



СОБРАНІЕ

УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

15 НОЯБРЯ

№ 109.

1883

РАСПОРЯЖЕНІЯ

Министра Путей Сообщенія.

852. Объ измѣненіи §§ 25 и 26 временныхъ правилъ перевозки по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ пассажировъ, товаровъ и проч. предметовъ.

За Министра Путей Сообщенія, Товарищъ Министра Путей Сообщенія донесъ Правительствующему Сенату, что 27 Ноября 1882 года Министръ Путей Сообщенія, на основаніи Высочайше утвержденного 15 Октября 1882 года положенія Комитета Министровъ и § 13 Высочайше утвержденного 26 Марта 1876 года Устава Общества Харьковско-Николаевской желѣзной дороги, утвердилъ измѣненіе редакціи §§ 25 и 26 временныхъ правилъ перевозки по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ, распубликованныхъ въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства 1875 года № 88.

ИЗМѢНЕНІЯ

§§ 25 И 26 ВРЕМЕННЫХЪ ПРАВИЛЪ О ПЕРЕВОЗКѢ ПО ХАРЬКОВО-НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ ПАССАЖИРОВЪ, ТОВАРОВЪ И ПРОЧИХЪ ПРЕДМЕТОВЪ.

Существовавшая редакция.

§ 25. Если еще до отхода поѣзда въ вагонѣ окажется какое либо лицо вовсе безъ билета, то такое немедленно удаляется съ поѣзда, а если это открыто будетъ во время пути, то, по прибытіи на первую станцію, оказавшееся безъ билета лицо обязано уплатить двойную цѣну

Новая редакция.

§ 25. Если до отхода поѣзда въ вагонѣ окажется пассажиръ вовсе безъ билета, то таковой немедленно удаляется съ поѣзда, а если это открыто будетъ во время пути, то пассажиръ, оказавшійся безъ билета, обязанъ уплатить, съ полученіемъ о томъ надлежащаго удостовѣренія, двойную

билета того класса вагона, въ которомъ ѣхало, за разстояніе между станціею, съ которой неимѣніе билета открыто, до первой за тою станціи, и если затѣмъ это лицо не возьметъ надлежащаго билета, то къ дальнѣйшему слѣдованію не допускается.

плату билета того класса вагона, въ которомъ ѣхаль, за все пройденное разстояніе отъ предъидущей контрольной станціи (см. примѣчаніе) до слѣдующей станціи, ближайшей къ тому мѣсту, гдѣ неимѣніе билета обнаружено и если затѣмъ пассажиръ не возьметъ надлежащаго билета, то къ дальнѣйшему слѣдованію не допускается.

Примѣчаніе. Контрольными станціями Харьковско-Николаевской желѣзной дороги назначаются:

- | |
|--|
| для участковъ Харьковъ - Полтава (132 в.), Харьковъ и Полтава. |
| » » Харьковъ-Сумы (134 в.), Харьковъ и Сумы. |
| » » Сумы-Ворожба (50 в.), Сумы и Ворожба. |
| » » Полтава - Кременчугъ (112 в.), Полтава и Кременчугъ |
| » » Кременчугъ-Знаменка (88 в.), Кременчугъ и Знаменка. |
| » » Знаменка-Новый-Бугъ (120 в.), Знаменка и Новый Бугъ. |
| » » Новый-Бугъ-Николаевъ (93 в.), Новый-Бугъ и Николаевъ. |
| » » Знаменка - Елисаветградъ (49 в.), Знаменка-Елисаветградъ. |
| » » Мереха - Люботинъ (17 в.), Мереха и Люботинъ. |

§ 26. Если оказавшійся безъ билета пассажиръ заявитъ, что имъ таковой потерянъ и если взятіе имъ билета не можетъ быть доказано багажною квитанціею, то въ такомъ случаѣ пассажиръ этотъ, по прибытіи на первую станцію, обязанъ взять новый билетъ, на проѣздъ отъ предъидущей станціи до станціи назначенія, съ уплатою за это разстояніе обыкновенной цѣны.

§ 26. Если оказавшійся безъ билета пассажиръ докажетъ, что имъ билетъ потерянъ, то въ такомъ случаѣ пассажиръ этотъ, по прибытіи на первую станцію, обязанъ взять новый билетъ на проѣздъ отъ контрольной станціи до станціи назначенія, съ уплатою за это разстояніе обыкновенной цѣны.

Подписаль: Предсѣдатель временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Тайный Совѣтникъ, Инженеръ Баронъ *Шернваль*.

855. О правилахъ движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ открытымъ для общественнаго пользованія.

Министръ Путей Сообщенія представилъ Правительствующему Сенату постановленіе свое отъ 27 Іюня 1883 года за № 5900, со слѣдующими къ нему правилами движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, устанавливаемыми взамѣнъ таковыхъ же правилъ, изданныхъ предмѣстникомъ его, Министра Путей Сообщенія, въ 1874 году, при постановленіи отъ 30 Мая 1874 года за № 51 и дополненій и измѣненій сихъ правилъ, изданныхъ имъ, Министромъ Путей Сообщенія, въ 1877 году, при постановленіяхъ отъ 31 Января и 18 Октября 1879 года за №№ 60 и 61 и отъ 19 Марта 1881 года № 3342.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ

Министра Путей Сообщенія

27-го Іюня 1883 года

№ 5900.

Въ виду указаній опыта, я призналъ необходимымъ, на основаніи ст. 718 т. XII Св. Закона, Устава путей сообщенія и въ развитіе статей раздѣла III гл. III отд. 3 того же Устава, о надзорѣ за частными желѣзными дорогами, а также на основаніи статей концессій и уставовъ обществъ желѣзныхъ дорогъ, установить, для обезпеченія правильнаго и безопаснаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, прилагаемыя при семъ правила движенія по паровознымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія.

Адміністраці правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также правленія обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ обязываются приступити на подвѣдомственныхъ имъ дорогахъ ко введенію сихъ правилъ, вслѣдъ за ихъ опубликованіемъ, и ввести таковыя къ точному во всемъ объемѣ исполненію, не позднѣе какъ по истеченіи года со дня опубликованія настоящаго постановленія.

Дѣйствіе существующихъ нынѣ правилъ движенія, изданныхъ въ 1874 году, при постановленіи № 51, а равно частныхъ въ нихъ измѣненій, изданныхъ при постановленіяхъ отъ 31 Января и 18 Октября 1879 года №№ 60 и 61 и отъ 19 Марта 1881 года № 3342, должно быть прекращаемо по мѣрѣ введенія прилагаемыхъ новыхъ правилъ.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантъ
К. Посьетъ.

На подлинныхъ написано: «Правила сіи утверждены Министромъ Путей Сообщенія по докладу Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 19 Іюня 1883 года № 716.»

Подписалъ: Исправляющій должность Завѣдывающаго техническою и инспекторскою частями желѣзныхъ дорогъ *Журавскій.*

ПРАВИЛА ДВИЖЕНІЯ

ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ (ПАРОВОЗНЫМЪ),

ОТКРЫТЫМЪ

ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ.

ОТДѢЛЪ I.

СЛУЖБА ДВИЖЕНІЯ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

Общія основанія.

§ 1. Движеніе поѣздовъ по желѣзной дорогѣ, открытой для общественнаго пользованія, должно производиться согласно съ настоящими правилами.

Если бы, вслѣдствіе особенностей какой-либо желѣзной дороги, потребовалось измѣненіе для нея настоящихъ правилъ по существу или только въ способѣ примѣненія, то таковое измѣненіе допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

Служба движенія на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 2. Служащіе при желѣзной дорогѣ по движенію на оной составляютъ особую службу, называемую службою движенія.

§ 3. Непосредственное, отвѣтственное завѣдываніе и распоряженіе сею службою возлагается, подъ общимъ руководствомъ управляющаго дорогою, на начальника службы движенія.

Примѣчаніе 1-е. Должность начальника службы движенія можетъ быть совмѣщаема съ должностью управляющаго дорогою или начальника другой службы. Установленіе того или другаго порядка завѣдыванія службою движенія зависитъ отъ правленія общества дороги съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

§ 4. Всѣ лица, состоящія въ службѣ движенія, начиная съ начальника этой службы, подчинены управляющему дорогой.

Составъ службы движенія.

§ 5. Службу движенія составляютъ:

- а) начальникъ службы движенія и его помощникъ;
- б) начальники отдѣленій, ревизоры и контролеры движенія, гдѣ таковыя имѣются;
- в) начальники станцій и ихъ помощники;
- г) телеграфисты;
- д) сигналисты, при постоянныхъ станціонныхъ и путевыхъ сигналахъ;
- е) составители поѣздовъ и сдѣпщики;
- ж) стрѣлочники;
- з) главные кондукторы и кондукторы всѣхъ наименованій.

Изъ числа поименованныхъ должностей, учрежденіе должностей помощника начальника службы движенія, начальниковъ отдѣленій, ревизоровъ и контролеровъ движенія зависитъ отъ усмотрѣнія правленія общества; должность сигналистовъ обязательна лишь при учрежденія на дорогѣ системы блокированія поѣздовъ (block-system); должности составителей поѣздовъ и сдѣпщиковъ учреждаются лишь въ мѣрѣ надобности на станціяхъ сортировочныхъ и вообще такихъ, на коихъ происходятъ большіе маневры.

§ 6. Паровозная прислуга, хотя и не принадлежитъ къ службѣ движенія, но въ отношеніи передвиженія подвижнаго состава на станціяхъ подчиняется станціонному агенту, распоряжающемуся маневрами, а въ пути—главному кондуктору.

§ 7. Обязанности по движенію должны быть поручаемы достаточному числу служащихъ, такъ чтобы они могли успѣшно исполнять возложенное на нихъ дѣло. Число служащихъ, поименованныхъ въ § 5, должно быть рассчитано такимъ образомъ, чтобы въ случаѣ внезапной болѣзни кого-либо изъ нихъ его обязанности могли быть своевременно приняты другимъ. Служащіе, поименованные въ пунктахъ *в, г, д, е, ж*, и *з* того же § 5, должны имѣть достаточно времени для отдыха; при чемъ продолжительность предоставленнаго служащему времени для отдыха должна быть не менѣе половины числа часовъ предшествовавшей непрерывной службы или дежурства. Непрерывный отдыхъ въ каждыя сутки долженъ быть не менѣе 6-ти часовъ. Когда непрерывная служба или дежурство будетъ продолжаться болѣе 16-ти часовъ, то продолжительность послѣдующаго отдыха не должна быть менѣе числа часовъ предшествовавшей непрерывной службы или дежурства. Безсмѣнная служба не должна продолжаться болѣе 18-ти часовъ, дежурство же можетъ быть и 24-хъ часовое, если въ теченіи этихъ 24 часовъ служащій можетъ пользоваться въ сложности 10-ти часовымъ отдыхомъ.

Багажные кондукторы могутъ сопровождать багажные и товарные вагоны въ теченіи и болѣе 18-ти часовъ, но въ такомъ случаѣ они освобождаются отъ обязанности тормаженія вагановъ (см. § 47).

Служащіе не должны однако оставлять своихъ постовъ и обязанностей и по наступленіи вышеозначенныхъ сроковъ, если бы смѣна ихъ запоздала или оказалась невозможною, по какимъ либо непредвидѣннымъ обстоятельствамъ.

Росписаніе часовъ службы и отдыха кондукторскихъ бригадъ товарныхъ поѣздовъ для зимняго времени составляется, сообразно мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, управленіемъ дороги и вводится не иначе, какъ по утвержденіи его правительственнымъ инспекторомъ.

Если бы при соблюденіи правилъ, изложенныхъ въ семъ параграфѣ, поѣздная прислуга, по причинѣ утомленія, не могла продолжать исправно свои обязанности, то по прибытіи на окончную или обратную для кондукторскихъ бригадъ станцію, она обязана заявить о томъ начальству, которое принимаетъ нужныя мѣры для обезпеченія безопасности движенія.

Мѣстные станціонные служащіе, въ такихъ случаяхъ, заявляютъ о семъ начальнику станціи.

Качества, обязательныя для служащихъ.

§ 8. Служащіе, поименованные въ § 5, должны обладать такимъ зрѣніемъ и слухомъ, чтобы могли совершенно явственно различать упо-

требляемые на дорогѣ сигналы и не имѣть тѣлесныхъ недостатковъ, которые бы мѣшали имъ отправлять возложенныя на нихъ обязанности.

§ 9. Станціонные и поѣздные служащіе, поименованные въ пунктахъ в, г, д, е, ж и з § 5, должны быть совершеннолѣтніе, но при этомъ допускаются слѣдующія изъятія:

1) Окончившіе курсъ въ техническихъ желѣзнодорожныхъ школахъ могутъ быть допускаемы къ занятію должностей стрѣлочника, сцѣпщика, составителя поѣздовъ и кондуктора съ 18-ти лѣтняго возраста, если они удовлетворяютъ изложеннымъ въ сихъ правилахъ качествамъ для служащихъ.

2) Телеграфисты, на коихъ не возлагаются обязанности по движенію, допускаются къ занятію должности съ 16-ти лѣтняго возраста.

§ 10. Къ исполненію должностей начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ, телеграфистовъ, сигналистовъ, стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ, сцѣпщиковъ, главныхъ кондукторовъ и кондукторовъ и т. п. допускаются лишь лица, выдержавшія успешно испытаніе въ знаніи предстоящихъ имъ обязанностей. Начальники станцій, ихъ помощники и замѣстители должны назначаться впредь преимущественно изъ лицъ, умѣющихъ дѣйствовать телеграфомъ. Составители поѣздовъ и главные кондукторы должны быть грамотные; изъ нихъ главные кондукторы должны назначаться впредь преимущественно изъ лицъ, умѣющихъ дѣйствовать приборами, употребляемыми на дорогѣ, для подаванія съ пути извѣстія на станцію о происшествіи съ поѣздомъ и для полученія отвѣта. Во всякомъ случаѣ въ каждой кондукторской бригадѣ долженъ быть одинъ служащій, умѣющій дѣйствовать телеграфомъ той системы, которая существуетъ на дорогѣ для переговоровъ со станціями съ пути. Сцѣпщики, стрѣлочники и кондукторы должны быть избираемы, по возможности, изъ грамотныхъ.

§ 11. Временными и періодическими замѣстителями служащихъ, поименованныхъ въ § 5, могутъ быть лишь агенты, обладающія всѣми качествами, опредѣленными для тѣхъ служащихъ, которыхъ они замѣщаютъ.

§ 12. На одного и того же служащаго можетъ быть возлагаемо, съ утвержденія правительственнаго инспектора дороги, одновременно нѣсколько должностей изъ перечисленныхъ въ § 5, но при этомъ служащій этотъ долженъ удовлетворять всѣмъ качествамъ и познаніямъ, установленнымъ для каждой изъ совмѣщаемыхъ должностей.

Устройство службы и порядокъ опредѣленія и увольненія отъ должности и службы.

§ 13. Устройство службы движенія, порядокъ опредѣленія служащихъ, входящихъ въ ея составъ, къ должностямъ и увольненія ихъ отъ долж-

ностей и службы, а равно взаимныя ихъ отношенія опредѣляются правленіемъ общества желѣзной дороги, согласно съ указаніями закона, устава общества, а также постановленіями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія.

§ 14. Каждое начальствующее лицо обязано временно устранить отъ должности подвѣдомственного ему служащаго, оказавшагося ненадежнымъ или обнаружившаго неспособность къ исполненію возложенной на него обязанности. О такомъ устраненіи немедленно сообщается начальнику, утвердившему въ должности устраненное лицо, для дальнѣйшаго распоряженія.

