju dati polazni signali u više pravaca, onda se ne smeju davati u isto vreme.

8 Polazni signal 1, 5 ili 2, 6, ako voz ne može da pođe najdalje za petnaest minuta, mora se otkazati signalom 3, odnosno 4, a polazni signal treba ponova dati, neposredno pre polaska voza.

9 Kad električno zvono ne radi, ili daje nepravilne udarce prilikom davanja polaznog signala, onda je dužnost saobraćajnog činovnika, da, pre otpravljanja voza, narednu stanicu, telefonom ili telegrafom, upita, da li se onde čuo pravilan signal ili nije. Ako se u narednoj stanici čuo nepravilan signal, ili ako se nije čuo nikakav signal, ili ako se, zbog kvara na uređaju signalnog zvona, signal ne može dati, dužan je saobraćajni činovnik izvestiti o tome dotičnog skretničara za svaki voz posebno, usmeno ili telefonom, a vozne službenike usmeno i »Opštim nalogom«.

Isto tako treba vozne službenike obavestiti i onda, kada se zna, da se, zbog pogreške u signalnom vodu, signal ne čuje do susedne stanice, nego samo do neke stražarnice.

Osoblje onih vozova, koji prolaze kroz stanicu bez zadržavanja, treba o napred pomenutim nepravilnostima izvestiti, po mogućnosti. putem one pozadnje stanice, u kojoj se voz, po redu vožnje, poslednji put zadržava.

Ako je saobraćajni činovnik za voz dao pravilan polazni signal, a skretničar je voz zaustavio, jer je čuo nerazumljiv signal ili ga, uopšte, nije čuo, onda za ponovni polazak toga voza ne treba davati polazni signal, nego će saobraćajni činovnik obavestiti skretničara, upisati u Putni list uzrok zadržavanja i voz otpraviti.

10 Ako je saobraćajni činovnik dao za voz pogrešan polazni signal, ili je dao signal u pogrešnom pravcu, ili, ako je dao signal dvaput, dužan je, čim tu pogrešku primeti, ili na nju bude upozoren, taj signal odmah otkazati otkaznim signalom 3, odnosno 4, a osim toga obavestiti susednu stanicu i pružno osoblje telegrafom, odnosno telefonom. Opazi li susedna stanica, da se pogrešno dani signal ne otkazuje, dužna je to telegrafom ili telefonom zatražiti od dotične stanice.

11 Sve dok signalizovani voz ne stigne u stanicu, ili dok primljeni polazni signal ne bude otkazan, ne sme stanica dati polazni signal za voz protivnog pravca, koji ima da saobraća istim kolosekom, niti sme istim kolosekom otpraviti voz u protivni pravac. Ako se pogrešno dani polazni signal nije mogao otkazati, onda se voz iz protivnog pravca sme otpraviti samo onda, kad obe stanice nesumnjivo utvrde, da se na pruzi ne nalazi protivni voz. U takvom slučaju, treba vozne službenike »Opštim nalogom« i usmeno obavestiti o tome, da postoji neotkazani polazni signal, dat pogrešno iz protivnog pravca.

12 Ako su uslovi za pravilan polazak voza potpuno zadovoljeni, saobraćajni činovnik naređuje vozovođi i mašinovođi polazak određenim signalom ili rečju: »Polazak«, na šta mašinovođa:

a) kod teretnih i mešovitih vozova daje signal 61 »Polazak voza« i pokreće voz;
b) kod brzih i putničkih vozova ne daje se signal 61 »Polazak voza«, nego na naređe-

nje »Polazak« od strane saobraćajnog činovnika mašinovođa postepeno otvara regulator, i lagano pokreće voz, posmatrajući unazad duž voza, da li mu se ne daje signal »Stoj«, pa, posle 10—15 sekunada, nastoji da voz dobije propisanu brzinu.

Isto važi i za motorna kola.

U slučaju, da se voz, iz nekog uzroka, ne bi mogao krenuti, dužan je dotični kondukter, odnosno kočničar, blagovremeno dati signal: »Stoj«.

Na postajama vozovođa daje naređenje za polazak.

13 *Kod voza, koji saobraća sa lokomotivom za potiskivanje, kad ova stane uz voz, odnosno kad, prema potrebi, bude i zakvačena, i kad saobraćajni činovnik naredi polazak voza, onda mašinovođa vozne lokomotive daje signal 59: »Popusti kočnice«; mašinovođa lokomotive za potiskivanje, ako je spreman za polazak, ponovi taj signal.*

Mašinovođa vozne lokomotive, posle toga, daje signal 61 »Polazak voza«, našto mašinovođa lokomotive za potiskivanje pokrene voz, a mašinovođa vozne lokomotive, čim oseti potiskivanje, pokrene i svoju lokomotivu.

Kod voza sa zapregom ili sa dve lokomotive za potiskivanje daje potrebne signale mašinovođa čeone lokomotive, odnosno zadnje lokomotive za potiskivanje.

14 Pri odlasku voza mora saobraćajni činovnik stati na takvo mesto, sa kojega može promatrati voz, i na njemu primetiti eventualne mane ili nedostatke.

Saobraćajni činovnik mora voz posle polaska promatrati najmanje dotle, dok mu završna kola ne pređu preko izlazne skretnice, da bi mogao poduzeti sve što je potrebno u slučaju, ako bi se sa voza davali signali.

Izlazni signali smeju se postaviti u položaj »Stoj« tek onda, kada je voz, koji izlazi, prešao

sve skretnice, koje leže na njegovom putu i koje su u zavisnosti sa izlaznim signalom.

15 *Ako je od voza zaostao vozovođa, završni kočničar ili koji drugi službenik, koji je, po nahođenju saobraćajnog činovnika, bezuslovno potreban za službu kod voza, ili ako se posle odlaska voza, a pre no što je mogao stići u narednu stanicu, čuo polazni signal za voz iz protivnog pravca na istom koloseku, treba dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove«.*

Ako je voz zaustavljen usled signala 9: »Zaustaviti sve vozove« neposredno kod polaska iz stanice, onda treba polazni signal za taj voz otkazati signalom 3, odnosno 4, a pre polaska treba ponovo dati polazni signal.

16 *Ako se čuje otkazni signal za voz, koji je morao saobraćati neprekidno do naredne stanice, onda treba zaključiti, da je kod tog voza nastala nekakva smetnja u vožnji, pa stoga treba, i u tom slučaju, obratiti pažnju na kasnije signale.*

Polazni signal 7 ili 8, koji se čuo posle otkaznog signala 3 ili 4, znači, da voz, koji se bio na pruzi zaustavio, nastavlja svoj put ili da se vraća.

17 Propisi tačaka 3, 4 i 15 ovoga člana važe i za vozove, koji, po redu vožnje, prolaze kroz stanicu bez zadržavanja.

Član 123

Objavljivanje polaska vozova telegrafom ili telefonom

Objavljivanje polaska vozova telegrafom ili telefonom

1 Dispozicione i polazne stanice dužne su polazak vozova objaviti telegrafskim ili telefonskim raspisom svima stanicama do naredne dis pozicione, odnosno krajnje, stanice. Taj raspis (analiza voza) treba da sadrži broj voza, vreme polaska, broj radnih lokomotiva i način njihove upotrebe, opterećenje u tonama, količinu osovina, ukupnu težinu svih kola s kočnicama i

njihov broj osovina, sastav voza s naznačenjem bruta za međustanice, za svaku stanicu narednog dispozicionog otseka, za obe dispozicione stanice i ukupno bruto, koje prelazi preko narednog dispozicionog otseka po pravcima, bruto koje se na usputnim stanicama prima, živo blago, brzopokvarljivo, eventualno eksplozivnu robu kod voza; naročito treba označiti potpaljene vojne kuhinje.

Na sporednim prugama može, po odobrenju Oblasne direkcije, izostati telegrafsko ili telefonsko objavljivanje polaska voza iz dispozicione, odnosno polazne, stanice.

Međustanice upisuju iz analize u svoj telegrafski (telefonski) dnevnik broj voza, njegov polazak, a od ostaloga samo ono, što se na njih odnosi.

O potpaljenim vojnim kuhinjama u vozu treba obavestiti sve pružno osoblje, da, zbog dima i varnica iz tih kuhinja, ne bi zaustavljalo voz.

2 *Međustanice su dužne uvek saopštiti susednim stanicama vreme polaska zakasnelih vozova, a vreme polaska nezakasnelih vozova samo onda, kad električno signalno zvono ne radi, ili kad je prostorni sigurnosni uređaj pokvaren, odnosno, kad se prostornim signalima ne rukuje.*

3 Onoj stanici, u kojoj se vozovi ukrštavaju, dužne su obe susedne stanice, telegrafom ili telefonom, javiti polazak, odnosno prolazak vozova, koji će se u toj stanici ukrštavati.

4 *Ako se predviđa, da će voz s prevozom putnika biti otpravljen iz polazne stanice sa zakašnjenjem od 15 minuta ili više, a ostali vozovi sa zakašnjenjem od 45 minuta ili više, onda je polazna stanica dužna, najkasnije u ono vreme, kada bi voz, po redu vožnje, imao krenuti, saopštiti predviđeno zakašnjenje telegrafskim ili telefonskim raspisom svima stanicama do dispozicione, odnosno do krajnje, stanice voza.*

Međustanica, u kojoj se zakašnjenje vozova s prevozom putnika smanji ili poveća za 15 minuta ili više, a ostalih vozova za 45 minuta ili više, dužna je o tome obavestiti telegrafskim ili telefonskim raspisom sve stanice u pravcu vožnje do naredne dispozicione, odnosno do krajnje, stanice voza.

Član 124

Zabrana jednovremenog ulaska vozova u stanicu

Zabrana jednovremenog ulaska vozova u stanicu

1 *Na jednokolosečnoj pruzi ne smeju dva voza, u isto vreme, ulaziti u stanicu, izuzev slučaj, ako mesne prilike dopuštaju istovremeni ulazak.*

2 *Ako bi, zbog nepravilnosti u saobraćaju, dva voza imali jednovremeno da uđu u stanicu, u kojoj je moguć bočni sudar, onda jedan od njih treba zaustaviti pred ulaznim, odnosno štitnim, signalom, i zadržati, doklegod drugi voz nije u stanici propisno stao.*

Na sporednim prugama, gde nema ulaznih, odnosno štitnih, signala, treba, u tom slučaju, voz zaustaviti ručnim signalima izvan stanice.

Član 125

Dolazak i bavljenje vozova u stanicama

Dolazak i bavljenje vozova u stanicama

1 Pred dolazak voza u stanicu, saobraćajni činovnik dužan je zauzeti takvo mesto, sa koga će moći posmatrati ulazak voza, pri čemu treba naročito da pazi na njegovu brzinu, i da li vozno osoblje vrši svoju dužnost.

Po pravilu, nijedan voz ne sme stati tako, da zakrči međike. Ali, ako ih, u izuzetnom slučaju, zakrči, onda se na tom mestu ne sme preduzimati nikakva vožnja, kojom bi se dovela u pitanje sigurnost voza, za šta su odgovorni stanični službenici.

2 Čim je voz ceo i potpuno ušao u stanicu, i za njim ulazni, odnosno štitni, signal postavljen na »Stoj«, saobraćajni činovnik je dužan dati odjavu, a zatim primiti izveštaj vozovođe i mašinovođe, i izdati, eventualno, potrebna naređenja.

3 Saobraćajni činovnik dužan je obratiti pažnju na to, da kondukteri glasno objave ime stanice, trajanje bavljenja, carinski pregled, veze i prelaze u druge vozove. On ima da pazi na izlaženje i ulaženje putnika, na istovar i utovar robe, da se opskrba lokomotive, potrebno manevrisanje i sve ostalo vrši brzo.

4 Putnici mogu izlaziti i ulaziti tek onda, kada je voz potpuno stao i, po pravilu, samo sa one strane, na kojoj je stanična zgrada, ili peron za putnike.

5 Ako se u kojoj stanici stekne više vozova, od kojih je jedan ili više s prevozom putnika, onda ih treba postaviti tako, da se putnici, pri silaženju i ulaženju, ne izlažu nikakvoj opasnosti.

6 Prelaz preko onih koloseka, preko kojih putnici moraju prelaziti, i put koji je za njih određen, mora biti slobodan i noću osvetljen.

Ako, iz nekog uzroka, nema osvetljenja, putnicima se mora skrenuti pažnja na eventualne prepreke.

7 Kada je poledica, moraju se svi putovi, koji vode ka stanici ili vozu, peroni, stepenice, uzdužne daske i spojnice (prelazi) na putničkim i poštanskim kolima posuti peskom ili strugotinama.

8 Ako u vozu ima kola natovarenih eksplozivnom robom ili municijom, pa se taj voz, po redu vožnje, poduže bavi u međustanicama, treba ga postaviti na usamljeni sporedni kolosek

Član 126

Zabrana prolaska vozova kroz službena mesta, u kojima, po redu vožnje, moraju stati

Zabrana prolaska vozova kroz službena mesta, u kojima, po redu vožnje, moraju stati

Vozovi ne smeju proći bez zaustavljanja kroz ona službena mesta, u kojima, po redu vožnje, moraju stati.

Član 127

Zaustavljanje vozova, koji, po redu vožnje, ne staju u stanici

Zaustavljanje vozova, koji, po redu vožnje, ne staju u stanici

Saobraćajni činovnik dužan je zaustaviti voz, koji se, po redu vožnje, ne zadržava u njegovoj stanici, u ovim slučajevima:

a) ako voz stigne ranije, no što je redom vožnje propisano;
b) ako na jednokolosečnoj pruzi voz iz protivnog pravca još nije stigao na ukrštavanje;
c) ako za prethodni voz još nije dobio »Odjavu«;
d) ako se vozu mora dati »Opšti nalog«, »Nalog za ukrštavanje« ili »Nalog za opreznost«;
e) pri vanrednim događajima (Otsek XIX i XX).

Član 128

Određivanje mesta za zaustavljanje voza u stanici

Određivanje mesta za zaustavljanje voza u stanici

1 Voz ima, po pravilu, da stane u stanici tako, da drugom vozu ne zakrči izlazak ili ulazak.

2 Pri određivanju mesta, na kojem voz treba da stane, naročito se mora, u prvom redu, voditi računa o bezbednosti saobraćaja, a u drugom redu, o radu koji se ima kod vozova izvršiti.

Ako se ukaže potreba, da voz stane na naročito određenom mestu, onda treba mesto, na kojem lokomotiva treba da stane, označiti ručnim signalima.

Član 129

Očekivanje voza

Očekivanje voza

1 Pre dolaska voza, saobraćajni činovnik dužan je narediti sve što je potrebno za održavanje reda, pravilnosti i bezbednosti saobraćaja. Naročito treba da vodi računa o tome, da kolosek, kojim voz ulazi, bude blagovremeno slobodan, kao i o tome, da se voz, bez potrebe, ne zaustavi pred štitnim, odnosno ulaznim, signalom, naročito onda, kada je sporazumevanje sa susednom stanicom nemoguće.

2 Pored napred pomenute dužnosti, saobraćajni činovnik mora nastati, da prtljag i roba za utovar budu spremni na pogodnom mestu, kao i sredstva za utovar i istovar težih predmeta.

U stanicama, u kojima se lokomotive menjaju, ili gde se dodaju zaprege ili lokomotive za potiskivanje, dužnost je saobraćajnog činovnika, da naredi i da nastane, da lokomotive budu na vreme spremne na određenom mestu.

3 Posle pregleda skretnicâ, saobraćajni činovnik se mora lično uveriti, da li je, po njegovim naredbama, tačno postupljeno, da li je svaki službenik na svom mestu, i da li je kolosek, kojim će voz ući, potpuno slobodan, a zatim postavlja ulazni (štitni) signal na »Slobodno«, i ima da zauzme mesto za doček voza.

Ulazni (štitni) signali smeju se postaviti na »Slobodno« samo po izričitom naređenju saobraćajnog činovnika ili naročitog nadzornog službenika.

4 *U slučaju, kada je vidik u daljinu zbog magle, vejavice itd. sprečen, a voz koji dolazi* **ne sme** *se pustiti u stanicu, koja je zaštićena samo štitnim signalom, treba izaslati* **maglenjaka.** *Maglenjak, snabdeven propisnim signalnim sredstvima, ako do njegovog prispeća do štitnog signala taj signal pokazuje »Stoj«, mora otići*

na 400 metara pred štitni signal, i onde položiti praskalice, a zatim se vratiti prema štitnom signalu toliko, da može dobro videti njegov položaj. Na tom mestu mora čekati, dok voz, koji dolazi, nije zaustavljen. Ako se štitni signal, međutim, postavi na »Slobodno«, onda će dignuti praskalice, da se voz, koji dolazi ne bi nepotrebno zaustavio.

5 *Ulazni (štitni) signal, koji je nekom vozu postavljen na »Slobodno«, mora se postaviti u redovan položaj »Stoj«:*

a) u stanicama, u kojima nema skretničkog sigurnosnog postrojenja, onda kada je dolazeći voz već ceo prošao pored ulaznog (štitnog) signala;

b) u stanicama sa skretničkim sigurnosnim postrojenjem, kada je voz prešao preko svih skretnica koje leže na njegovu putu, a koje su vezane sa ulaznim signalom, i preko kojih voz prelazi uz jezičak.

Ova odredba važi i za postavljanje poluga u prvobitni položaj kod onih signala, koje sam voz automatski postavlja u položaj »Stoj«.

Od ovih propisa može se otstupiti samo u slučaju opasnosti.

6 *Redovne vozove i vozove po potrebi treba puštati na ulazni kolosek, unapred određen; podeljene vozove na kolosek određen za prvi deo, a ostale vozove, po mogućnosti, na glavni prolazni kolosek.*

7 Promenu redovnog ulaznog koloseka može odrediti samo saobraćajni činovnik. U takvom slučaju, mora o tom obavestiti ne samo skretničare i ostalo zainteresovano stanično osoblje, nego i onu stanicu, u kojoj očekivani voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane. Ova stanica mora obavestiti vozovođu i mašinovođu o promeni ulaznog koloseka »Opštim nalogom«, u kojem broj ulaznog koloseka mora ispisati slovima.

8 Ako treba voz, izuzetno, pustiti na kolosek koji je posednut drugim vozom ili vozilima, ili na kolosek, koji je samo do stanovite tačke prohodan, ili, ako je potrebno, da voz uđe u stanicu s naročitom opreznošću, onda je saobraćajni činovnik dužan obavestiti o tome vozne službenike »Opštim nalogom« putem one stanice, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane.

Osim toga, treba voz pred ulaznim, odnosno štitnim, signalom zaustaviti, gde će izaslani službenik mašinovođi i vozovođi usmeno dati potrebne upute.

Tamo, gde nema ulaznih (štitnih) signala, treba voz zaustaviti pred ulaznom skretnicom ručnim signalnim sredstvima.

Kraj vozila, na koja nailazi voz, mora noću biti osvetljen crvenim svetlom prema vozu.

9 *Ako treba očekivani voz, koji, po redu vožnje, prolazi kroz stanicu bez zadržavanja, ma iz kog razloga, u stanici zaustaviti, mora saobraćajni činovnik blagovremeno izdati potrebne naredbe, i o zaustavljanju, po mogućnosti, obavestiti vozne službenike »Opštim nalogom«, putem one stanice, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane.*

Osim toga, treba voz zaustaviti pred ulaznim, odnosno štitnim, signalom, gde će ga izaslani službenik usmeno obavestiti o tome, da u stanici mora stati.

U stanicama, u kojima ima izlazni signal, ne treba voz zaustaviti pred ulaznim signalom. Izlazni signal, u takvom slučaju, sme se postaviti na »Slobodno« tek onda, kada je voz u stanici stao.

10 Ako voz s prevozom putnika zakasni više od 15 minuta, to će se zakašnjenje objaviti putnicima pismenom objavom, koju treba istaknuti na vidnom mestu.

Član 130

Dužnosti voznih službenika pre polaska voza iz polazne stanice

Dužnosti voznih službenika pre polaska voza iz polazne stanice

1 Zakvačivanje i otkvačivanje lokomotiva vrše stanični službenici ili vozno osoblje. Mašinskim službenicima je dužnost da se uvek, pre polaska voza, uvere, da li je lokomotiva ispravno zakvačena za voz.

Na sporednim prugama može lokomotivu zakvačiti i otkvačiti ložač.

2 Dužnost je vozovođe da popiše voz, i da, na osnovi iznađene bruto-težine, pod nadzorom saobraćajnog činovnika, izračuna bruto, koje se ima kočiti, zatim da odredi kola s kočnicama, koja treba posesti i kočiti, i da svakom pratiocu voza odredi kola, koja će nadgledati.

Pri određivanju kola za kočenje, treba, po mogućnosti, izbegavati da se posedaju kola sa otvorenim kočničkim mestom, koje je okrenuto voznoj lokomotivi.

Vozovođa se mora uveriti, da li je voz sastavljen po propisima VII otseka; njegova je dužnost nadzirati dodeljeno mu osoblje pri pregledanju kola, naročito u tome, da li su kola međusobno i s lokomotivom, creva za vazdušno kočenje i parno grejanje dobro skopčani, da li su prelaznice dobro spojene i učvršćene, da li su na vozu i lokomotivi istaknuti propisni signali i da li je vozno osoblje snabdeveno svima potrebnim signalnim sredstvima.

3 Vozovođa je dužan da potseti saobraćajnog činovnika na eventualne pismene naloge i zabeleške, koje se moraju zavesti u Putni list.

Vozovođa mora izvestiti mašinovođe radnih lokomotiva o opterećenju voza, o broju osovina u vozu, kao i o tome koliko se osovina koči vazdušnim, a koliko ručnim kočenjem.

4 Ostalo vozno osoblje dužno je da se uveri o ispravnosti dodeljenih mu kočnica, da kola ispravno kvače i da pazi, da razlika u visini iz-

među osi dvaju naspramnih odbojnika ne bude veća od 8 cm.

Dalje je dužnost voznoga osoblja da se uveri, da li su putnička kola iznutra potpuno čista, da li su sudovi u putničkim kolima napunjeni vodom, da li su lampe i sijalice kao i uređaj za grejanje u ispravnom stanju. Najzad, kada je poledica, da li su stepenice, uzdužne daske za penjanje na putničkim kolima i stojnice na kočnicama, posute peskom, pepelom itd.

Osim svega toga, vozno osoblje mora se uveriti da li na kolima nema nedostataka, da li je roba utovarena po odredbama čl. 28 ovog Pravilnika, da li je kolska oprema na mestu i u redu, i najzad, da li su vrata na kolima propisno zatvorena, a ona kola, koja su označena kao prazna, da li su zaista prazna.

Vozno osoblje mora veoma pažljivo da pregleda zatvor i kvačenje kola, natovarenih eksplozivnom robom ili municijom, kao i štitna kola ispred i iza takvih kola.

Strogo je zabranjeno pušiti i ložiti vatru ili držati otvoren plamen u blizini eksplozivnih ili zapaljivih predmeta, i u blizini kola natovarenih takvom robom.

Svaku neispravnost, koju bi vozovođa sâm opazio, ili bi mu je neko od voznih službenika dostavio, dužan je prijaviti saobraćajnom činovniku, kako bi se ona za vremena otklonila.

Član 131

Dužnosti voznih službenika za vreme vožnje

Dužnosti voznih službenika za vreme vožnje

I — Opšte odredbe

1 Za vreme vožnje i za vreme eventualnog bavljenja na pruzi vozovođa izdaje potrebne naredbe.

2 Radi svoje lične sigurnosti, dužni su vozni službenici imati pri sebi spisak onih delova pruge, na kojima se nalaze objekti isuviše blizu

koloseka, pa je zbog toga opasno baviti se na kolskim stepenicama i uzdužnim daskama, otvarati kolska vrata, naginjati se i ustajati sa kočničarskih sedišta.

3 Zabranjeno je zadržavati se na uzdužnim daskama za vreme vožnje, izuzev slučaja opasnosti.

Na sporednim prugama mogu službenici u slučaju neizbežne potrebe prelaziti, za vreme vožnje, preko uzdužnih dasaka iz kola u kola, ali samo na onim mestima, gde nema opasnosti po njih.

4 Ako se, za vreme vožnje, moraju otvoriti vrata na putničkim kolima, dužan ih je kondukter otvoriti tako, da ga putnici, pre otvaranja, spaze, da se ne bi desilo, da neko od njih ili neki prtljag ispadne. Isto tako oprezno treba postupiti i kad se kola zatvaraju.

5 Kod vozova, koji imaju zaprežnu lokomotivu, čeona lokomotiva reguliše brzinu voza i daje potrebne signale.

II — Izlazak iz stanice

6 Pri izlasku iz stanice, mašinovođa čeone lokomotive, a kod guranih vozova kočničar, koji je na čelu voza, mora paziti da li je izlazni kolosek slobodan, i da li su skretnice, kao i izlazni signal, pravilno postavljeni za izlazak.

Pri prolasku voza kroz stanice dužan je i ložač da pazi na položaj izlaznih signala.

Za vreme izlaženja voza iz stanice, dužnost je voznog osoblja da motri prema stanici, da li se iz stanice ne daju vozu kakvi signali; naročito treba paziti da nije jedan deo voza ostao u stanici.

III — Rukovanje kočnicama

7 Na vozovima bez vazdušnog kočenja, mora svaki službenik, koji rukuje kočnicom, za sve vreme vožnje, ostati u blizini dodeljene mu

kočnice, da bi, u slučaju potrebe, mogao postupiti po datim signalima. Kod vozova s prevozom putnika dopušteno je kondukterima da se udalje od svojih kočnica dotle, dok pregledaju vozne karte, ako taj posao nisu mogli svršiti za vreme bavljenja u stanici.

Kod vozova s prevozom putnika, koji saobraćaju sa vazdušnim kočenjem, mora završni kondukter, kad svrši pregled karata, zauzeti mesto na završnim kolima.

Svaki kondukter se mora, za vreme vožnje, nalaziti u svojoj grupi kola.

Kod teretnih vozova, koji saobraćaju sa vazdušnim kočenjem, kočničari na kolima sa ručnim kočnicama moraju za celo vreme vožnje biti na svojim određenim mestima (kočnicama).

Pri izlaženju iz stanice na delovima pruge koji leže u padu, u tunelima i pri približavanju voza stanici, svaki vozni službenik mora stajati kraj svoje kočnice, spreman za kočenje.

Na delovima pruge koji leže u padu od 10‰, ili većem od toga, moraju sve kočnice biti malo pritegnute da se voz, u slučaju potrebe, uzmogne što pre zaustaviti.

8 U pogledu rukovanja kočnicama važe ovi propisi:

Kod vozova sa vazdušnim kočenjem, mašinovođa je odgovoran za rukovanje tom kočnicom. Prema tome, pre no što se voz približi mestima, gde se mora kočiti, mora se mašinovođa uveriti, da li kočnica dobro radi. Kod automatske kočnice (sa razređenim ili zbivenim vazduhom) dopušteno mu je da samo osmotri vakuummetar, odnosno manometar, dok se kod jednostavnih kočnica sa razređenim vazduhom mora izvršiti lako probno kočenje.

Ako mašinovođa primeti, da vazdušna kočnica nije potpuno pouzdana, a vozu treba smanjiti brzinu, ili ga zaustaviti, onda mora parnom pištaljkom dati signal »Pritegni kočnice«, čemu se vozno osoblje mora bezuslovno odazvati.

Ako u vozu sa vazdušnim kočenjem ima kola sa vazdušnim vodom i samo ručnom kočnicom, kao i kada na kraju voza s vazdušnim kočenjem ima kola s ručnim kočnicama, dužan je mašinovođa, u slučaju da treba kočiti, prvo dati parnom pištaljkom signal »Pritegni kočnice« (»Pritegni umereno kočnice«) i, ako nema opasnosti, sme upotrebiti vazdušnu kočnicu tek onda, kad oseti dejstvo ručnih kočnica.

Ako na kraju voza s vazdušnim kočenjem ima više osovina nego što je po propisima tačke 8, čl. 50 i tačke 3, čl. 53 dopušteno, onda se mora kočiti samo ručnim kočnicama, a vazdušna kočnica sme se upotrebiti samo u slučaju opasnosti. Kod ovakvih vozova i kod onih vozova, koji nemaju vazdušne kočnice, odgovorno je, u jednakoj meri, za održavanje propisne brzine mašinsko i vozno osoblje.

Kod takvih vozova u padu dužno je vozno osoblje, ne čekajući na signal parne pištaljke, da uspori brzinu voza pritezanjem ručnih kočnica.

Ako mašinovođa zapazi, da voz vozi većom brzinom no što je propisano redom vožnje, odmah je dužan dati parnom pištaljkom potrebne signale, i narediti, da se i tenderska kočnica pritegne.

Zapazi li mašinovođa da je pritezanjem ručnih kočnica brzina voza isuviše usporena, ima parnom pištaljkom dati signal »Popusti kočnice« (»Popusti umereno kočnice«).

Ako mašinovođa primeti ručni signal »Stoj« ili kakvu opasnost mora dati signal 56 »Opasnost — koči«! našto vozno osoblje mora odmah pritegnuti kočnice.

Kad se voz približuje stanici (postaji itd.), vozno osoblje mora, s obzirom na nagib pruge, podešavati kočenje voza tako, da, pri ulasku u stanicu, postaju itd., ne nastanu nikakve smetnje.

Ako voz ima i zaprežnu lokomotivu, onda sa kočnicom tendera druge lokomotive treba

rukovati kao sa kočnicom na kolima. Isto to važi i za kočnice hladnih lokomotiva.

Kočnicama se mora rukovati tako, da se izbegne klizanje ukočenih točkova, naročito pri prelaženju preko skretnica i srca. Ako se to, ipak, desi, kočnica će se malo popustiti, pa opet toliko pritegnuti, da se točkovi još okreću, a ne klize.

Na pokvarenim delovima pruge i na onim, koji se opravljaju, treba kočenje izbegavati.

Ako voz ide usponom, dužnost je voznog osoblja da obrati pažnju njegovom kraju, kako bi, u slučaju da se voz raskine, moglo postupiti po propisu člana 178.

Kod vozova s lokomotivom na čelu, treba početi kočenje od završnih kola, da bi voz bio zategnut, da nekočena kola ne udare u prednja kola; a kod vozova koji se guraju, počinje se kočenje od čeonih kola, da se voz ne bi raskinuo.

IV — Dužnosti službenika za vreme vožnje na pruzi

9 Za vreme vožnje na otvorenoj pruzi mašinovođa i vozno osoblje dužni su paziti:

a) na date signale;
b) da li nema kakve prepreke vožnji;
c) da li se nisu otvorila vrata na kolima;
d) da li se tovar u otvorenim kolima nije poremetio, i da li, usled toga, ne preti opasnost da će ispasti, i, da li se nije u nekim kolima pojavila vatra;
e) da li se nije raskinuo voz; i
f) da li se na kolima ne opaža jače lupanje ili otskakanje, ili drugi kakav kvar.

Ložač, ukoliko mu to njegovi redovni poslovi dopuštaju, dužan je pomagati mašinovođi u izvršenju napred pobrojanih dužnosti.