Инструкціи для служащихъ.

§ 15. Каждое лицо, занимающее должность, поименованную въ сихъ правилахъ, а равно могущую быть указанной въ послѣдующихъ правилахъ, постановленіяхъ и циркулярахъ Министра Путей Сообщенія, должно быть снабжено инструкціею, въ которой съ точностью опредѣляются его обязанности и порядокъ подчиненности. Каждое такое лицо, кромѣ своей инструкціи, должно твердо знать положеніе о сигналахъ и инструкціи подчиненныхъ ему служащихъ.

§ 16. Въ каждую изъ инструкцій должны быть включены статьи законовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, какъ относящіяся до всѣхъ вообще желѣзнодорожныхъ служащихъ, такъ и спеціально до той должности, для коей составляется инструкція.

Инструкціи эти составляются распоряженіемъ правленія общества, согласно съ настоящими правилами и соотвѣтствующими постановленіями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія. Инструкціи, до введенія ихъ въ дѣйствіе, удостовѣряются правительственнымъ инспекторомъ дороги въ томъ, что въ нихъ введены всѣ относящіяся до означенной въ нихъ должности указанія закона, постановленій и распоряженій Министра Путей Сообщенія, а также, что въ нихъ не содержится ничего несогласнаго съ условіями безопасности движенія по дорогѣ.

§ 17. Начиная съ начальниковъ станціи, включительно, всѣ нисшіе служащіе, опредѣляемые вновь къ должностямъ, должны быть до вступленія въ должность испытываемы въ знаніи всѣхъ относящихся къ ихъ должности инструкцій, положеній, правилъ и проч., согласно установленному на сей предметъ порядку.

§ 18. Инструкціи выдаются на руки каждому служащему подъ росписку ближайшимъ его начальникомъ. Выданныя такимъ образомъ инструкціи разъясняются служащимъ ближайшими ихъ начальниками, также

и по всякому требованію подвѣдомственнаго служащаго; безграмотнымъ же инструкціи непременно прочивываются и разъясняются тѣми же лицами.

§ 19. Служащіе, допущенные къ исполненію должностей согласно § 17 сихъ правилъ или коимъ будутъ выданы инструкціи, правила, положенія и проч. порядкомъ, указаннымъ въ § 18, не могутъ отговариваться незнаніемъ содержанія таковыхъ инструкцій, правилъ, положеній и проч.

Снабженіе служащихъ необходимыми для исполненія ихъ обязанностей предметами.

§ 20. Каждый состоящій въ службѣ движенія долженъ быть снабженъ присвоенными его должности исправными сигнальными знаками, инструментами и всѣми предметами, необходимыми для исполненія порученныхъ ему обязанностей.

Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ.

§ 21. Каждый изъ поименованныхъ въ сихъ правилахъ служащихъ по движенію, долженъ быть во время нахождения своего на службѣ въ форменной одеждѣ и съ форменнымъ знакомъ, если таковые присвоены его должности.

§ 22. Состоящіе въ службѣ движенія, при нахожденіи на линіи, не должны имѣть на себѣ или въ своемъ одѣяніи такихъ цвѣтовъ, которые могли бы быть приняты за сигнальные знаки.

Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

§ 23. Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго опредѣляются содержаніемъ настоящихъ правилъ, данной ему инструкціи и сообщенныхъ ему распоряженій по дорогѣ. При чемъ примѣняются слѣдующія правила:

а) въ случаѣ невозможности исполнить свою обязанность лично, каждый долженъ своевременно передать исполненіе оной тому лицу, которое на таковой случай назначено отъ начальства; при отсутствіи же такого лица, каждый долженъ своевременно извѣстить о томъ подлежащее начальство. Служащій, передающій свою должность другому, обязанъ, во всякомъ случаѣ, передать вступающему въ должность инструкцію, присвоенную сей должности и достаточно разъяснить ему все, касающееся исполненія предстоящихъ ему обязанностей.

б) Каждый служащій, допущенный къ самостоятельному исправленію должности, отвѣчаетъ за исполненіе обязанностей, сопряженныхъ съ сею должностію и предписанныхъ ему настоящими правилами, его инструкціею или особыми распоряженіями начальства.

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

г) Если неисполненіе или неудовлетворительное исполненіе какой либо изъ обязанностей произошло отъ несвоевременнаго разъясненія оной исполнителю, или вслѣдствіе порученія обязанностей, сопряженныхъ съ должностями, поименованными въ § 5, лицу необладающему качествами, указанными въ §§ 8—12, то отвѣтственность падаетъ на того, къ кому сдѣланы таковыя упущенія.

ГЛАВА II.

Распредѣленіе обязанностей между служащими.

Общія обязанности служащихъ.

§ 24. Каждый служащій, независимо отъ исполненія возложенныхъ на него непосредственно обязанностей, долженъ, по мѣрѣ возможности, содѣйствовать предотвращенію всякой опасности для движенія по желѣзной дорогѣ. Въ случаѣ крушенія поѣзда, паровоза или вагоновъ, или какого-либо другаго несчастнаго происшествія на дорогѣ, каждый служащій обязанъ немедленно принимать зависящія отъ него мѣры къ подаенію помощи и къ огражденію сигналами мѣста несчастія, если оно представляетъ опасность для движенія.

Въ случаѣ пожара, каждый служащій, усмотрѣвшій пожаръ, обязанъ безотлагательно подать сигналъ тревоги. По такому сигналу, служащіе желѣзной дороги обязаны немедленно прибыть къ мѣсту пожара и, занявъ свои мѣста, дѣйствовать согласно пожарному росписанію.

§ 25. Служащіе по движенію обязаны, въ предѣлахъ станцій, предупреждать постороннихъ лицъ, въ соотвѣтственныхъ случаяхъ, о воспрещеніи ходить по путямъ желѣзной дороги, переходить черезъ нихъ, переносить и перетаскивать черезъ дорогу тяжести въ мѣстахъ, для сего не назначенныхъ, загромождать пути желѣзной дороги, приближаться къ движущемуся поѣзду, паровозу или вагонамъ; вскакивать на движущійся

поѣздъ, выходить изъ поѣздовъ до совершенной ихъ остановки, проходить между стоящими вагонами и подлезать подъ оныя, останавливаться на переѣздахъ, или переходахъ черезъ дорогу; открывать самовольно шлагбаумы и другіе барьеры, закрывающіе переходы и переѣзды, выпускать скотъ на полотно дороги, трогать стрѣлки, сигналы и проч., подражать установленнымъ сигналамъ и т. п., во время движенія поѣзда переходить изъ вагона въ вагонъ и стоять на тормазныхъ площадкахъ.

§ 26. Служащіе по движенію обязаны вести себя по отношенію къ публикѣ скромно и вѣжливо, но при этомъ съ твердостью требовать исполненія установленныхъ на дорогѣ порядковъ; они должны быть предупредительны въ предѣлахъ предоставленныхъ имъ служебныхъ правъ.

При невниманіи постороннихъ лицъ къ предупрежденіямъ служащихъ или сопротивленію подчиниться законнымъ ихъ требованіямъ, служащіе обязаны обращаться къ мѣстной полиціи съ просьбой о содѣйствіи и дальнѣйшему поступленію по закону, а о болѣе важныхъ случаяхъ доводить, чрезъ начальство свое, до свѣдѣнія правительственной инспекціи дороги.

Во время служебныхъ сношеній съ публикою агентамъ дороги воспрещается куреніе табаку.

Начальникъ службы движенія.

§ 27. Начальникъ службы движенія обязанъ, сверхъ знанія постановленій, правилъ, распоряженій и инструкцій, относящихся къ его личнымъ обязанностямъ, быть также вполне ознакомленнымъ съ относящимися вообще къ желѣзнымъ дорогамъ положеніями, постановленіями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія, а равно съ положеніями, правилами и инструкціями, установленными на дорогѣ по другимъ службамъ.

§ 28. Въ вѣдѣніи начальника службы движенія состоятъ всѣ совершаемыя по ней перевозки, какъ по пассажирскому, такъ и по товарному движеніямъ, вмѣстѣ со всѣмъ станціоннымъ, поѣзднымъ и прочимъ личнымъ составомъ службы движенія.

§ 29. На обязанности начальника службы движенія, кромѣ личнаго исполненія имъ настоящихъ правилъ въ томъ, что до него относится, лежитъ завѣдываніе и распоряженіе всею службою и общее наблюденіе за исполненіемъ сихъ правилъ подвѣдомственными ему служащими.

§ 30. Онъ заботится о томъ, чтобы на дорогѣ имѣлись необходимыя для перевозки пассажировъ и грузовъ перевозочныя средства. Наблюдаетъ за правильнымъ составленіемъ и своевременнымъ отходомъ поѣздовъ, вообще за тѣмъ, чтобы движеніе ихъ совершалось съ надлежащей правиль-

ностью. Онъ доноситъ управляющему дорогою о состояніи перевозокъ и потребностяхъ пассажирскихъ помѣщеній по дорогѣ, а также о состояніи станціонныхъ буфетовъ. Заботится о своевременномъ доставленіи и правильномъ расходованіи потребныхъ для ввѣренной ему службы матеріаловъ: освѣтительныхъ, смазочныхъ, а также по содержанію въ чистотѣ станціонныхъ помѣщеній и вагоновъ; объ опредѣленіи служащихъ по ввѣренной ему службѣ къ должностямъ; о распредѣленіи обязанностей между подвѣдомственными ему служащими и снабженіи ихъ инструкціями.

§ 31. Въ нетерпящихъ отлагательства случаяхъ, начальникъ службы движенія принимаетъ собственною властью и подъ собственною отвѣтственностью всѣ необходимыя по ввѣренной ему части мѣры для обезпеченія безопасности, правильности и безостановочности движенія. Къ обязанности начальника службы движенія принадлежитъ также составленіе расписаній и графиковъ хода поѣздовъ, составленіе годовыхъ эксплоатационныхъ смѣтъ и отчетовъ по ввѣренной ему службѣ.

§ 32. Если при производствѣ разслѣдованій о происшествіяхъ на желѣзной дорогѣ обнаружится, что причиною происшествія была неудовлетворительность самыхъ порядковъ, существующихъ на дорогѣ, по ввѣренной начальнику службы части, то начальникъ службы движенія обязанъ, въ подобныхъ случаяхъ, представлять управляющему дорогою свои соображенія о мѣрахъ, какія, по его мнѣнію, слѣдовало бы принять, для предотвращенія подобныхъ случаевъ въ будущемъ.

Начальники отдѣленій службы движенія.

§ 33. Если желѣзная дорога, по содержанію движенія, раздѣлена на отдѣленія, то на обязанность начальниковъ сихъ отдѣленій можетъ быть возложено ближайшее, подъ общимъ руководствомъ начальника движенія, завѣдываніе и распоряженіе службою и ближайшее наблюденіе за исполненіемъ настоящихъ правилъ подвѣдомственными имъ служащими, въ предѣлахъ отдѣленія и данныхъ имъ инструкцій.

Ревизоры и контролеры движенія.

§ 34. Для ближайшаго наблюденія за исполненіемъ настоящихъ правилъ на всемъ протяженіи дороги или участкѣ ея, въ помощь начальнику службы движенія или начальникамъ отдѣленій могутъ быть назначены ревизоры или контролеры движенія, обязанности коихъ опредѣляются особыми инструкціями.

Начальники станцій и замѣстители ихъ.

§ 35. Начальникъ станціи обязанъ по отношенію къ порученному ему останочному пункту:

а) содержать таковой во все время дня и ночи въ полномъ порядкѣ и исправности для движенія поѣздовъ, согласно установленнымъ правиламъ;

б) вести особый журналъ, въ которомъ записывать послѣдовательно и съ точностью время прибытія на станцію и выхода со станціи каждаго поѣзда, паровоза и ручной телѣжки, съ объясненіемъ причинъ запозданія въ прибытіи, или задержки оныхъ на станціи;

в) распоряжаться лично, или черезъ посредство особо назначенныхъ для сего лицъ, передвиженіями поѣздовъ и подвижнаго состава по станціоннымъ путямъ и передвиженіемъ станціонныхъ стрѣлокъ и сигналовъ;

г) наблюдать за точнымъ исполненіемъ обязанностей по движенію всѣми станціонными служащими и поѣздною и паровозною прислугами во время нахождения послѣднихъ на станціи.

§ 36. На замѣстителей начальниковъ станцій, вступившихъ въ исполненіе должности, а также на помощниковъ начальниковъ станцій и агентовъ другихъ наименованій, замѣняющихъ начальниковъ станцій периодически, т. е. дежурящихъ съ ними по очереди, переходятъ во время замѣщенія или дежурства всѣ права и обязанности начальниковъ станцій.

Телеграфисты.

§ 37. Въ отношеніи передачи собственно поѣздныхъ телеграммъ, телеграфисты обязаны:

а) вести постоянно журналъ телеграфныхъ сношеній своей станціи о движеніи поѣздовъ (о поѣздныхъ телеграммахъ) и заносить въ этотъ журналъ каждый случай прекращенія телеграфнаго дѣйствія, съ обозначеніемъ времени такового прекращенія и причины онаго, если она извѣстна телеграфисту;

б) передавать поѣздныя телеграммы безъ замедленія, преимущественно передъ всякими другими телеграммами;

в) передавать поѣздныя телеграммы, разрѣшающія движеніе поѣздовъ и извѣщающія объ ихъ отправленіи и прибытіи, не иначе, какъ по подписаніи таковыхъ начальникомъ станціи; правила, въ семъ пунктѣ изложенныя, не относятся къ тѣмъ дорогамъ, на коихъ введена система блокированія поѣздовъ (block-system), какъ изложено въ нижеслѣдующихъ параграфахъ, относящихся къ сигналистамъ при электросемафорахъ;

г) при аппаратах Морзе не принимать поѣздныхъ телеграммъ по слуху, т. е. безъ ленты.

Сигналисты при сигналахъ употребляемыхъ для блокированія поѣздовъ.

§ 38. Если на дорогѣ введена система блокированія поѣздовъ (block-system), то для дѣйствія постоянными сигналами, разрѣшающими входъ и выходъ поѣздовъ на станцію и со станціи, а равно для передачи извѣщеній на сосѣдніе сигнальные посты или станціи объ отправленіи, прибытіи и проходѣ поѣздовъ, какъ на пути между станціями, такъ и въ предѣлахъ станціи, могутъ быть учреждаемы самостоятельные сигнальные посты, поручаемые вѣдѣнію сигналистовъ.

§ 39. Сигналисты каждаго поста должны быть снабжены особою, составленною для даннаго поста, инструкціею (утверждаемою администраціею дороги).

§ 40. На обязанность сигналистовъ возлагается постоянное охраненіе и содержаніе ввѣренныхъ имъ сигналовъ и ихъ механизмовъ, въ исправности и замѣна испортившихся или недѣйствующихъ постоянныхъ сигналовъ ручными, согласно положенію о сигналахъ, и своевременное заявленіе о порчѣ сигналовъ непосредственному начальству или подлежащимъ лицамъ.

Составители поѣздовъ и сцѣпщики.

§ 41. Для производства всякаго рода передвиженій подвижнаго состава въ предѣлахъ станціи (маневровъ) и для сцѣпки и расцѣпки вагоновъ могутъ быть назначаемы особыя служащіе, называемые составителями поѣздовъ и сцѣпщиками. Составители поѣздовъ производятъ маневры не иначе, какъ съ вѣдома и разрѣшенія распоряжающагося движеніемъ на станціи. Сцѣпщики же дѣйствуютъ подъ руководствомъ составителя или лицъ, непосредственно распоряжающихся маневрами.