Ako je potrebno da i ložač motri na signale, mašinovođa će ga na to blagovremeno uputiti.

10 *Mašinovođa je dužan davati parnom pištaljkom signal 55: »Pazi« u slučajevima, kad je to potrebno u interesu opšte sigurnosti, a naročito:*

a) da obrati pažnju licima, koja se nalaze u koloseku, ili blizu njega;
b) pre ulaska u tunel, koji se ne može skroz pregledati;
c) kod svakog voza, koji nije bio signalizovan signalom električnog zvona, pred svima većim usecima, većim mostovima i drugim većim objektima, koji sprečavaju pogled u daljinu, pred svakim stražarskim mestom i pred svakim putnim prelazom;
d) pred pružnim opomenicama.

Osim toga, mašinovođa je dužan, pri gustoj magli i snežnoj vejavici i tome slično, kao i kad mu prethodi snežno grtalo, češće ponavljati signal 55 »Pazi«.

11 *Ako vozovođa, ili sigurnosni kočničar, za vreme vožnje hoće da dâ koji signal, i ako na vozu ima signalni konopac, onda mora najpre povući taj konopac, pa istom onda dati signal. Čim koji drugi službenik opazi opasnost, mora odmah davati potrebne ručne signale. Ako voz ima vazdušnu kočnicu, onda će službenik, koji hoće da zaustavi voz, upotrebiti kočnicu za pomoć.*

Pratilac voza mora prihvatiti i dalje davati svaki signal, što ga daje ostalo vozno ili pružno osoblje.

12 *Ako parna pištaljka lokomotive zapišti usled toga, što je povučen signalni konopac, onda mora mašinovođa odmah zatvoriti regulator, pripaziti na dalje signale voznog osoblja i postupiti u smislu tih signala.*

Ako vozno osoblje posle signala parne pištaljke danog signalnim konopcem ne daje nikakve signale, onda mašinovođa mora taj signal smatrati sumnjivim i mora voz zaustaviti.

13 *Čim vozno osoblje primeti signal »Stoj«, mora odmah i bez čekanja na signal 57 »Pritegni kočnice«, pritegnuti svoje kočnice, a zatim davati signal »Stoj« ručnim signalnim sredstvima.*

Ako je signal »Stoj« dao neki službenik, vozovođa mora od njega odmah tražiti obaveštenje, zašto je zaustavio voz, pa se upravljati prema dobivenom obaveštenju.

Ako je voz zaustavljen postavljenim ručnim signalom »Stoj«, a na licu mesta nema službenika, dužnost je vozovođe da odmah pošalje jednog službenika najbližem čuvaru radi obaveštenja, zbog čega je postavljen signal »Stoj«.

Ako je voz zaustavljen samo signalom »Pucanj praskalice«, a ne vidi se nikakva smetnja, onda je dužnost vozovođe da odmah pošalje glasnika, a voz će oprezno pratiti glasnika do eventualne zapreke, odnosno do prvog čuvara ili do prve stanice.

Ako se nesumnjivo utvrdi, da daljoj vožnji ništa ne smeta, onda može voz opet voziti svojom propisanom brzinom.

14 *Kad se primeti signal »Lagano«, onda mašinovođa mora smanjiti brzinu vozu na brzinu čovečjeg hoda, no brzina ne sme ni u kom slučaju biti veća od 10 km na sat.*

Ispod 15 kilometara na sat treba smanjiti brzinu vožnje samo onda, ako je to izričito naređeno.

15 *Signal 56 »Opasnost« — koči« treba dati, kad se primeti signal »Stoj«, ili kad nastupi potreba, da se voz, ma iz kojeg uzroka, što pre zaustavi.*

Signal 57: »Pritegni kočnice« i signal 58: »Pritegni umereno kočnice« upotrebljava mašinovođa za regulisanje brzine voza.

Signal 59: »Popusti kočnice« ili 60: »Popusti umereno kočnice« daje mašinovođa po svojem nahođenju i prema potrebi.

Signal 56, 57, 58, 59 i 60 daje mašinovođa samo onda, kad je za njihovo izvršenje potrebno da sudeluje i vozno osoblje.

Ako je voz sa automatskom kočnicom zaustavljen na pruzi upotrebom kočnice iz nekih kola, mašinovođa će odmah dati signal 59: »Popusti kočnice« **dvaput,** *jedno za drugim.*

16 *Kad se parna pištaljka pokvari za vreme vožnje na pruzi, mora mašinovođa odmah zaustaviti voz, i o tome izvestiti vozovođu, a ovaj ostalo vozno osoblje. Posle toga, ako je vidik u daljinu potpuno slobodan, produžuje voz put do prve stanice uz najveću pažnju svih voznih službenika tako lagano i oprezno, da se, u slučaju potrebe, može lako zaustaviti.*

Čim takav voz stigne u stanicu, a parna pištaljka se ne može opraviti, treba lokomotivu zameniti, odnosno tražiti pomoćnu lokomotivu.

Kad je magla i jaka vejavica ili tome slično, voz se ne sme dalje kretati, nego se već s pruge mora tražiti pomoćna lokomotiva.

Motorna kola, kad im se pokvari pištaljka, a imaju signalno zvono, mogu produžiti putovanje redovnom brzinom, ako je vidik potpuno slobodan, a uređaj za kočenje u potpunom redu. U protivnom slučaju, smeju voziti samo takvom brzinom, da, u slučaju potrebe, mogu odmah stati.

17 Pred prostornim signalom, koji je noću neosvetljen, mora voz stati, i ima nastaviti vožnju tek onda, kada su se vozni službenici uverili, da signal pokazuje »Slobodno«. Voz, koji je stao pred prostornim signalom, koji pokazuje »Stoj«, ne sme nastaviti vožnju sve dotle, dok se prostorni signal ne postavi na »Slobodno«, ili dok izaslani službenik usmeno ne obavesti vozovođu, da je signal pokvaren, i da je dalja vožnja slobodna.

Ako je voznim službenicima »Opštim nalogom« saopšteno, da je prostorni signal pokva-

ren, odnosno da ne važi, onda voz ne mora stati pred tim signalom samo u onom slučaju, ako odjavnik (blokar) daje signal »Napred«.

Pred prostornim signalom, koji je postavljen na »Stoj«, treba voz zaustaviti tako, da lokomotiva stane neposredno pred signalom. Čim je voz stao, vozovođa će se od odjavnika (blokara) obavestiti o uzroku zaustavljanja, i upravljaće se prema dobivenom odgovoru.

Ako je odjavnik (blokar) zaustavio voz zbog toga, što za prethodni voz nije dobio odjavu, a zaustavljeni voz je u pozadnjoj stanici »Opštim nalogom« obavešten, da je prethodni voz u narednu stanicu već stigao, onda je dužnost vozovođe da o tome obavesti odjavnika (blokara), i, ako nema druge smetnje, može nastaviti vožnju.

Voz, koji je prošao prostorni signal, koji je pokazivao »Stoj«, i zaustavio se tek iza njega, mora ostati na tom mestu sve dotle, dok se vozovođa ne sporazume sa odjavnikom (blokarom), ili narednom stanicom o tome, da li može nastaviti vožnju ili da potisne voz natrag, ili da ostane gde je.

Potiskivanje voza unazad nije dopušteno ni u kom slučaju bez prethodnog odobrenja odjavnika (blokara).

18 Na prugama, na kojima odjavnice, ili blokarnice, u izvesno doba dana, nisu posednute, voz mora stati, ako prostorni signal pokazuje »Stoj«.

Ako na tom mestu nema odjavnika (blokara), koji bi mogao dati obaveštenje o uzroku zaustavljanja, voz može nastaviti vožnju tek po telefonskom odobrenju naredne stanice, a ako je ne može dozvati, onda treba tražiti odobrenje pozadnje stanice.

Stanica se poziva na budilniku znakom — — — — četiri duža ravnomerna zvonjenja (Poziv na telefon).

Ako telefonsko sporazumevanje nije moguće ni na jednoj strani, voz sme nastaviti vožnju samo pod uslovom, da se ispred njega pošalje glasnik. Voz će se zaustaviti kod prvog čuvara, i njemu će se narediti, da uzastopni voz zaustavi, radi potrebnog saopštenja o saobraćaju ovog voza.

Ako prostorni signal nije osvetljen, a utvrdi se da je u položaju »Slobodno«, onda može zaustavljeni voz nastaviti vožnju, ali u prvoj stanici voz se mora zaustaviti, iako, po redu vožnje, nema zaustavljanja, da bi se to javilo saobraćajnom činovniku.

19 Ako bi se bezbednost voza zlonamerno ili obesnošću ugrožavala (na pr. nabacivanjem kamenja itd.), onda je vozovođa dužan prijaviti to saobraćajnom činovniku u prvoj stanici, u kojoj voz stane.

20 Voznim službenicima stavlja se naročito u dužnost da paze na zagrevanje ležišta i osovina, i, ako se koje ležište jako zagrejalo, voz treba zaustaviti, i, po uputstvu mašinovođe, ležište rashladiti i podmazati. Da li se takva kola moraju u narednoj stanici ostaviti ili ne odlučuje mašinovođa ili pregledač kola.

V — Približavanje voza stanici

21 Kad se voz približuje stanici, dužnost je sviju voznih službenika, a na prvom mestu mašinovođe i vozovođe (kod vozova, koji se guraju, službenika koji je na čelu voza) — da obrate najveću pažnju na predsignale i ulazne signale, odnosno štitne i pravčane signale.

Mašinovođa je dužan, kada se približuje stanici, i to pred predsignalom, odnosno pred štitnim ili pravčanim signalom, kad ovaj zamenjuje štitni signal, a na sporednim prugama pred prilaznim signalima, dati signal 55: »Pazi«.

22 Ako predsignal pokazuje »Oprezno«, ili nije osvetljen, te se ne može utvrditi da li je

postavljen na »Slobodno«, voz će brzinu umeriti tako, da bi se mogao sigurno zaustaviti pred glavnim signalom, ako bi ovaj pokazivao »Stoj«.

23 Ako se zapazi da je štitni, ulazni ili izlazni signal itd. postavljen na »Stoj«, voz se mora zaustaviti još pred signalom, i ne sme se krenuti pre no što signal pokaže »Slobodno«, ili dok se, na drugi nesumnjiv način, ne dobije dopuštenje za vožnju.

Za slučaj da su vozni službenici izvešteni »Opštim nalogom« o neispravnosti jednog od tih signala, voz ne mora pred njim stati samo u tom slučaju, ako jedan službenik kod tog signala ručnim signalnim sredstvima daje signal »Napred«; u protivnom, mora voz stati pred odnosnim signalom.

Pred neosvetljenim ulaznim, štitnim, izlaznim, putokaznim ili pravčanim signalom mora se voz bezuslovno zaustaviti, i vožnja se ne sme produžiti sve dotle, dok se ne utvrdi: da je neosvetljeni signal postavljen na »Slobodno«.

Ako su vozni službenici obavešteni, da se prostorni signali za voz ne poslužuju, ipak moraju paziti, kako na jednokolosečnim tako i na dvokolosečnim prugama — kad voz ide pravilnim kolosekom — na položaj štitnih i ulaznih signala, pošto se ovi, i u tom slučaju, poslužuju.

Gde nema ulaznih ni štitnih signala, moraju vozni službenici pri približavanju voza stanici obratiti pažnju na signale, koji se eventualno daju iz stanice.

24 Kada se voz približuje stanici, osoblje čeone lokomotive i vozovođa, odnosno kod guranih vozova službenik na čelu voza, mora paziti na položaj skretnicâ.

Ako se iz položaja skretnicâ vidi, da se voz ne pušta na redovan ulazni kolosek, a vozni službenici nisu prethodno obavešteni o promeni redovnog ulaženja, onda se voz, ako mu se ne daju ručni signali za ulazak u stanicu, mora zaustaviti još pred prvom skretnicom, koja ne pokazuje redovan položaj za ulazak toga voza.

Ako se, pri ulasku u stanicu, opazi, da skretnice, preko kojih voz prelazi uz jezičak, nisu osvetljene, voz mora stati pred neosvetljenom skretnicom.

Ovako treba postupiti i u onom slučaju, kada vozni službenici sumnjaju o ispravnom položaju skertnice.

25 Pri približavanju stanicama, gde položaj ulaznog signala pokazuje i put vožnje, dovoljno je, da vozni službenici pogledaju položaj signala. Ali, ako položaj signala ne odgovara redovnom ulaznom koloseku, a vozni službenici nisu obavešetni, da je ulazni kolosek promenjen. onda se voz mora zaustaviti već pred prvom skretnicom, ako mu se ne daju ručni signali za ulazak u stanicu.

26 Voznim službenicima je zabranjeno, mahanjem ili drugim znacima, tražiti da se promeni položaj skretnice.

Član 132

Dužnosti voznih službenika za vreme bavljenja u stanici

Dužnosti voznih službenika za vreme bavljenja u stanici

1 Sve odredbe člana 130 važe za službu voznih službenika i u međustanicama.

Osim toga, vozno osoblje je dužno da pomaže pri manevrisanju i drugim poslovima prema naređenju saobraćajnog činovnika ili vozovođe. Završni kočničar ne sme ni u kom slučaju napustiti svoje mesto, dok ne dobije zamenika.

Na sporednim prugama može se, po odobrenju Oblasne direkcije, i završni kočničar upotrebiti kod manevrisanja i drugih službenih poslova.

2 Nijedan vozni službenik ne sme se udaljiti od voza bez odobrenja saobraćajnog činovnika; a za vreme, kad na susedni kolosek nailazi

voz iz suprotnog pravca, mašinovođa mora biti na svojoj lokomotivi. Jednovremeno ne smeju se mašinovođa i ložač udaljiti od lokomotive.

3 Vozovođa i mašinovođa, a kod guranih vozova službenik na čelu voza, dužni su, sa svoga mesta, i ukoliko im to njihovi ostali poslovi dopuštaju, paziti, da je položaj skretnicâ za ulazak voza iz suprotnog pravca takav, da njihovom vozu ne preti opasnost, a naročito moraju paziti da međici budu slobodni.

Tu dužnost ima završni kočničar, odnosno mašinovođa lokomotive za potiskivanje, kad se očekuje voz iz istog pravca.

4 *Pri sustizanju i preticanju, kao i pri ukrštavanju vozova mora se sâ svih lokomotiva i vozova, koji se nalaze u stanici, a koji* **ne smetaju** *saobraćaju, ukloniti sve* **crvene** *i* **zelene** *svetlosti, upravljene prema vozu koji dolazi, ili ih treba zameniti* **belom** *svetlošću.*

Uklanjanje, odnosno zamenjivanje, signala spada u dužnost mašinskom osoblju, odnosno voznom osoblju. Pri redovnom saobraćaju mora se to vršiti bez naročitog naređenja, inače po naređenju saobraćajnog činovnika.

5 Ako bi mašinovođa hteo da zaustavi voz pre, no što su završna kola prešla međik, dužnost je završnog kočničara da dâ signal »Napred«, odnosno »Nazad«, a ostalog osoblja da prihvati taj signal, i da ga daje dalje do lokomotive.

U sumnjivim slučajevima, stanični službenici moraju obavestiti završnog kočničara, koji međik treba da uzme u obzir za svoj voz.

Dok završna kola ne pređu taj međik, dužnost je voznog i staničnog službenika, koji mu je najbliži, da štiti voz naročito sa one strane, sa koje se očekuje voz ili se manevriše.

Kod ukrštavanja, sme voz, koji pre uđe u stanicu, ići samo do međika onog koloseka, na koji treba da uđe voz iz protivnog pravca.

6 U stanicama, postajama itd. za sve vreme dok voz stoji, moraju završna kola biti za-

kočena, a kočnica će se popustiti neposredno pred polazak voza.

Kod vozova sa vazdušnim kočenjem završni kočničar je dužan da ručnom kočnicom koči završna kola u slučaju, da se ta kola, ma iz kakvog uzroka, ne koče sa lokomotive.

Ako se manevriše drugom polovinom voza, moraju se poslednja kola prvog dela voza držati zakočena sve dotle, dok se manevra ne svrši.

U stanicama, postajama itd., koje leže u nagibu ili graniče delom pruge u padu, čim voz stane, moraju se pritegnuti sve posednute kočnice. Kod vozova, koji se koče ručnim kočnicama, kočnice se mogu popustiti tek neposredno pred polazak voza.

7 **Kada je voz već stao, mašinovođa ne sme samovlasno pokretati voz.** Putnici mogu ulaziti u voz i silaziti s voza tek onda, kada je voz potpuno stao.

8 Za vreme bavljenja voza u stanici, dužnost je voznog osoblja da pazi na pratioce mrtvaca, živih životinja i ostalih pošiljaka, a naročito, da pratioci živih životinja u kolima ne puše.

Osim toga, svaki pratilac voza dužan je da pregleda dodeljena mu kola, i da svaki zapaženi kvar odmah prijavi vozovođi.

Ako bi voz imao da putuje dužim delom pruge, koji leži u padu većem od 10‰, moraju se ručne kočnice, još pre polaska voza, ponovo ispitati, da bi se utvrdilo, da li dobro dejstvuju.

9 Ako se usput oseti, da se neka kola jako ljuljaju, ili da se neobično jako tresu, dužnost je vozovođe da o tome, u prvoj stanici, izvesti saobraćajnog činovnika, koji će, ako u stanici nema pregledača kola, pozvati mašinovođu i s njime dogovorno utvrditi, da li kola mogu produžiti put. Ako nađu da kola mogu ostati u vozu, onda će se o tome izvestiti pregledač kola u prvoj usputnoj stanici.

10 U krajnjoj stanici voza, ili u onoj, u kojoj se vrši smena osoblja, može dotadašnje osoblje tek onda napustiti voz, kad voz uredno preda stanici ili voznoj partiji, koja je došla, da primi voz.

Predajući voz, vozovođa je dužan odrediti jednoga službenika iz svoje partije, koji će, zajedno s pregledačem kola, pregledati voz i utvrditi njegove eventualne nedostatke.

Član 133

Zaustavljanje voza na otvorenoj pruzi

Zaustavljanje voza na otvorenoj pruzi

1 Svaki voz mora se zaustaviti, čim se primeti ma što, iz čega bi se dala naslutiti opasnost po dalju vožnju.

Ako je voz stao na otvorenoj pruzi, ali je predvidivo, da se neće baviti više od 15 minuta, ne treba dati otkazni signal 3, odnosno 4. Naprotiv, ako će zadržavanje biti duže od 15 minuta, ili će voz samo sa jednim delom produžiti putovanje, ili će se voz odmah ili kasnije vratiti, ili ako mu je potrebna pomoć, onda se odmah mora dati signal 3, odnosno 4, a pre polaska voza mora se dati signal 7, odnosno 8.

Kad vozovođa ne može lično davati električnim zvonom signale, za koje nastane potreba, onda mora narediti davanje signala čuvaru ili nekom voznom službeniku. Tu naredbu mora dati pismeno ili upisom u čuvarevu knjigu sa jasnim naznačenjem signala, koji treba dati. Kad vozovođa daje signale lično, mora ih svojeručno zavesti u čuvarev signalni dnevnik.

Osim toga, dužnost je vozovođe, da sve one signale, koje je dao lično ili posredstvom čuvara ili kojeg drugog službenika, kao i sve one signale, koje je za to vreme čuo, upiše u Putni list uz oznaku mesta i vremena.

2 *Otkazne signale električnim signalnim zvonom ne treba davati u ovim slučajevima:*

a) ako je voz stao pred ulaznim, ili štitnim, signalom, koji pokazuje »Stoj«, ili nije osvetljen;

b) ako je voz pred prostornim signalom, koji pokazuje »Stoj«, zaustavljen zato, što prethodni voz još nije izišao iz dotičnog prostora;

c) kad je voz stao na pruzi, a predvidivo je, da će nastaviti put u istom pravcu posle zadržavanja manjeg od 15 minuta;

d) ako je voz na signal 13: »Odbegla vozila« zaustavljen i treba da se povlači, jer se, po pravcu vetra ili po nagibu pruge, može za ključiti, da vozila dolaze u susret vozu.

3 Ako bi vozni službenici opazili, da bi mogla nastati opasnost po drugi voz, bilo zbog pokvarenog mesta na samoj pruzi ili odronjavanja stena, usova (lavina), ili zbog poplave, onda se voz mora zaustaviti kod prve stražare (odjavnice, blokarnice) i vozovođa će narediti čuvaru da opasno mesto zaštiti, a, po potrebi, će dati i signal 9 »Zaustaviti sve vozove«. Ali, ako je opasno mesto suviše daleko od prvoga čuvara pruge, tako da se može pretpostaviti, da čuvar ne može stići da ga, na vreme, zaštiti, onda se voz mora odmah zaustaviti, a vozovođa će — odnosno kod mašinskih vozova mašinovođa — narediti jednom od svojih službenika, da opasno mesto zaštiti sa obe strane. U svakom slučaju, voz će kod prve stražare i u prvoj stanici, bezuslovno, stati, i vozovođa će obavestiti čuvara, odnosno saobraćajnog činovnika, o svemu što se desilo.

4 *Ako je čuvar pruge zaustavio voz zato, što je čuo signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, mora vozovođa, po svršenom zaštićivanju voza, prvenstveno sa čeone strane, dati signal 3, odnosno 4, bez obzira na to, da li je polazak voza bio signalizovan ili nije.*

Vozovođa je zatim dužan odmah upitati čuvara, kakve je signale pre toga čuo. Ako čuvar

izjavi, da je čuo polazni signal, koji označava, da po istom koloseku dolazi voz iz protivnog pravca, onda treba postupiti po tač. 5, odnosno 6 ovoga člana. A ako izjavi, da su se čula dva polazna signala, koji znače, da su dva voza na istom koloseku puštena jedan protiv drugoga, onda treba postupiti po tački 6 ovog člana.

Ako čuvar izjavi, da takve signale nije čuo, dužni su vozni službenici odmah tačno pregledati voz.

Ako se pri pregledu voza ne nađe nikakva mana, niti se na koji drugi način mogao utvrditi uzrok danom signalu 9: »Zaustaviti sve vozove«, onda će vozovođa poslati pred vozom »Glasnika«, i voz će, bez davanja polaznog signala, oprezno nastaviti vožnju.

Ako, pak, vozni službenici, prilikom pregleda voza, naiđu na kakvu manu ili kvar, kao na pr. požar, zapaljenu osovinu, prelom osovine, iskliznuće i tome slično, pa se iz toga može pretpostaviti da je signal 9: »Zaustaviti sve vozove« dat zbog toga, onda treba tu manu ili kvar popraviti, a zatim će vozovođa dati polazni signal 7, odnosno 8, pa, ako se u vremenu od 5 minuta posle ovog signala ne čuje ponovo signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, onda voz može nastaviti vožnju redovnom brzinom.

U protivnom slučaju, tj. ako se po datom signalu 7, odnosno 8, ponovo čuo signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, dužnost je vozovođe, da signalom 3, odnosno 4, ponovo otkaže polazni signal, a zatim će voz nastaviti vožnju sa glasnikom.

5 *Ako je čuvar zaustavio voz zato, što polazni signal, koji je on čuo, naznačuje da na istom koloseku dolazi voz iz protivnog pravca, mora vozovođa, po zaštićenju voza, odmah dati otkazni signal 3, odnosno 4, a zatim, ako se pretpostavi ili utvrdi da ne može biti voza iz protivnog pravca, daće polazni signal 7, odnosno 8.*

Ako se posle toga u vremenu od 5 minuta nije čuo signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, može voz nastaviti vožnju. U protivnom slučaju, mora se postupiti po propisima tačke 6 ovoga člana, jep treba pretpostaviti, da se na pruzi nalazi voz iz protivnog pravca.

6 *Ako je čuvar zaustavio voz zato, što je čuo dva takva polazna signala, koji znače da su dva voza na istom koloseku puštena jedan protiv drugoga, onda treba postupiti ovako:*

a) na pruzi, na kojoj su stražarnice snabdevene telefonom, dužan je vozovođa, pošto je voz zaštitio i dao otkazni signal 3, odnosno 4, raspitati telefonom, dolazi li zaista voz iz protivnog pravca. Ako se utvrdi, da protivni voz dolazi, treba nastati da se on zaustavi, i onda se moraju vozovođe obadvaju vozova sporazumeti, koji će se voz vratiti. Po pravilu treba da se vrati voz manje važnosti. Od toga pravila sme se otstupiti samo onda, kad se voz manje važnosti zbog uspona ne bi mogao vratiti, ili ako je voz veće važnosti tako blizu stanice, da bi vraćanjem voza veće važnosti nastao manji poremećaj u saobraćaju vozova.

Naprotiv, ako je vozovođa na telefonu pouzdano utvrdio, da nema protivnog voza, onda će voz, posle polaznog signala 7, odnosno 8, nastaviti put;

b) na pruzi, na kojoj stražarnice nisu snabdevene telefonom, ili ako se, zbog poremećaja na telefonu, ne može sporazumeti, onda će voz posle otkaznog signala 3, odnosno 4, bez davanja polaznog signala nastaviti vožnju sa glasnikom.

Ako doista idu dva voza jedan protiv drugoga, onda će posle susreta vozova oba vozovođe odlučiti koji će se voz vratiti, držeći se propisa prednje tačke a).

7 Ako voz stane na pruzi u horizontali, sve će se kočnice popustiti, osim kočnice na za-

vršnim kolima; naprotiv, ako se voz zaustavi u nagibu, kočnice se smeju popustiti tek neposredno pre polaska voza.

8 Oni vozni službenici, koji nisu zaposleni zaštićivanjem voza, razgovorom na telefonu, ili davanjem signala električnim zvonom, ne smeju se udaljiti od voza; a kod vozova s prevozom putnika moraju putnicima davati obaveštenja, koja će stišati uznemirenost.

9 Ako se može predvideti, da se voz neće dugo zadržavati na otvorenoj pruzi, ili, ako bi se putnici, izlaženjem iz voza, izložili kakvoj opasnosti, zabraniće im se da silaze s kola. Kod putničkog voza, koji je stao na otvorenoj pruzi, ako je putnicima bilo dopušteno da mogu silaziti, treba ih, pre polaska voza, pozvati signalom 55 »Pazi«, da uđu u voz.

Putnicima je zabranjeno zadržavanje na koloseku.

Član 134

Zaštićivanje zaustavljenog voza na otvorenoj pruzi; produženje vožnje

Zaštićivanje zaustavljenog voza na otvorenoj pruzi; produženje vožnje

1 Ako se voz zaustavi na otvorenoj pruzi, gde mu zadržavanje nije predviđeno, i vožnju, u vremenu od pet minuta, ne može da nastavi, onda se mora pozadi zaštititi.

U postajama i tovarištima, gde nema ulaznog ili štitnog signala, mora se voz zaštititi ručnim signalima, ako se zadrži pet ili više minuta preko vremena bavljenja, koje je redom vožnje određeno.

Voz, koji je otpravljen sa »Nalogom za opreznost«, pa se, bilo na otvorenoj pruzi, bilo pred prostornim signalom, zadrži, mora se odmah zaštititi.

2 Voz zaštićuje završni kočničar, po naredbi vozovođe; lokomotivski voz zaštićuje ložač, po naredbi mašinovođe.

3 Čim voz stane, vozovođa ima da oceni, hoće li se na tom mestu baviti duže, no što je određeno tačkom 1 ovog člana. U tom slučaju, naredиće, preko ostalih kočničara, završnom kočničaru, da voz zaštiti.

4 Kod svakog nepredviđenog zaustavljanja, završni kočničar mora biti spreman na zaštićivanje voza.

Čim završni kočničar, odnosno ložač, dobije takvo naređenje, dužan je brzo otići do daljine od 700 (400) m, i onde zaštititi voz praskalicama i signalom »Stoj«.

Ako završni kočničar, odnosno ložač, primeti, da se uzastopni voz približuje, i da će pre njega stići do onog mesta, na kojem treba da položi praskalice, onda mora položiti praskalice i na kraćoj udaljenosti.

Kad završni kočničar ode da zaštiti voz, njemu najbliži kočničar mora odmah, i bez naređenja, zauzeti njegovo mesto.

5 Ako završni kočničar naiđe na čuvara pruge, naredиće mu da voz zaštiti, a on će se vratiti vozu, i izvestiti vozovođu o onome, šta je učinio.

6 Ako završni kočničar vidi da voz nastavlja vožnju, dužan je dići praskalice, i poći za vozom tako, da je u mogućnosti da ga zaštiti, ako bi ponovo stao, ili ako bi se kakav drugi voz približavao.

Na ovaj način će završni kočničar ići za vozom do prve odjavnice, blokarnice ili stanice, gde će podneti izveštaj.

7 Zaštićivanje voza sme se obustaviti, tek pošto je voz stigao u narednu stanicu, odnosno, pošto je prošao prvu odjavnicu, ili blokarnicu, pa je njenim signalom zaštićen

8 Ako službenik, koji zaštićuje voz, nije mogao saznati da je njegov voz stigao u narednu stanicu, odnosno da je prostornim signalom zaštićen, onda mora uzastopni voz zaustaviti i obavestiti vozovođu o stanju stvari.

Zaustavljeni voz uzeće sobom ovog službenika i, ako nema »Naloga za opreznost«, nastaviće vožnju redovnom brzinom. Naprotiv, ako voz ima »Nalog za opreznost«, nastaviće vožnju i dalje tako oprezno, da se brzo može zaustaviti, ako na pruzi spazi prethodni voz.

9 Voz ne sme čekati na povratak završnog kočničara, koji vrši zaštićivanje.

Ako voz, koji bez završnog kočničara nastavi vožnju, ne bi bio dovoljno kočen, treba mu smanjiti brzinu.

10 Ako je voz, koji je stao na otvorenoj pruzi i bio zaštićen, nastavio vožnju, mora se zaustaviti kod naredne odjavnice (blokarnice), odnosno stanice, gde će vozovođa slučaj prijaviti. Odjavnik (blokar), odnosno saobraćajni činovnik, izvestiće odmah pozadnju stanicu (vozojavnicu, blokarnicu) o dobivenom izveštaju, a ova će narediti da se ukine zaštićivanje.

11 Ako je, po zaustavljanju voza, moguće nastaviti vožnju samo lokomotivom, ili samo sa jednim delom voza, vozovođa može narediti nastavljanje vožnje do prve stanice. Pratioca za taj deo voza odrediće vozovođa. Zaostali deo voza mora se zaštititi u oba pravca.

U ovom slučaju, mora vozovođa odmah, dakle i onda, ako će bavljenje biti manje od 15 minuta, dati otkazni signal 3, odnosno 4. Zatim će prvi deo voza bez davanja signala i bez glasnika s najvećom opreznošću otići u stanicu.

Polazni signal 7, odnosno 8, daće se tek pre polaska poslednjeg zaostalog dela voza.

Vozovođa onog dela voza, koji je nastavio vožnju, dužan je obavestiti pružno osoblje, da je jedan deo voza ostao na pruzi.

Ako je pruga snabdevena telefonom, onda će voz, radi obaveštenja pružnog osoblja, stati samo kod prve stražarnice, a ako pruga nije snabdevena telefonom, onda se voz mora zaustaviti kod svake stražarnice.