§ 42. При производствѣ маневровъ съ товарными или порожними пассажирскими вагонами, составителю и сцѣпщику можетъ быть также поручаема, согласно § 12 сихъ правилъ, перестановка стрѣлокъ, рѣдко переводимыхъ, а также снабженныхъ ручными механическими засовами, или иными, достигающими той же цѣли, приспособленіями.

Стрѣлочники.

§ 43. Охраненіе и содержаніе рельсовыхъ переводовъ или стрѣлокъ и дѣйствіе оными возлагается на стрѣлочниковъ. Распредѣленіе стрѣлокъ по постамъ, равно какъ подраздѣленіе стрѣлочныхъ постовъ на посты съ

очереднымъ дежурствомъ или безъ дежурства, производится сообразуясь съ количествомъ передвиженій по стрѣлкамъ и способомъ дѣйствія оными.

Распредѣленіе это представляется управляющимъ дорогою на утвержденіе правительственнаго инспектора.

§ 44. Стрѣлочникъ обязанъ:

а) держать стрѣлки постоянно въ томъ направленіи, которое будетъ указано начальникомъ станціи и передвигать ихъ не иначе, какъ по указанію его или лица, для сего назначеннаго; при маневрахъ передвигать стрѣлки по сигналу паровознаго машиниста или по указанію распорядителя маневрами;

б) во время хода поѣзда быть непременно при тѣхъ стрѣлкахъ, которыя обращены къ идущему поѣзду остриемъ пера, если только эти стрѣлки не забиты наглухо, или не снабжены механическими засовами или затворами мѣстнаго или дальняго дѣйствія, или иными, достигающими той же цѣли, приспособленіями;

в) если стрѣлка, обращенная остриемъ пера къ ожидаемому поѣзду, не охранена какъ сказано въ пунктѣ б, то стрѣлочникъ обязанъ выставить при такой стрѣлкѣ сигналь остановки (кромя случая производства маневровъ);

г) наблюдать при движеніи поѣзда, паровоза, вагоновъ или ручной телѣжки не имѣется ли препятствія къ свободному проходу оныхъ по стрѣлкамъ, а если таковое имѣется, то немедленно подавать сигналь остановки; замѣтивъ при остановкѣ подвижнаго состава, что онъ выступаетъ за указатели стоянія поѣздовъ, увѣдомить о томъ немедленно распоряжающагося движеніемъ остановившагося подвижнаго состава и оградить выступающій подвижной составъ сигналами остановки;

д) тщательно осматривать состояніе ввѣренныхъ ему стрѣлокъ, механизмовъ и крестовинъ; тщательно и своевременно очищать ихъ отъ сора, песка, снѣга и льда; смазывать трущіяся части и своевременно извѣщать начальника станціи (дежурнаго по станціи) о всякомъ малѣйшемъ поврежденіи стрѣлокъ, ихъ механизмовъ и крестовинъ;

е) содержать въ исправности сигнальные фонари при стрѣлкахъ и зажигать въ нихъ огонь въ темное и туманное время;

ж) независимо отъ сего, стрѣлочнику можетъ быть поручаемо, согласно § 12 сихъ правилъ, освѣщеніе, содержаніе и передвиженіе, по распоряженію станціоннаго начальства станціонныхъ сигналовъ (дисковъ, семафоровъ) и производство маневровъ (сдѣлка и отсѣлка вагоновъ).

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

Главный кондукторъ поѣзда.

§ 46. Главному кондуктору ввѣряются распоряженія, относящіяся до движенія сопровождаемаго имъ поѣзда. Главный кондукторъ обязанъ по отношенію къ поручаемому ему поѣзду:

а) принимая таковой, убѣдиться въ исправномъ его составленіи, согласно симъ правиламъ;

б) слѣдить за правильнымъ и безопаснымъ слѣдованіемъ поѣзда, и подавать сигналы остановки при всякомъ замѣченномъ имъ случаѣ, представляющемъ опасность для движенія;

в) распоряжаться остановкой поѣзда на каждой станціи, гдѣ таковая назначена росписаніемъ, при чемъ подавать сигналъ для выхода поѣзда со станціи не прежде, какъ по полученіи на то разрѣшенія отъ начальника станціи; на тѣхъ же дорогахъ, гдѣ входъ поѣздовъ на станцію и выходъ съ нихъ разрѣшаются особыми постоянными сигналами, сигналъ отправления поѣзда со станціи не долженъ быть подаваемъ главнымъ кондукторомъ ранѣе, чѣмъ станціонный сигналъ укажетъ, что путь свободенъ, а для поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ, кромѣ того, не ранѣе времени, назначеннаго по росписанію для выхода поѣзда со станціи;

г) по прибытіи поѣзда на станцію убѣдиться, что ввѣренный ему поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ и сообщить о томъ станціонному начальству;

д) принимать указанная въ настоящихъ правилахъ и въ положеніи о сигналахъ мѣры предосторожности въ случаѣ остановки или несчастія съ поѣздомъ на пути, оказывая возможную помощь пострадавшимъ;

е) дѣйствовать, въ случаѣ надобности, аппаратами, принятыми на дорогѣ для требованія помощи при остановкѣ поѣзда въ пути, если при поѣздѣ не имѣется для сего особаго сигналиста;

ж) вести журналъ всѣмъ обстоятельствамъ, сопровождающимъ движеніе поѣзда, и вносить въ этотъ журналъ: каждое измѣненіе въ составѣ поѣзда, замедленіе хода или увеличеніе стоянки на станціи противу опредѣленной росписаніемъ хода поѣзда и причину такового замедленія; мѣсто каждой остановки на пути и продолжительность и

причину оной и вообще все случившееся съ поѣздомъ и въ поѣздѣ на всемъ томъ участкѣ дороги, на коемъ онъ сопровождалъ поѣздъ. По приходѣ поѣзда къ мѣсту назначенія главный кондукторъ обязанъ представить этотъ журналъ установленнымъ на дорогѣ порядкомъ;

з) въ товарныхъ поѣздахъ дѣйствовать однимъ изъ тормазовъ (см. § 47), если о томъ послѣдуетъ распоряженіе его начальства;

и) наблюдать за точнымъ исполненіемъ обязанностей по движенію поѣздною прислугою;

к) наблюдать за сохраненіемъ порядка въ поѣздѣ, за правильнымъ размѣщеніемъ пассажировъ въ вагонахъ, за соблюденіемъ пассажирами правилъ, установленныхъ для безопасности движенія поѣзда, за цѣлостію грузовъ, перевозимыхъ въ поѣздѣ, за правильнымъ прочнымъ размѣщеніемъ груза на открытыхъ вагонахъ и за цѣлостію пломбъ;

л) производить, въ случаѣ надобности, маневры;

м) сопровождая рабочій поѣздъ, съ которымъ слѣдуютъ рабочіе, главный кондукторъ обязанъ напоминать имъ объ условіяхъ осторожности, которыя необходимо соблюдать въ пути.

Кондукторы.

§ 47. Если поѣздъ не снабженъ непрерывными тормазами, то число кондукторовъ при каждомъ поѣздѣ должно быть рассчитано такимъ образомъ, чтобы ихъ было достаточно для одновременнаго затормаженія того числа ручныхъ тормазовъ, которое установлено сими правилами (§ 90). Въ расчетъ числа кондукторовъ, обязанныхъ тормазить, могутъ быть включены багажные кондукторы и поѣздные смазчики, если таковыя имѣются, а на товарныхъ поѣздахъ — и главные кондукторы.

§ 48. Въ каждомъ поѣздѣ одинъ изъ кондукторовъ, сопровождающихъ поѣздъ, долженъ быть назначенъ замѣстителемъ главнаго кондуктора, на случай его отлучки или болѣзни; въ случаѣ выбитія въ пути главнаго кондуктора, или кондуктора-тормазильщика, таковой долженъ быть замѣщенъ на ближайшей станціи другимъ служащимъ.

§ 49. Кондукторъ обязанъ:

а) дѣйствовать вагоннымъ тормазомъ, согласно инструкціи и положенію о сигналахъ;

б) наблюдать за правильнымъ и прочнымъ положеніемъ груза на открытыхъ вагонахъ;

в) подавать безотлагательно машинисту сигналы остановки, если замѣтитъ какое-либо поврежденіе или неисправность пути или по-

движнаго состава, или разваливающейся грузъ, пожаръ въ поѣздѣ или сигналы остановки, подаваемые съ пути;

г) въ случаѣ замѣченнаго разрыва поѣзда, немедленно затормозить заднюю отдѣлившуюся часть поѣзда и подавать сигналъ остановки лишь по убѣжденію, что оторвавшаяся часть не можетъ настигнуть переднюю часть поѣзда;

д) при каждой остановкѣ поѣзда или подвижнаго состава въ пути, немедля исполнять распоряженія главнаго кондуктора по огражденію остановившагося поѣзда или подвижнаго состава сигналами, согласно настоящимъ правиламъ и положенію о сигналахъ;

е) производить, въ случаѣ надобности, маневры (сдѣлку и отсѣлку вагоновъ).

Паровозная прислуга.

§ 50. Независимо отъ обязанностей по уходу, содержанію и дѣйствию паровозомъ, машинистъ обязанъ:

а) во время нахождения паровоза на станціонныхъ путяхъ, приводить его въ движеніе не иначе, какъ по приказанію начальника станціи или уполномоченнаго отъ него лица, или по сигналамъ главнаго кондуктора, или распоряжающагося маневрами; а при движеніи по стрѣлкамъ, во время производства маневровъ, по полученіи отвѣтнаго сигнала отъ стрѣлочника, согласно положенію о сигналахъ;

б) какъ бы ни была кратковременна остановка поѣзда въ пути, не приводитъ послѣ нея поѣздъ въ движеніе иначе, какъ по сигналу отправленія, поданному поѣзднымъ главнымъ кондукторомъ;

в) передъ отправленіемъ поѣзда удостовѣриться, что валовой грузъ или составъ поѣзда соотвѣтствуетъ силѣ тяги, определенной для его паровоза, а также и въ томъ, что прицѣпка къ поѣзду тендера и паровоза сдѣлана правильно;

г) когда валовой грузъ или составъ поѣзда не соотвѣтствуетъ определенной для паровоза силѣ тяги, заявить о семъ начальнику станціи.

Получивъ такое заявленіе, начальникъ станціи обязанъ распорядиться уменьшеніемъ состава поѣзда, или отправленіемъ его двойною тягою, если онъ имѣетъ на то полномочіе управляющаго дорогою. Въ случаѣ разногласія начальника станціи съ машинистомъ, сей послѣдній подчиняется распоряженію начальника станціи, но вноситъ въ имѣющуюся у начальника станціи книгу заявленіе о своемъ несогласіи съ полученнымъ распоряженіемъ и, по прибытіи въ свое депо, доноситъ о семъ своему ближай-

шему начальнику; начальникъ же станціи обязанъ отправить своему начальству въ тотъ же день копію съ заявленія, внесеннаго машинистомъ въ книгу.

§ 51. При слѣдованіи одиночныхъ паровозовъ, на машинистовъ могутъ быть возлагаемы и обязанности главнаго кондуктора, если машинистъ такого паровоза знакомъ съ обязанностями главнаго кондуктора и умѣетъ дѣйствовать установленнымъ по дорогѣ электрическимъ аппаратомъ для требованія съ пути помощи пострадавшему поѣзду и для полученія со станціи отвѣта на такое требованіе.

ОТДѢЛЪ II.

ПОРЯДОКЪ ДВИЖЕНІЯ.

ГЛАВА I.

Общія положенія.

Общія основанія.

§ 52. Желѣзныя дороги, какъ одноколѣйныя, такъ и двухколѣйныя, подраздѣляются на перегоны, посредствомъ остановочныхъ пунктовъ, именуемыхъ вообще станціями. (Подъ этимъ названіемъ подразумѣваются также полустанціи, развѣзды, телеграфные и сигнальные путевые посты и т. п.)

§ 53. Станціи отдѣляются отъ перегоновъ входными сигналами (красными дисками или семафорами), которые, будучи въ нормальномъ положеніи, закрываютъ входъ на станцію, открывая его только для пропуска поѣздовъ.

§ 54. Пути, соединяющіе станціи, именуются главными; на станціяхъ же главными путями считаются тѣ пути, по которымъ проходятъ поѣзда слѣдующіе по росписанію. Число и нумерація такихъ путей опредѣляются для каждой станціи управляющимъ дорогою, съ вѣдома правительственной инспекціи.

§ 55. Приготовленный къ отправленію по перегону или отправленный по перегону паровозъ съ прицѣпленными къ нему вагонами именуется поѣздомъ. Поѣздъ, прибывшій на промежуточную станцію своего слѣдованія, а равно подвижной составъ такого поѣзда, стоящій на станціонномъ пути въ ожиданіи смѣны поѣзднаго паровоза, также сохраняютъ за собою названіе поѣзда. Одиночный паровозъ, отправленный по перегону, долженъ быть, въ отношеніи соблюденія правилъ движенія, разсматриваемъ какъ бы поѣздъ.

§ 56. Сопровождающая поѣздъ поѣздная прислуга подчиняется въ пути только одному главному кондуктору.

§ 57. Безъ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи (*) никто не имѣеть права отправить, впустить на станцію или пропустить черезъ станцію какой-либо поѣздъ. Равнымъ образомъ, всякаго рода передвиженія подвижнаго состава по станціоннымъ путямъ (маневры), подача сигналовъ, рязрѣшающихъ входъ и выходъ поѣздовъ, а также всякая работа на станціи, могущая служить препятствіемъ для движенія, должны совершаться не иначе, какъ съ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи.

§ 58. Безъ сигнала главнаго кондуктора или распоряжающагося передвиженіями подвижнаго состава (маневрами) никто не имѣеть права привести въ движеніе находящійся подъ парами паровозъ. Это правило должно быть строго соблюдаемо и при всякой остановкѣ паровоза, какъ бы она ни была кратковременна.

§ 59. Безъ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи отправленія и до прибытія поѣзда на слѣдующую станцію перегона никто не можетъ измѣнить направленіе его, указанное ему при отправленіи на перегонъ, переводить его на другой путь, или расцѣплять, за исключеніемъ случаевъ, опредѣленно указанныхъ въ сихъ правилахъ (§ 117 гл. VI отд. II).

§ 60. Названія станцій должны быть обозначены на самомъ пассажирскомъ зданіи или иномъ мѣстѣ такъ, чтобы пассажиры могли ихъ удобно видѣть.

§ 61. На каждой станціи, на видномъ для публики мѣстѣ, должны находиться часы; ихъ слѣдуетъ ставить по принятому въ росписаніи поѣздовъ времени и ежедневно повѣрять.

§ 62. Пассажирскія платформы и подъѣзды къ пассажирскому зданіямъ должно освѣщать въ сумерки и ночью, по крайней мѣрѣ, за полчаса до прибытія поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ; на станціяхъ же отправленія таковыхъ поѣздовъ, тѣ же платформы и подъѣзды должно освѣщать, по крайней мѣрѣ, за полчаса до оправленія поѣзда. Лѣстницы, служащія для схода съ высокихъ платформъ, должны быть тоже освѣщаемы. Опредѣленіе по каждой дорогѣ тѣхъ лѣстницъ, которыя должны быть освѣщаемы, а равно и часовъ, въ продолженіи которыхъ ихъ слѣдуетъ освѣщать, лежитъ на обязанности управляющаго и инспектора дороги.

(*) Подъ словами «начальникъ станціи» слѣдуетъ разумѣть также и замѣстителей начальниковъ станцій, вступившихъ въ исправленіе должности, и станціонныхъ агентовъ разныхъ наименованій, дежурящихъ по очереди съ начальниками станцій, во время исполненія ими обязанностей сихъ послѣднихъ.

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

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

§ 64. Къ подвижному составу, поставленному на боковыхъ путяхъ, примѣняются правила, изложенныя въ § 126-мъ, при чемъ онъ не долженъ быть выводимъ на главной путь безъ особаго на то разрѣшенія начальника той станціи, въ вѣдѣніи котораго находится переходъ съ главнаго пути на боковой. Къ оставленному на вѣтви подвижному составу долженъ быть приставленъ кондукторъ или сторожъ, а также должны быть приняты всѣ мѣры для предупрежденія случайнаго ухода вагоновъ съ вѣтви.

§ 65. Главный кондукторъ долженъ постоянно имѣть при себѣ часы.

Подраздѣленіе поѣздовъ и ихъ наименованіе.

§ 66. Поѣзда подраздѣляются:

а) по скорости, на поѣзда большой и на поѣзда малой скоростей;
б) по роду перевозокъ—на поѣзда: торговаго движенія—пассажирскіе (курьерскіе, почтовые, пассажирскіе и товаро-пассажирскіе) и товарные, воинскаго движенія и хозяйственнаго движенія (служебные, назначаемые по требованію правительственныхъ лицъ или для нуждъ правленія и управленія дороги и поѣзда матеріальные и рабочіе);

в) по роду сообщенія—на поѣзда прямаго сообщенія, по возможности согласованныя съ соотвѣтствующими поѣздами примыкающихъ дорогъ, и на поѣзда мѣстнаго сообщенія, и

г) по порядку отправленія—на поѣзда, предвидѣнные нормальными росписаніями (постоянные обращающіеся во все время дѣйствія росписаній и временные) и на поѣзда, непредвидѣнные сказанными росписаніями (экстренные).

Наибольшая и средняя скорость движенія.

§ 67. Скорость движенія поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ не должна превосходить наибольшихъ предѣльныхъ скоростей, дозволенныхъ для каждаго изъ нихъ.

§ 68. Средняя скорость для поѣздовъ каждаго рода, а равно и предѣлы дозволяемыхъ частныхъ отклоненій скоростей хода поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ отъ принятой для нихъ средней скорости, опредѣляются правленіемъ общества дороги и утверждаются правительственнымъ инспекторомъ дороги, которой представляетъ утвержденныя имъ нормы въ Министерство Путей Сообщенія. Отклоненія эти опредѣляются сообразно съ величиною уклоновъ, радіусовъ закругленій и вообще съ тяговою (виртуальною) длиною дороги, съ состояніемъ пути, конструкціею подвижнаго состава, родомъ и составомъ поѣздовъ и временемъ года, не выходя при этомъ изъ предѣловъ скоростей, опредѣленныхъ § 69 сихъ правилъ.

§ 69. Наибольшая предѣльная скорость не должна ни въ какомъ случаѣ превышать:

а) при движеніи одиночныхъ паровозовъ: 1) для паровоза, имѣющаго одну ведущую ось или двѣ связанныя оси, при наружномъ діаметрѣ ведущихъ колесъ $6\frac{1}{2}$ фут.—80 верстъ въ часъ; 2) для паровоза, имѣющаго двѣ связанныя оси, при наружномъ діаметрѣ ведущихъ колесъ въ $5\frac{1}{2}$ фут.—65 верстъ въ часъ; 3) для паровоза, имѣющаго болѣе двухъ связанныхъ осей, при наружномъ діаметрѣ ведущихъ колесъ въ $4\frac{1}{2}$ фут.—45 верстъ въ часъ, и 4) при другихъ размѣрахъ ведущихъ колесъ наибольшая, могущая быть допущенною скорость рассчитывается по каждой изъ трехъ упомянутыхъ категорій, въ прямомъ отношеніи къ діаметру колесъ;

б) для всякаго рода поѣздовъ одиночной тяги, когда паровозъ находится во главѣ поѣзда и идетъ переднимъ ходомъ, наибольшая скорость не должна превосходить той, которая соотвѣтствуетъ типу паровоза по пункту а, при чемъ: 1) наибольшая скорость всякаго поѣзда, въ составъ котораго входятъ вагоны обыкновеннаго товарнаго типа, опредѣляется до 45 верстъ въ часъ, и только въ томъ случаѣ, если вагоны эти признаются управленіемъ дороги достаточно благонадежными для движенія съ большею скоростію, таковая можетъ быть увеличена до предѣла, опредѣленнаго для типа паровоза, ведущаго поѣздъ, и 2) наибольшая скорость всякаго поѣзда, въ составъ котораго входятъ вагоны съ неупругими буферами, не должна превосходить 30 верстъ въ часъ;

в) для всякаго рода поѣздовъ, когда паровозъ, находясь во главѣ поѣзда, ведетъ оный заднимъ ходомъ, т. е. имѣя тендеръ впереди по направленію движенія, а трубу въ противоположномъ направленіи, а равно для одиночныхъ паровозовъ, идущихъ заднимъ ходомъ, наибольшая скорость допускается не свыше 30 верстъ въ часъ.

Примѣчаніе. Правило это не относится къ паровозамъ-тендерамъ (танкъ-паровозамъ).

г) для двухъ паровозовъ одинаковаго типа, идущихъ подъ парами и сцепленныхъ, безъ поѣзда или ведущихъ поѣздъ, наибольшая скорость не должна превосходить въ лѣтнее время 90%, а въ зимнее—85% той скорости, которая по пункту а сего § соответствуетъ типамъ этихъ паровозовъ; если паровозы будутъ различныхъ типовъ, то уменьшеніе скорости рассчитывается по паровозу того типа, которому присвоенъ меньшій предѣлъ скорости; а равно скорость не должна превышать той, которая по роду и составу вѣдомаго поѣзда установлена въ пунктѣ б) сего §; если же при этомъ передній паровозъ слѣдуетъ заднимъ ходомъ, то наибольшая скорость не должна превышать и назначенной по пункту в) сего §;

д) для всякаго рода поѣздовъ, подвигаемыхъ паровозомъ сзади, наибольшая скорость допускается не свыше 25 верстъ въ часъ;

е) для поѣздовъ съ двойною тягою, если одинъ изъ паровозовъ помещенъ въ хвостъ поѣзда, наибольшая скорость допускается не свыше 30 верстъ въ часъ;

ж) для маневрирующихъ паровозовъ, двигающихся съ вагонами или отдѣльно, наибольшая скорость допускается не свыше 15 верстъ въ часъ.

Приведенныя выше нормы опредѣляютъ не обязательныя и не среднія, а предѣльныя наибольшія скорости, которыя ни въ какомъ случаѣ не должны быть превышаемы и которыя должны служить лишь для установленія среднихъ скоростей, могущихъ быть допускаемыми для движенія всякаго рода паровозовъ и поѣздовъ—въ зависимости отъ протяженія перегоновъ между станціями и прочихъ условій, указанныхъ въ § 68.

§ 70. Для каждой дороги составляется таблица времени, которое должны употреблять поѣзда разнаго рода для прохода каждаго изъ перегоновъ. Таблицы эти служатъ руководствомъ при начертаніи расписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ; онѣ подлежатъ утвержденію мѣстной правительственной инспекціи и представляются за тѣмъ въ Министерство Путей Сообщенія.

Составленіе нормальныхъ росписаній хода поѣздовъ торговаго движенія.

§ 71. Для выполненія предстоящихъ дорогамъ товарныхъ перевозокъ, должны быть составляемы по каждой изъ нихъ нормальныя росписанія и графическія таблицы хода поѣздовъ торговаго движенія.

Нормальныя росписанія пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія и почтовыхъ должны быть устанавливаемы на возможно большіе періоды времени; росписанія эти могутъ быть измѣняемы не чаще двухъ разъ въ годъ—именно весною и осенью, въ дни, опредѣляемые для всей сѣти Министромъ Путей Сообщенія. Изъ нихъ росписаніе, вводимое въ дѣйствіе весною, именуется нормальнымъ росписаніемъ лѣтняго коммерческаго движенія, а вводимое осенью—нормальнымъ росписаніемъ зимняго торговаго движенія.

Болѣе частыя измѣненія росписаній хода поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ допускаются лишь для поѣздовъ исключительно мѣстнаго значенія.

При составленіи нормальныхъ росписаній и графическихъ таблицъ хода поѣздовъ торговаго движенія, должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) число и родъ поѣздовъ должны соответствовать въ полной мѣрѣ, производящемуся на дорогѣ пассажирскому и товарному движеніямъ, на сколько то допускается провозною и пропускною способностями дороги;

б) графическія таблицы и росписанія должны быть составлены съ соблюденіемъ всѣхъ условій безопасности движенія; время, которое поѣзда различныхъ наименованій должны употреблять для прохода по каждому перегону въ томъ или другомъ направленіи, опредѣляется согласно съ тяговою (виртуальною) длиною этихъ перегоновъ, при чемъ должно быть принимаемо во вниманіе время, теряемое отъ замедленія хода при отправленіи поѣзда со станціи и подъѣздѣ его къ слѣдующей станціи, а также при слѣдованіи по мѣстамъ пути, требующимъ особенной осторожности въ ѣздѣ, какъ-то: развѣтвленіямъ, пересѣченіямъ желѣзныхъ дорогъ, разводнымъ мостамъ и т. п.;

г) росписанія пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія, а равно поѣздовъ, въ которыхъ перевозится почта, должны быть въ узловыхъ пунктахъ, по возможности, согласованы съ соответствующими поѣздами примыкающихъ дорогъ; при невозможности согласованія въ узловомъ пунктѣ поѣздовъ всѣхъ направленій, слѣдуетъ стараться согласовать преимущественно поѣзда болѣе дѣятельнаго пассажир-

скаго движенія. Въ случаѣ возникновенія несогласій по этому предмету между управленіями смежныхъ дорогъ, споры и недоразумѣнія разрѣшаются порядкомъ, установленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія; кромѣ этого, росписанія поѣздовъ, въ коихъ перевозится почта, должны, по возможности, удовлетворять требованіямъ почтоваго вѣдомства;

д) въ нормальныя росписанія желѣзныхъ дорогъ, составляющихъ оконечныя вѣтви желѣзнодорожной сѣти и имѣющихъ при томъ только по одному сквозному поѣзду, перевозящему пассажировъ въ каждомъ направленіи, слѣдуетъ включать росписаніе втораго дополнительнаго пассажирскаго поѣзда, въ направленіи отъ послѣдняго узловаго пункта; дополнительнымъ росписаніемъ этимъ слѣдуетъ пользоваться взамѣнъ росписанія хода правильнаго пассажирскаго поѣзда, въ случаяхъ опозданій поѣзда прямаго сообщенія сосѣдней дороги;

е) въ росписанія и графики товарнаго движенія должно быть включено по одному воинскому поѣзду мирнаго времени, съ cadaго конца дороги; росписанія воинскихъ поѣздовъ мирнаго времени должны быть, по возможности, согласованы съ таковыми же росписаніями сосѣднихъ дорогъ;

ж) росписанія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозки скота (гдѣ таковыя имѣются), должны удовлетворять указаніямъ на сей предметъ Министерства Путей Сообщенія;

з) противъ наименованія станцій слѣдуетъ во всякаго рода росписаніяхъ обозначать: разстоянія въ верстахъ, какъ послѣдовательныя, отъ одного изъ оконечныхъ пунктовъ дороги, такъ и частныя, между каждыми двумя сосѣдними станціями, а также часы отправленія и прибытія поѣздовъ на станціи, по тому меридіану, какой будетъ для сего указанъ Министерствомъ Путей Сообщенія и продолжительность остановокъ. Кромѣ того должны быть показаны:

въ нормальныхъ росписаніяхъ товарнаго движенія—скрещиванія со встрѣчными поѣздами, обгонъ и пропускъ поѣздовъ;

въ росписаніяхъ и афишахъ о ходѣ пассажирскихъ поѣздовъ, объявляемыхъ и вывѣшиваемыхъ на станціи для публики — часы отхода и прихода поѣздовъ на всѣ станціи дороги, по мѣстному времени, а также часы прихода и отхода съ узловыхъ станцій соотвѣствующихъ поѣздовъ прямаго сообщенія другихъ дорогъ, по Петербургскому времени.

Утвержденіе проектовъ нормальныхъ росписаній хода поѣздовъ торговаго движенія.

§ 72. Проекты нормальныхъ товарныхъ росписаній и графическихъ таблицъ поѣздовъ прямого сообщенія, перевозящихъ пассажировъ, почтовыхъ и воинскихъ, представляются правленіями обществъ, до введенія ихъ въ дѣйствіе, въ установленномъ числѣ экземпляровъ, чрезъ инспектора дороги, въ Министерство Путей Сообщенія на утвержденіе; одинъ экземпляръ проекта росписанія представляется, одновременно съ этимъ, въ Главный Штабъ Военнаго Министерства. Проекты нормальныхъ росписаній, представляемые на утвержденіе въ Министерство Путей Сообщенія, должны быть сообщаемы правительственному инспектору дороги, со всеми принадлежащими къ нимъ приложеніями, на столько заблаговременно, чтобы онъ могъ представить таковыя въ Министерство со своимъ заключеніемъ, по крайней мѣрѣ, за мѣсяць до срока, предполагаемаго для введенія росписанія въ дѣйствіе.

Прилагаемыя къ проектамъ росписаній хода поѣздовъ прямого сообщенія, или представляемые отдѣльно въ Министерство Путей Сообщенія проекты согласованія поѣздовъ на узловыхъ станціяхъ (такъ называемые краткіе указатели), удостовѣряются, сверхъ подписей агентовъ общества, представляющаго росписаніе, еще и подписями инспектора дороги, завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ по ней и управляющихъ дорогами, сходящимися въ данныхъ узловыхъ станціяхъ.

§ 73. Проекты росписаній и графическихъ таблицъ нормальнаго торговаго движенія, поѣздовъ пассажирскихъ и товарно-пассажирскихъ мѣстнаго сообщенія, а также всѣхъ товарныхъ поѣздовъ, должны быть, до введенія ихъ въ дѣйствіе, утверждены мѣстною правительственною инспекціею. Отступленія отъ сего правила указаны въ пунктѣ в § 76.

Опубликованіе росписаній пассажирскаго движенія.

§ 74. Часы отхода и прихода пассажирскихъ поѣздовъ на узловыя и главныя станціи дороги должны быть опубликованы не позже какъ за семь дней до времени введенія въ дѣйствіе росписаній; означенное опубликованіе обязательно въ Правительственномъ Вѣстникѣ и въ мѣстныхъ газетахъ по указанію инспектора дороги.

Разсылка, раздача и вывѣшываніе росписаній.

§ 75. По утвержденіи и отпечатаніи росписаній и до введенія ихъ въ дѣйствіе, они должны быть разсланы всемъ чинамъ правительственной инспекціи дороги, мѣстнаго желѣзнодорожнаго жандармскаго полицейскаго

управленія, а также завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ и перевозкою почтъ по дорогѣ, розданы всѣмъ агентамъ дороги, причастнымъ къ совершаемому по ней движенію и вывѣшены въ видѣ афишъ въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ всѣхъ станцій, на видныхъ мѣстахъ.

Отпечатанныя росписанія представляются правленіемъ общества, въ установленномъ числѣ экземпляровъ, въ Министерство Путей Сообщенія, Главный Штабъ Военнаго Министерства и Штабъ корпуса жандармовъ, и рассылаются управленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ общую сѣть, въ числѣ экземпляровъ, достаточномъ для вывѣшиванія ихъ на всѣхъ станціяхъ оконечныхъ, узловыхъ и прямого сообщенія.