12 Ako se na pruzi desi nezgoda, vozovođa mora narediti da se odmah preduzmu radovi za spasavanje.

13 Ako je tražena pomoćna lokomotiva, treba voz zaštititi i spreda.

Na jednokolosečnoj pruzi mora se voz zaštititi u oba pravca i onda, kada je zaustavljen zato, što je dobiven signal za kretanje voza iz protivnog pravca ili signal 9 (»Zaustaviti sve vozove«).

14 Ako je na dvokolosečnoj ili paralelnoj pruzi, usled izvanrednog događaja, postao i susedni kolosek neprohodan, onda se mora i taj kolosek zaštititi u oba pravca. Ako bi se to desilo u tunelu, zaštićivanje se ima izvršiti van tunela.

15 Ako je voz stao u tunelu, mora se zaštititi ne samo pozadi, nego i spreda i, po mogućnosti, van tunela.

Da bi se na dvokolosečnoj pruzi u takvom slučaju obezbedilo mimoilaženje u tunelu, mora se susedni kolosek zaštititi u oba pravca signalima van tunela.

16 Za zaštićivanje voza odgovoran je vozovođa, a za izvršenje zaštićivanja završni kočničar.

17 Ako je voz, koji je stao, zaštićen prostornim signalom pozadnje odjavnice (blokarnice), ili ako je pozadnja stanica telefonski obaveštena o zaustavljanju voza, onda može izostati zaštićivanje voza, propisano tačkama 1 do 5 ovoga člana.

Isto to važi i za sve slučajeve, kad je moguće telefonom narediti pozadnjoj stražari, da zaštiti voz, ili telefonski izvestiti pozadnju stanicu o zaustavljanju voza.

18 Ako je voz stao pred štitnim, odnosno ulaznim, signalom, vozno osoblje toga voza, po pravilu, nije dužno zaštićivati voz. U slučaju, kad je sporazumevanje nemoguće, saobraćajni činovnik dužan je narediti zaštićivanje voza.

Na sporednim prugama, na kojima ista lokomotiva vozi sve vozove u oba pravca, treba voz zaštititi samo u slučaju nezgodâ, ili ako je tražena pomoćna lokomotiva.

Član 135

Postupak, kad voz ne može da održi propisano vreme vožnje

Postupak, kad voz ne može da održi propisano vreme vožnje

1 Ako voz, ma iz kojeg razloga, ne može da održi propisano vreme vožnje, onda se vozovođa mora sporazumeti s pružnim osobljem o zaštićivanju svoga voza, kao i o tome, da se uzastopni voz obavesti o usporenoj vožnji ovog prethodnog voza.

2 Ako se na prugama sa odjavnicama (blokarnicama) vozovođa s voza u prolazu ne bi mogao pouzdano sporazumeti sa pružnim osobljem, onda voz mora kod prve odjavnice (blokarnice) stati, i vozovođa je dužan čuvara upitati, da li je voz signalom pozadnje blokarnice zaštićen, odnosno da li je moguće odjavnicu (stanicu) telefonom obavestiti o usporenoj vožnji. Ako blokar (odjavnik) izvesti vozovođu, da je voz signalom pozadnje blokarnice zaštićen, odnosno da je telefonsko sporazumevanje sa pozadnjom odjavnicom (stanicom) moguće, i da će pozadnju odjavnicu (stanicu) o usporenoj vožnji obavestiti, onda se vožnja može nastaviti bez davanja kakve naredbe. Ali, ako blokar (odjavnik) obavesti vozovođu, da je prostorni sigurnosni uređaj pokvaren, odnosno da telefonsko sporazumevanje nije moguće, onda će vozovođa pismeno narediti blokaru (odjavniku), da uzastopni voz zaustavi, i da ga obavesti o usporenoj vožnji ovoga voza.

U pogledu dalje vožnje zaustavljenog voza važe propisi tač. 8, čl. 134.

3 Na prugama, na kojima vozovi saobraćaju u staničnom razmaku, mora vozovođa na-

rediti čuvaru pruge, ako je moguće usmeno, a ako to nije moguće, onda pismeno, da uzastopni voz zaustavi, i da ga obavesti o usporenoj vožnji njegova (prethodnog) voza.

Ako uzastopni voz stigne s »Nalogom za opreznost«, onda sme nastaviti vožnju tek posle 10 minuta, računajući od polaska prethodnog voza. Ali, ako uzastopni voz stigne bez »Naloga za opreznost«, što znači, da je pruga postala slobodna, onda se vožnja može odmah nastaviti.

4 Ako sporazumevanje sa odjavnikom (blokarom), odnosno čuvarom pruge, zbog velike udaljenosti stražarnice, ili s drugog uzroka, nije moguće, onda se voz, koji je usporio brzinu, mora zaustaviti, i vožnja se sme nastaviti tek po izvršenju zaštićivanja.

5 Ako mašinovođa, neposredno posle izlaska voza iz stanice, vidi, da propisano vreme vožnje neće moći održati, i da bi tim prouzrokovao veće zadocnjenje drugim vozovima, onda će se sporazumeti s vozovođom, da li da se voz vrati natrag u stanicu.

Ako se takav slučaj dogodi pri vožnji pomoćne lokomotive, treba postupiti po propisima al. 4, t. 3, čl. 156.

Na sporednim prugama, na kojima ista lokomotiva prevozi sve vozove u oba pravca, nisu potrebne nikakve mere naročite opreznosti, ako voz ne može održati propisano vreme vožnje.

Član 136

Postupak pri povlačenju s pruge

Postupak pri povlačenju s pruge

1 *Ako se voz mora povlačiti s pruge, dužan je vozovođa odmah dati otkazni signal 3, odnosno 4, a neposredno pre polaska voza signal 7, odnosno 8.*

Ako je vidik sprečen, onda voz sme krenuti tri minuta posle danog polaznog signala 7, odnosno 8.

Za povlačenje voza mora se tražiti dopuštenje od stanice, u koju se voz povlači.

Ako je sporazumevanje sa stanicom nemoguće, pa se dopuštenje nije moglo dobiti, onda, pred vozom, mora ići glasnik. Voz će se povlačiti s glasnikom ili do stanice, ili do one stražarnice (odjavnice, blokarnice), od koje je moguće sporazumevanje sa stanicom.

U slučaju, da se voz mora povlačiti zbog odbeglih vozila, ne treba davati nikakve signale, niti tražiti dopuštenje, niti treba pred vozom slati glasnika.

Na sporednim prugama, na kojima ista lokomotiva prevozi sve vozove u oba pravca, ne treba izaslati glasnika pred vozom, koji se povlači.

2 Kada voz menja pravac vožnje, moraju se čeoni i završni signali promeniti prema novom pravcu, izuzimajući slučaj, kada bi menjanje signala bilo opasno po bezbednost.

Član 137

Vršenje službe na rasputnicama, na pograničnim stanicama, na priključnim stanicama susednih železnica i na industriskim kolosecima

Vršenje službe na rasputnicama, na pograničnim stanicama, na priključnim stanicama susednih železnica i na industriskim kolosecima

Vršenje saobraćajne službe na rasputnicama, na pograničnim stanicama, na priključnim stanicama susednih železnica i na industriskim kolosecima propisano je, za svaki slučaj, naročitim uputstvom.

Član 138

Nadzor pruge i pažnja pružnog osoblja i skretničara prilikom saobraćaja vozova

Nadzor pruge i pažnja pružnog osoblja i skretničara prilikom saobraćaja vozova

1 Pruga se mora stalno pregledati, jer samo tako može biti svakad zajemčena sigurnost saobraćaja vozova.

Pružni su čuvari dužni jedanput, ili više puta, dnevno pregledati svoj deo pruge, kako

to predvida »Pravilnik za čuvare prugâ«. Njima se naročito stavlja u dužnost, da s najvećom pažnjom pregledaju ona mesta na otvorenoj pruzi, na kojima je saobraćaj izložen kakvoj opasnosti.

2 *Mesta, preko kojih treba voziti smanjenom brzinom, moraju se zaštititi signalom »Lagano« ili signalom »Smanjiti brzinu«.*

Signal »Lagano« ili signal »Smanjiti brzinu« treba dati ili postaviti: pred svakim mestom pruge, preko kojeg treba, zbog čega bilo, usporiti vožnju, bez obzira na to, da li se očekuje kakav voz ili ne.

3 *Zaštićivanje vrši se signalom »Lagano« ili signalom »Smanjiti brzinu« na ovaj način:*

a) na jednokolosečnim prugama i na dvokolosečnim prugama, ako se saobraćaj vrši samo na jednom koloseku, treba na polovini zaustavnog puta pred oštećenim delom pruge postaviti u oba pravca vožnje s desne strane danju po jedan signalni kotur **sa zelenim** *poljem prema vozu, noću signalnu svetiljku* **sa zelenom** *svetlošću prema vozu i obeležjem brzine, koja je dopuštena;*

b) na dvokolosečnim prugama, na onom koloseku, na kojem vozovi moraju lagano voziti, treba na polovini zaustavnog puta pred oštećenim mestom postaviti u pravcu vožnje danju signalni kotur **sa zelenim** *poljem prema vozu, noću signalnu svetiljku* **sa zelenim** *svetlom prema vozu, i to ako vozovi saobraćaju desnim kolosekom na* **desnu,** *a ako vozovi saobraćaju levim kolosekom, na* **levu** *stranu onog koloseka, na koji se signal odnosi, sa obeležjem dopuštene brzine.*

Da bi vozni službenici tačno znali, od koje tačke prestaje potreba za laganu vožnju, treba kod tog mesta na istoj strani pruge, na kojoj je postavljen signal »Lagano« ili signal »Sma-

njiti brzinu« postaviti danju signalni kotur, koji u oba pravca pokazuje **belo** *polje, noću svetiljku s* **belom** *svetlošću prema zaštićenom mestu.*

4 *Na paralelnim jednokolosečnim prugama, ako u pravcu vožnje s desne strane među kolosecima nema dovoljno mesta, treba signal «Lagano« ili signal »Smanjiti brzinu« postaviti na spoljnju stranu onog koloseka, na koji se odnosi.*

Za postavljanje signala »Lagano« ili signala »Smanjiti brzinu« na paralelnim dvokolosečnim prugama, ili gde ima više od dva koloseka jedan pored drugog, izdaće Generalna direkcija propise, od slučaja do slučaja, prema mesnim prilikama.

Ako je na paralelnim prugama postavljen signal »Lagano« ili signal »Smanjiti brzinu« samo za jedan kolosek, onda treba na ostalim kolosecima, uporedo sa ovim signalom, postaviti »Opozivni signal« (Slobodno), da se saobraćaj na ispravnim kolosecima ne ometa.

5 *Mesta, preko kojih se ne sme voziti, treba zaštititi signalom »Stoj«.*

Signal »Stoj« mora se dati:

a) ako stanje pruge ili kakva druga smetnja ugrožava bezbednost saobraćaja bez obzira na to, da li se očekuje voz ili ne;
b) kad vozno osoblje daje signal »Stoj«;
c) kad se na vozu primeti neispravnost, koja bi mogla ugroziti dalju vožnju;
d) kad se pri jednokolosečnom saobraćaju za voz, koji dolazi, čuo polazni signal za voz iz protivnog pravca;
e) kad se čuju dva polazna signala, koji znače, da su dva voza, na istom koloseku, pušteni jedan protiv drugoga;
f) kad se čuo signal 9: »Zaustaviti sve vozove«;
g) kad se, za vreme putovanja nekog voza, čuo signal 13: »Odbegla vozila«, a, prema terenskim prilikama (padu), ili prema pravcu i jačini vetra, može se zaključiti, da odbegla vozila dolaze u susret vozu;
h) kad je voz pušten na zatvoreni kolosek, a zainteresovano osoblje nije bilo o tome obavešteno;
i) kad se preko nekog mesta na pruzi mora voziti s najvećom opreznošću, pa se o tome moraju obavestiti vozni službenici;
j) kad je na vozu koji prolazi istaknut propisan čeoni signal;
k) kad signalne svetiljke na čelu voza noću nisu osvetljene.

Ako se na vozu, koji je zaustavljen, ugasila samo jedna svetiljka, pa je nije moguće upaliti, niti je drugom upaljenom svetiljkom zameniti, onda će voz oprezno nastaviti put do naredne stanice s jednom osvetljenom svetiljkom. Na pruzi, na kojoj postoji telefon, dužan je čuvar pruge, koji je taj voz zaustavio, obavestiti ostalo pružno osoblje, da voz do naredne stanice putuje samo s jednom osvetljenom svetiljkom na čelu, i da ga zbog toga ne treba ponovo zaustavljati.

Ako su se ugasile obe svetiljke, pa nije moguće bar jednu od njih zapaliti, ili zapaljenom zameniti, onda treba tražiti pomoćnu lokomotivu;

l) kad je na dvokolosečnoj pruzi voz pušten po nepravilnom koloseku, a o tome čuvar pruge prethodno nije bio obavešten;
m) kad ljudima, krupnijoj stoci, drumskim vozilima itd., koji se nalaze na pruzi, preti opasnost od voza.

6 *Kad čuvar pruge sumnja, da li treba dopustiti dalju vožnju ili ne, onda mora voz zaustaviti, i o razlogu zaustavljanja izvestiti vozno osoblje.*

7 *Signal »Stoj« treba davati sve dotle, dok postoji smetnja, i to bez obzira na to, da li se očekuje voz ili ne.*

Ako je pruga pokvarena, ili je na njoj kakva zapreka, mora se na jednokolosečnoj i dvokolosečnoj pruzi neprohodno mesto zaštititi signalom »Stoj« u oba pravca.

Na jednokolosečnoj pruzi, ili na dvokolosečnoj pruzi pri jednokolosečnom saobraćaju, treba, po pravilu, na desnoj strani uz kolosek danju postaviti signalni kotur sa **crvenim** *poljem prema vozu, a noću signalnu svetiljku sa* **crvenom** *svetlošću prema vozu.*

Na paralelnim prugama, ako u pravcu s desne strane među kolosecima nema dovoljno mesta, treba signal »Stoj« postaviti na spoljnu stranu onog koloseka, na koji se odnosi.

Na dvokolosečnim prugama, ako vozovi saobraćaju levim kolosekom, treba signal »Stoj« postaviti **na levu** *stranu, a ako saobraćaju desnim kolosekom* **na desnu** *stranu onog koloseka, na koji se odnosi.*

Na paralelnim dvokolosečnim prugama, ili na više paralelnih jednokolosečnih pruga propisaće Generalna direkcija postavljanje signala »Stoj«, od slučaja do slučaja, prema mesnim prilikama.

Ako je na paralelnim ili dvokolosečnim prugama postavljen signal »Stoj« samo za jedan kolosek, onda treba kod susednog koloseka, uporedo sa ovim signalom, postaviti »Opozivni signal« (Slobodno), da se ne ometa saobraćaj na slobodnim kolosecima.

8 *Odbegla, ili od voza otkinuta, vozila, koja su na pruzi sama stala, ili su zaustavljena, moraju se na jednokolosečnim i na dvokolosečnim prugama zaštititi u oba pravca.*

9 *Ako se u slučaju kakve zapreke na pruzi nalazi samo jedan službenik, njegova je dužnost da postavi signal »Stoj« prvenstveno u onom pravcu, odakle se prvo očekuje voz, a, zatim, što brže u drugom pravcu.*

10 *Ako za postavljanje signala »Stoj« na licu mesta ne bi bilo potrebnih signalnih sredstava, treba taj signal dati praskalicama. Ali, gdegod je moguće, treba se poslužiti i vidnim signalima.*

Osim toga treba položiti praskalice još i u ovim slučajevima:

a) kad službenik, koji treba da daje signal »Stoj«, ne može ostati na svom mestu;

b) kad se postavljeni vidni signal zbog magle, jake vejavice i tome sličnog ne može videti sa daljine od 200 metara (100 metara);

c) kad se signal »Stoj« mora postaviti u tunelu.

Praskalice se polažu na 200 metara (na 100 metara) pred postavljenim signalom »Stoj«. Ako vidni signal nije postavljen, onda praskalice treba položiti pred zaprekom na onoj udaljenosti, s koje bi trebalo da se vidi postavljeni signal »Stoj«.

Radi veće sigurnosti treba uvek metnuti tri praskalice, koje se učvršćuju na glavi šine u razmaku od 2—3 dužine šine, i to desno u pravcu vožnje dve, a levo jednu.

Postavljanje praskalica na putnim prelazima zabranjeno je, a postavljanje u blizini putnih prelaza i u neposrednoj blizini nastanjenih kuća treba, po mogućnosti, izbegavati.

Ako je pružni čuvar ili neki drugi službenik (n. pr. završni kočničar) praskalicama zaštitio neku zapreku na pruzi, dužan je o tome obavestiti susednog čuvara pruge, čija je dužnost pobrinuti se, da se to mesto zaštiti i vidnim signalima.

11 *Odredbe tačaka 2 do 10, kada ih, prema smislu, treba primeniti i na stanicama, važe i za stanice.*

12 Izuzev odjavnike i blokare, svaki čuvar pruge dužan je, pre dolaska voza i za vreme njegova prolaska, zauzeti takvo mesto na svojoj deonici, da ga vozni službenici mogu lako videti, osim, ako mu je, jednom za svagda, određeno naročito mesto za dočekivanje voza.

Odjavnici i blokari dužni su prolazak voza čekati u blizini otvorenih vrata stražarnice tako, da mogu čuti eventualne znake telefonskog (blokovnog) budilnika, da ih vozno osoblje može spaziti, a, ujedno, da i oni sami mogu voz pri prolasku posmatrati.

13 Skretničari i pružno osoblje moraju dočekivati vozove u vreme, koje je određeno redom vožnje, a u međuvremenu imaju obraćati naročitu pažnju signalima električnih zvona i budilnika, i eventualnim vožnjama, koje nisu objavljene.

Ako skretničar na izlaznoj skretnici nije čuo polazni signal, ili je čuo pogrešan signal, ili mu je bio nerazumljiv, ili se, prema primljenom signalu, voz pušta na zatvoreni kolosek, onda mora zaustaviti voz, koji izlazi iz stanice.

Ako skretničar izlazne skretnice zna da mu signalno zvono nije u redu, dužnost mu je telefonom upitati saobraćajnog činovnika, da li je dat pravilan polazni signal, pa, ako je dobio odgovor da je dat, ili da se, uopšte, ne može dati, onda voz neće zaustaviti.

Ako se prema dobivenim signalima može zaključiti, da su greškom puštena dva voza iz suprotnih pravaca na isti kolosek, dužan je onaj službenik koji to primeti, odmah dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove« ili pobrinuti se, da se taj signal što pre dâ.

14 Skretničar, čuvar pruge i čuvar branika, koji je određen da voz dočeka na putnom prelazu, mora biti na tom mestu na 10 minuta pre, no što će voz proći, a napustiti ga sme, kada voz prođe, i kada prelaz preko pruge bude slobodan.

15 Branik treba zatvoriti najdocnije na 5 minuta pre prolaska očekivanog voza, bilo da se branikom rukuje na licu mesta, bilo na poteg sa izvesne daljine.

Izuzeci se dopuštaju samo u slučaju, ako je branik u neposrednoj blizini stanice, i gde je čuvaru branika, ili pružnom čuvaru, moguće saznati tačan dolazak voza.

Zabranjeno je puštati stoku u većem čoporu preko železničkih prelaza na 10 minuta pre prolaska voza.

Čuvar branika mora sprečiti svako nasilno otvaranje branika, provlačenje ispod njega, ili prelaženje preko njega. Onoga, koji se o tu zabranu ogreši, treba, ako je moguće, zadržati i predati policiskoj ili opštinskoj vlasti, a slučaj prijaviti službenom starešini.

Ako signalno zvono ili budilnik nisu u redu, a sporazumevanje telefonom nije moguće, branici će se zatvoriti na pet minuta pre redovnog prolaska voza.

16 U slučaju, da se pokvari branik na poteg, kojim čuvar rukuje iz daljine, a branik se do prispeća voza ne može popraviti, niti se nadzor nad otvorenim putnim prelazom može poveriti kojem drugom službeniku, mora čuvar pruge otići do putnog prelaza, i tamo dočekati prolazak voza.

Ako je putni prelaz u pravcu vožnje iza stražarnice, a čuvar ne može da stigne do prelaza pre voza, niti je mogao o tome izvestiti stanicu pre polaska voza, onda mora voz zaustaviti kod svoje stražarnice, i obavestiti vozne službenike, da branik na putnom prelazu nije zatvoren.

Ako se prelaz u pravcu vožnje nalazi pred stražarnicom, a čuvar ne može da stigne do prelaza pre voza, onda će telefonom tražiti od stanice ili prve susedne stražarnice pred putnim prelazom, da voz, po mogućnosti, zaustavi, i da

vozne službenike obavesti, da branik na putnom prelazu nije zatvoren.

17 *Ako branikom rukuje odjavnik (blokar), a branik se pokvari, te se ne može popraviti do prispeća prvog voza, odjavnik (blokar) mora o tome obavestiti obe susedne stanice i, prema situaciji, tražiti potrebne odredbe.*

U tom slučaju su stanice dužne obavestiti vozne službenike »Opštim nalogom«, da putni prelaz nije zatvoren.

Ako odjavnik (blokar) nije mogao obavestiti stanice, niti je mogao poveriti nadzor nad putnim prelazom kojem drugom službeniku, onda mora zaustaviti voz, i obavestiti vozne službenike, da putni prelaz nije zatvoren. Ali, ako je putni prelaz u pravcu vožnje pred odjavnicom (blokarnicom), onda će telefonom tražiti od prve susedne odjavnice (blokarnice), koja je pred putnim prelazom, da zaustavi voz, i da obavesti vozne službenike, da putni prelaz nije zatvoren.

18 Službenik, kojemu je povereno rukovanje branikom, dužan je postarati se, da se pokvareni branik što pre popravi, da se vozovi ne bi morali nepotrebno zaustavljati.

19 Nadalje, dužnost je pružnog osoblja i skretničara:

a) paziti, da pruga bude ispravna i slobodna, odnosno brinuti se, da se zapreke blagovremeno uklone;

b) paziti, da li je za voz, koji se približuje, bio dat pravilan polazni signal;

c) davati vozovima propisane ručne signale, odnosno postavljati stalne signale prema propisima;

d) paziti na signale, koji su istaknuti na vozovima, ili koje daje vozno osoblje;

e) paziti da li na vozu nema kakve neurednosti, koja bi mogla ugroziti dalju vožnju voza, ili prouzrokovati smetnju u vožnji (n. pr. raskinut voz, iskliznula kola, prelom točka

ili osovine, kvar na kočnici ili kvačilu, požar na vozu, jače pomeranje tovara na kolima itd.).

20 *Čuvar pruge dužan je dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove« u ovim slučajevima:*

a) ako je vožnja ugrožena oštećenjem pruge, koje je nastalo zbog odronjavanja kamenja ili zemlje, poplave, provale oblaka, ili, ako je saobraćaj ugrožen iz bilo kojeg razloga, ili ako je pruga neprohodna;

b) ako se, po primljenom polaznom signalu, voz pušta na zatvoreni kolosek, a čuvar pruge nije bio prethodno obavešten, da će voz, izuzetno, saobraćati zatvorenim kolosekom;

c) kada čuvar pruge na vozu, koji prolazi, opazi takav kvar ili nedostatak, koji bi mogao postati opasan za dalju vožnju, a danim ručnim signalima nije mu uspelo zaustaviti voz;

d) ako se daje signal »Stoj«, a mašinovođa ne poduzima ništa, da voz zaustavi.

21 *U slučaju, kada je čuvar pruge čuo dva polazna signala iz protivnih pravaca, te mora pretpostaviti, da na istom koloseku dolaze dva voza jedan protiv drugoga, onda mu je dužnost, da, u prvom redu, u oba pravca postavi signale »Stoj« i praskalice. Tek onda, kada je to izvršio i osigurao zaustavljanje vozova, daće signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, ako ga, međutim, već nije čuo. No, ako je jedan od tih vozova već pre toga prošao kraj njegove stražarnice, onda je dužan dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove« odmah, bez oklevanja.*

22 *Kada se posle signala 9: »Zaustaviti sve vozove« čuje koji od polaznih signala 1, 2, 5, 6, 7 ili 8, a smetnja još nije otklonjena, ima se signal 9: »Zaustaviti sve vozove« ponovo dati.*

Čim je smetnja otklonjena, mora se o tome odmah izvestiti bar jedna susedna stanica.

Ako je na dvokolosečnoj pruzi samo jedan kolosek neprohodan, ne sme se dati signal 9, nego čuvar pruge mora, u takvom slučaju, hitno zaštititi neprohodno mesto i o tome odmah izvestiti susedne stanice, telefonom ili pismeno.

Ako je čuvar pruge opazio, da je voz, koji prolazi, raskinut, ili ako je čuo signal 13: »Odbegla vozila«, a prema terenskim prilikama (padu) ili prema pravcu i jačini vetra može zaključiti da odbegla vozila jure za vozom, onda sme dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove« samo u onom slučaju, ako je na vozu, koji prolazi, opazio takav kvar, koji ugrožava dalju vožnju (n. pr. prelom osovine ili točka, iskliznuće, požar itd.).

23 *Čuvar pruge mora dati signal 13: »Odbegla vozila«, čim na pruzi opazi vozila, koja su odbegla iz stanice (tovarišta), ili koja su se, za vreme vožnje, od voza otkinula, ako taj signal nije dat već ranije.*

Čim čuvari pruge čuju signal 13: «Odbegla vozila«, moraju odmah zatvoriti branike i preduzeti sve, što je propisano u Pravilniku za čuvare pruge u pogledu zaustavljanja odbeglih vozila.

Ako su odbegla vozila na pruzi stala, ili su zaustavljena, prva je dužnost čuvara pruge, da ih zaštiti, a, zatim, da signalom 13: »Odbegla vozila« (ako taj signal nije dat već ranije) objavi taj slučaj zainteresovanom pružnom i stanič-nom osoblju, a zatim da, prema potrebi, dâ pomoćni signal 10, 11 ili 12.

24 *Osim navedenih slučajeva, mora čuvar pruge dati signale električnim zvonom i onda, kada ga na to pozovu vozni službenici ili pružno osoblje u slučaju nesreće ili druge potrebe. Taj poziv mora se čuvaru dati pismeno sa jasnim naznačenjem potrebnog signala ili upisom tog signala u čuvarevu knjigu; vreme, kada je taj signal dat, upisuje čuvar pruge.*

25 Prostorni signali moraju redovno pokazivati signal »Stoj«; na »Slobodno« smeju se postaviti samo onda, kada su ispunjeni uslovi čl. 112 i 114.

26 Prostorni signali **ne smeju** se postaviti na »Slobodno« ako i nema nikakve zapreke u ovim slučajevima:

a) ako za voz, koji je već prošao, nije dobivena odjava, pa s toga treba uzastopnom vozu dati »Nalog za opreznost«;

b) ako je voz, koji već ima »Nalog za opreznost«, stigao pre no što je prošlo vreme od 10 minuta od prolaska prethodnog voza.

U oba slučaja, zaustavljeni uzastopni voz sme krenuti tek 10 minuta posle prolaska prethodnog voza.

Ovaj razmak vremena od 10 minuta određuje odjavnik (blokar) prema službenom časovniku stražarnice.

27 Ako se prostorni signal pokvari, onda odjavnik (blokar) mora o tome odmah obavestiti susednu pozadnju stanicu prema pravcu vožnje.

Dotle, dok je prostorni signal pokvaren, moraju se potrebni signali davati ručnim signalnim sredstvima.

28 U slučaju, kada je vidik zbog magle, vejavice itd. ograničen tako, da se prostorni signal, koji nema predsignala, ne može videti sa daljine od 200 metara, a voz, koji dolazi, treba zaustaviti, odjavnik (blokar) dužan je položiti praskalice na 200 metara ispred prostornog signala, a ako to nije moguće, onda pred svojom stražarnicom.

29 Za voz, koji je prošao kraj prostornog signala, koji pokazuje »Stoj«, pa se zaustavio tek iza njega, odjavnik (blokar) ne sme dati odjavu dotle, dok nije dobio odjavu za prethodni voz, odnosno, dok ovaj voz (koji je stao) nije nastavio vožnju, te je tim (prostornim) signalom zaštićen.

30 Za one vozove i pomoćne lokomotive, koji iz stanice saobraćaju samo do utvrđene tačke pruge, pa se odatle opet vraćaju, ne sme se, pri povratku, rukovati prostornim signalima. Isto to važi i za lokomotivu za potiskivanje, koja se s mesta, gde prestaje uspon, vraća u stanicu.

U ovakvim slučajevima ostaju prostorni signali u položaju »Stoj«, a odjavnik (blokar) mora vozu, koji se vraća, ručnim signalnim sredstvima dati signal 62: »Napred«.

»Prijava« i »Odjava« ipak se mora davati na propisani način.

Na jednokolosečnim prugama, kao i na dvokolosečnim prugama pri vožnji po pravilnom koloseku, rukuje se ulaznim, ili štitnim, signalima i u takvim slučajevima.

31 Ako se voz zbog kakve smetnje (opasnosti) zaustavio na pruzi, onda odjavnik (blokar) mora prvoj pozadnjoj odjavnici (stanici, blokarnici) javiti znakom budilnika »Pruga nije slobodna«, i osim toga još i telefonom rečima »Pruga nije slobodna«.

32 Ako se u kojoj odjavnici (blokarnici), u izvesno doba dana, prekida služba, treba prostorne signale postaviti na »Slobodno«, i **noću ih osvetliti** i osigurati, da im se, za to vreme, ne može promeniti položaj.

Stoga treba lanac, kojim se svetiljka diže na prostorni signal, katancem pričvrstiti za signalni stub, a polugu — ako je van stražarnice — treba pričvrstiti pomoću brave. Oba ključa treba čuvati na određenom mestu.

Posle toga treba telefonom javiti obadvema susednim stanicama: »Posle voza br. ..... u odjavnici (blokarnici) br. ..... prekida se služba«. [Ime odjavnika (blokara)]

Kada su obe susedne stanice telefonom potvrdile prijem ovog obaveštenja, odjavnik (blokar) mora službene prostorije zaključati, i ostaviti ključ na određenom mestu.

Kada se odjavna (blokarska) služba ponova preuzme, treba prostorne signale postaviti u redovan položaj »Stoj«, a, iza toga, obe susedne stanice obavestiti telefonom rečima: »Odjavnica (blokarnica) br. .... posednuta, i služba se nastavlja u .... sati .... minuta«.

[Ime odjavnika (blokara)]

Na pruzi, na kojoj, između dveju stanica, ima više odjavnica (blokarnica), treba ove prijave davati u oba pravca od jednoga prostornog službenog mesta do drugog, sve do susednih stanica.

Telefonska obaveštenja o prekidanju i nastavljanju službe treba upisati u odjavni dnevnik, a, osim toga, treba zabeležiti i stanje prostornih signala (tj. svaki nedostatak, pogrešku, popravku itd.).

XIV OTSEK

ПРОПИСИ ЗА ПОТИСКИВАЊЕ ВОЗОВА

Члан 139

Употреба локомотиве за потискивање

Употреба локомотиве за потискивање

1 На станицама и пругама великог успона допуштено је потискивање возова закваченом или незакваченом локомотивом.