Измѣненіе росписаній хода поѣздовъ торговаго движенія.

§ 76. Измѣненіе утвержденныхъ росписаній производится вообще тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе ихъ; при этомъ:

а) проектъ измѣненія нормальныхъ росписаній поѣздовъ прямого сообщенія на всей желѣзнодорожной сѣти, или значительной части ея, можетъ быть представленъ на утвержденіе не иначе, какъ чрезъ общій съѣздъ представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ;

б) частныя измѣненія хода поѣздовъ прямого сообщенія, безъ всякаго измѣненія часовъ отхода и прибытія поѣздовъ сихъ на станціи оконечныя и узловыя, могутъ быть дѣлаемы съ утвержденія правительственнаго инспектора дороги; проекты таковыхъ частныхъ измѣненій въ росписаніяхъ поѣздовъ почтовыхъ и воинскихъ представляются на утвержденіе инспектора дороги, съ удостовѣреніемъ о согласіи на эти измѣненія завѣдывающаго воинскими перевозками, или перевозкою почтъ по дорогѣ;

в) кратковременныя отступленія отъ всякаго рода утвержденныхъ росписаній, т. е. какъ прямого и мѣстнаго сообщеній, перевозящихъ пассажировъ, почту и войска, такъ равно и поѣздовъ товарныхъ, вызываемыя непредвидѣнными случайными обстоятельствами, по минованіи которыхъ вновь вступаетъ въ дѣйствіе нормальное росписаніе, предоставляется дѣлать управляющему дорогою, или лицамъ, имъ на сіе уполномоченнымъ, подъ отвѣтственность лица, измѣняющаго росписаніе, за правильность составленія таковаго измѣненія и соблюденіе всѣхъ условій безопасности движенія, при чемъ обо всѣхъ таковыхъ измѣненіяхъ должны быть вывѣшиваемы на станціяхъ объявленія, для поставленія въ извѣстность о томъ публики, и доводимо до свѣдѣнія инспекціи, а въ подлежащихъ случаяхъ— и завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ, или перевозкою почтъ

по дорогѣ, съ поясненіемъ причинъ, вызвавшихъ измѣненіе, и указаніемъ времени, къ которому предполагается ввести вновь нормальное росписание.

Составленіе росписаній хода поѣздовъ военнаго движенія.

§ 77. На случай усиленнаго передвиженія войскъ по дорогамъ (бывшихъ сборовъ войскъ, мобилизаціи или войны) и для иныхъ правительственныхъ потребностей, управленіе каждой дороги обязано, согласно съ программой военнаго вѣдомства и указаніями Министерствъ Военнаго и Путей Сообщенія, предложенными управленію симъ послѣднимъ, составить двоякаго родаросписанія и графическія таблицы военнаго движенія поѣздовъ:

а) росписанія и графическія таблицы наибольшаго, возможнаго по дорогѣ, движенія военныхъ поѣздовъ, съ полнымъ прекращеніемъ торговаго движенія (такія росписанія и графики именуется максимальными военнаго движенія);

б) таковыя же росписанія и графическія таблицы, съ сохраненіемъ пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія (такія росписанія и графики именуется нормальными военнаго движенія).

Росписанія эти составляются во всемъ согласно съ «Правилами составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго движенія,» при чемъ управленія руководствуются опредѣленною для каждой дороги среднею скоростью движенія и правилами, указанными въ § 69, а также соображаются провозо-способностію дороги (степенью развитія остановочныхъ пунктовъ, средствами водоснабженія и иныхъ постоянныхъ сооруженій, обусловливающими размѣръ возможнаго наибольшаго движенія). Время въ сихъ росписаніяхъ показывается по Петербургскому меридіану.

Утвержденіе росписаній хода поѣздовъ военнаго движенія.

§ 78. Росписанія, графики и слѣдующія къ нимъ пояснительныя записки, подписанныя начальникомъ службы движенія, управляющимъ дорогою и мѣстными завѣдывающими передвиженіемъ войскъ и инспекторомъ дороги, представляются, въ опредѣленномъ числѣ экземпляровъ, въ Министерство Путей Сообщенія на утвержденіе. Одновременно съ симъ опредѣленное число экземпляровъ представляется и въ Военное Министерство.

По утвержденіи росписаній, онѣ должны быть отпечатаны правленіями обществъ, на обязанности коихъ лежитъ и принятіе иѣрь къ тому,

чтобы по полученіи распоряженія отъ правительства, росписанія эти могли быть введены въ дѣйствиѣ въ указанный срокъ.

Измѣненіе росписаній хода поѣздовъ военнаго движенія.

§ 79. Измѣненія въ утвержденныхъ росписаніяхъ хода поѣздовъ военнаго времени дѣлаются тѣмъ же порядкомъ, какъ и утвержденіе ихъ.

Назначеніе и движеніе экстренныхъ (непредвидѣнныхъ нормальнымъ росписаніемъ) поѣздовъ.

§ 80. Никакой поѣздъ или одиночный паровозъ, не предусмотрѣнный нормальнымъ росписаніемъ (за исключеніемъ случаевъ, опредѣленныхъ § 83 сихъ правилъ), не можетъ быть отправленъ иначе, какъ по особому распоряженію управляющаго дорогою, или лицъ, имъ на сіе уполномоченныхъ по инструкціи. На каждомъ отдѣльномъ участкѣ дороги такое право можетъ быть предоставлено одновременно только одному лицу.

§ 81. Движеніе таковыхъ поѣздовъ и паровозовъ должно совершаться по частному, на каждый разъ составленному, росписанію, въ которомъ должны обозначаться часы отправленія и прибытія на каждую станцію, обгоны и пропуски попутныхъ поѣздовъ, а на дорогахъ въ одинъ путь— и скрещиванія съ находящимися въ обращеніи встрѣчными поѣздами, или даны указанія, какіе изъ поѣздовъ нормальнаго росписанія не могутъ быть въ это время въ обращеніи. Составленіе этихъ росписаній возлагается на обязанность того лица, коимъ сдѣлано распоряженіе объ отправленіи поѣзда или паровоза. Этими росписаніями должны быть снабжены непременно главный кондукторъ и машинистъ такого экстреннаго поѣзда.

§ 82. Движеніе поѣздовъ, не предусмотрѣнныхъ нормальнымъ росписаніемъ, не должно нарушать правильности движенія и безостановочности слѣдованія поѣздовъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ, перевозящихъ войска; если же представится крайняя необходимость сдѣлать такое нарушеніе, то оно допускается лишь съ согласія инспекціи дороги, а въ надлежащихъ случаяхъ—и съ согласія завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ. При невозможности получить своевременно подобное согласіе, о каждомъ допущенномъ нарушеніи управленіе дорогою обязано довести до свѣдѣнія инспекціи, съ объясненіемъ причинъ, вызвавшихъ такое нарушеніе.

§ 83. вспомогаельные поѣзды и паровозы, посылаемые для помощи другимъ поѣздамъ, или тушенія пожара на линіи, могутъ быть отправлены непосредственнымъ распоряженіемъ начальника станціи.

§ 84. Въ случаяхъ безотлагательной необходимости въ экстренной отправкѣ служебнаго или рабочаго поѣзда, для поданія помощи пострадавшему поѣзду или тушенія пожара на линіи и т. п., когда, по времени, не представляется возможнымъ изготovitъ и объявить частное расписание, а также при отправленіи вспомогательнаго паровоза или поѣзда, движеніе таковыхъ можетъ совершаться и безъ частнаго расписанія, но съ соблюденіемъ правилъ, изложенныхъ въ § 102.

Предупрежденіе объ экстренныхъ поѣздахъ.

§ 85. Частное расписание поѣзда, не предусмотрѣннаго нормальнымъ расписаниемъ, должно быть сообщено, письменно или по телеграфу, лицомъ, назначающимъ таковой поѣздъ, начальникамъ всѣхъ попутныхъ станцій, а равно старшимъ въ районѣ движенія поѣзда агентамъ службъ движенія, пути, подвижнаго состава и тяги, а также мѣстнымъ чинамъ правительственной инспекціи.

§ 86. О движеніи каждаго поѣзда, непредвидѣннаго нормальнымъ расписаниемъ, начальники станцій обязаны, если есть на это возможность, предупреждать дорожную и барьерную стражу письменно или способами, указанными въ положеніи о сигналахъ.

Измѣненіе скорости движенія противъ назначенной расписаниемъ.

§ 87. Для наверстанія запозданія поѣзда допускается ускорять движеніе его между станціями до 30% противъ скорости, опредѣленной расписаниемъ, но при этомъ не должна быть превышаема предѣльная скорость, установленная для дороги или участковъ оной (§§ 68 и 69). Уменьшеніе скорости движенія, противъ назначенной расписаниемъ, допускается лишь въ томъ случаѣ, когда сіе необходимо по причинамъ вполнѣ уважительнымъ и неустранимымъ.

ГЛАВА II.

Условія размѣщенія подвижнаго состава въ поѣздахъ, составленіе и снаряженіе поѣздовъ.

Количество и родъ поѣздныхъ вагоновъ.

§ 88. Количество вагоновъ каждаго рода, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ, опредѣляется для паровозовъ каждой серіи, сообразно роду перевозки, скорости движенія поѣзда и силѣ тяги паровозовъ,

§ 89. Наибольшій составъ поѣздовъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ не долженъ превосходить 100 осей, воинскихъ—120 осей и товарныхъ—150 осей.

Количество тормазовъ въ поѣздахъ.

§ 90. Количество тормазовъ въ каждомъ поѣздѣ должно быть такое, чтобы, при ниже приводимыхъ въ таблицѣ уклонахъ пути и скоростяхъ поѣздовъ, можно было затормазить въ поѣздѣ не менѣе показаннаго въ таблицѣ числа вагонныхъ осей.

Уклоны дороги.	Для товарныхъ поѣз- довъ медленнаго хо- да, коихъ наиболь- шая скорость не превосходитъ 25 вер. въ часъ.	Для товарныхъ и другихъ поѣз- довъ, коихъ наибольшая ско- рость не превосходитъ въ часъ:			Для пассажирскихъ и товаро-пассажир- скихъ поѣздовъ, коихъ наибольшая скорость не превос- ходитъ 45 верстъ въ часъ.	Для пассажирскихъ поѣздовъ, коихъ на- ибольшая скорость не превосходитъ 55 верстъ въ часъ.
	30 верстъ.	35 верстъ.	40 верстъ.	Изъ 100 вагонныхъ осей должно быть тормазныхъ не менѣе:		
0,002	3	6	9	13	17	28
0,005	6	9	12	16	20	31
0,006	7	10	13	17	21	32
0,008	9	12	15	19	23	34
0,010	11	14	17	21	25	36
0,012	13	16	19	23	27	38
0,015	16	19	22	26	30	41

Примѣчаніе 1-е. Для промежуточныхъ уклоновъ, не показанныхъ въ таблицѣ, число тормазныхъ осей опредѣляется пропорціонально назначеніямъ таблицы.

Примѣчаніе 2-е. Правленія обществъ, на дорогахъ коихъ имѣются уклоны круче 0,015, обязаны представить на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, чрезъ инспектора дороги, проектъ особыхъ правилъ о тормазахъ для тѣхъ участковъ дорогъ, на коихъ имѣются такіе уклоны.

§ 91. Число тормазныхъ осей въ поѣздѣ назначается для участка или всей дороги сообразно наибольшему уклону, но если сплошной наибольшій уклонъ имѣетъ длину, не превосходящую 500 саж., то число тормазныхъ осей можетъ быть опредѣлено не по сему наибольшему, а по слѣдующему за нимъ меньшему уклону.

§ 92. Въ груженыхъ поѣздахъ тормазные вагоны должны быть груженые, но при необходимости, одна груженная тормазная ось можетъ быть замѣняема двумя не нагруженными тормазными осями; въ такихъ случаяхъ порожніе тормазные вагоны слѣдуетъ ставить въ хвостъ поѣзда.

Примѣчаніе. При нагрузкѣ вагоновъ слѣдуетъ стараться нагружать тормазные вагоны такимъ грузомъ, которымъ вагонъ можетъ быть нагруженъ сполна до подъемной его силы.

§ 93. Пассажирскіе поѣзда, коихъ наибольшая скорость въ пути превосходить 55 верстъ въ часъ, должны быть снабжены непрерывными тормазами, помощью коихъ весь поѣздъ могъ бы быть затормажень съ паровоза и, по крайней мѣрѣ, съ одного, именно съ задняго вагона; это послѣднее условіе необходимо для того, чтобы въ случаѣ разрыва поѣзда, задняя, оторвавшаяся часть его могла быть затормажена съ задняго вагона, или вообще тормазами находящимися въ оторвавшейся части поѣзда.

Условія употребленія вагоновъ въ поѣздахъ.

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

а) въ составъ поѣзда могутъ быть включены только такіе вагоны, которые удовлетворяютъ условіямъ, опредѣленнымъ правилами содержанія подвижнаго состава и тяги;

б) не могутъ быть помѣщаемы ни въ какіе поѣзды:

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

2) вагоны, грузъ коихъ недостаточно прочно установленъ или укрѣпленъ;

3) вагоны, на коихъ грузъ расположенъ не соотвѣтственно предѣльнымъ очертаніямъ подвижнаго состава или выступаетъ за буферные стаканы;

4) поврежденные вагоны, если поврежденія ихъ такого рода, что представляютъ опасность для движенія;

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

6) тормазные вагоны, нагруженные веществами быстро воспламеняющимися или способными ко взрыву;

в) не могутъ быть помѣщаемы въ поѣзда пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и воинскіе (перевозящіе людей):

1) вагоны съ неупругими буферами.

Примѣчаніе. Въ товарныхъ поѣздахъ вагоны съ неупругими буферами должны быть помѣщаемы всѣ рядомъ, а не въ промежку съ вагонами, имѣющими упругіе буфера.

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

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

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

г) вагоны, нагруженныя веществами сомовозгорающимися и быстро воспламеняющимися отъ ударовъ и тренія, или отъ искръ, или способными ко взрыву, могутъ быть помѣщаемы только въ товарные поѣзды; правило это не относится, впрочемъ, до перевозки пороха и боевыхъ припасовъ въ воинскихъ поѣздахъ;

д) до избѣжанія долгихъ задержекъ, шолкъ, шерсть, масло, сало, а также спиртъ въ малыхъ количествахъ, при условіи надежности его упаковки, и петролеумъ въ бочкахъ и плотно закупоренныхъ и надлежаще упакованныхъ жестянкахъ, дозволяется перевозить съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, съ соблюденіемъ существующихъ по сему предмету правилъ.

Размѣщеніе вагоновъ въ поѣздѣ.

§ 95. Вагоны въ поѣздѣ должны быть размѣщаемы съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) тормазные вагоны должны быть распределены по длинѣ поѣзда въ равномъ, по возможности, другъ отъ друга разстояніи; при чемъ:

1) послѣдній вагонъ въ поѣздѣ долженъ быть тормазной; отступленіе отъ сего правила допускается лишь въ случаяхъ отправки съ товарными поѣздами, для доставленія въ мастерскія, поврежденныхъ, но могущихъ еще слѣдовать по дорогѣ вагоновъ; такіе поврежденные вагоны могутъ быть помѣщаемы въ хвостѣ поѣзда, за послѣднимъ тормазнымъ вагономъ, но въ количествѣ не болѣе двухъ;

2) въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ долженъ вслѣдъ за тендеромъ находиться, по крайней мѣрѣ, одинъ багажный или иной вагонъ, не занятый пассажирами;

б) размѣщеніе въ поѣздахъ вагоновъ, нагруженныхъ порохомъ и вообще способными ко взрыву веществами, должно производиться согласно установленнымъ на сей предметъ особымъ правиламъ;

в) воинскіе поѣзда, предназначенные для перевозки частей войскъ и штатныхъ командъ, съ принадлежащими имъ обозами и тяжестями, должны быть составляемы согласно съ указаніями положенія о перевозкѣ войскъ и наставленій о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи, и вообще согласно съ распоряженіями по сему предмету, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщенія;

г) при составленіи поѣзда слѣдуетъ наблюдать, чтобы въ сцѣпляемыхъ между собою вагонахъ была, по возможности, одинаковая высота буферныхъ центровъ отъ уровня рельсовъ; разница высоты между центрами, какъ упругихъ, такъ и неупругихъ буферовъ двухъ смежныхъ вагоновъ, не должна превосходить четырехъ дюймовъ; если разница эта будетъ болѣе вышеозначенной, то всѣ такіе вагоны слѣдуетъ помѣщать въ хвостъ поѣзда;

д) въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ товарные вагоны должны быть помѣщаемы или вслѣдъ за паровозомъ или въ хвостъ поѣзда, но никакъ не между пассажирскими вагонами.

Сцѣпленіе вагоновъ въ поѣздъ.

§ 96. Всѣ вагоны, составляющіе одинъ поѣздъ и тендеръ, со слѣдующимъ за нимъ вагономъ, должны быть сцѣплены между собою, а винтовые сцѣпленія свинчены. Въ пассажирскихъ поѣздахъ стяжные приборы должны быть на столько натянуты, чтобы буфера сосѣднихъ вагоновъ касались между собою при стояніи поѣзда на мѣстѣ и чтобы всѣ пружины сцѣпленій и буферовъ были немного натянуты. Тяговые приборы и боковыя запасныя цѣпи, свободно висящія, должны быть такъ подвѣшены, чтобы онѣ отстояли отъ уровня рельсовъ не менѣе какъ на пять вершковъ. При существованіи двойной сцѣпки вагоновъ, соединеніе пассажирскихъ вагоновъ боковыми запасными цѣпями не обязательно, но вагоны должны быть въ такомъ случаѣ обязательно соединяемы двойною сцѣпкою.

Соединеніе товарныхъ вагоновъ боковыми запасными цѣпями не обязательно и при одиначн и сцѣпкѣ тягового прибора.

Помѣщеніе паровозовъ въ поѣздъ.

§ 97. Относительно помѣщенія паровозовъ въ поѣздъ должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) поѣздной паровозъ долженъ быть поставленъ впереди всѣхъ вагоновъ, т. е. во главѣ поѣзда, такъ чтобы труба паровоза была впереди, по направленію предстоящаго поѣзду движенія;

б) передвиженіе поѣздовъ заднимъ ходомъ паровоза, т. е. тендеромъ впередъ, по направленію движенія допускается:

1) при производствѣ маневровъ, на станціяхъ;

2) съ поѣздами между станціями только въ исключительныхъ случаяхъ, при чемъ на задней части тендера долженъ находиться кто-либо изъ паровозной или поѣздной прислуги, для дѣйствія установленными сигналами.

При этомъ же условіи допускается и движеніе одиночныхъ паровозовъ между станціями.

Примѣчаніе. Правила, указанные въ пунктѣ б настоящаго параграфа, не относятся къ паровозамъ-тендерамъ (танкъ-паровозамъ).

в) передвиженіе поѣзда паровозомъ, находящимся въ хвостѣ поѣзда, т. е. позади всѣхъ вагоновъ, допускается только:

1) при производствѣ маневровъ,

2) при движеніи рабочихъ поѣздовъ,

3) при подачѣ помощи пострадавшему поѣзду или паровозу и вообще въ случаяхъ экстренной необходимости и

4) съ особаго разрѣшенія правительственнаго инспектора въ товарныхъ поѣздахъ, двигающихся по вѣтвямъ небольшого протяженія.

Передній вагонъ такого поѣзда долженъ быть съ площадкою впереди, на площадкѣ сей долженъ находиться кондукторъ для дѣйствія установленными сигналами.

г) помѣщеніе въ составъ поѣзда двухъ дѣйствующихъ, т. е. находящихся подъ парами, паровозовъ допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) если съ поѣздомъ посылается запасный паровозъ;

2) если поѣздному паровозу необходима помощь другаго паровоза — вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, мятелей, сильнаго противнаго вѣтра, крутизны или значительности протяженія подъема дороги, поврежденія поѣзднаго паровоза и другихъ причинъ, имѣвшихъ или могущихъ имѣть послѣдствіемъ остановку поѣзда на пути.

и 3) если валовой грузъ отправляемаго поѣзда превосходитъ силу тяги, опредѣленную для поѣздаго паровоза;

д) движеніе поѣздовъ двойною тягою въ предѣлахъ, изложенныхъ выше правилъ, разрѣшается и устанавливается, по всему протяженію дороги или по участкамъ ея, управляющимъ дорогою, по соображенію съ техническими условіями дороги и особенностями подвижнаго состава;

е) помѣщеніе въ составѣ поѣзда трехъ дѣйствующихъ паровозовъ допускается лишь при вспоможеніи поѣзду;

ж) на участкахъ дорогъ съ уклонами, не превышающими 0,01, добавочные дѣйствующіе паровозы должны быть помѣщаемы во главѣ поѣзда;

на участкахъ же дорогъ съ уклонами, превышающими 0,01, могутъ быть помѣщаемы и въ хвостѣ поѣзда.

Въ нижеслѣдующихъ случаяхъ дозволяется помѣщать добавочные паровозы въ хвостѣ поѣзда и на участкахъ дорогъ съ уклонами не превышающими 0,01:

1) когда добавочный паровозъ будетъ вспомогательный и высланъ съ задней, т. е. съ пройденной уже поѣздомъ станціи;

2) когда добавочный паровозъ посылается для взятія поѣзда съ мѣста, или когда дѣйствіе его необходимо для поднятія тяжелаго поѣзда на подъемы и для предупрежденія разрыва поѣзда; добавочные паровозы, помѣщаемые сзади поѣзда, могутъ быть не сѣпляемы съ поѣздомъ;

з) недѣйствующіе, т. е. не находящіеся подъ парами, холодные паровозы вмѣстѣ съ тендерами, могутъ быть помѣщаемы въ поѣздѣ лишь по разъединеніи колесъ отъ движущагося механизма; исключеніе изъ этого правила допускается только въ томъ случаѣ, когда поѣздъ доставляется на станцію вспомогательнымъ паровозомъ, а въ поѣздномъ потребовалось загасить огонь;

и) недѣйствующіе паровозы должны быть помѣщаемы также во главѣ поѣзда, между вагонами и дѣйствующими паровозами.

Примѣчаніе. Если бы состояніе мостовъ не дозволяло ѣзды съ двумя паровозами, поставленными рядомъ, то отступленіе отъ изложеннаго въ семъ пунктѣ правила можетъ быть разрѣшено инспекторомъ дороги.

Снаряженіе поѣзда.

§ 98. При каждомъ назначаемомъ къ отправленію поѣздѣ должно находиться:

а) установленное количество поѣздной прислуги (одиночные паровозы см. § 51);

б) сигналы, матеріалы и прочія принадлежности, необходимыя для правильной сигнализациі поѣзда и огражденія его при остановкѣ въ пути, а когда для извѣщенія станцій съ пути о происшествіи съ поѣздомъ не имѣется по линіи особыхъ телеграфныхъ приборовъ, распределенныхъ по будкамъ и казармамъ, то и поѣзднымъ телеграфнымъ приборомъ;

в) снарядами для устраненія случающихся во время движенія незначительныхъ препятствій къ дальнѣйшему слѣдованію поѣздовъ, и

г) снарядами и матеріалами для освѣщенія и отопленія пассажирскихъ вагоновъ.

Освидѣтельствованіе поѣзда.

§ 99. Каждый приготовленный поѣздъ свидѣтельствуется до отправленія его, а также и въ пути, агентами подвижнаго состава и тяги, согласно правиламъ на сей предметъ установленнымъ.

§ 100. Независимо отъ сего, агентъ службу движенія, распоряжающійся движеніемъ на станціи, а равно и главный кондукторъ отправляемаго поѣзда, обязаны лично удостовѣриться:

а) въ правильности составленія поѣзда;

б) въ правильности сдѣянія вагоновъ всего поѣзда какъ между собою, такъ и съ поѣзднымъ паровозомъ, и въ томъ, что запасные цѣпи и крюки, гдѣ таковыя полагаются, сдѣяны;

в) въ надлежащемъ дѣйствиіи тормазовъ;

г) въ томъ, что поѣздъ снабженъ всѣми надлежащими дневными и ночными сигналами и что таковыя сигналы вполне исправны и прочно установлены, а также въ томъ, что поѣздная прислуга снабжена надлежащими и вполне исправными сигналами;

д) въ свободномъ дѣйствиіи поѣздной сигнальной веревки (въ тѣхъ поѣздахъ, при которыхъ она обязательна) и прикрѣплена ли она къ свистку или колоколу паровоза, или въ исправномъ дѣйствиіи замѣняющаго веревку приспособленія (если освидѣтельствованіе этого послѣдняго не будетъ возложено на другаго агента);

- е) въ томъ, всѣ ли предназначенные для пассажировъ вагоны надлежащимъ образомъ освѣщены въ темное и отоплены въ холодное время;
- ж) въ томъ, что нагрузка багажныхъ и товарныхъ вагоновъ, судя по наружному виду рессоръ, распределена по возможности равномерно.

§ 101. Указанный въ предъидущемъ параграфѣ осмотръ долженъ повторяться: во первыхъ—на станціяхъ, гдѣ пассажирскому поѣзду определена росписаніемъ остановка въ 30 минутъ и болѣе, а товарному—не менѣе одного часа, и во вторыхъ, при всякомъ случаѣ пересоставленія поѣзда.

Примѣчаніе. Осмотръ на промежуточныхъ станціяхъ поѣздовъ, перевозящихъ порохъ и взрычатые вещества, а также таможенные грузы, подчиняется указаніямъ особыхъ правилъ для сихъ перевозокъ.

ГЛАВА III.

Правила движенія поѣздовъ, общія для дорогъ въ одинъ и въ два пути.

Отправка поѣздовъ.

§ 102. Движеніе поѣздовъ, отправляемыхъ по нормальному или частному росписаніямъ, производится по очереди, определенной росписаніемъ; движеніе же поѣздовъ отправляемыхъ безъ росписанія (смотри §§ 83 и 84) производится не иначе, какъ по предварительному телеграфному или письменному сношенію между собою станцій того перегона, по которому отправляется поѣздъ. Безъ предварительнаго сношенія съ другою станціею перегона допускается отправленіе лишь вспомогательнаго паровоза или поѣзда, по требованію главнаго кондуктора поѣзда, остановившагося на этомъ перегонѣ.

§ 103. При отправленіи поѣздовъ начальникъ станціи руководствуется росписаніями движенія. Онъ отправляетъ пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и воинскіе мирнаго времени поѣзда не ранѣе времени, назначеннаго для сего въ росписаніи. Товарные и служебные поѣзда дозволяется отправлять и ранѣе назначеннаго по росписанію времени, но на тѣхъ лишь дорогахъ, на коихъ устроены телеграфные звонки для извѣщенія переѣздной стражи о выходѣ поѣзда со станціи и только во время исправнаго дѣйствія этихъ звонковъ и не иначе, какъ съ согласія той станціи, на которую предстоитъ отправка поѣзда, и при томъ въ тѣхъ лишь исключительно случаяхъ, когда таковая отправка необходима для увеличенія времени стоянки ихъ на слѣдующихъ станціяхъ, или для очистки станціонныхъ путей другимъ поѣздамъ, и если при томъ начальникъ станціи уполномоченъ на таковую отставку лицами, указанными въ п. 6 § 76.

§ 104. На одномъ и томъ же пути и перегонѣ не должны находиться одновременно въ движеніи два поѣзда, за исключеніемъ случаевъ, определенно указанныхъ въ §§ 118 и 202. Отправление поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ по одному и тому же направленію за другими поѣздами или паровозами, не сжидая извѣщенія о прибытіи предъидущаго поѣзда на слѣдующую станцію или разъѣздъ, или о прослѣдованіи чрезъ нихъ или мимо ближайшаго телеграфнаго или сигнальнаго поста также воспрещается.

§ 105. Если по направленію движенія поѣзда производятся работы на пути или имѣется поврежденіе онаго и если сіе извѣстно начальнику станціи, то онъ выдаетъ поѣзднымъ главному кондуктору и машинисту, за ихъ роспискою, письменное объ этомъ объявленіе, съ указаніемъ верстъ, на которыхъ требуется усиленіе осторожности, уменьшеніе скорости движенія или даже совершенная остановка поѣзда.

Каждый начальникъ станціи обязанъ вести особую книгу для немедленнаго записыванія въ ней всякаго полученнаго отъ службы пути письменнаго увѣдомленія о занесенныхъ снѣгомъ, поврежденныхъ или ненадежныхъ мѣстахъ пути, или о производящихся на пути работахъ и на какихъ именно верстахъ требуется, вслѣдствіе сего, соблюденіе особой осторожности въ движенія.

Когда агентъ службы пути, дѣлающій заявленіе, находится на станціи, то онъ обязанъ внести заявленіе свое въ книгу лично.

§ 106. При отправленіи запоздавшихъ поѣздовъ должны быть соблюдены слѣдующія правила:

а) если отправка очереднаго поѣзда задерживаетъ запоздавшій поѣздъ, идущій съ большею противъ очереднаго скоростію, то дозволяется пропускать запоздавшій поѣздъ впередъ, задержавъ очередной поѣздъ на станціи;

б) если пассажирскій или товаро-пассажирскій поѣздъ опоздалъ приходомъ на станцію болѣе 30 минутъ, то начальникъ сей станціи увѣдомляетъ о семъ депешою всѣ станціи до ближайшаго, по направленію движенія поѣзда, смѣннаго паровознаго депо, для вывѣшанія на станціяхъ объявленій о семъ запозданіи; если же и со станціи смѣны паровоза пассажирскій или товаро-пассажирскій поѣздъ выйдетъ съ опозданіемъ въ 30 минутъ или болѣе, то и сія станція поступаетъ такимъ же порядкомъ.

§ 107. На дорогахъ, перегоны коихъ подраздѣлены на участки по-

средствомъ сигналовъ (block-system), должны быть, кромѣ правилъ, изложенныхъ въ §§ 102, 103, 104, 105 и 106, соблюдаемы еще слѣдующія:

а) на дорогѣ (или участкахъ ея), на которой вводится блокированіе поѣздовъ, должны быть устроены особые оптическіе сигнальные аппараты, назначеніе коихъ заключается въ сохраненіи опредѣленнаго разстоянія между поѣздами, идущими по одному и тому же пути и направленію. Посты, на которыхъ устанавливаются эти аппараты, называются сигнальными постами;

б) каждый сигнальный постъ долженъ быть соединенъ съ двумя сосѣдними такимъ образомъ, чтобы могъ извѣщать ихъ сигналами объ отправленіи, прибытіи и проходѣ поѣздовъ;

в) каждый участокъ между двумя сигнальными постами долженъ быть закрываемъ сигналами, блокирующими участокъ (block-aparatis), тотчасъ послѣ вступленія въ него поѣзда и слѣдующій поѣздъ не долженъ вступать на занятый участокъ до тѣхъ поръ, пока соотвѣтствующій блокирующій сигналъ не покажетъ, что путь свободенъ, т. е. что впереди идущій поѣздъ вышелъ изъ даннаго участка;

г) порядокъ сигнализаціи и правила движенія поѣздовъ, соотвѣтствующія существующей на дорогѣ системѣ блокирующихъ аппаратовъ, должны быть подробно изложены въ особыхъ инструкціяхъ, составленныхъ согласно съ положеніемъ о сигналахъ и примѣнительно къ настоящимъ правиламъ.