Две локомотиве могу се употребити за потискивање само по одобрењу Генералне дирекције.

2 Станице и пруге, на којима се возови потискују, и начин потискивања објављује Обласна дирекција за сваку станицу и пругу посебним упутствима уз ред вожње.

3 На локомотивама за потискивање мора се узети особље, које добро познаје пругу.

4 За време потискивања, возови не смеју имати већу брзину од 50 км на сат, а на споредним пругама од 40 км на сат.

Возови са закваченом локомотивом за потискивање смеју ићи и по равном (хоризонталном) делу пруге и по оном у паду с највећом брзином од 50 (40) км на сат и то под овим условима:

а) да воз има аутоматску ваздушну кочницу;

б) кад је вод за ваздушно кочење воза везан с водом за ваздушно кочење локомотиве за потискивање;

в) да је конструкција кочнице на закваченој локомотиви за потискивање таква, да се воз и са ње може кочити, и да се са закачене локомотиве за потискивање може приметити свако кочење воза. У противном, брзина воза мора се смањити на 45 км на сат.

5 Полазна, односно диспозициона, станица дужна је благовремено известити међустанице, телеграфским или телефонским распоредом, о додавању возу локомотиве за потискивање, и о начину потискивања. Међустанице ће о томе телефоном известити пружно особље.

6 *Кад је возна локомотива стигла до сигнала 33: »Почетак потискивања«, машиновођа даје парном пиштаљком двапут сигнал 55: »Пази«. Машиновођа локомотиве за потискивање, кад је чуо тај сигнал, понови га и почне потискивати воз.*

7 *Кад је возна локомотива стигла до сигнала 34: »Свршетак потискивања, машиновођа даје парном пиштаљком трипут сигнал 55: »Пази«. Овај сигнал понови машиновођа локомотиве за потискивање кад дође до сигнала 34, и тада престане потискивати.*

8 *Код локомотиве за потискивање, која се, по извршеном потискивању, на извесној тачки двоколосечне пруге одваја од воза, те се враћа у станицу, не мењају се сигнали,*

ако се локомотива враћа неправилним колосеком. Али, ако се локомотива за потискивање враћа правилним колосеком, или на једноколосечној прузи, мора ноћу, у правцу вожње, носити белу, а отрага црвену светлост.

Члан 140

Састав возова који се потискују

Састав возова који се потискују

1 У воз, који се потискује, не смеју се уврстити кола, која су тако натоварена или спојена, да им се одбојници не могу додиривати.

Празна кола треба уврстити што даље од локомотиве за потискивање, да их возна локомотива више вуче, него што би их локомотива за потискивање потискивала.

Кола, натоварена експлозивном и лакозапаљивом робом или муницијом, уврштују се око средине воза.

Није допуштено квачити кола иза локомотиве за потискивање. Изузетак види чл. 60, тачка 1.

Члан 141

Прилажење возу локомотиве за потискивање

Прилажење возу локомотиве за потискивање

1 Кад је пришла возу локомотива за потискивање, коју треба заквачити, квачење ће извршити станично или возно особље.

При квачењу локомотиве за потискивање са завршним колима, треба завршна квачила притегнути само толико, да се одбојници додирују, а друго — помоћно квачило, односно ланци, неће се квачити.

Машиновођа локомотиве за потискивање мора се лично уверити, да његова локомотива заиста није прикачена, кад је тако прописано, или да је заиста и по пропису закачена, када тако треба да буде.

Члан 142

Поступак за време вожње с локомотивом за потискивање

Поступак за време вожње с локомотивом за потискивање

I Опште одредбе

1. Почетак и престајање потискивања мора бити постепено.

2 За време вожње, треба да се оба машиновође труде, да, по могућности, одржавају равномерну брзину.

3 Сигнале, које, ради регулисања брзине, даје возна локомотива, мора поновити локомотива за потискивање.

4 Ако неко од возних службеника мора да заустави воз, даће обема локомотивама сигнал »Стој«, али, по могућности, прво машиновођи локомотиве за потискивање.

5 Она места на прузи, на којима почиње или престаје потискивање, морају бити стално обележена.

II Вожња са незакваченом локомотивом за потискивање

6 Локомотива за потискивање не сме, по правилу, да се одваја од воза који потискује на делу пруге, на којем треба да потискује. Ако би се, ипак, десило да се одвоји, онда мора ићи за возом опрезно све дотле, док јој не буде могуће да му, без икакве опасности, приђе.

Али, ако би прилажење, ма из ког разлога, било отежано (због магле, вејавице итд.), онда ће машиновођа дати сигнал 57: »Притегни кочнице«, на што ће возно особље давати сигнал »Стој« у правцу возне локомотиве, и кад се воз заустави, локомотива за потискивање ће опрезно прићи возу. Воз тада поново полази према прописима за полазак из станице, а наређење за полазак даје возовођа.

7 *Кад машиновођа локомотиве за потискивање налази, да треба зауставити воз, даће сигнал 57: »Притегни кочнице« и постепено ће заустављати своју локомотиву, како би се избегло раскидање воза; међутим, дужност је машиновође возне локомотиве, чим чује сигнал, да, што пре, заустави воз.*

Ако машиновођа возне локомотиве налази, да воз треба зауставити, мора одмах дати сигнал 57: »Притегни кочнице«. Машиновођа локомотиве за потискивање поновиће тај сигнал и почеће постепено заустављати своју локомотиву; међутим, машиновођа возне локомотиве, изузев случаја опасности, затвориће регулатор и зауставити воз, чим је локомотива за потискивање поновила сигнал 57: »Притегни кочнице«.

У оба случаја дужно је возно особље одмах притегнути кочнице и спроводити сигнал »Стој« у потребном правцу.

8 Када локомотива, која потискује воз, дође до тачке, где потискивање престаје, па одатле треба да иде за возом до станице, онда ће стати, и продужити пут за возом на удаљености од 100 м.

За локомотиву за потискивање, која овако иде за својим возом, не даје се никакав сигнал електричним звоном.

9 Кад се воз приближује станици, машиновођа локомотиве за потискивање успориће брзину да би, на одређеном месту, заостао од воза.

После тога, локомотива за потискивање иде опрезно за возом на даљини од 100 м, и мора на једноколосечној прузи стати иза воза унутар међика, или на којем другом одређеном месту, а на двоколосечној прузи, ако није већ унапред издана каква друга наредба, локомотива за потискивање мора стати на 100 м далеко иза воза, и ту причекати наредбу саобраћајног чиновника.

Наредбу за локомотиву за потискивање треба издати одмах, чим је воз ушао у станицу.

Одјава за воз сме се дати тек онда, кад је и локомотива за потискивање стигла у станицу, те је прописно заштићена.

10 Оне пруге, на којима се локомотиве за потискивање враћају после потискивања, морају бити снабдевене телефоном и сигналним уређајем, да се враћање локомотиве за потискивање може објавити нарочитим сигналима електричног звона.

При саобраћају у просторном размаку за локомотиву за потискивање, која се враћа с пруге у станицу, важе одредбе тачке 30, чл. 138.

III Вожња са закваченом локомотивом за потискивање

11 Локомотива за потискивање сме потискивати само на успонима; за време вожње на паду пруге треба, према потреби, да кочи, а на равној прузи мора развити само толико покретне снаге, колико јој је потребно, да саму себе креће.

12 *Чим су машиновође дали сигнал 55: »Пази«, онда, на оним отсецима пруге, који леже у паду, морају кочничари притегнути кочнице својих кола, а ложач кочницу тендера локомотиве за потискивање тако, да квачила буду умерено натегнута.*

13 *Ако воз у паду или на равној прузи вози превеликом брзином, или, ако га с којег год разлога треба зауставити, мора машиновођа возне локомотиве дати сигнал 57: »Притегни кочнице«. На овај сигнал, сви кочничари морају притегнути кочнице, а машиновођа локомотиве за потискивање дужан је поновити тај сигнал, и одмах притегнути своју кочницу.*

14 *Ако машиновођа локомотиве за потискивање спази на прузи, или на возу, нешто, због чега је потребно зауставити воз, мора одмах престати са потискивањем и уједно дати сигнал 57: »Притегни кочнице«, на што машиновођа возне локомотиве мора тај сигнал поновити и предузети све, што је потребно, да се воз заустави.*

Ако је локомотива за потискивање додана возу, који има аутоматску ваздушну кочницу, па је с овом везана, онда ће се код заустављања употребити ваздушна кочница.

XV ОТСЕК

ОТПРАВЉАЊЕ ВОЗОВА У ЗАДОЦЊЕЊУ

Члан 143

Опште дужности особља, кад су возови у задоцњењу

Опште дужности особља, кад су возови у задоцњењу

1 **Кад возови задоцњавају, саобраћајни чиновници морају стално пратити ход сваког воза, да могу, споразумно са суседним станицама, благовремено издати потребне наредбе у погледу управљања саобраћајем, а нарочито у погледу премештања, односно одређивања укрштавања и претицања.**

2 У случају да се укрштавање или претицање, **предвиђено редом вожње,** или већ утврђено, не може извршити, настаје потреба да се то укрштавање или претицање **премести.** У случају, пак, да укрштавање или претицање двају возова није предвиђено редом вожње, настаје потреба, да се такво укрштавање или претицање тек **одреди. Премештена и одређена укрштавања** или **претицања** зову се **»утврђена«.**

3 **Телеграме, који се односе на утврђивање укрштавања или претицања, саобраћај-**

ни чиновник мора најпре, јасно и без кратица, својеручно уписати у телеграфски дневник, или их бар својеручно потписати, и тек онда се ти телеграми могу откуцати на телеграфу.

Ако је телеграфски вод тако поремећен, да се уписани телеграм за укрштавање или претицање не може откуцати ни посредовањем које друге телеграфске станице, онда је допуштено споразумевање и телефоном.

У таквом случају саобраћајни чиновник мора уписати телеграм о утврђивању укрштавања или претицања у телефонски дневник, затим позвати на телефон саобраћајног чиновника суседне санице, и за сведока још које друго телефонско место (евентуално службеника своје властите станице) и прочитати текст телеграма, од речи до речи, полако и разговетно. Саобраћајни чиновник суседне станице мора примљени телеграм уписати у свој телефонски дневник, дословце га поновити, и рећи своје име. Позвани сведок мора такође уписати телеграм у свој телефонски дневник, и ако је понављање било тачно, утврђује то речју »Тачно« и каже своје име.

Ако споразумевање није могуће ни телеграфом ни телефоном, треба поступити по тач. 2, чл. 146.

4 Ако би саобраћајни чиновник хтео са станице редовног укрштавања, или са станице, за коју је укрштавање утврђено, отправити воз без налога за укрштавање, пре него је приспео воз из противног правца, онда је возовођа, односно машиновођа, дужан упозорити га на то и захтевати од њега »Налог за укрштавање«.

5 Да би се избегло задржавање возова у станицама редовног или утврђеног укрштавања, кроз које возови, по реду вожње, пролазе без задржавања, треба сваку промену укрштавања утврдити тако благовремено, да би возни службеници тих возова могли бити обавештени о томе усмено и »Налогом за укрштавање« још у оној станици, у којој ти возови, пре укрштавања, последњипут стају.

6 Возови, који треба да прођу без задржавања кроз станицу редовног или утврђеног укрштавања, **морају стати** у тој станици, ако се, према месним приликама, може поуздано закључити, да воз из противног правца **није стигао,** а возни службеници о премештању укрштавања нису обавештени.

7 Утврђена укрштавања или претицања морају се благовремено и на поуздан начин саопштити заинтересованом станичном особљу, нарочито скретничарима и оним службеницима, којима је поверен надзор над скретницама.

Скретничар мора зауставити воз, који би излазио из станице пре, него што је стигао воз из противног правца, а скретничар није био обавештен о томе, да је укрштавање премештено (одређено) за другу станицу.

Члан 144

Скраћивање задоцњења

Скраћивање задоцњења

1 Задоцњење возова треба надокнадити, у првом реду, скраћивањем бављења у станицама, у другом реду, бржим путовањем, али то само у границама најкраћег времена вожње.

2 Редовно време бављења возова с превозом путника не сме се нипошто продужити ради манипулације поште, а скратити се сме само онда, ако је рад поште већ готов.

Код воза, који чека везу закаснелог воза, не сме се ни у ком случају, ради поштанске

манипулације, прекорачити оно време, које је одређено за чекање везе.

3 Ако саобраћајни чиновник жели да скрати бављење задоцнелог воза с превозом путника, онда мора, већ при улажењу воза, о том обавестити возно особље, да би оно могло објавити скраћено бављење.

Члан 145

Чекање прикључних возова

Чекање прикључних возова

1 За возове с превозом путника, који са суседне, властите или стране, пруге имају прикључак, време чекања одређено је у Саобраћајним упутствима.

Прописано време за чекање мора се одржати и онда, када се не може сазнати, где се налази прикључни воз, и да ли има путника за везу.

2 *Ако се поуздано дозна, да у задоцнелом прикључном возу нема путника за воз, који чека везу, или да прикључни воз неће стићи у време, које је прописано за чекање, онда га не треба чекати.*

3 Ако који воз толико задоцни, да се предвиђа, да неће имати везе, онда су кондуктери тога воза, а на станицама благајници путничких благајна, дужни упозорити путнике на ту околност.

Закашњење путничких возова мора се на станицама објавити путничком свету.

На мањим станицама довољно је, ако благајник обавести о закашњењу сваког путника, који жели купити карту. На већим станицама треба на видном месту истаћи таблу, на којој се објављује свако закашњење, чим станица за њ сазна.

Члан 146

Опште одредбе за отправљање закаснелих возова

Опште одредбе за отправљање закаснелих возова

1 Ако возови закашњавају, па треба утврдити укрштавање или претицање, онда важи начело, да воз мање важности не сме сметати вожњи воза веће важности.

У оправданим случајевима може се дати предност и возу мање важности, ако, због тога, воз веће важности не би много задоцнио.

При израчунавању времена за утврђивање укрштавања и претицања узима се у обзир код задоцнелог воза веће важности **најкраће време вожње,** а код воза мање важности **редовно време вожње.**

2 **Редом вожње, прописана редовна, или већ пре утврђена, укрштавања смеју се преместити само онда, ако се станице могу међусобно споразумети поузданим начином. Сигнали електричним сигналним звоном не смеју се узети као поуздано средство за споразумевање.**

Ако је телеграфско (телефонско) и писмено споразумевање немогуће, онда се мора редовно, или већ утврђено укрштавање безусловно одржати, те се воз мора на станици редовног, или већ утврђеног, укрштавања зауставити и задржати све дотле, док воз из противног правца не стигне.

На двоколосечној прузи при једноколосечном саобраћају, ако је телеграфско (телефонско) споразумевање немогуће, може онај воз, који вози по правилном колосеку, наставити вожњу до наредне станице и без одређивања укрштавања са оним возом, који се, по реду вожње, мимоилази **између те две станице,** *дочим воз, који треба да вози неправилним колосеком, мора на станици, пре мимоилажења, дочекати воз, који вози правилним колосеком.*

3 Ако воз саобраћа подељен, а телеграфско (телефонско) споразумевање је немогуће, онда воз противног правца мора у станици редовног, или у станици већ утврђеног укрштавања чекати и на укрштавање с другим делом воза. Од тога се може отступити само онда, када је први део донео писмени пристанак о премештању укрштавања.

4 **Укрштавање, које је предвиђено редом вожње, или које је већ пре утврђено, важи све дотле, док се не изврши, или док се путем поузданог споразума не премести.**

Члан 147

Одредбе за премештање и одређивање укрштавања

Одредбе за премештање и одређивање укрштавања

1 *Из станице, у којој је укрштавање редом вожње прописано, или у којој је већ пре утврђено, сме се воз — ако воз из противног правца није приспео — отправити само онда, ако је укрштавање с тим возом, према прописима тач. 3 овог члана, унапред премештено на другу станицу.*

Премештање укрштавања дужност је оне станице, у којој је оно редом вожње предвиђено, односно оне, у којој је већ пре било утврђено.

Одређивање укрштавања дужност је:

а) **полазне станице** воза, у случају, када треба да отправи воз пре него што је стигао воз из противног правца, који је морао стићи пре одласка тога воза;

б) **крајње станице** воза, у случају, када треба да отправи воз пре но што стигне воз из противног правца, коме је та станица завршна — крајња;

в) **станице на прелазу са двоколосечне пруге на једноколосечну,** осим случаја под

а) и *б)* још и онда, када се возови, који прелазе с двоколосечне пруге на једноколосечну, морају укрштавати на једноколосечној прузи, а требало је, да се, по реду вожње, мимоиђу на двоколосечној прузи;

г) **станице распутнице** (огранка), осим случаја *а), б)* и *в)* још и онда, када се возови, који прелазе са две или више железничких пруга на **једну** једноколосечну пругу, морају, због задоцњења, укрштавати на тој једноколосечној прузи са оним возовима, с којима се, по реду вожње, никако не састају.

2 Станице, које су дужне да утврде укрштавање, морају се благовремено распитати о ходу задоцнелог воза, да би се, за времена. могао извршити споразум о утврђивању укрштавања. Премештање и одређивање укрштавања врши се телеграфом (телефоном) или за суседну или за коју удаљену станицу.

3 Ако укрштавање треба преместити или одредити за суседну станицу, онда ће се тој станици дати телеграфом (телефоном) оваква депеша (фонограм): »Воз бр..... укрстиће се са возом бр..... у (цело име станице, у којој се укрштавање намерава утврдити)«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

Ако позвана станица може да прими понуђено укрштавање, даће свој пристанак оваквом депешом:

»Воз бр.... укрстиће се с возом бр.... у (цело име властите станице). Споразуман«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

Овај одговор мора прочитати и она позадња станица, која треба да извести станицу утврђеног укрштавања о поласку (проласку) воза из противног правца, као и она станица, која мора возу из противног правца дати

»Налог за укрштавање«. Ове станице позива она станица, која даје депешу о пристанку.

Укрштавање је пуноважно од тренутка, када станица, која га је предложила, прими депешу о пристанку од станице, која је на њ пристала.

Ако воз, по реду вожње, не стаје у станици, која је утврдила (понудила) укрштавање, онда ова станица мора депешом позвати ону позадњу станицу, у којој воз, пре укрштавања, последњипут стаје, да она усмено и »Налогом за укрштавање« обавести возне службенике о утврђеном укрштавању.

Ако станица не може да прими понуђено укрштавање, одбиће га овом депешом: »Укрштавање у станици (цело име властите станице) немогуће«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

4 Ако се, због великог закашњења воза из противног правца, укрштавање има утврдити не на наредну суседну, него на коју удаљенију станицу (по могућности на станицу стварног укрштавања), поступиће се по 1 алинеи, тач. 3 овог члана.

Ако та удаљенија станица може примити понуђено укрштавање, поступиће по 2, 3 и 5 алинеи, тач. 3 овог члана, а, осим тога, даће одговор о пристанку и свима међустаницама, које су дужне потврдити пријем депеше речју **»Разумео«** и својим позивним знаком. Овако утврђено укрштавање сматра се пуноважним.

Ако та удаљенија станица не може да прими понуђено укрштавање, одбиће га депешом по 7 алинеи, тач. 3 овог члана. У овом случају треба укрштавање утврдити на коју другу станицу.

5 *Код утврђивања укрштавања с подељеним возовима треба укрштавање увек утврдити истовремено и за други део воза.*

Ако је телеграфско (телефонско) споразумевање немогуће, онда редом вожње предвиђено, односно већ утврђено, укрштавање првог дела воза важи и за други део воза.

6 Ако се утврђено укрштавање на некој станици не би могло извршити, онда је она дужна укрштавање благовремено преместити у коју другу станицу, и то по одредбама тачке 3, односно 4 овог члана.

7 Саобраћајни чиновник оне станице, која је утврдила укрштавање, дужан је о утврђеном укрштавању обавестити »Налогом за укрштавање« и усмено возовођу и машиновођу воза, који се има отправити без чекања на воз из противног правца.

Ако воз, без задржавања, пролази кроз станицу, која је утврдила укрштавање, онда о утврђеном укрштавању мора обавестити возовођу и машиновођу она позадња станица, у којој тај воз, пре укрштавања, последњипут стане. У случају, када то није могуће, мора се воз зауставити у станици, која је укрштавање утврдила.

Саобраћајни чиновник оне станице, у којој воз из противног правца, пре станице утврђеног укрштавања, последњипут стане, мора о утврђеном укрштавању обавестити возовођу и машиновођу усмено и »Налогом за укрштавање«.

Ако то није могуће, онда ће се поступити овако:

а) ако воз, по реду вожње, стаје у станици утврђеног укрштавања, онда ће саобраћајни чиновник те станице одмах, по доласку воза, обавестити возовођу и машиновођу усмено и »Налогом за укрштавање«;

б) ако воз, по реду вожње, не стаје у станици утврђеног укрштавања, онда га треба зауставити у позадњој суседној

станици, у којој ће саобраћајни чиновник поступити, као што је речено у тачки *а);* у случају, да у тој станици не би било могуће обавестити возне службенике о утврђеном укрштавању, треба воз зауставити у станици утврђеног укрштавања, у којој ће саобраћајни чиновник поступити, као што је речено у тачки *а).*

8 *Када у редовима вожње посебних возова код извесних станица у рубрици »Састаје се с возовима« стоји примедба: »Воз ..... чека«, мора та станица, која такав посебни воз отправља у сусрет возу противног правца, који је означен у реду вожње посебнога воза са »Воз ..... чека«, прописно утврдити укрштавање са оном станицом, у којој воз из противног правца, по реду вожње посебног воза, мора да чека. О том треба обавестити усмено и »Налогом за укрштавање« возовођу и машиновођу оба воза.*

Само у случају, када је споразумевање немогуће, може се посебни воз пустити без нарочитог утврђивања укрштавања са оним возом, који, по реду вожње посебног воза, мора чекати на укрштавање с посебним возом.

9 Како и на који начин ће се утврђивати укрштавање у непоседнутим станицама, и онде извршити укрштавање, прописано је посебним правилником.

Члан 148

Отправљање задоцнелих узастопних возова

Отправљање задоцнелих узастопних возова

1 *На пругама, на којима возови саобраћају у станичном размаку, треба поступити према прописима тачке 2а), члана 112, односно тачке 1, члана 114.*

2 *На пругама, на којима возови саобраћају у одјавном (блоковном) размаку, да би*

се избегло заустављање узастопних возова пред просторним сигналом треба поступити овако:

а) ако узастопни воз има исту или већу брзину, онда га треба отправити тако, да размак између доласка оба воза у наредну станицу буде једнак ономе времену, које је потребно **узастопном** *возу, да превали, обзиром на време вожње, најдужи просторни отсек, прирачунавши томе и оно време, које је потребно за давање одјаве;*

б) ако узастопни воз има мању брзину, онда се може отправити после времена, које је потребно **претходном** *возу да превали, обзиром на време вожње, најдужи просторни отсек, прирачунавши томе и оно време, које је потребно за давање одјаве.*

Ти размаци времена (интервали), већ израчунати, налазе се у књижици реда вожње.

Код овог израчунавања мора се код другог дела подељеног воза, као и кад узастопни воз веће брзине задоцњава, узети у обзир најкраће време вожње, или се узастопном возу мора наредити »Општим налогом«, да редовно време вожње не сме скратити.

3 Ако је телеграфско и телефонско споразумевање немогуће, има се поступити према одредбама чл. 114.

За помоћне вожње види тачку 3, чл. 156.

Члан 149

Одредбе за утврђивање претицања

Одредбе за утврђивање претицања

1 *Када возови задоцњавају, па се претицање неће моћи извршити на станици одређеној по реду вожње, онда та претицања треба преместити на другу станицу.*

2 Ако је воз, који, по реду вожње, треба да буде претечен, толико задоцнио, да не мо-

же стићи на станицу редовног претицања, а да не проузрокује веће закашњење узастопном возу веће брзине, онда мора она станица, са које би узастопни воз морао закаснити, ради претицања задржати закаснели воз мање брзине, а телеграфом или телефоном обавестити све станице до станице редовног претицања депешом: »Воз бр. .... биће претечен од воза бр. .... у (цело име властите станице)«. (Потпис саобраћајног чиновника)

3 Ако је воз, који, по реду вожње, има да претекне претходни воз, толико задоцнио, да би се претходни воз могао отправити даље и са станице редовног претицања, а да се тим не повећа закашњење узастопном возу веће брзине, онда ће се претицање преместити на суседну или неку даљу станицу. Овако мора поступити и полазна станица и станица на огранку у случају одређивања претицања.

4 У случају, да се намерава преместити претицање, односно одредити за суседну станицу, онда ће станица, на којој је претицање предвиђено редом вожње (односно полазна станица или станица на огранку), дати суседној станици овакву депешу телеграфом (телефоном): »Воз бр. .... биће претечен од воза бр..... у (цело име станице на којој се намерава утврдити претицање)«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

Ако позвана станица пристаје на понуђено претицање, одговориће телеграфом (телефоном) овако: »Воз бр..... биће претечен од воза бр. .... у (цело име властите станице). Споразуман«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

Претицање је пуноважно од тренутка, када станица, која га је понудила, прими од станице утврђеног претицања депешу о пристанку.

Ако позвана станица не може да прими понуђено претицање, онда ће дати телеграфом (телефоном) овакав одговор: »Претицање у (цело име властите станице) немогуће«.

(Потпис саобраћајног чиновника)

5 Ако, због великог закашњења узастопног воза, претицање треба утврдити на неку удаљенију станицу, даће се тој станици депеша телеграфом (телефоном) по ал. 1, тач. 4 овог члана.

Ако та станица пристане на понуђено претицање, онда мора за утврђивање тог претицања позвати све међустанице и поступити по ал. 2, тач. 4 овог члана.

Ако та станица не пристане на понуђено претицање, одбиће га по ал. 4, тач. 4 овог члана.

У таквом случају треба претицање утврдити за коју другу станицу.

6 Ако је у закашњењу и воз, који треба да буде претечен, и воз, који треба да претече, онда треба поступити према одредбама тач. 2, односно 3 овог члана, придржавајући се одредбе у тач. 1, чл. 146.

7 Ако се претицање неће извршити у станици одређеној по реду вожње, него у којој другој, онда су станице на пругама, које су снабдевене телефоном, дужне обавестити о томе и пружно особље.

8 Ако је споразумевање немогуће, те се не може сазнати, где се налази узастопни воз веће брзине, онда се закаснели претходни воз мање брзине може пред узастопним возом веће брзине отправити само до оне станице, до које би, претпоставивши да узастопни воз нема закашњења, могао, уз одржавање одредбе чл. 146, приспети, а да се не проузрокује веће закашњење узастопном возу веће брзине.

Ако би у том случају морао наступити застој у саобраћају, што би се задржавањем претходног воза мање брзине онемогућило извршење редом вожње предвиђених, или већ пре утврђених, укрштавања, онда ће се тај воз мање брзине пустити даље све дотле, док се не изврше предвиђена, односно утврђена, укрштавања, потребна за одлазак узастопног воза веће брзине.

9 О утврђеном претицању саобраћајни чиновник новоодређене станице претицања мора усмено обавестити возовођу и машиновођу претходног воза (тј. оног воза који треба да буде претечен).

10 Како и на који начин ће се утврдити претицање возова у непоседнутим станицама, и онде извршивати, прописано је посебним правилником.

XVI ОТСЕК

САОБРАЋАЈ ВОЗОВА ДО ИЗВЕСНЕ ТАЧКЕ НА ПРУЗИ

Члан 150

Саобраћај возова до извесне тачке на прузи

Саобраћај тих возова

1 Увођење возова до извесног места на отвореној прузи одобрава Обласна дирекција.

2 Ако ће воз, којему је одређено стајање на једном месту, или на више места, пруге, по свршеном раду продужити вожњу у истом правцу до наредне станице, а целокупно задржавање на прузи ће трајати дуже од 15 минута, дужност је возовође, да дâ отказни сигнал 3, односно 4, одмах, кад је воз првипут стао.

Ако се воз, по свршеном раду, мора вратити у најближу станицу, мора се отказни сигнал 3, односно 4, дати одмах, чим је воз стао, без обзира на трајање задржавања.

Ако се воз на прузи (не додирујући станице) креће тамо-амо, онда за та кретања не треба давати полазних сигнала, него треба послати гласника пред возом, да до првог места, где ће воз стати, браници буду благовремено затворени, и да воз буде заштићен.

Полазни сигнал 7, односно 8, треба дати непосредно пре поласка (повратка) у станицу.

3 У погледу мера безбедности за саобраћај таквих возова, њихова увођења, објављивања, састављања итд. важе све одредбе као и за остале возове. Нарочито је важно, да се све пружно особље на оном делу пруге, на којем такав воз ради, благовремено обавести о саобраћају таквог воза.

4 Сваки такав воз мора се с пруге благовремено уклонити и то тако, да на укрштавања, било у наредну, било у позадњу станицу стигне бар 5 минута пре редовног поласка или проласка воза противног правца, а на претицање по одредбама чл. 110 и 148.

Ако такав воз на укрштавање или претицање с другим возом мора чекати у шљункари, на огранку или на којем одвојеном колосеку на отвореној прузи, онда се то мора предвидети у реду вожње са свима потребним упутствима за возно, станично и пружно особље.

5 Ако се пропише, да на двоколосечној прузи такав воз има, изузетно, саобраћати по неправилном колосеку, јер је то из оправданих разлога згодније, онда се то мора предвидети у реду вожње са свима потребним упутствима.

6 Ако електрично сигнално звоно не ради, и ако је споразумевање телеграфом и телефоном немогуће, онда се воз сме пустити на пругу само уз тачно придржавање реда вожње, који је издан.

7 Ако се по одласку воза, који има да саобраћа само до извесне тачке на прузи, чује

отказни сигнал 3, или 4, онда то редовно значи, да је воз стигао на одређено место; али — пошто је тај сигнал могао бити дат и из неког другог разлога — треба обратити пажњу и на евентуалне касније сигнале.

Ако радни воз саобраћа по затвореном колосеку двоколосечне пруге, тада носи дању обичне сигнале, а ноћу, на челу и на крају воза, по две светиљке с **белом** *светлошћу, да не би ометао саобраћај возова по слободном колосеку.*

Кад радни воз одлази по неправилном колосеку, онда се ноћу, на крају воза, морају ставити две **беле** *светлости.*

Ово важи и за локомотиве (возове), које се шаљу у помоћ на затворени или неправилни колосек.

8 Ако се укаже потреба да радни воз, изузетно, саобраћа без реда вожње, онда се морају обе суседне станице претходно споразумети о кретању тога воза, и о томе »Општим налогом« обавестити машиновођу и возовођу.

9 Ако воз на пругама са уређајем за саобраћај у просторном размаку путује само до извесне тачке пруге и оданде се враћа, онда треба одјавнике (блокаре), писмено или телефоном, упутити да, за време кретања тог воза, не смеју руковати просторним сигналима, и да је возу допуштено проћи крај просторних сигнала, постављених на »Стој«, **али само онда, ако му одјавник (блокар) ручним сигналним средствима даје сигнал 62: »Напред«**. О томе, да се просторним сигналима неће руковати, и да воз може, изузетно, проћи крај просторног сигнала, постављеног на »Стој«, ако му одјавник (блокар) даје ручним сигналима сигнал 62: »Напред«, мора саобраћајни чиновник возовођу и машиновођу обавестити усмено и »Општим налогом«.