Пріемъ поѣздовъ.

§ 108. При пріемѣ поѣздовъ и паровозовъ, приходящихъ на станцію, начальникъ станціи обязанъ соблюдать слѣдующія правила:

а) чтобы станціонные входные сигналы были открываемы для впуска поѣзда на станцію ко времени возможнаго, по расчету, прибытія онаго, если при томъ всѣ станціонные пути, по которымъ долженъ прослѣдовать прибывающій поѣздъ, очищены отъ всякаго подвижнаго состава и станція вообще готова къ принятію поѣзда. Ко времени, назначенному росписаніемъ для прибытія на станцію поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ и войска, станція должна быть готова къ принятію сихъ поѣздовъ.

Станціонные входные сигналы должны быть закрываемы немедленно по минованіи прибывающимъ поѣздомъ сихъ сигналовъ;

б) если на станціи не имѣется свободнаго мѣста или если требуется принять поѣздъ на путь, уже частію занятый другимъ поѣздомъ, то прибывшій поѣздъ долженъ быть задержанъ передъ вход-

нымъ станціоннымъ сигналомъ и можетъ быть введенъ на станцію не иначе, какъ начальникомъ станціи лично или назначеннымъ имъ для сего агентомъ, но съ соблюденіемъ мѣръ осторожности, какъ при маневрахъ;

в) при помѣщеніи поѣздовъ на станціи, начальникъ станціи или лицо, имъ для сего назначенное, наблюдаетъ, чтобы ни голова, ни хвостъ остановленнаго поѣзда, не выходили на сходящихся путяхъ за предѣлы стоянія подвижнаго состава, обозначенные указателями.

§ 109. Существующіе на каждой станціи пути, должны быть раздѣлены на разряды: главныхъ, запасныхъ, товарныхъ, парковыхъ и проч., а равно должны быть составлены и росписанія послѣдовательнаго занятія сихъ путей поѣздами и отцѣпляемымъ отъ поѣздовъ подвижнымъ составомъ. Таковыя раздѣленія и распредѣленія составляются начальникомъ движенія или уполномоченнымъ старшимъ опытнымъ агентомъ этой службы, совмѣстно съ начальникомъ станціи, и вывѣшивается на видномъ мѣстѣ въ конторѣ начальника станціи для руководства.

При измѣненіи въ росписаніяхъ движенія поѣздовъ, дѣлаются въ подлежащихъ случаяхъ также измѣненія въ распредѣленіи станціонныхъ путей по разрядамъ и въ послѣдовательномъ занятіи ихъ поѣздами.

Остановка поѣздовъ.

§ 110. Остановка поѣздовъ обязательна какъ въ пунктахъ, указанныхъ росписаніемъ, такъ и при существованіи препятствія къ дальнѣйшему движенію поѣздовъ или при особой для самаго поѣзда потребности въ таковой остановкѣ (какъ напр. для посадки и высадки пассажировъ и войскъ, нагрузки и выгрузки, набора воды и топлива и т. п., если это разрѣшено управляющимъ дорогою или лицомъ, имъ на сіе уполномоченнымъ), а равно въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ въ § 144 и въ главѣ VI отдѣла II.

§ 111. Остановка поѣздовъ на станціи должна продолжаться столько времени, сколько для сего опредѣлено росписаніемъ; но если поѣздъ опоздалъ прибытіемъ на станцію или если скорѣйшая отправка его допускается по причинамъ, изложеннымъ въ § 103, то продолжительность остановки на станціи можетъ быть сокращена; но во всякомъ случаѣ не въ ущербъ осмотру подлежащихъ частей подвижнаго состава и при удовлетвореніи прочихъ потребностей поѣзда, каковы: снабженіе его водою и топливомъ, перемѣна паровоза, высадка и пріемъ пассажировъ, сдача

и пріємъ багажа, почты и грузовъ, доставленіе пассажирамъ необходимыхъ удобствъ и т. д.

Замедленіе хода поѣзда.

§ 112. Крімъ замедленія хода поѣздовъ, вслѣдствіе выставленныхъ на пути или переданныхъ путевою или переѣздною стражею или поѣздною прислугою сигналовъ, ходъ поѣзда слѣдуетъ замедлять при приближеніи къ мѣстамъ пути, требующимъ особенной осторожности въ движеніи, какъ-то: разводному мосту, развѣтвленію или пересѣченію 2-хъ желѣзныхъ дорогъ, къ станціямъ, или такому переѣзду съ дѣятельнымъ поѣздомъ экипажей, который, будучи помѣщенъ близъ туннеля или въ мѣстности, поросшей лѣсомъ, или по другимъ причинамъ, становится видѣнь поѣзду только на весьма близкомъ разстояніи. Если однако такой переѣздъ прикрытъ дальнимъ сигналомъ остановки, находящимся въ распоряженіи переѣздной стражи и поѣздъ находитъ сигналъ указывающимъ, что путь свободенъ, то замедленіе хода поѣзда не обязательно.

Движеніе поѣздовъ во время снѣжныхъ заносовъ и мятелей.

§ 113. Во время снѣжныхъ заносовъ или при начавшейся мятели отправленіе поѣздовъ можетъ быть пріостановлено, какъ по распоряженію управляющаго дорогою, лицъ, имъ на сіе уполномоченныхъ, и начальника службы движенія, такъ равно и по распоряженію начальниковъ станцій, основанному на свѣдѣніяхъ, получаемыхъ ими отъ агентовъ службы тяги.

§ 114. Начальникъ станціи не имѣетъ права отправлять отъ себя поѣзда на тотъ перегонъ, гдѣ по свѣдѣніямъ, доставленнымъ агентами службы пути, образовались заносы, препятствующіе движенію.

Примѣчаніе. Объ остановкахъ въ движеніи поѣздовъ, перевозящихъ пассажировъ, почтовыхъ и воинскихъ, слѣдуетъ доводить немедленно до свѣдѣнія инспекціи; о поѣздахъ же, перевозящихъ почту и воинскихъ, слѣдуетъ увѣдомлять, сверхъ того, и завѣдывающаго перевозкою почтъ или передвиженіемъ войскъ по дорогѣ, по принадлежности.

§ 115. Пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и воинскіе поѣзда должны быть пріостанавливаемы во время мятелей и заносовъ преимущественно на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются буфеты съ горячею пищею и гдѣ возможно предоставить болѣе удобствъ пассажирамъ задержанныхъ поѣздовъ.

§ 116. При отправленіи поѣздовъ во время мятели и заносовъ, или когда можно предвидѣть оныя, каждый поѣздъ съ пассажирами или вой-

сками слѣдуетъ снабжать усиленнымъ запасомъ топлива, освѣтительнымъ матеріаломъ, а также, въ случаѣ надобности, лопатами и рабочими, доставляемыми службою пути и зданій.

Движеніе рабочихъ поѣздовъ.

§ 117. Движеніе рабочихъ поѣздовъ производится, согласно потребности, по нормальному или по особому частному распisanію. При движеніи сихъ поѣздовъ соблюдаются, сверхъ правилъ, установленныхъ для движенія товарныхъ поѣздовъ, еще и нижеслѣдующія:

а) выгружаемые съ поѣзда матеріалы и предметы должны быть складываемы въ такомъ удаленіи отъ рельсоваго пути, чтобы они не могли мѣшать проходу поѣздовъ и не выступали за установленные предѣлы приближенія строеній къ путямъ;

б) мѣсто нагрузки и выгрузки черезъ другой путь должно быть ограждено по этому другому пути сигналами, какъ препятствіе для движенія на основаніи положенія о сигналахъ.

Сбрасываніе предметовъ, т. е. производство выгрузки съ поѣзда на ходу, до полной его остановки, воспрещается;

в) расцѣпка рабочаго поѣзда на главномъ пути допускается лишь при крайней въ томъ необходимости; при этомъ каждая оцѣпленная часть должна быть затормажена или прочно подклинена;

г) по окончаніи работъ передъ отходомъ рабочаго поѣзда, весь путь, гдѣ производилась работа, долженъ быть тщательно осмотрѣнъ и всѣ препятствія для движенія поѣздовъ должны быть устранены съ пути; а если это послѣднее невозможно, то это мѣсто пути должно быть ограждено сигналами, какъ препятствіе для движенія на основаніи положенія о сигналахъ, и объ этомъ должно быть непременно сообщено той станціи, на которую прибудетъ рабочій поѣздъ;

д) въ случаѣ окончанія работъ ранѣе времени, назначеннаго распisanіемъ, рабочій поѣздъ можетъ прибыть къ указанной распisanіемъ станціи и ранѣе назначеннаго для того времени, но отнюдь не долженъ входить въ предѣлы станціи до полученія на это разрѣшенія со станціи.

§ 118. Одновременное отправленіе съ 2-хъ сосѣднихъ станцій 2-хъ поѣздовъ, идущихъ на встрѣчу одинъ другому по одному и тому же пути, дозволяется лишь во время прекращенія сквознаго движенія по перегону по случаю происшествія съ поѣздомъ или иного, слѣдствіемъ чего было загроможденіе или поврежденіе пути. Такое отправленіе 2-хъ поѣздовъ, идущихъ къ одному и тому же препятствію на встрѣчу одинъ другому,

можетъ быть, однако, исполнено не иначе, какъ по предварительному соглашенію между станціями этого перегона и при точномъ указаніи мѣста остановки каждаго изъ рабочихъ поѣздовъ и съ письменнымъ предупрежденіемъ машинистовъ о соблюденіи крайней осторожности при движеніи.

Движеніе ручныхъ телѣжекъ и ручныхъ вагончиковъ.

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

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

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

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

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

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

станціи выдаетъ письменное свѣдѣніе о движеніи поѣздовъ между станціями;

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

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

§ 120. Ручная телѣжка, отправляемая съ пути между станціями, безъ увѣдомленія о семъ сосѣднихъ станцій или не въ сроки, заявленные станціямъ, согласно п. б, § 119, должна быть ограждена, какъ при движеніи, такъ и при остановкѣ, установленными въ правилахъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ сигналами.

§ 121. Движеніе ручныхъ вагончиковъ совершается на основаніи правила, изложеннаго въ § 120.

Маневры.

§ 122. Всякаго рода передвиженія по станціоннымъ путямъ (маневры) должны совершаться не иначе, какъ съ вѣдома и разрѣшенія начальника станціи, или лица, его замѣняющаго; самые же маневры производятся по назначенію начальника станціи составителями поѣздовъ, сдѣшниками и друг. станціонными служащими, а также поѣздными главными кондукторами и кондукторами, на промежуточныхъ же станціяхъ съ малымъ движеніемъ и—стрѣлочниками.

§ 123. На тѣхъ станціяхъ, на коихъ имѣются отдѣльныя группы путей, предназначенныя для надобностей службы тяги или другой службы передвиженія подвижнаго состава въ предѣлахъ такихъ группъ путей, производятся съ вѣдома и по распоряженію агентовъ сихъ службъ.

§ 124. Передвиженіе вагоновъ при маневрахъ производится людьми или животными а на сортировочныхъ станціяхъ—и движеніемъ вагоновъ собственною тяжестью по наклоннымъ путямъ.

§ 125. При всякихъ передвиженіяхъ подвижнаго состава обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) движеніемъ каждаго маневрирующаго паровоза должно распоряджаться одновременно одно только лицо;

б) вагоны, передвигаемые паровозами, должны быть подаваемы

къ поѣзду съ пассажирами только съ одного конца; одновременная же подача вагоновъ къ обоимъ концамъ такого поѣзда воспрещается;

в) маневры на сортировочныхъ станціяхъ производятся согласно особеннымъ составляемымъ для сего инструкціямъ, подлежащимъ утверженію инспектора дороги;

г) станціонные пути должны быть располагаемы такимъ образомъ, чтобы при маневрахъ не было надобности выводить подвижной составъ на главные пути за входныя стрѣлки, но если, по неудовлетворительному расположенію станціонныхъ путей или не достатку ихъ, выводъ подвижнаго состава при маневрахъ за входныя стрѣлки необходимъ, то онъ допускается лишь при закрытыхъ входныхъ станціонныхъ сигналахъ; въ тѣхъ же случаяхъ, когда при маневрахъ необходимо выводить подвижной составъ на главный путь за предѣлы станціи, тотъ участокъ главнаго пути, на который предполагается вывести подвижной составъ, долженъ быть предварительно огражденъ сигналами, какъ препятствіе на пути, согласно положенію о сигналахъ;

д) входные сигналы могутъ быть открыты для впуска поѣздовъ на станцію не ранѣе освобожденія отъ всякаго подвижнаго состава тѣхъ путей, по которымъ поѣздъ долженъ прослѣдовать.

§ 126. Подвижной составъ, не принадлежащій къ поѣзду, а находящійся на стоянкѣ и не подъ нагрузкою или выгрузкою, долженъ быть сцѣпленъ и затормажень; онъ долженъ находиться въ предѣлахъ стоянія поѣздовъ, т. е. не выходить за указатели сихъ предѣловъ, поставленные между сходящимися путями. Кроме того должны быть приняты мѣры, предупреждающія угонъ или уходъ со станціи поставленнаго на стоянку подвижнаго состава; такія мѣры могутъ заключаться: или въ постановкѣ стрѣлокъ такъ, чтобы путь стоянія подвижнаго состава былъ разъединенъ отъ главнаго, или въ устройствѣ особыхъ отводныхъ путей, или постоянныхъ поворотныхъ барьеровъ на путяхъ, или въ подкладываніи подъ колеса подвижнаго состава особыхъ переносныхъ брусевъ, или клиньевъ, въ прикрѣпленіи подвижнаго состава къ составнымъ частямъ пути цѣпами и т. п.

§ 127. Паровозы подъ парами должны быть охраняемы кѣмъ либо изъ паровозной прислуги.

§ 128. Когда прибывшій на станцію поѣздъ столь длиненъ, что заградитъ собою прилегающій къ станціи переѣздъ и когда назначенная росписаніемъ или предвидимая остановка такого поѣзда превосходитъ 10 минутъ, то начальникъ станціи обязанъ тотчасъ по прибытіи поѣзда распорядиться раздѣленіемъ его противъ переѣзда такъ, чтобы сообщеніе

по переѣзду было немедленно восстановлено. На его же обязанности лежитъ наблюденіе за тѣмъ, чтобы барьеры переѣзда были закрыты вновь ранѣе отдачи приказанія о сомкнутіи 2-хъ разъединенныхъ противъ переѣзда частей поѣзда.

§ 129. Если въ продолженіи маневровъ, необходимыхъ для прицѣпки или отцѣпки вагоновъ отъ поѣзда, преградившаго прилегающій къ станціи переѣздъ, часть поѣзда, стоящая на переѣздѣ, должна оставаться неподвижною во все время производства маневровъ, то, до приступа къ маневрамъ, слѣдуетъ раздѣлить поѣздъ на переѣздѣ такъ, чтобы сообщеніе по переѣзду было немедленно восстановлено.

ГЛАВА IV.

Особыя правила движенія поѣздовъ для дорогъ въ одинъ путь.