Ако није било могуће да се, пре одласка воза, о томе обавесте одјавнице, односно блокарнице, мора се радни воз зауставити пред сваком стражаром, а возовођа је дужан да чуваре обавести о саобраћају свога воза, с наређењем, да се просторни сигнали не смеју употребљавати, него се имају давати само ручни сигнали.

Код аутоматског просторног уређаја ово правило не важи, него се има поступити према одредбама посебног правилника за руковање оваквим уређајима.

10 За време вожње, раденици не смеју седети на натовареним отвореним колима, него се морају возити у путничким или затвореним колима.

За време помицања воза приликом истовара, раденици могу остати и на отвореним колима, само им тада, пре свакога покрета, треба скренути пажњу да пазе на своју личну сигурност, и да не врше истовар, док је воз у кретању.

Уз раденике, који се превозе, мора се налазити и један службеник одржавања пруге као надзорни орган, али за безбедност саобраћаја тога воза, ипак, остаје одговоран возовођа, те се, према томе, надзорни орган одржавања пруга не сме мешати у круг његова рада.

11 Сваки одлазак воза на отворену пругу, ради утовара или истовара, као и његов повратак у станицу, мора се суседној станици објавити телеграфом или телефоном.

12 Возовођа заузима место на челу воза, а при гурању на првим колима у правцу вожње.

Нарочите дужности возовође радног воза јесу:

а) да води рачуна о тачном одржавању реда вожње, и да његов воз не смета и не угрожава безбедност других возова;

б) да се стара о благовременом заштићењу воза са обе стране;

в) да води рачуна о личној безбедности радника, који морају бити или у путничким, или у затвореним колима, из којих не смеју силазити, или се у њих пењати, док се воз креће;

г) да се кола не преоптерете, да се товар једнако подели на осовине, да се материјал не слаже исувише близу колосека, и да воз, за време бављења на прузи, уколико је то могуће, не затвара путне прелазе; и

д) ако због лакшег рада треба воз на прузи раставити на два дела, или на више делова, мора се побринути да поједине скупине колâ буду осигуране, да не би одбегле.

Са обзиром на рад, који се врши на прузи, мора се возовођа управљати према упутствима одговорног органа за одржавање пруге, који прати воз.

13 За растављање воза важе ове одредбе:

а) на равној (хоризонталној) прузи, или на прузи у нагибу до закључно 2,5‰, ради осигурања кола, применити одредбе чл. 30, тач. 9; и

б) у нагибима преко 2,5‰ мора локомотива стајати на најнижој тачки; свака поједина група кола мора имати потребан број кочницâ; свака кола морају бити стално под надзором једнога возног службеника.

14 Саобраћај возова на индустриским колосецима, који се одвајају на отвореној прузи, одређује се нарочитим прописима за сваки поједини случај.

XVII OTSEK

SLUŽBENI VOZOVI

Član 151

Slučajevi, kad je potrebna pomoćna vožnja

Slučajevi, kad je potrebna pomoćna vožnja

Uvođenje pomoćne vožnje je potrebno:

a) kada vozna lokomotiva onesposobi, ili joj se parna pištaljka pokvari;

b) kada, zbog elementarne ili železničke nezgode (udesa), nastane veća zapreka za saobraćaj, pa su za njezino uklanjanje potrebna izvanredna sredstva;

c) kada mašinovođa voza, za vreme vožnje, onesposobi za službu, a nema nikoga, koji je osposobljen da preuzme njegovu službu.

Član 152

Način i sredstva za traženje pomoći

Način i sredstva za traženje pomoći

1 Pomoćna lokomotiva se traži:

a) telegrafom ili telefonom;

b) signalima električnog zvona; i

c) pismeno, ako je telegrafsko i telefonsko sporazumevanje nemoguće.

2 *Ako je voz stao i potrebna mu je pomoć, onda mora vozovođa odmah dati otkazni signal 3, odnosno 4, a posle jednog minuta pomoćni signal 10, 11, odnosno 12. Pomoćni signal treba ponavljati u razmacima od tri minuta sve dotle, dok se ne dobije potvrda prijema.*

Ako vozovođa voza, koji je stao, nije mogao dati signal za pomoć zbog smetnje na aparatu električnog zvona, niti je pomoć mogao tražiti telefonom, onda mu je dužnost da, po jednom službeniku, odmah pošalje pismeni izveštaj bližoj stanici.

3 Ako se traži pomoć pismeno, ukratko navesti razlog za što se traži pomoćna lokomo-

tiva, mesto događaja, broj voza, kao i sredstva, koja se traže.

U traženju treba naglasiti, da li pomenuta lokomotiva treba da dođe na čelo voza ili na kraj.

4. Pismeno traženje odneće vozna lokomotiva, a ako to nije moguće odneće ga vozni ili kakav drugi službenik.

Na dvokolosečnim prugama može to pismeno traženje odneti voz, koji ide po drugom koloseku.

5 Ako se pomoć traži samo signalima električnog zvona, poslaće se i pismeno traženje, ali samo u slučaju, ako bi, po oceni vozovođe, službenik mogao stići u stanicu pre no što otuda pođe pomoćna lokomotiva.

Član 153

Pružanje pomoći s lokomotivama, koje su na putu

Pružanje pomoći s lokomotivama, koje su na putu

1 *Kada je s pruge tražena pomoć jednim od signala 10, 11 ili 12, onda jedna od susednih stanica, čim se takav signal čuo, mora odmah potvrditi prijem signala, a saobraćajni činovnik dužan je, odmah, sporazumeti se sa susednom stanicom o načinu, kako da se pomoć što pre pošalje.*

Kad nijedna od njih ne može da pruži pomoć, odnosno da je traži telegrafom ili telefonom, sporazumeće se, koja će od njih pomoćni signal dalje dati susednoj stanici.

Isti je postupak, kad stanica treba pomoć za samu sebe, a ne može je tražiti ni telegrafom ni telefonom.

Pomoćni signal ne sme se davati od jedne stanice do druge u ovim slučajevima:

a) ako na putu između stanica ima vozova za koje je dat ili se čuo otkazni signal;

b) ako je dat ili se čuo signal 13: »Odbegla vozila«.

2 U cilju da se uputi što brža pomoć, treba, u prvom redu, uzeti u obzir lokomotive onih vozova, koji su na putu.

3 Prema tome izabraće se za pružanje pomoći:

a) lokomotiva onog voza, kome je voz, koji traži pomoć, sprečio dalje putovanje. Ali, ako je taj voz važniji, onda će njegova lokomotiva pružiti pomoć samo toliko, da se oslobodi pruga; i

b) lokomotiva manje važnog voza upotrebiće se i onda, ako mu dalje putovanje nije sprečeno vozom, koji traži pomoć.

Lokomotive pod *b)* mogu se tražiti i iz udaljenijih stanica.

4 Ako se za pomoć upotrebi lokomotiva, za koju je dopuštena brzina manja od brzine dotičnog voza, onda treba, telegrafskim ili telefonskim putem, tražiti od najbliže domicilne stanice pomoćnih lokomotiva podesnu pomoćnu lokomotivu, ako se tim može izbeći veće zadocnjenje.

5 *Ako bi se čuo polazni signal 7, ili 8, iz pravca odakle je tražena pomoć, pre no što se pomoćna lokomotiva krenula na prugu, odnosno pre no što je dat polazni signal za pomoćnu lokomotivu, znači, da je voz, ili jedan njegov deo, produžio vožnju i da mu pomoć, uopšte, nije potrebna, ili da će ta potreba nastati tek u narednoj stanici.*

U ovom slučaju pozadnja stanica, tj. ona stanica, koja leži iza voza, koji je otišao s pruge, ne čekajući traženu pomoć, ne sme poslati uzastopni voz, doklegod od naredne stanice ne dobije telegrafsko (telefonsko) obaveštenje, da je voz s pruge potpuno prispeo u stanicu. Kada je potrebno, da se voz povuče u stanicu u više delova, onda, ako pruga nije snabdevena telefonom, mora prvi deo voza, i pored danog polaznog signala, stati kod svih stražarnica i

obavestiti sve pružno osoblje o zaostalom delu voza i o tome, da će se lokomotiva vratiti, odnosno vraćati bez signala po zaostali deo voza. Polazni signal 7, odnosno 8, daće se i pre polaska poslednjeg dela voza s pruge. Pošto, dakle, u slučaju, kada se čuo signal 7, ili 8, nije sigurno, da li s pruge polazi ceo voz ili samo u delovima, to se ima daljim signalima i otpremanju prvog uzastopnog voza obratiti naročita pažnja.

6 *Za motorna kola važe isti propisi.*

Ako su se pokvarila motorna kola, onda se može poslati u pomoć i lokomotiva.

Član 154

Traženje pomoćne lokomotive iz domicilne stanice pomoćnih lokomotiva

Traženje pomoćne lokomotive iz domicilne stanice pomoćnih lokomotiva

1 Ako lokomotive vozova, koji se nalaze na putu, ne mogu doći u pomoć, onda se mora, sporazumom dveju susednih stanica, između kojih stoji voz, kome treba pomoć, telegrafskim ili telefonskim putem, tražiti pomoćna lokomotiva od domicilne stanice pomoćnih lokomotiva.

2 Ako je sporazumevanje, telegrafom ili telefonom, sa domicilnom stanicom pomoćnih lokomotiva nemoguće, a pomoć se ne može tražiti ni signalom električnog zvona, onda treba susednoj stanici poslati pismenu prijavu, i u njoj navesti podatke o vozu, kome treba pomoć.

3 Ako se pomoć traži signalom električnog signalnog zvona, a one dve stanice, između kojih stoji voz, kome treba pomoć, ne mogu da se sporazumevaju ni telegrafom ni telefonom, onda je dužna odmah pobrinuti se za pomoćnu lokomotivu ona stanica, koja je bliže ložionici, određenoj za davanje pomoćnih lokomotiva na dotičnom delu pruge.

4 Čim je domicilna stanica pomoćnih lokomotiva primila depešu, kojom se traži pomoćna lokomotiva, mora o tome odmah obavestiti ložionicu.

Član 155

Pratnja pomoćne lokomotive

Pratnja pomoćne lokomtive

Pomoćnu lokomotivu (voz) mora da prati saobraćajni činovnik.

Ako je tražena lokomotiva s radenicima, ili lokomotiva s radenicima i lekarom, onda lokomotivu (voz) mora pratiti i po jedan organ vuče i održavanja pruge.

Na sporednim prugama može ta pratnja izostati.

Član 156

Propisi za otpravljanje pomoćne vožnje (voza ili lokomotive)

Propisi za otpravljanje pomoćne vožnje (voza ili lokomotive)

1 Ako je sporazumevanje telegrafom (telefonom) moguće, onda mora saobraćajni činovnik, prema važnosti voza kome treba pomoć, saobraćaj pomoćne lokomotive udesiti tako, da što pre stigne do onoga voza, pa ma to bilo i na štetu saobraćaja kojeg drugog voza.

No, ako je pouzdano sporazumevanje nemoguće, onda svi drugi vozovi imaju prednost pred pomoćnom lokomotivom.

2 *Pomoćnu vožnju mora uvesti dispoziciona stanica.*

Polazna stanica dužna je telegrafskim ili telefonskim raspisom objaviti polazak pomoćnog voza svima stanicama dotične pruge. Osim toga, svaka stanica mora, pre otpravljanja pomoćnog voza, telegrafom (telefonom) tražiti dopuštenje od naredne stanice, pa ako vožnji nema nikakve smetnje, ova će stanica dati dopuštenje.

Na jednokolosečnoj ili dvokolosečnoj pruzi pri jednokolosečnom saobraćaju, moraju se, osim toga, ukrštavanja s vozovima iz protivnog pravca, koji saobraćaju u vreme te vožnje (ako pomoćni voz putuje bez reda vožnje) unapred telegrafski utvrditi prema odredbama Ot-

seka XV. Gore pomenuto traženje dopuštenja ne zamenjuje niukoliko samo utvrđenje ukrštavanja.

3 Kod jednokolosečnog saobraćaja, ako je sporazumevanje telegrafom ili telefonom nemoguće, sme se pomoćni voz za narednu stanicu otpraviti samo onda, ako može onamo stići bar 5 minuta pre, no što bi voz, iz protivnog pravca, po redu vožnje, morao odande krenuti.

Ako tako otpravljena lokomotiva (voz) ne bi mogla održati u račun uzeto vreme vožnje, te ne bi mogla stići u narednu stanicu 5 minuta pre no što će odande, po redu vožnje, krenuti voz protivnog pravca, onda se pomoćna lokomotiva mora u onom minutu, kada bi trebalo, po računu, da prispe u susednu stanicu, zaustaviti na pruzi, i sme nastaviti put samo sa glasnikom.

Glasnik mora ići samo do one stražarnice (odjavnice, blokarnice), od koje je moguće sporazumevanje sa stanicom, pa, ako je ova dala dopuštenje, da pomoćna vožnja može doći, onda se put ima nastaviti bez glasnika.

Nastupi li lagana vožnja pomoćne lokomotive (voza) odmah po izlasku iz satnice, te se može unapred oceniti, da lokomotiva neće da stigne na vreme u narednu stanicu, onda se lokomotiva (voz) mora vratiti u stanicu. U tom slučaju treba postupiti kao i pri povlačenju voza po tač. 1, čl. 136.

4 Pomoćni voz (lokomotiva) mora na svakoj stanici stati, da može primiti eventualne pismene ili usmene naloge saobraćajnog činovnika.

5 Ako je pomoćni voz stigao do one zadnje stanice, iza koje se nalazi voz, kome je potrebna pomoć, onda saobraćajni činovnik mora javiti stanici, sa one strane voza, telegrafom ili telefonom vreme odlaska pomoćne vožnje na prugu.

Na prugama sa uređajem za saobraćaj u prostornom razmaku treba postupiti prema od-

redbama tač. 30, čl. 138, i naročito paziti na ručne signale.

6 *Stanica objavljuje polazak pomoćne lokomotive polaznim signalom 1, 2, 5, odnosno 6.*

Kad pomoćna lokomotiva stigne do voza, koji čeka pomoć, treba to objaviti otkaznim signalom 3, odnosno 4. Pre nego što voz, koji je dobio pomoćnu lokomotivu, krene s pruge, treba dati polazni signal 7, odnosno 8.

Ako pomoćna lokomotiva može otpremiti voz samo u delovima, onda treba dati polazni signal 7, odnosno 8, tek pre polaska poslednjeg zaostalog dela voza.

7 Ako je vidik sprečen, mora se pomoćna vožnja, kad iz stanice polazi k vozu na otvorenoj pruzi, zaustaviti kod svakog pružnog čuvara (odjavnika, blokara) i raspitati se, gde se nalazi taj voz.

Član 157

Postupak, ako voz, koji je tražio pomoć, može nastaviti vožnju pre no što je stigla pomoćna lokomotiva (voz)

Postupak, ako voz, koji je tražio pomoć, može nastaviti vožnju pre no što je stigla pomoćna lokomotiva (voz)

1 Ako bi voz, koji je tražio pomoć, mogao nastaviti vožnju sa svojom ili sa lokomotivom kojega uzastopnog voza, pre no što je stigla pomoćna vožnja (lokomotiva, voz), onda se sme nastaviti vožnja, ako je vozovođa izveštен da sa naredne stanice, tj. iz protivnog pravca, pomoćna lokomotiva nije pošla, odnosno, ako se za njezin polazak nije čuo polazni signal, i ako je naredna stanica u pravcu vožnje dala dopuštenje za nastavak vožnje.

Pre polaska voza (ili makar samo jednog dela voza) treba dati polazni signal 7, odnosno 8.

U svakom drugom slučaju može voz nastaviti put samo s glasnikom.

Voz mora ići s glasnikom do one stražarnice (odjavnice, blokarnice), od koje je moguće na telefonu dobiti dopuštenje za vožnju.

2 Ovakav voz treba, bezuslovno, pozadi zaštititi i to tako, da vozovođa kod najbližeg pružnog čuvara, odjavnika ili blokara, ostavi pismeno obaveštenje, da je voz dalje krenuo

Čuvar pruge, odjavnik ili blokar mora zaustaviti pomoćni voz (lokomotivu), koji bi sledio, i mora mu predati ovo pismeno obaveštenje. Ovako zaustavljeni voz mora nastaviti put do naredne stanice tako, kao da je dobio »Nalog za opreznost«.

Član 158

Saobraćaj ostalih službenih vozova (izvidničkih i objavnih lokomotiva, snežnih grtala, ralica itd.)

Saobraćaj ostalih službenih vozova (izvidničkih i objavnih lokomotiva, snežnih grtala, ralica itd.)

Za saobraćaj službenih vozova (izvidničkih i objavnih lokomotiva, snežnih grtala itd.) važe odredbe i propisi, koji važe za pomoćne vožnje.

XVIII ODSEK

VOŽNJA RADENIČKIH KOLICA I DREZINA

Član 159

Cilj vožnje radeničkih kolica

Cilj vožnje radeničkih kolica

1 Radenička kolica upotrebljavaju se za prevoz materijala za održavanje pruge. Radeničkim kolicima mogu putovati i železnički lekari za ukazivanje pomoći obolelom pružnom osoblju i članovima njihovih porodica.

Izuzetno, mogu putovati radeničkim kolicima i babice, ali samo u hitnim slučajevima, kada se zovu u pomoć pri porođaju železničarskih žena.

2 Strogo je zabranjeno prevozitи radeničkim kolicima strana lica. Za prekršaj

ovoga propisa odgovoran je vođa radeničkih vozila.

Radenička kolica ne smeju se prikvačiti vozu.

Član 160

Vođstvo i pratња radeničkih kolica

Vođstvo i pratња radeničkih kolica

1 Radenička kolica smeju putovati samo pod vođstvom službenika održavanja pruge, koji je za to ovlašćen. U hitnim slučajevima, ako službenika za održavanje pruge nema, može preuzeti vođstvo vožnje saobraćajni službenik, koji je upoznat s priličkama na pruzi i koji poznaje saobraćajne propise.

Ako je službenik održavanja pruge, koji prati radenička kolica, niži činom od nadzornika pruge, mora imati pismeno ovlašćenje od šefa sekcije za vođenje radeničkih kolica. Sekcija sme ovlastiti samo onoga službenika, koji je položio propisani ispit.

2 Radeničkim kolicima mora ići tolико radenika, koliko je dovoljno, da se kolica mogu brzo skinuti s kolosека.

3 Na natovarenim kolicima može se voziti samo tolико lica, koliko je potrebno za njihovo kočenje.

4 Vođa radeničkih kolica odgovoran je za sigurnost lica, koja se vozе, i onih, koja potiskuju kolica.

Član 161

Uslovi za vožnju radeničkih kolica

Uslovi za vožnju radeničkih kolica

1 Radenička kolica na prugama s nagibom većim od 5‰ moraju imati kočnicu.

Na prugama sa nagibom većim od 10‰ smeju saobraćati samo takva kolica, koja imaju dve kočnice, kojima se koče sva četiri točka.

2 О вожњи раденичких колица треба, по могућности, обавестити пружно особље.

Пре но што раденичка колица крену на пут, треба их прегледати, а нарочито треба прегледати њихове кочнице.

Раденичка колица не смеју се кретати по станици без одобрења саобраћајног чиновника.

Раденичка колица морају се поставити на колосек тако, да се вретено или полуга за кочење налази позади, у правцу вожње.

3 Раденичка колица смеју се кренути из станице тек по писменом допуштењу саобраћајног чиновника.

Према томе, вођа раденичких колица мора у свакој станици тражити допуштење од саобраћајног чиновника, да може наставити вожњу, и мора се покоравати његовим наредбама.

4 Саобраћајни чиновник мора вођи раденичких колица издати »Пропусницу«, у коју треба унети име и звање вође раденичких колица, циљ вожње, потврду да вођа има добар часовник, број свих возова, који саобраћају до прве станице (на двоколосечним пругама и на другом колосеку), евентуални саобраћај других раденичких колица, и време поласка, односно доласка.

Саобраћајни чиновник мора и усмено обавестити вођу раденичких колица о саобраћају.

Скретничар не сме пустити раденичка колица из станице без »Пропуснице«.

Одлазак раденичких колица из станице треба телеграфски или телефонски јавити суседној станици и пружном особљу (чуварима, блокарима итд.).

5 Ако раденичка колица иду даље од једне станице, или преко више станица, онда треба на свакој станици, пре поласка, поступити према горњим прописима. Нову »Пропусницу« није потребно издавати.

6 *Ако вожња раденичких колица почиње на прузи, онда одговорни вођа раденичких колица, пре но што крене с колицима, мора код најближег чувара пруге, одјавника или блокара, тражити обавештење о саобраћају возова, прегледати чуварев телефонски дневник, и то својим потписом потврдити.*

Ако пруга има телефон, мора чувар пруге, односно одјавник (блокар), пре но што дâ допуштење за вожњу, споразумети се бар с једном од суседних станица, и вођу колица тачно известити и о евентуалним закашњењима наредних возова у оба правца. Ове упите и одговоре треба уписати у телефонски дневник.

Није допуштено ни у ком случају поставити раденичка колица на колосек, нити кренути на пут пре, но што је позвани чувар дао вођи све потребне податке о саобраћају, као и допуштење за полазак.

За раденичка колица, која су смештена на прузи, недалеко од станице, мора се, пре поласка на пут, у станици тражити »Пропусница«.

7 Ако раденичка колица раде између двеју станица, мора саобраћајни чиновник усмено и »Општим налогом« о томе обавестити возовођу и машиновођу оних возова, који у станици стају, а осталих возова преко оне станице, где, пре тога, последњипут стану.

8 После довршене вожње вођа мора предати »Пропусницу« надзорнику пруге, који је првом поштом шаље својој надлежној секцији.

Примљене »Пропуснице« мора шеф секције, у погледу оправданости вожње, испитати, и, затим, у року од 8 дана, послати оној станици, која је »Пропусницу« испоставила. Станица мора враћене »Пропуснице« приле пити за матице и чувати их годину дана.

9 Долазак, односно свршетак вожње, раденичких колица треба телеграфом (телефоном) јавити станици, са које су пошла.

Члан 162

Опрема раденичких колица за вожњу

Опрема раденичких колица за вожњу

Воћа раденичких колица мора имати службени часовник, који тачно ради, звиждаљку и извод из реда вожње, прописан за пружне чуваре.

Осим тога, раденичка колица морају бити снабдевена најмање једном сигналном заставицом, црвеним сигналним котуром и праскалицама; а ако се вожња не би могла свршити пре мрака, или ако је магла, вејавица итд., онда морају имати две сигналне светиљке, да би се сигнали могли истакнути у оба правца.

Дрезине не морају имати сигналног котура.

Члан 163

Саобраћај раденичких колица на прузи

Саобраћај раденичких колица на прузи

1 Воћа колица дужан је, најмање на 15 минута пре поласка воза из ког било правца, уклонити раденичка колица с колосека и поставити их бар на два метра далеко од спољашње шине.

2 Када се чује сигнал електричног сигналног звона, према којем се на колосеку, којим путују раденичка колица, може очекивати воз, или ако се чуо сигнал 13: »Одбегла возила«, или сигнал 9: »Зауставити све возове«, онда морају чувари пруге, одјавници (блокари) раденичка колица зауставити и обавестити особље о сигналу, и, ако треба, захтевати, да се раденичка колица избаце са колосека.

3 Брзина колица сме бити само толика, да се могу зауставити на даљини од 80 м. Брзину треба смањити код путних прелаза, нарочито ако се налазе у кривини или у усеку, уопште, свуда, где је видик спречен.

Ако су колица натоварена, смеју ићи брзином човечјег хода.

Пошто се на већим станицама чешће маневрише, дужан је воћа колица задржати их пред границом маневрисања, и пут наставити тек по одобрењу скретничареву, пославши пред колицима једно лице на 80 м удаљености.

Скретничари, чувари пруге, одјавници (блокари) морају у свој сигнални дневник забележити полазак и пролазак раденичких колица, као и време када су скинута с колосека, и када су постављена на њега.

Раденичка колица, дрезине итд. смеју прелазити преко изолованих шина (шински контакт) само онда, ако су одговарајући стални сигнали постављени на »Стој«.

4 Забрањено је кретање колица отискивањем моткама или ногама.

5 У тунелима, који се налазе у кривини, или у којима је видик спречен, мора пред колицима ићи раденик са светиљком, или запаљеном бакљом на удаљености од 80 метара.

Све, доклегод колица не изиђу из тунела, сме на њима да буде само онај, који рукује кочницом; остали раденици, осим оних који гурају, морају ићи поред тунелског зида, увек ван колосека.

Ако је могуће телефонско споразумевање између уласка у тунел и изласка из тунела, гласник може изостати.

6 Ако се између двеју станица на истом колосеку крећу више раденичких колица у истом правцу, смеју ићи једна за другим у размаку од најмање 200 метара.

7 Раденичка колица могу се квачити између себе само изузетно, и то, ако је квачење тако поуздано, да нема опасности за пратиоце.

8 Ако раденичка колица треба задржати на једном месту пруге дуже од 5 минута, или ако се с њима ради дуже времена, крећући се напред и назад, морају се заштитити у оба правца онако, како је прописано за возове. У случају, да за њима иду друга колица, морају се заштитити, чим стану.

9 Ако се раденичким колицима превозе лица, она ће сести тако, да не заузму место на предњој или задњој чеоној страни колица.

Раденици који рукују кочницама, заузеће места у куту поред кочнице.

10 Ноћну вожњу колицима треба избегавати колико год је могуће.

11 Због вожње колицâ не треба руковати сталним сигналима.

Члан 164

Осигурање раденичких колица, када стоје на прузи или у станици

Осигурање раденичких колица, када стоје на прузи или у станици

1 Раденичка колица, заустављена на прузи, или остављена на станичном колосеку, морају се закочити или осигурати папучама, или подметачима, да не би одбегла.

2 Раденичка колица, која, после свршеног посла или путовања, остају на прузи, моморају се избацити са колосека код стражаре, или некога другог места, да буду стално под надзором.

3 *Раденичка колица морају се држати на оним службеним местима, која су за то одређена, те их треба држати под надзором, да их не могу употребити непозвана лица. Ако нема надзора, треба их, по могућности, причврстити ланцем и катанцем.*

Члан 165

Саобраћај раденичких колица, када су натоварена експлозивом или муницијом

Саобраћај раденичких колица, када су натоварена експлозивом или муницијом

1 Колица, натоварена експлозивном робом или муницијом, могу се само тако отправити, ако их прати службеник одржавања пруге, за то овлашћен, и који је морао положити испит бар за пружног чувара.

2 Експлозивни предмети смеју се превозити само дању, а брзина колица тада не сме бити већа од 8 км на сат.

Између двеју суседних станица смеју се налазити само једна колица натоварена таквом робом.

Експлозивна роба сме се између двеју станица превозити онда, када нема возова, да се колица не би морала дизати са колосека.

На таквим колицима треба понети воде, како би се, у случају потребе, поливањем избегло загревање ћуткова.

Пушење на тим колицима или у њиховој близини најстроже је забрањено.

3 *Код јављања поласка овако товарених раденичких колица треба суседној станици и пружном особљу нагласити, да су натоварена експлозивном робом.*

Члан 166

Вожње ручних дрезина и других сличних возила

Вожње ручних дрезина и других сличних возила

Прописи, који се односе на вожњу раденичких колица, важе и за кретање ручних дрезина, троколица и других сличних возила.

Члан 167

Одредбе о употреби и руковању моторних дрезина и пружних аутомобила

Одредбе о употреби и руковању моторних дрезина и пружних аутомобила

1 *Моторне дрезине (пружни аутомобили) су двојаке:* **лаке** *и* **тешке.**

2 *Лаке моторне дрезине (лаки пружни аутомобили) су оне, које се на отвореној прузи, на местима за то одређеним, могу брзо (1—2 минута) дигнути са колосека. Те дрезине имају вретенасту дизалицу, којом руковалац (шофер) дрезину сâм лако дигне са колосека, или коју два човека такође лако дигну са колосека.*

3 *Тешке моторне дрезине (тешки пружни аутомобили) су оне, које се, због велике тежине, не могу дићи с колосека, и које немају вретенасту дизалицу.*

Члан 168

Лаке моторне дрезине и лаки пружни аутомобили

Лаке моторне дрезине и лаки пружни аутомобили

I — Опште одредбе

1 *Моторном дрезином (пружним аутомобилом) може управљати само управљач, тј. оно лице, које је положило испит о управљању моторном дрезином и добило овлашћење за управљање. Без таквог овлашћења нико не сме покретати моторну дрезину односно пружни аутомобил. Осим тога, управљач мора положити и испит из Сигналног и Саобраћајног правилника.*

2 *Моторна дрезина и пружни аутомобил морају се, пре употребе, снабдети материјалом, који је потребан за погон мотора, а управљач се мора, осим тога, уверити о исправном стању мотора и целе дрезине.*

3 *На моторну дрезину (пружни аутомобил) треба ставити таблицу, на којој је означен тип дрезине (лака и тешка), односно аутомобила, и највећа допуштена брзина вожње на сат и минут, као и колико се лица на њој сме возити.*

4 *Код вожње моторних дрезина или пружних аутомобила на главној прузи не сме*

највећа брзина, ако друга ограничења нису прописана, прећи брзину од 60 км на сат, тј. 1000 м у минуту. За пружни аутомобил, односно моторну дрезину, највећа допуштена брзина вожње сме се употребити једино у случају пружања помоћи, код елементарних незгода, или ако је вожња с којег другог разлога веома хитна, а нема погодног воза, којим би се путовање, за времена, могло извршити.

На споредним пругама је највећа допуштена брзина 45 км на сат; на узаним пругама 0.76 највећа допуштена брзина не сме прећи 35 км, а на пругама 0.60 не сме прећи 20 км на сат. Преко рампи и скретница треба возити лагано, највише са 30 км на сат; у случају поледице на шинама треба брзину примерено смањити и опште возити веома пажљиво. У кривинама мора се брзина примерено смањити.

5 *Ако је видик у даљину ограничен, мора се брзина вожње смањити толико, да се дрезина може лако зауставити на даљини, на којој је пруга прегледна.*

Да би се избегле незгоде, треба мотор ископчати и онда, када управљач мотора спази, да су се животиње, које се налазе у близини пруге, узнемириле због хуктања мотора.

У тунелима, који нису прегледни, мора се брзина смањити на 15 км на сат; морају се запалити сигналне светиљке, и морају се, непрестано, давати сигнали сигналном справом.

Моторну дрезину и пружни аутомобил могу редовно употребљавати само органи за одржавање пруге у својем подручју, органи главних радионица на пругама, које спадају под радионицу са стоваришима (депоима) возних средстава, а органи других службених струка или лица, која нису у служби државних железница, само по нарочитом допуштењу Обласне дирекције. У овом случају мо-

торну дрезину, или пружни аутомобил, мора пратити инжињер или надзорник пруге дотичне секције за одржавање пруге.

6 *Моторном дрезином не сме се, осим потребног материјала за мазање и потребних опремних предмета, превозити никакав други материјал или предмети.*

7 *Забрањено је моторне дрезине или пружне аутомобиле међусобно скопчати или им прикопчати које друго возило.*

8 *Две моторне дрезине, или два пружна аутомобила, могу узастопце ићи само на удаљености од 200 м једна од друге. Ако две или више моторних дрезина (или пружних аутомобила) разних брзина крећу узастопно, онда увек напред креће она, веће брзине.*

9 *Управљачи моторне дрезине (или пружног аутомобила) као и само возило, морају, за време вожње, имати иста сигнална средства, која су прописана и за раденичка колица. Ноћу се морају на моторној дрезини истакнути исти сигнали, који су прописани за раденичка колица. Осим тога, мора бити на моторној дрезини (аутомобилу) ручна сигнална светиљка с белим и црвеним стаклом као резерва.*

10 *Моторна дрезина (или пружни аутомобил) сме поћи на пут само с »Пропусницом« према прописима за раденичка колица.*

11 *Моторну дрезину (или пружни аутомобил) кад није употребљена, треба држати у затвореном простору, а кључ направе за паљење (индуктор) узима управљач у сваком случају собом, када се мора удаљити од моторне дрезине (аутомобила).*

II — Саобраћајне одредбе

12 Станица мора одлазак моторне дрезине (аутомобила), телеграфски или телефонски, јавити суседној станици и пружном особљу. Пружно особље мора то записати у Телефонски дневник.

13 *За вожњу лаке моторне дрезине (аутомобила) не треба давати полазне сигнале електричним сигналним звоном, нити руковати сталним сигналима.*

14 *На једноколосечним пругама, или на двоколосечним пругама при једноколосечном саобраћају, моторна дрезина (аутомобил) мора приспети у станицу 5 минута пре редовног поласка воза из супротног правца, а најмање 10 минута пре приспећа узастопног воза, који следи моторну дрезину (аутомобил).*

15 *Ако моторна дрезина (аутомобил) ма из којих разлога не би могла стићи у одређено време у станицу, вођа мотора мора избацити дрезину (аутомобил) с колосека и то бар 5 минута пре поласка воза из станице.*

16 *На двоколосечној прузи лака моторна дрезина (аутомобил) може возити и по неправилном колосеку. Мењање колосека на прузи такође је допуштено, ако се то може благовремено извршити обзиром на саобраћај возова.*

17 *У осталом важе и за лаку моторну дрезину (аутомобил) одредбе чл. 163 и 164.*

Члан 169

Одредбе за саобраћај тешких моторних дрезина и пружних аутомобила

Одредбе за саобраћај тешких моторних дрезина и пружних аутомобила

1 *Моторне дрезине и пружни аутомобили, које је, због велике тежине, немогуће дићи с колосека, имају се сматрати возом, и на њих се имају применити сви прописи овог Правилника, који се односе на саобраћај возова.*

Ако се поквари сигнална справа пружног аутомобила и ако је видик у даљину слободан, може се вожња наставити повећаном опрезношћу. Али, ако се у даљину не види

dalje od 200 metara, dužan je vozovođa sa ručnim signalnim sredstvima ići ispred pružnog automobila, koji će ga do naredne stanice oprezno slediti na udaljenosti zaustavnog puta. Ako se signalna naprava u prvoj naredno j stanici ne može oprav iti, nit i drugom zamenit i, pružni automobil (drezina) ne sme dalje vozit i.

2 *U slučaju, da je kod lakih motornih drezina (automobila) pokvarena vretenasta dizalica, te je stoga dizanje s kolosека nemoguće, mora laka motorna drezina (automobil) takođe saobraćati kao voz, tj. treba ju smatrati kao tešku.*

3 *Tešku motornu drezinu, odnosno teški pružni automobil, treba, za vremena, uvesti kao vanredni voz po podesnoj traси, o čemu sve osoblje, kojeg se tiče, mora biti blagovremeno obavešteno.*

Kretanje takvih vozova mora se objaviti pruzi polaznim signalima, kako je propisano za vozove. Otpravljanje i kretanje na pruzi ovakvih službenih vozova bez reda vožnje vrši se po propisima čl. 156. Ukrštavanje i pretицanje određuje se kao i za vozove. Ovakve motorne drezine (pružni automobili) moraju imati Putni list, propisan za lokomotive.

4 *Da se ne doveде u zabunu ni saobraćajno ni pružno osoblje, zabranjena je vožnja teškoj motornoj drezini po neprav ilnom kolosеku na dvokolosečnoj pruzi. Ako je jedan kolosek zatvoren, pa je vožnja samo po jednom kolosеku, važe odredbe za saobraćaj na jednokolosečnoj pruzi.*

5 *Ako ovakva motorna drezina (automobil) saobraća za potrebe sekcije za održavanje pruge, odnosno glavne radionice, mora je pratiti inžinjer dotične sekcije, odnosno radionice, koji ima ispit saobraćajne službe, i koji preuzima sve dužnosti vozo-*

vođe. Ako, pak, vozi u drugom cilju, mora imati redovnog vozovođu, ako upravljač motora nema ispita za vozovođu.

XIX OTSEK

ZATVARANJE KOLOSEKA

Član 170

Pojam zatvaranja koloseka

Pojam zatvaranja koloseka

1 Pod zatvaranjem koloseka razumeju se one mere, koje se preduzimaju za čuvanje sigurnosti saobraćaja, kad se neka pruga (kolosek) isključi iz upotrebe.

2 Zatvaranje koloseka može biti predviđeno i nepredviđeno.

Član 171

Predviđeno zatvaranje koloseka

Predviđeno zatvaranje koloseka

1 Predviđeno zatvaranje koloseka određuje se onda, kada, zbog nameravanih radova na pruzi ili na izvesnim objektima na pruzi, nastane potreba, da se neki kolosek, bilo delimično, bilo potpuno, privremeno isključi iz upotrebe.

2 Ako se predviđa, da će se prekid koloseka završiti za vreme pauze između saobraćaja dvaju vozova, onda je dovoljno, da se neprohodno mesto zaštiti u oba pravca. Ali, ako bi taj prekid koloseka trajao duže vremena, onda, osim toga, treba postupiti po propisima čl. 172.

3 Za izvršenje onih zatvaranja koloseka, za koje nije posve sigurno, da će za njihovo trajanje biti dovoljno vreme pauze između saobraćaja dvaju vozova, treba blagovremeno zatražiti odobrenje nadležne Oblasne direkcije.

Ako zatvaranje koloseka zahteva i koji sigurnosni uređaj skretnicâ ili signala, onda nadležna službena mesta treba obavestiti i o tom, da li je potrebno ovaj uređaj sasvim, ili samo

delimično staviti van upotrebe, i koliko će dugo to trajati.

4 Na osnovi traženja da se kolosek zatvori, Oblasna direkcija će preduzeti potrebne mere i izvestiće:

a) starešinu obeju stanica, između kojih će se zatvoriti kolosek, a, ako se zatvaranjem obuhvata stanica, onda starešinu te stanice i starešine obeju susednih stanica;

b) starešine najbližih dispozicionih polaznih i onih stanica, u kojima se osoblje menja;

c) starešine onih sekcija za održavanje pruge, u kojima se kolosek zatvara; i

d) starešine onih ložionica, čije osoblje vrši službu na dotičnoj pruzi.

Kada navedene starešine dobiju takvo saopštenje, potvrdiće telegrafski:

»Primio sam naređenje br. .... od .... o zatvaranju koloseka između .... i .... od voza br. ... do voza br. ...«.

(Potpis starešine)

5 Kada Direkcija od sviju zainteresovanih starešina dobije potvrdu prijema, telegrafski će ovlastiti šefa dotične sekcije da zatvaranje koloseka može izvršiti.

Bez toga ovlašćenja ne sme, ni u kom slučaju, zatvoriti kolosek.

6 *U stanici i unutar granica za manevrisanje, na teritoriji ložionice ili radionicâ, ne sme se predviđeno zatvaranje koloseka — pa ma kako kratko vreme trajalo — započeti bez pristanka dotičnog službenog šefa.*

Član 172

Nepredviđeno zatvaranje koloseka

Nepredviđeno zatvaranje koloseka

1 Pod nepredviđenim zatvaranjem koloseka razumeju se sve one mere, koje su potrebne, kada kolosek neočekivano postane neupotrebljiv, te se po njemu ne može voziti.

U takvim prilikama neprohodno mesto mora se odmah zaštititi sa obeju strana.

2 Ako nastupi prekid koloseka između dveju stanica, pa ako se smetnja ne može ukloniti pre dolaska prvog voza, dužan je službenik, koji je prvi saznao za prekid, da odmah zaštiti to neprohodno mesto, a zatim da dâ električnim signalnim zvonom signal 9: »Zaustaviti sve vozove« i, da, na najbrži način, izvesti bar jednu od susednih stanica o toj smetnji.

Ako je na dvokolosečnoj pruzi nastupio prekid samo na jednom koloseku, onda se ne sme dati signal 9: »Zaustaviti sve vozove«, nego se neprohodno mesto mora samo zaštititi, a zatim, na najbrži način, izvestiti bar jednu od susednih stanica.

U izveštaju mora se tačno označiti mesto, obim i uzrok smetnje, a na dvokolosečnim prugama još i koji je kolosek neprohodan.

3 Starešina one stanice, koja je dobila takav izveštaj, dužan je o prekidu telegrafom (telefonom) odmah izvestiti stanicu s druge strane prekida i obe dispozicione stanice. Tih stanica je opet dužnost, da, bez odlaganja, o tome obaveste sve svoje zainteresovano osoblje, i da preduzmu potrebne mere za obezbeđenje saobraćaja.

Osim toga, dužnost je starešine one stanice da telegrafom odmah obavesti nadležnu službenu vlast (Direkciju i Šefa službe) i nadležne nadzorne organe održavanja pruge (šefa sekcije i nadzornika pruge), naznačujući uzrok smetnje i verovatno vreme trajanja.

4 Ako je prekinut samo jedan kolosek dvokolosečne pruge, dužnost je susednih stanica da, sporazumno, utvrde saobraćaj na slobodnom koloseku, držeći se odredaba čl. 186.

Član 173

Mere bezbednosti za vreme dok je kolosek zatvoren

Mere bezbednosti za vreme dok je kolosek zatvoren

1 Kada otpočne zatvaranje koloseka, dužne su obe stanice, između kojih je prekid, da bi se zabranio i izlazak iz stanice na zatvoreni kolosek, postaviti signal 18: »Stoj« na zatvoreni kolosek iza izlazne skretnice po mogućnosti tako, da se tim ne ometa manevrisanje.

Ispred vidnog signala 18: »Stoj« prema stanici treba položiti i praskalice.

Za izvođenje ovih mera lično je odgovoran ne samo nadzornik skretnicâ, odnosno skretničar, nego i saobraćajni činovnik i starešina stanice.

No, bez obzira na ove mere, koje stanice moraju preduzeti, dužnost je službenika održavanja pruge, da neprohodno mesto zaštite prema propisima Signalnog pravilnika.

Za pravilno izvršenje ovoga odgovorni su prisutni službenici održavanja pruge.

2 Ako se u stanici zatvara glavni prolazni kolosek tako, da ulazak nije moguć, stanica mora biti propisno zaštićena.

Ako je ulazak na ostale koloseke moguć, onda će se skretnica, koja vodi na te koloseke, u tom položaju na pouzdan način pričvrstiti i obezbediti.

Isto tako treba skretnicu pričvrstiti na slobodni kolosek i onda, kada se zatvara i koji drugi kolosek.

Osim toga, mesto prekida treba označiti sa obeju strana signalom »Stoj«, koji se, u tom slučaju, postavlja na sredini koloseka..

3 Kako u početku, tako i na završetku zatvaranja koloseka, dužan je šef sekcije, ili njegov zamenik, biti na licu mesta i davati potrebna naređenja.

Kod kraćih prekida pruge, dovoljno je da je prisutan nadzornik pruge, ili koji drugi službenik održavanja pruge.

4 Šef sekcije dužan je izvestiti čuvare pruge o predviđenom zatvaranju koloseka, a starešine stanica izvestiće o tome stanične službenike i vozno osoblje.

Takvo se saopštenje dostavlja voznom osoblju »Opštim nalogom« u dispozicionim, polaznim i onim stanicama, u kojima se menja osoblje. Starešine ložionica dužne su o zatvaranju koloseka izvestiti mašinovođe.

5 Ako je, pri zatvaranju koloseka, ujedno određeno i vreme, koliko će ono trajati, onda taj rok treba održati.

Otvaranje koloseka mora šef sekcije, ili njegov zamenik, javiti obema stanicama, i u tom slučaju, kao i u onom, kada nije određeno vreme, dokle će kolosek ostati zatvoren.

Ako šef sekcije, za vreme rada, utvrdi, da se određeni rok neće moći održati, mora o tome izvestiti čuvare pruge i stanice pismenim izveštajem ili telefonom.

XX OTSEK

VANREDNI DOGAĐAJI

Član 174

Opšte odredbe

Opšte odredbe

1 Kod vršenja saobraćajne službe nazivamo vanrednim događajima one slučajeve, odnosno zapreke (isklizнuća, prelome osovina, sudare, snežne vejavice, poplave, odronjavanja itd.), zbog kojih vozovi znatno zakašnjavaju, ili zbog kojih ne mogu da stignu do svoje uputne stanice.

2 Ovi događaji su tako raznovrsni, da je nemoguće odrediti za svaki slučaj šta treba sve da se preduzme, pa se stoga ostavlja prisustvu duha, dovitljivosti i tačnom ra-

зумевању службе железничких службеника, да они, у сваком даном случају, предузму оне мере, које сматрају као најподесније, да се очува безбедност саобраћаја и да се сметња што пре уклони.

3 Свака незгода (удес), која се догодила на прузи, као и свака запрека у железничком саобраћају, и сваки други такав догађај, који би могао проузроковати несрећу или сметњу (на пр. клизање земље, поплава итд), мора се најбрже пријавити шефу најближе станице. Његова је дужност да одмах о томе обавести све оне службенике, који су потребни да службено суделују због таквог догађаја и да, у договору с њима, одмах изда наредбе за даље вршење саобраћајне службе.

Ако су код незгоде озлеђени људи у већем броју, може се затражити телеграфским (телефонским) путем помоћ и од најближе војне јединице.

4 Потребну радну снагу за пренос поште, пртљага итд. као и помоћна средства и оруђа (алат) даће шефови ложионица.

Ако је потребно, да се помоћна средства пошаљу службеним возом, онда тај воз треба одмах увести, а ако их је немогуће отпремити возом, треба то учинити пружним колицима.

5 О спреми и снабдевању средствима за спасавање и поступку железничких службеника при незгодама постоје нарочити прописи.

Члан 175

Поступак при јакој бури

Поступак при јакој бури

1 При јакој бури теретни возови смеју путовати на делу пруге, на којем прети опасност, само тако, ако теретна кола буду натоварена најмање са 75% своје товарне снаге. Празна кола, натоварена друмским возилима,

даскама, дрвеним угљем у врећама, сеном и сламом, не смеју се оставити у возу, нити се смеју додавати.

По потреби може се смањити број осовина.

2 Код путничких возова мора се свести број путничких кола на најпотребнију количину; мешовити возови морају се саставити тако, да иза путничких кола буду још најмање двоја-троја кола натоварена робом.

Нарочиту пажњу треба обратити качењу возила.

Возно особље дужно је уверити се не само у полазној станици воза, него и у успутним станицама, да су врата на колима добро затворена.

Ако су од службеника одржавања пруге добивени извештаји, да возовима прети опасност од буре, поступиће се по одредбама наредног члана.

Члан 176

Поступак при задржавању возова у станици из обзира сигурности или због непроходности пруге

Поступак при задржавању возова у станици из обзира сигурности или због непроходности пруге

1 При ванредним временским неприликама, на пр. при провали облака или при јакој олуји (оркану), када би се могла догодити несрећа, може шеф станице, односно саобраћајни чиновник, задржати воз на станици дотле, док се те временске неприлике не поправе, или док не стигне извештај са пруге, да нема опасности по воз.

У оваквим приликама, треба поступити с највећом опрезношћу.

У случају потребе, треба отправити на пругу посебну локомотиву, да извиди прилике. Машиновођи треба наредити, да, за време путовања преко опасних места, обрати највећу пажњу, а нарочито да пази на сигнале.

2 Ако је пруга с којегагод узрока непроходна, те се запрека до доласка првог воза не може уклонити, онда о томе треба хитно обавестити обе суседне станице, које су дужне, споразумно са својим диспозиционим станицама, предузети мере, да се превише возова не нагомила у станицама њихове пруге.

3 Ако се предвиђа, да ће прекид саобраћаја трајати дуже времена, онда одмах треба о томе телеграфски известити Обласну дирекцију (по потреби и државним телеграфом) и све станице диспозиционе пруге.

Ако прекид саобраћаја има утицаја на прикључни путнички саобраћај страних железница, онда треба и службенике прикључних станица страних железница одмах обавестити о насталом прекиду саобраћаја, а, по могућству, и о његову трајању.

Док трају саобраћајне запреке, треба јавити станицама, које су најближе непроходном делу пруге, а путем ових диспозиционим станицама и Обласној дирекцији, када се може очекивати, да ће сметња бити уклоњена.

Ако је рад на отклањању запреке толико напредовао, да се поуздано може рећи, кад ће пруга бити потпуно доведена у ред, треба о томе известити најближу станицу, која ће издати потребна наређења, односно послати потребне извештаје.

Члан 177

Поступак за време падања снега и вејавице

Поступак за време падања снега и вејавице

I Припреме, које треба предузети пре почетка зиме и када снег почне падати

1 Пре почетка зиме, шефови секција за одржавање пруге морају означити станицама оне колосеке, на којима је допуштен пролазак снежних гртала и ралица.

2 Надлежне службене јединице дужне су благовремено наредити, да се снежна гртала и ралице доведу у ред, и да се предузму све мере, како би се, по могућности, отклонило завејавање пруге.

3 Рад око уклањања саобраћајних запрека због снега и снежних вејавица, дужност је, у првом реду, службеникâ за одржавање пруге.

4 Шефови станица наредиће, да скретничари и станични раденици чисте снег и лед тако, да скретнице, срца, водоцрпи, перони, приступи ка станичним зградама, путни прелази и друга станична постројења буду увек очишћени од снега и од леда.

Нарочиту пажњу треба обратити на то, да скретнице и срца буду потпуно чисти.

5 Ако шеф станице нема довољно радне снаге за чишћење снега и леда, нарочито за чишћење скретницâ, окретницâ и преносницâ, тражиће је од секције за одржавање пруге.

Исто тако, старешина ложионице постараће се, да се сва постројења, која стоје под његовом управом, а која су потребна за одржавање саобраћаја, чисте од снега. Ако не би имао довољно радне снаге, тражиће је од секције за одржавање пруге. У првом реду, његови раденици треба да чисте снег.

6 Кад је поледица, треба све приступе ка станици посути песком, пепелом или другим сличним материјалом. За набавку и залиху таквог материјала има да се брине секција за одржавање пруге.

7 Када снег почне падати у толикој мери, да се треба бојати саобраћајне запреке, дужни су чувари пруге што чешће обилазити свој део пруге, па, ако опазе, да је, услед великог снега, пролазак на неким ме-

стима немогућ, морају поступити по тач. 5, чл. 138.

Ако је телефонско споразумевање са суседним станицама немогуће, чувар пруге дужан је написати извештај и послати га, од чувара до чувара, најближој станици. У том извештају треба да наведе: дужину завејаног дела пруге, место запреке, каквоћу снега (ситан, крупан, тврд, збијен, мекан, мокар, смрзнут итд.) и висину снега над шинама. Кад станица добије тај извештај, одмах ће о томе известити суседну станицу с друге стране завејане пруге.

8 Возни службеници дужни су на прузи обратити пажњу на падање снега, и своја опажања саопштити првој станици, у којој се воз бави по реду вожње.

9 Станица је дужна одмах известити шефа секције за одржавање пруге о свима телефонским или писменим извештајима и сигналима, који су примљени с пруге, по опажању станица и возних службеника, а који се односе на стање снега и запреке саобраћаја, које би могле наступити.

10 Ако због великог снега има бојазни да ће наступити прекид саобраћаја, о томе треба одмах известити, ма и државним телеграфом, Обласну дирекцију.

11 Ако слој снега није висок, а ветар није јак и не дува из неповољног правца, онда се воз може отправити с једном локомотивом или са запрегом. У таквом случају, треба просудити да ли је потребно смањити оптерећење воза.

Ако су прилике на прузи неповољне, саобраћајни чиновник се мора договорити са органима вуче и одржавања пруге о уређењу саобраћаја, обзиром на временске и месне прилике.

II Заустављање возова пред завејаним местом

12 Ако је воз стао на прузи зато, што машиновођа налази, да ће се воз заглавити у снегу, или је чувар пруге из истог узрока дао сигнал 17: »Стој«, онда ће, по извршеном заштићењу воза, машиновођа с возовођом, а ако је у возу неко од чиновника одржавања пруге, онда и са њим, одлучити, да ли да се настави пут са целим возом, или да сама локомотива пробије снег.

13 Ако, услед временских неприлика, или другог ког узрока, покушај пробијања не би био упутан, или, ако није успео, воз ће се, ако је могуће, повући назад у станицу.

Ово се повлачење мора извршити по постојећим прописима.

Воз, који се повлачи преко снежних запрека, мора возити врло опрезно и лагано.

III Употреба снежних гртала

14 Ако је станица добила извештај, да је пруга завејана, или се сама уверила, да воз не би могао, без помоћи, прећи преко завејаног места, дужна је о томе одмах известити шефа секције за одржавање пруге, како би се возу, на време, додало снежно гртало или, према потреби, послало пред возом.

15 Ако брзина воза није већа од 30 км на сат, онда се снежно гртало сме ставити пред локомотиву воза. За возове веће брзине мора се увести посебна вожња снежног гртала.

Забрањено је, ради одгртања снега, ставити снежно гртало пред локомотиву воза, који превози путнике.

16 Снежно гртало ставља се непосредно пред локомотиву.

17 За вожњу снежног гртала треба употребити, редовно, само једну локомотиву.

Ако су потребне две локомотиве, онда друга локомотива треба да буде у обрнутом положају, тј. тако, да тендери обеју локомотива дођу један уз други.

18 Ако се предвиђа, да вожња снежног гртала неће бити без застоја, треба повести раденике с потребним алатом. Ако се радници не могу сместити на тендеру, онда треба за њих додати једна кола иза локомотиве.

За време вожње не сме се нико налазити на снежном грталу.

19 Вожњу снежног гртала мора пратити саобраћајни чиновник, који преузима дужност возовође.

На оним деловима пруге, на којима снежно гртало има да чисти снежне сметове, мора га пратити орган секције за одржавање пруге, по могућности инжињер, који познаје месне прилике, и који ће издавати потребна наређења у погледу брзине путовања и рада локомотиве.

Ако је потребно, пратиће вожњу снежног гртала и службеник вуче.

20 Вожња снежног гртала, које иде пред возом, мора, у границама допуштене брзине, по могућности, одржавати време вожње и време задржавања оног воза, који ју следи.

Воз следи снежно гртало, редовно, у станичном, одјавном, односно блоковном размаку.

Ако, због временских неприлика, постоји могућност, да снег, од проласка снежног гртала до доласка воза, поново заveје пругу, може се воз, по договору пратиоца снежног гртала и саобраћајног чиновника, отправити и у мањем размаку иза снежног гртала. Тај размак не сме бити мањи од 5 минута.

Ако воз следи снежно гртало у временском размаку, онда се даје »Одјава« тек по-

што снежно гртало и воз, који иде за њим, стигну у станицу, односно кад обоје прођу одјавницу (блокарницу).

Временски размак, који је утврђен између снежног гртала и воза, мора се, усмено и »Општим налогом«, ставити до знања возном службенику снежног гртала и воза, који следи снежно гртало.

Одређени размак времена не сме се скратити.

Воз, који иде за снежним грталом, не сме возити већом брзином, но што је брзина снежног гртала. Ако је, дакле, брзина воза, по реду вожње, већа од брзине, која је допуштена за снежно гртало или за локомотиву, која га отпрема, односно, ако је већа од брзине, коју снежно гртало, обзиром на снежну запреку, може одржати, онда треба брзину воза смањити на стварну брзину снежног гртала.

О томе, да је брзина снежног гртала мања од брзине воза, дужан је саобраћајни чиновник, усмено и »Општим налогом«, известити возовођу и машиновођу воза, који иде за снежним грталом.

Снежно гртало мора стати на свакој станици, а исто тако и воз, ако га следи непосредно.

22 Пратилац снежног гртала и саобраћајни чиновник дужни су, према приликама (снежења, ветра итд.) и према опсегу снежног наноса, одредити онај временски размак, који треба одржавати између снежног гртала и воза.

23 За време вожње снежног гртала, машиновођа је дужан чешће давати сигнал 55· »Пази«, нарочито ако је видик у даљину спречен, како би тим обратио пажњу радницима на прузи и возу који га следи.

Ако би машиновођа снежног гртала морао знатније умањити брзину. па због тога и

воз који му следи, дужан је давати сигнал 57: »Притегни кочнице«, и, по потреби, понављати тај сигнал.

Ако је снежно грталo на прузи стало, онда се мора, без оклевања, заштитити и то, у првом реду, позади, и на више места треба положити праскалице. Осим тога, машиновођа ће чешће парном пиштаљком давати сигнал 57: »Притегни кочнице«, да би тим скренуо пажњу особљу воза, који га следи. У таквом случају, воз, који иде за снежним грталом, мора стати, а машиновођа и возовођа одлучиће, да ли је згодније причекати чишћење пруге, или се вратити у станицу.

24 За поступак приликом снежних вејавица, као и за употребу снежних ралица постоји нарочито упутство.

Члан 178

Превоз путника, пртљага и робе при прекиду пруге

Превоз путника, пртљага и робе при прекиду пруге

1 Ако је воз с превозом путника задржан у станици због сметње на прузи, а место, на коме је прекид, не може се пешице прећи, онда ће се, на захтев путника, а у смислу »Железничко-саобраћајне уредбе«, по могућности, набавити, на рачун железнице, превозна средства (В. Ж. с. у. § 26) за превоз путника, пртљага и поште до оног места, од којег их је могуће отпремити другим возом.

За превоз поштанских пошиљака остаје одговоран поштански службеник и за време тог преноса.

О издатцима учињеним на рачун поштанске управе узеће се потврда од поштанског службеника.

2 Ако је немогуће, на тај начин, превести путнике преко места запреке, или, ако

станица добије извештај да је вожња немогућа и на даљим деловима пруге, односно да је немогућа на више места, саопштиће се путницима и осталим службеницима, да је даље путовање немогуће.

3 Ако је воз већ отишао на пругу, вратиће се у станицу, али, ако је стање на прузи такво, да се воз не може вратити у станицу, и да се сметња не може брзо уклонити, онда ће се путници, ако је потребно и могуће, одвести колима или саоницама до најближе станице, села или стражарнице.

4 Оним путницима, који чекају превоз железницом, објавиће се добивени извештаји о приликама на прузи. О поновном отварању саобраћаја треба их благовремено обавестити.

5 За брзовозну и споровозну робу, која се тешко преноси, треба тражити упутства од Обласне дирекције.

У сваком случају морају се, по могућности, одмах предузети мере, да се роба сачува.

Члан 179

Обустава саобраћаја

Обустава саобраћаја

Ако би прекид на прузи трајао дуже времена, Обласна дирекција ће наредити да се саобраћај на том делу пруге обустави, или да се ограничи. О томе треба телеграфски известити све станице и стране Железничке управе према прописима који постоје.

Дирекција ће уједно објавити, под којим ће се условима примати на превоз путници, пртљаг и роба, и како ће се поступити с робом, која је већ примљена на превоз.

Дирекција ће исто тако објавити и поновно отварање саобраћаја.

Члан 180

Поступак кад возила одбегну, или када се од воза, за време вожње, откину

Поступак кад возила одбегну, или када се од воза, за време вожње, откину

1 Кад возила одбегну, дужан је службеник, који то први опази, лично или преко других службеника, дати сигнал 13: »Одбегла возила«, а одмах затим обавестити о томе, телеграфом или телефоном, прву станицу и пружно особље у правцу одбеглих возила.

У овом обавештењу треба увек нагласити, да ли на одбеглим возилима има особа или не, да ли су натоварена експлозивном робом, а на двоколосечној прузи још и то, којим су колосеком одбегла.

Ако се предвиди, да станица неће моћи зауставити одбегла возила, дужност јој је сигнал 13: »Одбегла возила« дати даље, а пружно особље и суседну станицу о томе обавестити.

2 Кад скретничари и пружно особље дознаду, да су одбегла возила, или један део воза, онда ће, у првом реду, затворити бранике, а затим ће употребити сва средства, којима располажу, да одбегла возила зауставе.

Ако се по јачини и правцу ветра, или по нагибу пруге, може закључити, да одбегла возила јуре у сусрет возу, онда воз треба одмах зауставити, и обавестити возовођу о одбеглим возилима.

Ако је заустављени воз с путницима, и он се, ма из каквих узрока, не може повући натраг, онда ће се, ако прилике допуштају, путници позвати, да изиђу из кола.

3 Кад се у станици чује сигнал 13: »Одбегла возила«, или се добије такав извештај, морају сви присутни службеници употребити све мере, да се одбегла возила зауставе, а да се тим не изложе опасности путници и службеници, који се, евентуално, налазе на возилима.

Потребна средства и начин заустављања морају се, према приликама, примењивати за сваки појединн случај.

Пре свега, скретнице треба тако поставити, да одбегла возила уђу на споредни слободни колосек, затим ће сви службеници свим силама настојати, да дуж целога колосека на обе шине набацају гомиле шљунка и песка.

Осим тога, треба набацати на шине пруће и сламе, и поставити папуче.

Када се чује сигнал 13: »Одбегла возила«, не сме она станица, из које су возила одбегла, а ни она, према којој беже, пустити никакав воз на дотичну пругу све дотле, док не добије обавештење, да је свака опасност отклоњена.

4 Ако се предвиђа, да се одбегла возила неће моћи зауставити, а на прузи до суседне станице налази се воз, било противног, било истог правца, онда треба скретницу којег споредног колосека поставити у половичан положај или на други начин проузроковати, да одбегла возила исклизну.

Ако на одбеглим возилима нема путника или службеника, онда ће се она пустити на празан, слепи (крњи) колосек.

5 *Одбегла возила могу се ухватити и локомотивом, која се шаље у сусрет.*

6 Кад се воз раскине у станици, службеници су дужни давати возном особљу сигнал 68: »Стој«, а возно особље, прихватајући тај сигнал, преноси га до машиновође.

При вожњама с локомотивом за потискивање, морају се најтачније примењивати одредбе чл. 142.

7 Ако су се возила откинула од воза за време вожње, дужно је возно особље отки-

нутог дела воза притегнути кочнице, и чим је откинути део стао, давати сигнал 68: »Стој«.

8 *У случају, када предњи део продужи вожњу, јер особље на том делу не зна да је воз раскинут, чувар пруге и особље откинутог дела воза дужни су, да одмах заштите заустављени део воза и, да са најближег места, где има електрично сигнално звоно, дају сигнал 13: »Одбегла возила«, ако овај сигнал није већ пре дат, односно ако се није чуо.*

После тога треба, према околностима, давати један од помоћних сигнала 10, 11 или 12, све дотле, док се не буде чула прописана потврда пријема.

9 При раскинућу воза могу наступити ова три случаја:

а) да су откинута возила сама стала, или су заустављена. У том случају, мора воз опрезно ићи назад до одбеглих возила, и, када ова приквачи, продужити пут без давања сигнала електричним звоном. Ако квачење није могуће, поступиће се по чл. 134;

б) да откинута возила иду за предњим делом, а није их могуће зауставити. У том случају ће први део продужити пут, а машиновођа ће подешавати брзину тако, да га откинута возила стигну. Затим ће воз стати, па ће се даље поступити по чл. 134;

в) да се откинута возила крећу у противном правцу, и да их није могуће зауставити. У том случају, мора предњи део код прве стражаре стати и дати сигнал 13: »Одбегла возила«, ако се тај сигнал није већ чуо. После тога возно особље мора прегледати воз, а затим воз може наставити вожњу.

Члан 181

Пријављивање незгода (удеса) и ванредних догађаја

Пријављивање незгода (удеса) и ванредних догађаја

1 О свакој незгоди (удесу) и ванредном догађају треба поднети телеграфску и писмену, или само писмену, пријаву у смислу Упутства за подношење пријава о незгодама и ванредним догађајима (В. Прилог 1).

2 О незгодама или ванредним догађајима, који су се десили између двеју станица, дужна је поднети пријаву она станица, која је то прва дознала. О учињеној пријави треба обавестити и суседну станицу.

Ако се има пријавити таква незгода, која се догодила на прузи, а сâм догађај шефу станице није поближе познат, он се мора о њему најпре обавестити, да га не би неисправно пријавио.

3 Ако незгода изазива свеопшту пажњу, надлежна службена власт дужна је, ако је телеграфско извешће станице било непотпуно или нејасно, чим стигну подробнија обавештења, или чим су извршени даљи извиђаји, послати својој претпостављеној службеној власти и Министарству саобраћаја накнадно телеграфски извештај, да би се јављањем истинитих околности спречило ширење нетачних и претераних вести.

4 У хитним случајевима допуштено је, да шеф једне службене гране поднесе извештај место шефа друге службене гране. Но ти шефови дужни су се увек, бар накнадно, споразумети.

Члан 182

Истраживање незгода и ванредних догађаја

Истраживање незгода и ванредних догађаја

1 Стање ствари сваке незгоде или ванредног догађаја треба, по могућности, што пре утврдити.

Шеф станице, кад сазна за незгоду или ванредни догађај, одмах ће, према потреби, известити о томе шефа секције за одржавање пруге, односно шефа ложионице, и отићи на лице места, где ће прибележити све податке о догађају и начинити скицу места незгоде. Његова је дужност да тачно означи све последице и трагове незгоде, не чекајући, у том погледу, никакво наређење.

2 Трагове, који су настали од незгода, треба, по могућности, оставити нетакнуте дотле, док не стигне комисија из Дирекције.

Ако не би било могуће трагове очувати до доласка комисије, онда ће шеф станице или сâм, или са шефом секције за одржавање пруге, односно са шефом ложионице, или с којим другим службеником одржавања пруге и вуче, начинити скицу места догађаја и на њој прибележити све последице и трагове, који су настали код ове незгоде.

Трагове незгоде треба, по могућности, обележити и на самој прузи, ако је она морала бити поправљена одмах после незгоде.

3 Шефови егзекутивних јединица (В. т. 1 овога члана) писмено ће утврдити нађено стање ствари на прописаном обрасцу: »Претходни налаз о стању ствари«, што ће и потписати.

4 Код незгоде је особито важно, да се одмах утврди, да ли су озлеђени путници, или која друга лица. Затим, треба утврдити, какву су повреду претрпела ова лица, шта је био непосредни узрок незгоде, а, особито, да ли нису можда сама проузроковала своје повреде прекршајем које забране, својом неопрезношћу, или да није повреду проузроковало које друго лице и чиме. Уједно, треба имати у виду, да ће се све утврђене чињенице морати, према потреби, доказати законским путем, те да је за доказ сваке важне чињенице потребна изјава двају незаинтересованих сведока.

Потребно је, дакле, особито код возова, који превозе путнике, затим у случајевима незгодâ, код којих су се могла трећа лица повредити, или су се заиста повредила, пропитати: да ли има више повређених, а ако је ко повређен, онда треба повређеног и сведоке догађаја одмах пажљиво испитати о околностима, те ове околности, по могућности, тачно утврдити.

После сваке незгоде потребно је установити здравствено стање свију службеника, који су били на служби у возу, који је претрпео незгоду; дакле, и оних службеника, који се сматрају, да су остали неповређени

Повређена лица и сведоке треба одмах записнички саслушати уз њихов потпис, а све важније податке, који се односе на догађаје, одмах забележити.

Исто тако, треба записнички саслушати и она лица, која су чула изјаве повређених.

Повређене треба одмах лекарски прегледати, што ће извршити железнички или други званични лекар. Преглед треба извршити, по могућности, на месту незгоде, или у подесној успутној, или упутној, станици.

Наведена испитивања дужан је извршити онај службеник у служби, који то може, иза незгоде, први учинити, а ако је истовремено присутно више службеника, онда је то дужност по чину најстаријега. О том испитивању треба известити шефа станице, чим стигне на место незгоде.

У тежим случајевима дужан је најближи старешина, ако му је то могуће, записнички саслушати повређене или друга лица, која познају стање ствари. Ова саслушања прилажу се »Претходном налазу о стању ствари«.

5 Када се утврђује стање ствари, и када се записнички истражује незгода или ван-

редни догађај, који се тиче разних службених грана, онда, ако је ствар знатнија, не смеју претставници појединих струка, на своју руку, испитивати службенике своје струке, или других струка, него се мора саставити комисија од претставника свих струка, којих се догађај тиче.

6 Шеф станице, на основи утврђеног стања ствари, подноси пријаву о незгоди (ванредном догађају) у смислу прописа чл. 181.

Ако се подноси само писмена пријава, онда јој се прилаже и »Претходни налаз о стању ствари«.

7 Приликом већих незгода и ванредних догађаја теже природе потребно је, да дефинитивну истрагу проведе за то овлашћени иследник Саобраћајног одељења Обласне дирекције уз суделовање службеника заинтересованих струка (за одржавање пруге и вуче). У случају, када се истражује исклизнуће или други ванредни догађај, где су заинтересовани шефови и других службених јединица, треба у тој комисији да буду и органи стручних Одељења дирекције. Истрагом руководи иследник Саобраћајног одељења.

Незнатније ванредне догађаје ислеђиваће, по наређењу Обласне дирекције, шефови саобраћајне службе, или шефови станица, са шефовима секције и ложионице, па ће о томе поднети Обласној дирекцији извештај са актима ислеђења.

У ванредно тешким случајевима руководиће ислеђењем начелници заинтересованих одељења.

8 Ислеђење незгода, које су се догодиле при раду у радионицама, ложионицама, затим на територији секције за одржавање пруге, у стоваришитима материјала итд., која нису у непосредној вези са железничким саобраћајем, дужни су спровести сами шефови дотичних службених јединица и послати извештај Обласној дирекцији са свима прилозима.

9 На станицама, на којима се прикључују стране железнице, треба код догађаја, који се обзиром на возила, на пругу или особље, тичу обеју железница, истрагу провести заједно са органима дотичних железница.

10 **О незгоди треба саставити »Записник ислеђења« у овим случајевима:**

а) ако су код незгоде настрадали људи;
б) ако је јасно, да је који службеник починио тешку кривицу;
в) ако узрок незгоде није јасан; и
г) ако који од окривљених службеника захтева записник.

У записник треба, по могућности, унети све оне чињенице као и исказе оних лица, који могу разјаснити битност, узрок и последице догађаја.

11 Свако ислеђење отпочиње се на лицу места незгоде, где се извршује увиђај. Код увиђаја треба тачно утврдити место незгоде и све друге материјалне околности, које су у вези са незгодом (на пр. положај унесређеног лица или исклизнулих возила; стање пруге; број трулих прагова; трагове на возилима и на прузи; да ли је поглед у даљину спречен, услед чега и на коју удаљеност итд.).

12 У случајевима, када није потребно састављати »Записник ислеђења«, иследник, односно иследна комисија, утврђује на лицу места стање ствари, евентуално извршује потребна саслушања без записника и, на основи тога, саставља извештај о ислеђењу. Овај извештај мора садржати све оне податке и прилоге, који су прописани за »Записник ислеђења«.

13 Приликом утврђивања стања ствари и саслушања, иследник, односно иследна комисија, мора узети у обзир све околности утврђене »Претходним налазом о стању ствари«, те и дотичне службенике, на темељу њихових бележака, саслушати о успеху њихова испитивања. Ако је могуће, треба саслушати и повређена лица, као сведоке, који познају стање ствари, а ако ови не би хтели записник потписати, онда треба њихов исказ у записнику потврдити потписом двају других сведока.

14 Претставник сваке струке у комисији има права, после извршеног испитивања од стране званичног иследника, предложити, да се службеницима, његове или друге струке, ставе питања, која су, према његову мишљењу, потребна за допуну истраге (В. и т. 5 овог члана).

На записничко саслушање узимају се они службеници, који су непосредно суделовали код незгоде или ванредног догађаја; ако се незгода деси у станици, онда ће се саслушати и саобраћајни чиновник, а, према потреби, и шеф станице.

Остале службенике треба саслушавати само онда, ако би се, на тај начин, могло тачније утврдити стање ствари.

Сваки службеник непосредно одговара на постављено питање и на њега не сме нико утицати. Није допуштено читати исказе раније саслушаног особља.

Ако окривљени службеник, услед збуњености или других личних особина (ограничености), није у стању да на јасан начин изнесе чињенице и наведе прописе, који би омогућили потпуно оправдање, или ублажили његову кривицу, иследник ће настојати, да се те околности унесу у записник, и да се разјасне.

Иследници морају настојати, да постављањем згодних питања дођу до сазнања оних околности, које су, можда, отежавале или онемогућивале примену одређених прописа

Противречја у записничким исказима треба објаснити поновним саслушањем и, према потреби, суочењем.

15 Код саслушања треба постављена питања означити редним бројевима.

16 У »Записник ислеђења« треба унети ове податке:

а) предмет;

б) тачне податке о возу; број и врста воза, број локомотиве, састав воза, оптерећење, кочено бруто итд., где ови подаци долазе у обзир;

в) тачно доба (дан, сат, минут), када се незгода догодила;

г) какво је било време; да ли је падала киша, снег, ледена киша, да ли је била роса; затим, да ли је било магловито или ведро, да ли је био видик у даљину слободан или спречен, да ли је било место незгоде у тами или расветљено, затим сваку другу околност, која је утицала на опажање сигнала;

д) све податке, који се односе на брзину, ако је важно да се утврди брзина (а ако је локомотива имала справу за мереље брзине, приложити и траку за мереље брзине);

ђ) имена и чин заинтересованих службеника, њихово понашање код догађаја и способност за службу;

е) тачно назначење, када и колико су времена дотични службеници били у служби за последња 72 сата пре незгоде;

ж) податке, из којих се може утврдити, да ли окривљени службеници имају пропи-

сане правилнике, и да ли су из њих били испитани, и када је био последњи испит;

з) опис видљивих штета на горњем и доњем строју пруге, на возилима и постројењима на прузи;

и) име, презиме, пол, стање, сталеж и место становања погинулих и повређених лица;

ј) имена и стан оних страних лица, која би о узроку и последицама догађаја могла дати разјашњења;

к) утврђени или наслућивани узрок незгоде или ванредног догађаја;

л) предузете мере (диспозиције);

љ) величину штете; и

м) остале напомене (пријаве надлештвима итд.).

17 Код оних незгода, које су се десиле код маневрисања, треба утврдити, под чијим се водством вршило маневрисање, и да ли је дотични службеник био на свом месту.

18 Ако се, приликом истраге, утврди, да је које возило после исклизнућа одвучено на већу удаљеност, треба истражити и то, да ли се могло исклизнуће и раније опазити, те ко је, у том погледу, занемарио своју дужност.

Ако се ислеђењем не може утврдити узрок исклизнућа у кривини или на њеном свршетку, мора се на првим исклизнулим колима накнадно измерити притисак точкова на шину.

19 Код исклизнућа треба у »Записник ислеђења« унети још и ове податке:

а) правац и полупречник кривине и нагиб пруге, на месту исклизнућа и пред њим;

б) стање доњег и горњег строја пруге на самом месту исклизнућа, пред њим и за њим;

в) систем шина;

г) стање и врсту прагова;

д) степен потпуности шљунчаног застора;

ђ) скицу о ширини колосека и о надвишењу шина на местима исклизнућа, мере ширине колосека на тим местима и то на саставцима и на средини шина, на месту исклизнућа до сто (100) м пред њим у правцу вожње;

е) скицу са описом евентуалне деформације обадвеју шина, узевши за основицу осу колосека;

ж) састав и оптерећење воза; количину кола у возу; прописано бруто за кочење; да ли је воз у целости, или само делимично, снабдевен ваздушном кочницом или није; колико је у возу било кола с кочницом; број сваких појединих кола с кочницом, која су била поседнута, уз назначење имена и презимена дотичног службеника; у каквом су стању биле кочнице (особито оне, које су биле поседнуте) непосредно иза исклизнућа; да ли су кочнице биле притегнуте или попуштене; да ли су кочнице биле окренуте напред или натраг према правцу вожње (»Распоред возних средстава«, В. тач. 23 *г)* овога члана);

з) положај у возу, број серије и власницу оних возила, која су исклизнула, као и стање оних возила, која су била пред њима и иза њих;

и) стање исклизнулих возила обзиром на размак точкова, истрошеност венца односно обруча (бандаже) на точковима и стање сваког саставног дела, који долазе у обзир (приложити прописани исказ);

ј) у случају, да се на колима покажу недостаци или разлике према основним мерама и начину грађења, мора се тачно утврдити, да ли су оне могле бити узроком исклизнућа, или се имају сматрати као његове последице;

к) размак осовина и дужину возила (дужина се мери од спољашње површине супрот-

них одбојника) и оптерећење исклизнулог возила обзиром на то, да ли је товар био једнако раздељен на сваку осовину и на сваки точак; како је роба утоварена и на којој станици (утоварна станица), а ако је пошиљка претоваривана, и претоварну станицу; ако су натоварена кола исклизнула услед прелома осовине, онда треба тежину товара утврдити накнадним мерењем; ако се исклизнуће догодило у кривини, онда треба горе наведене податке утврдити и за оба суседна возила;

л) висину одбојника (мерену на равној шини без кривине од врха главе шине до средине одбојника) и размак одбојника на истој страни од средине једнога до средине другога одбојника; у каквом је положају било исклизнуло возило непосредно после исклизнућа, а исто тако и возила, која су била увршћена непосредно пред њим и иза њега; како су та возила била међусобно скопчана и стање квачила;

љ) ознаку свих видљивих трагова исклизнућа на прузи и на возилима; дужину прегаженог пута после исклизнућа (ове податке треба означити и у нацрту положаја);

м) опште податке, који се односе на оштећење возила и пруге; величину штете.

Ако се исклизнуће догодило на скретници, онда треба, осим тога, навести још и ове податке:

н) систем (тип) и мере скретнице (приложити исказ);

њ) начин постављања скретнице (да ли се поставља на месту руком, или из централе) и, евентуално, начин осигурања скретнице;

о) мере ширине колосека над сваким јастучићем скретнице;

п) положај скретнице непосредно после исклизнућа; да ли се језичак приљубљује потпуно главној шини или не;

р) да ли је скретница била прописно чишћена и мазана;

с) стање притега и спојница;

т) стање скретнице и њезино деловање уопште.

Ако је скретница укопчана у сигурносни уређај, треба утврдити стање и деловање тог уређаја, нарочито да ли су пломбирани затвори оштећени и да ли су челични клинци пресечени, или су неповређени, као и то, да ли није скретничар приметио још пре исклизнућа какву неправилност у деловању уређаја.

Најзад, треба код сваког исклизнућа утврдити, када је био последњипут одржан периодични преглед те скретнице, те да ли су евентуално утврђене погрешке и неисправности поправљени и да ли се скретничар, односно за то одређени службеник, пре преласка возила преко скретница, а после постављања скретнице у тај положај, осведочио о том, да ли се језичак приљубљује главној шини. Да ли је иза постављања скретнице пре доласка воза извршен преглед скретница.

20 Код судара или окрзнућа возова дужан је онај чиновник, који први стигне на лице места, одмах утврдити ово:

а) стање поседнутих кочница код воза (да ли су ћуткови кочница попуштени или притегнути);

б) тачно време, када се судар догодио, и како раде часовници возног особља;

в) стање сигналних средстава, и како су била употребљена;

г) да ли постоји Путни лист и његови прилози, да ли на локомотиви (моторним колима) има справа за мерење брзине

Све исправе треба одузети и чувати.

Код излеђења судара треба у »Записник излеђења« унети још и ово:

д) правац и полупречник кривине, као и нагиб пруге на месту судара и пред њим;

ђ) састав и оптерећење воза и све остало као под тачком 19 *ж);*

е) у каквом је стању био уређај електричног сигналног звона и телеграфски (телефонски) вод;

ж) каква су сигнална средства употребљена и како;

з) у каквом су стању биле локомотиве;

и) податке о оштећењу возила и пруге.

21 При незгодама на путним прелазима треба извидети:

а) систем браника, да ли има звоно, и да ли се оно с браником и осталим деловима уређаја лако, без запињања и сметње, покреће и звони;

б) најмању удаљеност између браника и шине;

в) дужину прегажених друмских возила са запрегом;

г) удаљеност од места, на којем чувар пруге стоји до путног прелаза, и да ли је чувар у могућности да одатле види прелаз;

д) стање звона на бранику, јачину његова звука, и да ли га је чувар са свога места могао чути;

ђ) да ли постоји могућност, да је и чувар дирао справе, обзиром на њихов затвор, било кључем или оловом; и

е) колико браника послужује дотични чувар.

22 Приликом повреде или усмрћења људи треба у »Записник излеђења« унети и ово:

а) име и пол, сталеж и стан озлеђеног лица, тачан опис озледе, трајање боловања и последице озлеђења обзиром на радну способност (приложити лекарски налаз);

б) тачан налаз о стању ствари, по потреби стање пруге и возила;

в) код озлеђења службеника, по могућности, трајање болести и последице повреде;

г) ако је праскалица проузроковала озлеђење, онда ће се назначити име творнице, и када је израђена;

д) код незгода проузрокованих електричном струјом има се установити, у каквом су стању биле справе за изоловање.

23 Записнику излеђења треба, према врсти незгоде, приложити ове прилоге:

а) нацрт положаја места, на којем се незгода догодила, уз назнаку положаја пруге, обзиром на правац и полупречник кривине и нагиб пруге;

б) Путни лист, заједно са његовим прилозима и, према потреби, траку за мерење брзине;

в) графички преглед о служби особља, које је вршило службу онда, када се незгода догодила. Из овога се прегледа мора разабрати време проведено у служби последња 72 сата пре незгоде;

г) опис састава воза: шематички нацртати возила по реду; код сваког возила назначити број осовина, кочницу и њено место (спреда, у средини или позади); број кола и власника; да ли су кола празна или пуна, и, напослетку, означити места, на којима су се поједини возни службеници налазили у часу незгоде (»Распоред возних средстава«);

д) извод из телеграфског (телефонског) и саобраћајног дневника, који се односи на сâм догађај; изводе мора оверити иследник, односно иследна комисија;

ђ) налаз о штети на возилима уз назнаку приближне своте;

е) налаз о штети на горњем делу пруге уз назнаку своте; код прелома шине или код

других оштећења треба — ако је то обзиром на разјашњење незгоде од важности — израдити цртеже (слике), да се могу разликовати старија оштећења од последњих, која су настала поводом незгоде;

ж) о прелому осовина, о прелому венца на точку, и о прелому точка посебно прописану таблицу у два примерка;

з) лекарски налаз железничког или којег другог званичног или приватног лекара о стању озлеђених лица, уз тачан опис читавог опсега озледа и вероватно трајање и степен радне неспособности и крајње последице озледе обзиром на здравље и радну способност.

24 Они, који суделују код састављања записника, не смеју у записнику изражавати своје мишљење о кривици или невиности којег лица.

25 У записнику о незгодама, које су се десиле на заједничким станицама, иследни органи морају поменути, која ће од Железничких управа примити ту незгоду у своју статистику о незгодама.

26 Иследни органи морају потписати записник ислеђења уз назнаку свога службеног чина.

27 Иследник, односно иследна комисија, после извиђаја, шаље својој Дирекцији, осим записника ислеђења и свих прописаних прилога још и:

а) извештај о незгоди; и

б) мишљење о узроку незгоде.

28 Иследник Обласне дирекције, на основи записника ислеђења, саставља иследнички извештај с мишљењем, у којем су установљене кривице службеника, те на темељу тога подноси цео предмет Дирекцији на одлуку о даљем поступку.

29 Када се доврши ислеђење и окривљенима буде изречена пресуда, послаће се извештај Министарству саобраћаја (Саобраћајном одељењу).

Тај извештај треба да садржи:

а) опис догађаја, узрок и последице (сметње саобраћаја и задоцњење возова), предузете мере и, евентуално, већ извршену пресуду;

б) кочено бруто дотичног воза, као и то, да ли је воз имао ваздушну кочницу или не (»Распоред возних средстава«);

в) здравствено стање повређених лица у време, када је извештај комисије поднесен, с назначењем да ли су повреде лаке или тешке, и трајање неспособности за рад;

г) при исклизнућу и оштећењу кола натоварених робом, резултат накнадног мерења робе;

д) оштећење возних средстава, пруге и њених објеката, број оштећених локомотива, тендера, путничких и теретних кола, као и укупну величину штете;

ђ) да ли је и којим надлештвима (политичким, судским и војним) пријављен догађај.

Уз извештај треба приложити нацрт места незгоде, распоред возних средстава, код прелома осовине још и таблицу прелома осовина.

О озлеђењу оних лица, која се не заводе у статистику о незгодама и о покваренim локомотивама, не треба подносити нарочити извештај, али, у одређеном року, мора поднети Обласна дирекција периодични извештај.

30 Иследна акта треба чувати код Дирекције. На темељу тих аката поступа се против окривљених, из њих се, у случају потребе, црпе подаци за судске расправе.

XXI OTSEK

SAOBRAĆAJNI DNEVNIK — IZVEŠTAJ O SAOBRAĆAJU — ODJAVNI DNEVNIK

Član 183

Saobraćajni dnevnik

Saobraćajni dnevnik

1 Sve dispozicione, polazne i krajnje stanice moraju voditi Saobraćajni dnevnik za dispozicione stanice o saobraćaju svih vozova (lokomotiva), koji dolaze i odlaze.

U ovaj Dnevnik saobraćajni činovnik mora upisati broj, dolazak, odlazak i bruto svakog pojedinog voza, brojeve lokomotiva, imena voznih službenika, uzrok zakašnjenjâ, eventualne saobraćajne smetnje i sve događaje, koji se odnose na saobraćaj vozova, temperaturu i vremenske prilike, kako to zahtevaju rubrike Dnevnika.

2 Međustanice moraju voditi Saobraćajni dnevnik za međustanice, u koji uvode broj, dolazak, odlazak, odnosno prolazak svakog pojedinog voza, zakašnjenje, promene opterećenja, temperaturu, vremenske prilike, opravdanje zakašnjenja učinjenog u stanici, eventualne saobraćajne smetnje i sve događaje, koji se odnose na saobraćaj vozova. Ako voz polazi od međustanice, ili samo dolazi do nje, saobraćajni činovnik će upisati u Saobraćajni dnevnik još i one podatke, koji su propisani tačkom 1 ovog člana.

3 Zakašnjenje vozova zavodi se u Dnevnik u obliku razlomka tako, da gornji broj znači zadocnjenje u dolasku, a donji u odlasku voza, a redovni dolazak, odnosno odlazak, označuje se slovom »R« (redovno).

Član 184

Izveštaj o saobraćaju

Izveštaj o saobraćaju

One stanice, koje Oblasna direkcija odredi, dužne su, na osnovu podataka iz Saobraćajnog dnevnika, svakog dana, sastaviti izveštaj o saobraćaju za prošla 24 sata i to od ponoći do ponoći, i taj izveštaj, u određenom roku, poslati Oblasnoj direkciji.

Član 185

Odjavni dnevnik

Odjavni dnevnik

1 Na onim prugama, na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom ili blokovnom razmaku, mora svaka stanica, vozojavnica i blokarnica voditi »Odjavni dnevnik«.

U određene rubrike ovoga Dnevnika treba upisati podatke, koji se odnose na odjavnu službu, kao i sva telefonska obaveštenja, koja se odnose na saobraćaj vozova.

2 U »Odjavni dnevnik« ne treba upisati prijavu datu budilnikom odjavnog telefona (V. čl. 111, t. 1), niti pozivni znak za davanje odjave (V. čl. 112, tač. 2 *b*).

Ali, u slučaju, ako je sporazumevanje telefonom nemoguće, i kada se, po članu 113, daje »Odjava« samo znakom na budilniku, onda se moraju i ti znaci zavoditi u »Odjavni dnevnik«.

3 U »Odjavni dnevnik« mora se tačno upisati vreme, kada su primljena i kada su data pojedina obaveštenja, a naročito treba paziti na tačno upisivanje »Odjava«.

4 I mesto koje daje i mesto koje prima mora upisati u Dnevnik, od reči do reči, telefonom utvrđene sporazume, odnosno data i primljena obaveštenja.

Primalac je dužan ponoviti, od reči do reči, svako telefonsko saopštenje.

Ako davalac primeti, da se štogod ne slaže, onda mora to odmah ispraviti. Saopštenje se smatra završenim tek onda, kada je postignut potpun sporazum.

5 Ako je prostorni uređaj pokvaren, treba to upisati u »Odjavni dnevnik« uz označenje vremena, kada je poremećaj počeo, i kada je prestao.

IV ДЕО

ОДРЕДБЕ ЗА САОБРАЋАЈ ВОЗОВА НА ДВОКОЛОСЕЧНОЈ ПРУЗИ

XXII ОТСЕК

Члан 186

Опште одредбе

Опште одредбе

1 На двоколосечној прузи морају возови истога правца редовно саобраћати по оном колосеку, који је за тај правац одређен, и који се за тај правац и назива »Правилни колосек«.

Од овога правила сме се отступити само у изванредним случајевима.

2 Ако између двеју станица на двоколосечној прузи сви возови саобраћају само по једном колосеку, онда треба на том делу пруге применити одредбе, које су прописане за једноколосечни саобраћај. Код оних возова, који возе по неправилном колосеку, треба применити оне сигнале, који су прописани за кретање по неправилном колосеку.

3 Ако возови, ма из ког узрока, морају саобраћати по неправилном колосеку, онда о томе треба, унапред, обавестити станице и све пружно особље.

4 О вожњи по неправилном колосеку морају возовођа и машиновођа бити обавештени »Општим налогом«, у којем треба одредити и то, какви се сигнали морају на возу истакнути.

5 Руковање просторним сигналима за возове, који саобраћају по неправилном колосеку, врши се на овај начин:

а) на пругама са одјавницама рукује се просторним сигналима по прописима за дотични правац вожње;

б) на пругама с блоковним уређајем не рукује се просторним сигналима за возове, који возе по неправилном колосеку, него се за њих потребни сигнали морају давати ручним сигналним средствима код дотичног просторног сигнала, који остаје у положају »Стој«, о чему ће се возни службеници обавестити »Општим налогом«. Слеђење возова по неправилном колосеку врши се по прописима који важе за пруге са одјавницама (В. чл. 112 и чл. 118, т. 3).

6 У случају саобраћаја по неправилном колосеку улазним (штитним) и излазним сигналима не сме се руковати, него их треба оставити у положају »Стој«, а потребне сигнале давати ручним сигналним средствима код дотичног сигнала, о чему ће се возни службеници обавестити »Општим налогом«.

7 У станицама, у којима су скретнице осигуране, мора се преглед скретницâ вршити по тач. 1, члана 109.

8 *Ако се на двоколосечној прузи воз мора повући натраг, или извући напред, да изван станице на неправилном колосеку причека, да га други воз претекне, онда треба, пре почетка повлачења, односно извлачења на неправилни колосек, оба бела светла на челу воза заменити црвеним, а после свршет-*

ка повлачења црвена светла завршног сигнала заменити белим.

Редовни сигнали смеју се употребити тек онда, када се воз поново постави у станици на правилни колосек.

Члан 187

Предвиђена вожња по неправилном колосеку

Предвиђена вожња по неправилном колосеку

1 Ако је вожња по неправилном колосеку предвиђена, тј. ако је већ унапред одређено време (сат и минут) или број воза, иза којега ће на дотичној двоколосечној прузи сви возови саобраћати по једном колосеку, Обласна дирекција мора за тај део пруге саставити ред вожње и благовремено га издати с потребним наређењима заинтересованим службеницима. Таквим редом вожње предвиђена укрштавања у станицама сматрају се као редовна, и, према томе, закаснели возови отправљају се по одредбама XV Отсека овог Правилника.

Ако се дâ предвидети, да ће вожња по једном колосеку трајати дуже времена, може се одобрењем Генералне Дирекције одредити, да се на тој прузи, или на том делу пруге, саобраћај у целости (тј. и у погледу сигнализације и руковања просторним сигналима) врши као на једноколосечној прузи.

На блоковним пругама треба везу просторних сигнала прекинути, па ће возови саобраћати као у одјавном размаку.

Члан 188

Непредвиђена вожња по неправилном колосеку

Непредвиђена вожња по неправилном колосеку

1 Ако је, непредвиђено, наступила потреба за вожњу по неправилном колосеку, а суседне станице могу се споразумевати, онда ће се саобраћај вршити према међусобном споразуму, придржавајући се прописа, наведених у члану 186.

2 Мимоилажења, која би се, по реду вожње, имала извршити на отвореној прузи, или у станицама, одређују се, у овом случају, на станице као укрштавања.

Та укрштавања утврђује она станица, која отправља возове по неправилном колосеку.

О утврђеним укрштавањима треба обавестити возне службенике једног и другог воза »Налогом за укрштавање«.

3 Ако се један колосек двоколосечне пруге затвори, онда, на свакој станици такве пруге (која је услед тога постала једноколосечна) морају, без изузетка, сви возови стати, да могу примити од саобраћајног чиновника евентуалне налоге.

Пре него се воз отправи по неправилном колосеку, треба од наредне суседне станице телеграфом или телефоном тражити допуштење депешом: »Може ли ићи воз бр.... неправилним колосеком« (Потпис), а допуштење се даје депешом: »Воз бр. .... може доћи неправилним колосеком« (Потпис).

4 Ако није могуће унапред обавестити пружно особље о саобраћају по неправилном колосеку, онда први воз, који се отправља по неправилном колосеку, мора тако лагано возити, да се пружно особље и раденици на прузи могу с воза о томе обавестити.

Члан 189

Поступак при непредвиђеном једноколосечном саобраћају на двоколосечној прузи, када је потпуна сметња на средствима за споразумевање

Поступак при непредвиђеном једноколосечном саобраћају на двоколосечној прузи, када је потпуна сметња на средствима за споразумевање

1 *На двоколосечној прузи при једноколосечном саобраћају, ако је телеграфско (телефонско) споразумевање немогуће, може*

она станица, која отправља возове по **правилном** *колосеку, отправити возове без обзира на мимоилажење, дочим станица, која треба да отправља возове по* **неправилном** *колосеку, не сме, без претходног писменог пристанка, отправити ниједан воз.*

Станица, која отправља возове по **правилном** *колосеку, дужна је водити рачуна о возовима из противног правца, тј. слати писмене пристанке; а станица, која отправља возове по* **неправилном** *колосеку, мора слати писмене извештаје о ситуацији и ходу возова.*

2 У случају, када би се, обзиром на саобраћајну ситуацију, могао отправити први воз по **неправилном** *колосеку, не сме га станица отправити, него мора изаслати локомотиву извидницу.*

V DEO

ODREDBE ZA UZANE PRUGE

XXIII OTSEK

Član 190

Slobodan prostor širine pruge (V. čl. 13)

Slobodan prostor širine pruge

Šljunak u koloseku mora biti najmanje 10 cm daleko od unutrašnje ivice šine, a po visini ne sme biti iznad gornje ivice šine.

Naslaga šljunka izvan koloseka mora biti udaljena najmanje 87 cm od unutrašnje ivice šine. Iza te daljine može se šljunak slagati proizvoljno visoko, ali kosina naslage ne sme biti prema koloseku strmija od 45 stepeni.

Druge predmete treba smestiti uz kolosek udaljeno najmanje 140 cm od unutrašnje ivice šine. Ako predmeti nisu viši od 55 cm, može se ova udaljenost smanjiti na 100 cm.

Član 191

Probna vožnja s dvorskim i salonskim kolima (V. čl. 27, tač. 1)

Probna vožnja s dvorskim i salonskim kolima

Sva vlastita i strana, dvorska i salonska kola, koja služe za putovanje članova Kraljeva Doma ili stranih vladara, ako su četrnaest dana

stajala van saobraćaja, moraju se, pre upotrebe, podvrgnuti probnoj vožnji, i to na daljinu od 30 do 50 km bez zadržavanja s najvećom brzinom, koja je dopuštena na dotičnoj pruzi.

Član 192

Opšte odredbe za manevrisanje

Opšte odredbe za manevrisanje (V. čl. 30, tač. 4 i 7)

1 U stanicama, u kojima nema odgovornog saobraćajnog činovnika, sme se, u vremenu kada nema vozova, manevrisati ljudskom ili životinjskom snagom, ali samo pod rukovodstvom i odgovornošću staničnog službenika.

2 Za vreme manevrisanja zabranjeno je ostaviti na vozilima da kvačila i lanci slobodno vise.

Član 193

Mere opreznosti kod manevrisanja obzirom na saobraćaj vozova

Mere opreznosti kod manevrisanja obzirom na saobraćaj vozova (V. čl. 32)

Na stanicama, u kojima nema ulaznog (štitnog) signala, ili gde je ulazni (štitni) signal, izuzetno, neupotrebljiv, mora se stanica zaštititi ručnim signalnim sredstvima. Manevrisanje se mora obustaviti najmanje na 10 minuta pre dolaska vozova.

Član 194

Postupak kod zakvačivanja vozila

Postupak kod zakvačivanja vozila (V. čl. 33)

Kvačenje vozila pri manevrisajnu osmicom mora se vršiti drškom zastavice ili drugim podesnim predmetom.

Član 195

Rukovanje ustavljačima kod manevrisanja

Rukovanje ustavljačima kod manevrisanja

Upotreba ustavljača nije dopuštena.

Član 196

Otiskivanje (odbacivanje) kola

Otiskivanje (odbacivanje) kola (V. čl. 47, t. 2)

Pojedina kola, ili skupina kola, koja nemaju kočnice, ne smeju se otiskivati.

Član 197

Razlika u visini odbojnika

Razlika u visini odbojnika (V. čl. 46)

Kola treba uvrstiti u vozove tako, da razlika u visini osa dvaju suprotnih odbojnika ne bude veća od 4 cm.

Član 198

Položaj, količina i upotreba lokomotiva

Položaj, količina i upotreba lokomotiva (V. čl. 47)

1 Kod mesnih vozova, i u pojedinim izuzetnim slučajevima kod drugih vozova, smeju se lokomotive s posebnim tenderom upotrebiti na čelu voza i u okrenutom položaju, ali onda brzina ne sme biti veća od 25 km na sat.

2 *Za otpremu jednog voza smeju se upotrebiti na adhezionim prugama najviše dve lokomotive na čelu i jedna na kraju voza, a na zupčanim prugama najviše jedna na čelu i dve na kraju voza, pretpostavljajući, da stanje pruge i mostova dopušta upotrebu dveju neposredno zakvačenih lokomotiva.*

3 *Zaprežne lokomotive mogu se upotrebljavati samo na adhezionim prugama i to kod brzih, putničkih i mešovitih vozova uvek, dok kod teretnih vozova samo na prugama, na kojima je uspon manji od 10‰.*

Lokomotive za potiskivanje upotrebljavaju se na zupčanim prugama kod svih vozova, a na adhezionim prugama samo kod teretnih vozova, ako je uspon veći od 10‰.

4 Na zupčanim prugama dopušteno je, radi sigurnijeg kočenja, upotrebiti i u padu jednu lokomotivu na kraju voza.

Član 199

Štitna kola

Štitna kola (V. čl. 50, t. 1)

Kod vozova s prevozom putnika, koji voze većom brzinom od 30 km na sat, moraju se između vozne lokomotive i prvih kola s putnicima uvrstiti jedna kola bez putnika (štitna kola).

Član 200

Uvršćivanje kola obzirom na vrstu točkova, na razmak i broj osovina

Uvršćivanje kola obzirom na vrstu točkova, na razmak i broj osovina (V. čl. 54)

1 Kola s točkovima, koji su liveni iz jednog komada, ne smeju se dodavati vozovima veće brzine od 30 km na sat.

2 Kola s nepokretnim osovinama većeg razmaka od 1.8 m ne smeju, uopšte, saobraćati na uzanim prugama.

3 Dvoosovna kola, koja je dopušteno uvrstiti u vozove s brzinom većom od 30 km na sat, moraju biti naročito obeležena. Oblasna direkcija može za izvesne pruge odobriti otstupanja.

Član 201

Uvršćivanje kola natovarenih dugačkim drvima ili predmetima, koji su duži od jednih kola

Uvršćivanje kola natovarenih dugačkim drvima ili predmetima, koji su duži od jednih kola (V. čl. 56)

1 Kola natovarena dugačkim drvima ili predmetima, koji su, zbog svoje dužine, natovareni na dvoja kola, smeju se otpremati samo onim vozovima, koji saobraćaju brzinom do 30 km na sat.

2 Na zupčanim prugama dugačka građa, natovarena na dvoja kola, koja su zakvačena krutim kvačilom ili vezana samim tovarom, sme se otpremati samo vozovima bez lokomotive za potiskivanje. Jednim vozom može se otpremiti samo jedna takva pošiljka, koja se mora uvrstiti neposredno pred završna kola.

Član 202

Uvršćivanje kolskih dizalica

Uvršćivanje kolskih dizalica (V. čl. 59)

Kolska dizalica sme se prevoziti samo vozovima, koji nemaju veću brzinu od 25 km na sat.

Član 203

Uvršćivanje snežnih grtala i snežnih ralica

Uvršćivanje snežnih grtala i snežnih ralica (V. čl. 60)

Na prugama, na kojima nema teretnih vozova, mogu se snežna grtala (ralice) prevoziti i mešovitim vozovima, naročito pažljivo, ali brzina ne sme biti veća od 25 km na sat.

Član 204

Kvačenje vozila

Kvačenje vozila (V. čl. 63)

Za kvačenje vozila važe ovi propisi:

a) pored osmica moraju se upotrebiti i oba kvačila na zavrtanj;

b) kola bez kvačila na zavrtanj kvače se osmicom. U tom slučaju moraju se kvačiti još i pomoćnim lancima i to tako, da se kuka lanca jednih kola zakvači u trouglastu kariku lanca suprotnih kola;

c) kvačila na zavrtanj treba pritegnuti toliko, da razmak odbojnika bude od 0.5 do 1.0 cm, pri čemu vreteno treba da je sa obe strane približno jednako navrnuto;

d) ako treba kvačiti kola, kod kojih su kvačila na zavrtanj, s kolima koja se kvače samo lancima, onda se kvačenje sme izvršiti samo osmicom. Pri ovakvom kvačenju osoblje mora, za vreme vožnje, na ovako zakvačena kola obratiti naročitu pažnju;

e) kvačila na zavrtanj, kad nisu upotrebljena, moraju se zakvačiti na za to naročito podešenu kuku na čeonoj gredi; pomoćni lanac, dok nije u upotrebi, treba skratiti (kuku obesiti o gornju kariku);

f) dvoosovna kola ne smeju se neposredno kvačiti sa četvoroosovnim kolima staroga tipa, ako ova nisu za takvo kvačenje naročito obeležena. Oblasna direkcija može za izvesne pruge odobriti otstupanje;

g) kvačila na zavrtanj treba, od vremena do vremena, očistiti i namazati, da se zakvačivanje i otkvačivanje može uvek brzo izvršiti.

Član 205

Kočenje vozova

Kočenje vozova

1 Kod svakog voza moraju vozni službenici, osim kočnica na radnim lokomotivama i njihovim tenderima, rukovati tolikim brojem kočnica, odnosno kod vozova s vazdušnim kočenjem mora se staviti u dejstvo toliko kočnica, koliko je potrebno, do od bruto težine čitavog voza bude kočen bar onaj procenat, koji je, obzirom na najveći nagib na izvesnim delovima pruge, kao i na najveću brzinu voza, određen u tablici: B_1 i B_2 čl. 69.

2 Na temelju ove tablice označen je u redu vožnje svakog voza procenat kočenja, koji se za taj voz mora primeniti na pojedinim delovima pruge. Bruto težina koja odgovara ovom procentu jeste propisano kočeno bruto.

3 Za brzinu ispod 15 km na sat važi procenat kočenja, koji je predviđen za brzinu od 15 km.

Za brzine i nagibe, koji se nalaze između onih, koji su naznačeni u tablici, mora se uzeti procenat kočenja najbliže veće brzine i najbližeg većeg nagiba.

4 *Kao stvarno kočeno bruto kod kola, kojima su sve osovine kočene, uzima se celokupna bruto-težina tih kola. Kod onih kola, kojima nisu kočene sve osovine, računa se u stvarno kočeno bruto samo onaj deo bruto-težine, koji*

leži na kočenim osovinama. Ovo važi kod ručnog kočenja, kao i kod kočenja za sve vrste kola.

5 Kod dvogubih kočnica, kada su po dvoja kola s ručnom kočnicom okrenuta jedna prema drugima tako, da jedan kočničar rukuje obema kočnicama, uzima se u račun stvarno kočeno bruto obojih kola.

6 Pri određivanju kočnica, koje treba posesti, moraju se, po mogućnosti, uzeti u obzir ona kola, koja imaju veće kočeno bruto.

Kola s ručnim kočnicama treba, po mogućnosti, podjednako rasporediti u vozu. Ako to ne bi bilo moguće, treba veći broj takvih kola uvrstiti bliže ka završetku voza.

7 Hladna lokomotiva ne uzima se u račun kod izračunavanja bruta za kočenje, ako ju pratilac koči.

Ako se hladna lokomotiva ne može kočiti, onda se i njezina težina računa u nekočeno bruto (tj. bruto voza, koje treba kočiti).

8 Ako se kočnica na tenderu ma koje radne lokomotive pokvari, onda se težina tendera mora uzeti u račun kao nekočeno bruto. Ako se, u tom slučaju, ne koči ni lokomotiva, onda se i njena težina uzima kao nekočeno bruto.

9 *Vozovi sa brzinom od 31—40 km na sat moraju saobraćati sa automatskim vazdušnim kočenjem. Izuzetno smeju se takvim vozovima dodati na kraju voza kola bez vazdušnog kočenja, ali bruto težina ovih kola ne sme biti veća od jedne petine (20%) ukupne bruto-težine voza.*

Propisano kočeno bruto, u svakom slučaju, za **ukupnu bruto-težinu** *voza mora da bude osigurano vazdušnom kočnicom. Kočeno bruto posednutih ručnih kočnica u vozu mora odgovarati bar onom procentu, koji je u tablici kočenja propisan za merodavni nagib i za najmanju*

brzinu, tj. 15 km na sat. Ručne kočnice treba prvenstveno posesti na delu voza bez vazdušnog kočenja.

10 *Kod vozova na adhezionim prugama, koji voze brzinom do zaključno 30 km na sat, broj kola bez vazdušnog kočenja, koja se dodaju na kraju voza, nije ograničen, ali treba nastojati, da se u prednji deo voza uvrsti što više kola sa vazdušnim kočenjem.*

Deo voza sa vazdušnim kočenjem mora da bude samostalno osiguran vazdušnom kočnicom prema bruto-težini tog dela voza i prema propisanom procentu kočenja. Na delu voza bez vazdušnog kočenja mora se posesti toliko ručnih kočnica, da se samostalno osigura propisano kočeno bruto za bruto-težinu tog dela voza. Međutim, kočeno bruto posednutih ručnih kočnica u vozu ne sme da bude manje, nego što je propisano u tablici kočenja za najmanju brzinu tj. 15 km na sat i za merodavni nagib.

11 *Svi vozovi zupčanih pruga moraju saobraćati sa automatskim vazdušnim kočenjem duž celog voza. U neizbežnim slučajevima izuzetno je dopušteno jedna kola bez vazdušne kočnice, odnosno bez sprovodnih cevi, dodati na kraju voza (i iza lokomotive za potiskivanje), kad je moguće potpuno sigurno kvačenje, tj. i osmicom i kvačilima na zavrtanj.*

Propisano kočeno bruto, u svakom slučaju, za ukupnu bruto-težinu voza mora da bude osigurano vazdušnom kočnicom. Osim toga, mora se posesti toliko ručnih kočnica, da polovina propisanog kočenog bruta bude kočena ručnom kočnicom.

12 *Kada se kod voza na adhezionoj pruzi pokvari vazdušna kočnica, voz sme nastaviti vožnju brzinom, koja odgovara procentu stvarno kočenog bruta ručnim kočnicama prema tablici kočenja.*

Ako izračunati procenat stvarno kočenog bruta pada između dvaju procenata, koji se na-

laze u tablici, onda se uzima ona brzina, koja odgovara manjem procentu.

Da bi se u tom slučaju postigla prvobitna brzina voza, mora se u narednoj stanici ili posednuti još potreban broj kočnica, ili se mora, srazmerno, smanjiti opterećenje voza.

13 *U slučaju, da se, usput, kod voza na zupčanim prugama pokvari na lokomotivi sprava za vazdušno kočenje, treba voz zaustaviti i zatražiti pomoćnu lokomotivu.*

14 Pošto nije isključeno, da će se na usputnim stanicama dodavati vozu kola bez kočnice, ili da će se koja kočnica usput pokvariti, potrebno je, da se svaki voz iz polazne stanice otpravi sa više kočnica, nego što je propisano.

15 Da voz ima dovoljno kočenog bruta odgovoran je, u prvom redu, vozovođa, a, u polaznim stanicama i u onim usputnim stanicama, u kojima se sastav voza menja, i saobraćajni činovnik.

16 *Lokomotivskom vozu smeju se prikvačiti jedna kola bez kočničara, a na sporednim prugama, izuzetno, dvoja kola.*

Član 206

Raspored kola s posednutim kočnicama (V. čl. 70)

Raspored kola s posednutim kočnicama

Odredbe tačke 4 *b* člana 70, da se kočničari ne smeju smestiti na kočnice otvorenih kola bez štitne ograde, ne važe za uzane pruge.

Član 207

Brzina vožnje (V. čl. 106)

Brzina vožnje

1 Vozovi, kod kojih lokomotiva ide, okrenuta tenderom napred, na čelu voza, smeju voziti brzinom najviše do 25 km na sat.

Lokomotive bez posebnog tendera mogu voziti najvećom dopuštenom brzinom i u okrenutom položaju.

2 Brzina guranih vozova bez lokomotive na čelu ne sme biti veća od 15 km na sat.

3 Vozovi, čije lokomotive putuju s pričvršćenim snežnim plugom, ne smeju imati veću brzinu od 40 km na sat.

4 Pri vožnji snežnih grtala brzina ne sme biti veća od 15 km na sat, ali ako je, zbog konstrukcije snežnog grtala, potrebno, treba brzinu smanjiti.

5 Brzina radnih vozova, uopšte, nije ograničena, ali, ako konstrukcija i stanje kola ili stanje pruge zahtevaju, treba brzinu, od slučaja do slučaja, prema potrebi, smanjiti. Za vreme rada na pruzi, kao i kad se radni voz povlači s pruge u stanicu, i, ako se ponova vraća na prugu, ne sme saobraćati većom brzinom od 15 km na sat.

Član 208

Brzina vožnje preko skretnicâ

Brzina vožnje preko skretnicâ (V. čl. 107)

1 U redovnim prilikama brzina vožnje, prilikom prelaza preko skretnicâ, ima se smanjiti na ovaj način:

Brzina može biti *km* na sat	Pri vožnji			
	uz jezičak		niz jezičak	
	u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod brzih i putničkih vozova ako je skretnica osigurana	30	15	Redovno	20
ako skretnica nije osigurana	20	15		20
Kod ostalih vozova bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije	15	10		15

2 Ako se preko skretnica mora, izuzetno, voziti naročito oprezno, onda o tome treba, telegrafski ili telefonski, obavestiti onu stanicu, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednji put stane, a saobraćajni činovnik te stanice dužan je o tome obavestiti vozno osoblje »Opštim nalogom«.

Ako se vozno osoblje te stanice nije moglo obavestiti, onda se voz mora ulaznim ili štitnim signalom, eventualno ručnim sredstvima, zaustaviti i vozno osoblje usmeno obavestiti.

Član 209

Čuvanje ključeva zaključanih skretnica

Čuvanje ključeva zaključanih skretnica (V. čl. 109, t. 6)

Na stanicama, u kojima nema saobraćajnog činovnika, mogu se ključevi zaključanih skretnica poveriti i staničnom službeniku, ili vozovođi.

Član 210

Obaveštavanje vozovođe i mašinovođe o stalnim signalima, koji ne važe i koji su neupotrebljivi

Obaveštavanje vozovođe i mašinovođe o stalnim signalima, koji ne važe i koji su neupotrebljivi (V. čl. 120, t. 7)

U Opštem nalogu, kojim se vozni službenici obaveštavaju, da je neki stalni signal, izuzetno, neupotrebljiv, treba navesti mesto, na kome je signal s primedbom:

»Lagano i oprezno voziti do ulazne skretnice. Paziti na ručne signale!« Ova primedba izostaje, ako je samo predsignal pokvaren.

Član 211

Izveštavanje o polasku vozova, telegrafom ili telefonom

Izveštavanje o polasku vozova, telegrafom ili telefonom (V. čl. 123)

Svaka stanica dužna je odmah, telegrafom ili telefonom, javiti narednoj stanici vreme polaska, odnosno prolaska voza.

Član 212

Ulazak voza na posednuti kolosek — Zaustavljanje voza, koji, po redu vožnje, ne staje u stanici

Ulazak voza na posednuti kolosek — Zaustavljanje voza, koji, po redu vožnje, ne staje u stanici (V. čl. 129, t. 8 i 9)

1 Ako voz treba, izuzetno, pustiti na kolosek, koji je posednut drugim vozom ili vozilima, ili na kolosek, koji je samo do stanovite tačke prohodan, ili ako je potrebno, da voz uđe u stanicu naročito oprezno, onda je saobraćajni činovnik dužan izvestiti o tom telegrafski (telefonski) onu stanicu, u kojoj voz, po redu vožnje, pre toga, poslednjiput stane.

Saobraćajni činovnik ove stanice mora o tome obavestiti usmeno i pismeno »Opštim nalogom« mašinovođu i vozovođu, a ovi ložača, odnosno ostalo vozno osoblje.

Na stanici, u koju voz treba oprezno da uđe, mora se, pored toga, vozu koji dolazi, na ulaznoj skretnici, davati ručni signal »Lagano«, a, prema prilikama, i signal »Stoj«.

Ako voz preko pozadnje stanice nije mogao biti obavešten, onda ga treba pred ulaznim, odnosno štitnim, signalom zaustaviti, gde će izaslani službenik mašinovođi i vozovođi usmeno dati potrebna uputstva.

Tamo, gde nema ulaznih (štitnih) signala, treba voz zaustaviti ručnim signalnim sredstvima pred stanicom.

2 Ako treba voz, koji, po redu vožnje, prolazi kroz stanicu bez zadržavanja, ma iz kog razloga u stanici zaustaviti, saobraćajni činovnik mora, po mogućnosti, obavestiti vozne službenike »Opštim nalogom« preko one stanice, u kojoj voz, po redu vožnje, poslednjiput stane.

Ako to nije bilo moguće, onda treba voz zaustaviti ručnim signalnim sredstvima pred ulaznom skretnicom i obavestiti ga, da u stanici mora stati.

Član 213

Prelaz službenika iz kola u kola za vreme vožnje

Prelaz službenika iz kola u kola za vreme vožnje (V. čl. 131/I)

Službenici mogu, u slučaju neizbežne potrebe, prelaziti, za vreme vožnje, preko uzdužnih dasaka, iz kola u kola, ali samo na onim mestima, gde nema opasnosti po njih.

Član 214

Rukovanje kočnicama

Rukovanje kočnicama

1 *Vozovođa mora rasporediti kočničare po pravilu tako, da rukuju sa dve kočnice.*

2 *Kod vozova na većem nagibu mora se uvrstiti i zaposesti što veći broj dvogubih kočnica* **bliže završetku** *voza i to s razloga:*

a) pri vožnji uz brdo, ako bi se voz raskinuo, da se uzmogne što sigurnije zaustaviti raskinuti deo voza;

b) pri vožnji niz brdo, da se voz kreće vazda sa nategnutim kvačilima, jer samo tako može se uspešno udešavati brzina.

3 *Kod dvogubih kočnica zaposešće kočničar kočnicu onih kola, koja imaju više kočenog bruta. Završni kočničar mora zaposesti kočnicu, koja je okrenuta protivno pravcu vožnje.*

4 *U polaznoj stanici i usputnim stanicama, gde se sastav voza menja, dužnost je voznog osoblja, da se uveri kako dejstvuju poverene im kočnice, a isto tako da li su i ostale kočnice u potpunom redu.*

Pri ovom ispitivanju ručnih kočnica treba paziti:

a) da li se vreteno može lako okretati jednom rukom;

b) da li se ćutci čvrsto priljubljuju uz točkove, kada je kočnica pritegnuta;

c) kad se kočnica popusti, ne smeju se ćutci doticati točkova, niti smeju biti odmaknuti više od 5 mm;

d) da su ćutci sigurno i pravilno pričvršćeni i da nisu odveć istrošeni; i

e) da se poluge, spojnice i, uopšte, svi delovi kočnice nalaze u dobrom stanju i da su im na svom mestu zavornji, navrci, rascepke, itd.

5 O pronađenim nedostatcima treba obavestiti vozovođu, koji će o tome izvestiti pregledača kola, a gde ovog nema, mašinovođu.

6 Kola, kod kojih je kočnica pokvarena, moraju se označiti propisnom listicom: »Kočnica neupotrebljiva!« Ovakva kola ne smeju se uvrstiti u vozove zupčanih pruga.

7 Kočničari moraju, za vreme vožnje, ostati na svojim kočnicama.

8 Kondukteri moraju biti bezuslovno spremni, da poslužuju kočnice: a) pri izlasku iz stanice; b) na velikim padovima; c) u tunelima; i d) kad se voz približuje stanici.

9 Pre no što voz naiđe na veći pad, mora sve vozno osoblje pritegnuti kočnice i to: kočničari bliže završetku voza imaju kočnice jače pritegnuti, nego oni u prvom delu voza, tako da voz ide niz brdo sa nategnutim kvačilima.

10 Brzina voza mora da je jednomerna. Pri vožnji na većem padu ima vozno osoblje u prvom delu voza udešavati brzinu na taj način, da kočnice, prema potrebi, jače ili slabije pritegne. Osoblje na zadnjem delu voza neće po pravilu popustiti kočnice, a pritegnuće kočnice još jače, ako brzina znatno raste ili kad mašinovođa daje signal 58: »Pritegni umereno kočnice«.

11 Kad mašinovođa daje signal 57: »Pritegni kočnice« mora sve osoblje tom signalu udovoljiti. Naročito će osoblje u zadnjem delu voza što pre i što jače pritegnuti kočnice,

da bi se sprečio svaki nalet zadnjeg dela voza na prvi deo, što bi lako dovelo do iskliznuća.

12 Kada za vreme vožnje mašinovođa daje signal 60: »Popusti umereno kočnice« ili 59: »Popusti kočnice« ne sme sve osoblje odmah popustiti kočnice, nego najpre ima kočnicu popustiti prvi službenik u vozu, i samo ako time ne biva brzina veća, popustiće kočnicu drugi, pa treći kočničar. Kočničari u zadnjem delu voza, ako je voz na većem padu, neće, po pravilu, sasvim popustiti kočnice.

Isto tako će se postupati ako voz, koji je zaustavljen na pruzi u većem padu, ima da nastavi vožnju.

13 Kočnice se ne smeju nikada tako čvrsto pritegnuti, da se točkovi ukoče i klize po šinama. Naročito se to ne sme desiti pri prelasku preko skretnicâ. Čim se opazi da točkovi klize, mora se kočnica popustiti, pa opet toliko pritegnuti, da se točkovi još okreću.

14 U polaznim i u onim usputnim stanicama, gde se menja sastav kola spojenih u vazdušnoj kočnici, dužnost je mašinovođe, da, pre polaska voza, izvrši probu vazdušne kočnice na taj način, da kola vazdušnom kočnicom zakoči, a zatim otkoči. Za vreme, dok su kola zakočena, a isto tako, dok su kasnije otkočena, ima vozno osoblje, pregledač kola, eventualno i mašinovođa, da pregledaju kočnice, kako je to u tački 4 b) i 4 c) ovog člana istaknuto i da uklone sve nedostatke.

O izvršenoj probi vazdušne kočnice zavodiće vozovođa primedbu u Putni list.

15 Na zupčanim prugama mora se, pri vožnji u padu, u isto vreme, rukovati vazdušnom kočnicom i ručnom kočnicom. Za održavanje propisane brzine odgovorno je, u jednakoj meri, mašinsko i vozno osoblje.

Član 215

Dužnost voznih službenika, kad se voz približi stanici

Dužnost voznih službenika, kad se voz približava stanici (V. čl. 131/V)

1 *Ako su vozni službenici »Opštim nalogom« obavešteni o neispravnosti ulaznog (štitnog) signala, onda voz sme nastaviti vožnju do ulazne skretnice, ali oprezno i lagano, i tamo mora stati, ako na pouzdan način ne dobije dopuštenje, da može ući u stanicu.*

2 *Na stanicama, u kojima nema ulaznog (štitnog) signala, moraju vozni službenici, kad se voz približuje stanici, obratiti pažnju na signale, koji se, eventualno, daju iz stanice.*

Član 216

Zaštićivanje voza, koji je na pruzi stao — Udaljenost mesta zaštite

Zaštićivanje voza, koji je na pruzi stao — Udaljenost mesta zaštite (V. čl. 134, t. 4)

Zaštićivanje voza, koji je na pruzi stao, ima se izvršiti na udaljenosti od 400 m.

Član 217

Postupak pri povlačenju s pruge — Udaljenost glasnika

Postupak pri povlačenju s pruge — Udaljenost glasnika (V. čl. 136)

Udaljenost glasnika pred vozom, koji se povlači, jeste 400 m.

Član 218

Upotreba lokomotive za potiskivanje — Brzina vožnje

Upotreba lokomotive za potiskivanje — Brzina vožnje (V. čl. 139)

Za vreme potiskivanja ne smeju vozovi na adhezionim prugama saobraćati većom brzinom od 25 km na sat, a na zupčanim prugama 15 km na sat.

Lokomotiva za potiskivanje mora se zakvačiti za voz. Pri upotrebi dveju lokomotiva za potiskivanje neće se druga lokomotiva zakvačiti.

Član 219

Sastav vozova koji se potiskuju

Sastav vozova koji se potiskuju (V. čl. 140)

Na takvim prugama dopušteno je iza lokomotive za potiskivanje prikvačiti jedna kola.

Član 220

Odredbe za vožnju sa zakvačenom lokomtivom za potiskivanje — Način kvačenja

Odredbe za vožnju sa zakvačenom lokomotivom za potiskivanje — Način kvačenja (V. čl. 142 III)

Lokomotiva za potiskivanje mora se kvačiti osmicom i sa obadva kvačila na zavrtanj.

Član 221

Postupak, ako voz, koji je tražio pomoć, može nastaviti vožnju pre nego što je stigla pomoćna lokomotiva (voz) — Udaljenost glasnika

Postupak, ako voz, koji je tražio pomoć, može nastaviti vožnju pre nego što je stigla pomoćna lokomotiva (voz) — Udaljenost glasnika (V. čl. 157)

U slučaju, kada je vozu dopušteno nastaviti vožnju pre nego što je stigla zatražena pomoćna lokomotiva, mora pred vozom ići glasnik na udaljenosti od 400 metara.

Član 222

Uslovi za vožnju radeničkih kolica — Kočnice

Uslovi za vožnju radeničkih kolica — Kočnice (V. čl. 161)

Na prugama s nagibom od 5 do 15‰ mogu saobraćati radenička kolica s kočnicom na polugu, a za veći nagib moraju imati kočnicu na vreteno, kojom se mogu kočiti sva četiri točka.

Član 223

Prikvačivanje radeničkih kolica vozovima

Prikvačivanje radeničkih kolica vozovima (V. čl. 161, t. 2)

Radenička kolica i drezine dopušteno je prikvačiti vozovima samo po odobrenju i uputstvima Oblasne direkcije.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu 1 aprila 1932 godine, koga dana prestaje važiti »Pravilnik o vršenju saobraćajne službe na državnim železnicama Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca« od 1 oktobra 1924 godine.

G.D.Broj 101649/30 od 30 V 1931
G.D.Broj 50679 od 20 VI 1931
G.D.Broj 79863 od 23 IX 1931

Beograd

Ministar saobraćaja,
Lazar Radivojević



Club. Sp. 36383