А. КОГДА НА ДОРОГѢ ИЛИ УЧАСТКѢ ЕЯ ДВИЖЕНІЕ ПРОИЗВОДИТСЯ БЕЗЪ ПОЛЬЗОВАНІЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМЪ ТЕЛЕГРАФОМЪ.

§ 130. На дорогахъ или участкахъ дорогъ, на которыхъ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, движеніе поѣздовъ будетъ производиться безъ пользованія электрическимъ телеграфомъ, долженъ быть принятъ правленіемъ общества, съ утвержденія правительственнаго инспектора, одинъ изъ способовъ движенія, установленныхъ въ нижеслѣдующихъ параграфахъ.

Способъ движенія при пользованіи однимъ только паровозомъ.

§ 131. При этомъ способѣ движенія, поѣзда обоихъ направленій должны передвигаться только однимъ, назначеннымъ для сего паровозомъ.

Примѣчаніе. Два и болѣе вмѣстѣ сцѣпленныхъ паровоза рассматриваются, въ этомъ случаѣ, какъ бы одинъ.

Начальники станцій такого участка дороги не имѣютъ права отправлять поѣздовъ съ паровозами, для сего не назначенными; а начальники конечныхъ станцій участка, кромѣ того, не имѣютъ права допускать входъ на этотъ участокъ паровозовъ сосѣднихъ участковъ. Отступленіе отъ сихъ правилъ можетъ имѣть мѣсто лишь въ случаѣ отправленія вспомогательнаго паровоза.

Способъ движенія при посредствѣ поѣзднаго проводника (пилота).

§ 132. При этомъ способѣ движенія должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) на каждый опредѣленный участокъ дороги долженъ быть назначенъ особый поѣздной проводникъ для сопровожденія поѣздовъ,

двигающихся по сему участку; проводнику должна быть присвоена особо установленная для него форма или служебный знакъ, которые онъ долженъ непременно носить при исполненіи обязанностей службы;

б) одновременно на одномъ и томъ же участкѣ дороги не должно быть болѣе одного проводника;

в) ни одинъ поѣздъ или паровозъ не долженъ быть допущенъ къ слѣдованію между станціями безъ проводника или безъ письменнаго его разрѣшенія;

г) въ тѣхъ случаяхъ, когда необходимо отправить съ одного конца участка два или болѣе поѣздовъ, одинъ вслѣдъ за другимъ, проводникъ обязанъ отправлять каждый поѣздъ лично, выдавая главному кондуктору и машинисту каждаго, не сопровождаемаго имъ поѣзда, письменное разрѣшеніе на движеніе и сопровождать лично послѣдній поѣздъ;

д) письменное разрѣшеніе, выданное проводникомъ, дѣйствительно только для того поѣзда, которому оно выдано, и только на одну поѣздку въ одинъ конецъ съ той станціи, на которой находится проводникъ при отправленіи поѣзда. По прибытіи на противоположный конецъ участка письменныя разрѣшенія должны быть переданы завѣдывающему остановочнымъ пунктомъ на сѣмъ противоположномъ концѣ участка;

е) машинистъ не долженъ отправляться со станціи съ поѣздомъ, на которомъ нѣтъ самого проводника и если имъ не получено непосредственно отъ него письменнаго разрѣшенія на движеніе поѣзда.

Способъ движенія при посредствѣ поѣзднаго жезла.

§ 133. При этомъ способѣ движенія должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) для производства движенія при помощи поѣзднаго жезла, дорога подраздѣляется на такіе участки или перегоны, на коихъ скрещеніе поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ не допускается;

б) каждому опредѣленному участку дороги долженъ быть присвоенъ одинъ только жезлъ цвѣта и формы, рѣзко отличающіеся отъ цвѣта и формы жезловъ смежныхъ участковъ; на жезлѣ этомъ должны быть обозначены названія оконечныхъ станцій того участка, которому онъ принадлежитъ;

в) въ тѣхъ случаяхъ, когда необходимо отправить съ одного конца участка два или болѣе поѣздовъ одинъ вслѣдъ за другимъ, начальникъ станціи предъявляетъ машинисту и главному кондуктору

каждаго отправляемаго поѣзда жезль соотвѣтствующаго участка и выдаетъ имъ письменное разрѣшеніе на движеніе, а машинисту послѣдняго изъ отправляемыхъ поѣздовъ вручаетъ жезль. Поѣзда, слѣдующіе съ письменнымъ разрѣшеніемъ, должны быть снабжены сигналомъ, оповѣщающимъ дорожную стражу о томъ, что слѣдующій поѣздъ будетъ слѣдовать по тому же направленію;

г) ни одинъ поѣздъ или одиночный паровозъ не долженъ быть допущенъ къ слѣдованію безъ поѣзднаго жезла или замѣняющаго его письменнаго разрѣшенія; по сему и въ виду пункта 6 сего §, ни одинъ поѣздъ или паровозъ не можетъ быть отправленъ съ такой станціи, на которой не находится жезль того участка или перегона по которому долженъ слѣдовать поѣздъ.

д) при отправленіи поѣздовъ двойною тягою, жезль или письменное разрѣшеніе вручаются машинисту передняго паровоза; если же второй паровозъ помѣщенъ въ хвостѣ поѣзда и, проводивъ поѣздъ на извѣстномъ протяженіи участка, долженъ возвратиться на станцію, то машинисту передняго паровоза выдается письменное разрѣшеніе, а машинисту задняго паровоза—жезль;

е) рабочій поѣздъ, назначенный для работъ на участкѣ, не можетъ быть отправляемъ съ письменнымъ разрѣшеніемъ; главному кондуктору сего поѣзда обязательно вручается жезль, съ цѣлью закрытія движенія по тому участку дороги, на которомъ находится рабочій поѣздъ;

ж) въ случаѣ остановки поѣзда или паровоза между станціями, прекращающей движеніе по перегону на время, выше установленнаго для каждой дороги съ утвержденія инспектора, жезль долженъ быть отнесенъ кочегаромъ или помощникомъ машиниста на ту станцію, съ которой должна быть подана помощь; когда остановившійся поѣздъ шелъ съ письменнымъ разрѣшеніемъ, то помощь можетъ быть потребована только съ той станціи, на коей остался жезль. Если бы однако помощь могла подоспѣть скорѣе съ противоположной стороны, то слѣдуетъ поспѣшить доставленіемъ туда жезла; кочегаръ или помощникъ машиниста, отправленные за помощью, обязаны сопровождать вспомогательный поѣздъ до мѣста происшествія;

з) если на жезловомъ участкѣ или перегонѣ образуется препятствіе, вызывающее необходимость учрежденія движенія поѣздовъ отъ каждой изъ оконечностей участка до образовавшагося препятствія, то правила жезловаго движенія исполняются на той части участка, на которой окажется жезль; на другой же части сего участка дви-

женіе учреждается при помощи проводника (см. § 132). По устраненіи препятствія, первый поѣздъ, долженствующій пройти по всему участку, можетъ пройти ту часть участка, по которой ѣзда производилась посредствомъ проводника только въ такомъ случаѣ, если его сопровождаетъ проводникъ съ жезломъ. По прибытіи на станцію жезлъ долженъ быть сданъ начальнику станціи лично проводникомъ. Послѣ сего возстановливается правильное движеніе при посредствѣ жезла.

В. КОГДА НА ДОРОГѢ ДВИЖЕНІЕ ПРОИЗВОДИТСЯ ПРИ ПОМОЩИ ЭЛЕКТРИЧЕСКАГО ТЕЛЕГРАФА И ТАКОВОЙ ДѢЙСТВУЕТЪ ИСПРАВНО.

Отправка и пріемъ поѣздовъ.

§ 134. Отправка со станціи каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза совершается съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) передъ каждой предполагаемой отправкой начальникъ станціи обязанъ снестись съ начальникомъ сосѣдней, по направленію предполагаемой отправки, станціи посредствомъ поѣздной телеграммы слѣдующаго содержанія: «могу ли отправить паровозъ или поѣздъ № (такой-то);»

б) начальникъ станціи, получившій означенный запросъ, если не имѣется препятствія къ немедленной высылкѣ къ нему поѣзда, долженъ телеграфировать: «ожидаю паровозъ или поѣздъ № (означенный въ запросѣ);»

в) ранѣе полученія указанной въ пунктѣ б) разрѣшительной телеграммы, поѣздъ не долженъ быть отправленъ;

г) точно такое же сношеніе надлежитъ производить о тѣхъ поѣздахъ, которымъ въ расписаніи не назначено остановки на станціи;

д) начальникъ станціи, давшій разрѣшеніе на отправку поѣзда съ сосѣдней станціи, долженъ считать путь до этой станціи занятымъ впредь до прибытія къ нему сего поѣзда и не долженъ отправлять отъ себя въ то направленіе ни поѣзда, ни одиночнаго паровоза (кромѣ случая подавнія помощи тому же ожидаемому поѣзду), до полученія согласія той станціи на уничтоженіе даннаго ей разрѣшенія;

е) по полученіи согласія сосѣдней станціи на отправку къ ней поѣзда, начальникъ станціи лично вручаетъ главному кондуктору отправляемаго поѣзда (или машинисту—на одиночномъ паровозѣ) 2 экземпляра подписанныхъ телеграфистомъ и имъ самимъ разрѣшительной телеграммы, полученной съ сосѣдней станціи, изъ коихъ одинъ экземпляръ главный кондукторъ передаетъ машинисту;

такое врученіе телеграммъ выражаетъ дозволеніе поѣзду или паровозу отправиться со станціи для дальнѣйшаго слѣдованія;

ж) немедленно по отходѣ со станціи каждаго поѣзда или паровоза, начальникъ станціи извѣщаетъ объ этомъ начальника сосѣдней, по направленію движенія поѣзда, станціи, телеграммою: «поѣздъ или паровозъ № отправился къ Вамъ ч м»

§ 135. Немедленно послѣ прибытія или прослѣдованія черезъ станцію каждаго поѣзда или паровоза, начальникъ станціи, убѣдившись предвари- тельно въ томъ, что поѣздъ прибылъ или прослѣдовалъ въ полномъ составѣ, телеграфируетъ начальнику сосѣдней станціи, съ которой прибылъ поѣздъ или паровозъ: «паровозъ или поѣздъ № (такой-то) прибылъ.»

§ 136. При слѣдованіи по такимъ станціямъ, на коихъ остановки поѣзду росписаніемъ не назначено, но должна быть взята путевая теле- грамма, разрѣшающая дальнѣйшее слѣдованіе поѣзду, машинистъ дол- женъ вести поѣздъ на столько медленно, чтобы поѣздной главный кондук- торъ могъ принять отъ начальника станціи на ходу путевую телеграмму, или же, чтобы по требованію начальника станціи, машинистъ могъ оста- новить поѣздъ.

Скрещиваніе поѣздовъ.

§ 137. Означенный выше въ §§ 134—136 порядокъ отправки и приѣма поѣздовъ долженъ быть соблюдаемъ и при скрещиваніи поѣздовъ.

§ 138. Станція не должна быть открываема одновременно съ обоихъ концовъ для впуска прибывающихъ съ разныхъ сторонъ поѣздовъ; въ та- кихъ случаяхъ одинъ изъ прибывающихъ поѣздовъ задерживается за вход- нымъ станціоннымъ сигналомъ до тѣхъ поръ, пока другой поѣздъ будетъ поставленъ на мѣсто.

§ 139. Машинисты поѣздовъ или отдѣльныхъ паровозовъ, скрещи- вающихся на станціи, не должны приводить въ движеніе паровозы, пока ими не получена разрѣшительная телеграмма и пока они не убѣдятся, что сигналъ движенія поданъ имъ надлежащимъ главнымъ кондукторомъ; съ такою цѣлью главные кондукторы должны подавать первый сигналъ къ отправленію, приблизившись къ самому паровозу и предупредивъ пред- варительно машиниста о подачѣ сигнала отправленія.

В. ПРИ ПЕРЕРЫВѢ ТЕЛЕГРАФНАГО СООБЩЕНІЯ.

Общія основанія.

§ 140. Перерывомъ телеграфнаго сообщенія считается:

а) прекращеніе дѣйствія тока,

- б) непонятное дѣйствіе телеграфа
и в) неотвѣтъ на вызовъ станціи.

§ 141. Первый поѣздъ, отправляемый по перегону при перерывѣ телеграфнаго дѣйствія, долженъ быть снабженъ сигналомъ, извѣщающимъ дорожную стражу о случившемся перерывѣ.

§ 142. На случай перерыва телеграфнаго сообщенія, управленіе каждой дороги должно установить одинъ изъ нижеуказанныхъ способовъ движенія поѣздовъ (§§ 147—150), или же одинъ изъ способовъ движенія поѣздовъ, установленныхъ для дорогъ, не пользующихся при движеніи электрическимъ телеграфомъ (§§ 130—133). На каждомъ опредѣленномъ участкѣ дороги одновременно можетъ быть установленъ только одинъ изъ указанныхъ способовъ движенія.

§ 143. Въ случаѣ перерыва телеграфнаго сообщенія, начальникъ станціи обязанъ выдавать главному кондуктору и машинисту каждого отправляемаго поѣзда письменное объявленіе о томъ, что поѣздъ отправляется по случаю перерыва телеграфнаго сообщенія безъ разрѣшительной телеграммы.

§ 144. Всѣ поѣзда, отправляемые при условіяхъ, изложенныхъ въ предъидущемъ параграфѣ, должны останавливаться на всѣхъ безъ исключенія станціяхъ, хотя бы по росписанію имъ и не было назначено на нихъ остановки.

§ 145. Если перерывъ телеграфнаго сообщенія послѣдовалъ во время нахождения между станціями рабочаго поѣзда, которому на данномъ перегонѣ предстояла остановка для работъ и затѣмъ дальнѣйшее слѣдованіе до сосѣдней станціи, то до полученія письменнаго извѣщенія о прибытіи рабочаго поѣзда на сосѣдную станцію, никакой поѣздъ не можетъ быть отправленъ вслѣдъ за такимъ рабочимъ поѣздомъ.

Если перерывъ телеграфнаго сообщенія послѣдовалъ во время нахождения между станціями рабочаго поѣзда, которому предстояло перейти, въ предѣлахъ перегона, на боковой путь, до полученія извѣщенія, что таковой рабочей поѣздъ убранъ съ главнаго пути и надлежаще установленъ на боковомъ пути, никакой поѣздъ не долженъ быть отправленъ со станціи, между которыми находится упомянутый поѣздъ. Извѣщеніе сосѣднихъ станцій о томъ, что рабочей поѣздъ установленъ на боковомъ пути, лежитъ на обязанности завѣдывающаго телеграфнымъ постомъ при боковомъ пути, а если при боковомъ пути такового поста не имѣется, то на обязанности главнаго кондуктора рабочаго поѣзда.

§ 146. Письменные разрѣшенія на движеніе, равно запросы и извѣ-

щенія, выдаваемые начальниками станцій, при отправленіи поѣздовъ во время прекращенія телеграфнаго сообщенія, должны быть записываемы начальниками станцій собственноручно во входящій и исходящій поѣздные телеграфные журналы, а копіи упомянутыхъ разрѣшеній, запросовъ и извѣщеній должны быть выдаваемы главнымъ кондукторамъ и машинистамъ, за подписью начальника станціи, съ обозначеніемъ года, мѣсяца и числа.

Способъ движенія при сохраненіи пунктовъ скрещеній.

§ 147. При перерывѣ телеграфнаго сообщенія все поѣзда, росписанія коихъ не сообщены станціямъ установленнымъ на дорогѣ порядкомъ, должны быть задержаны на той станціи, гдѣ перерывъ телеграфнаго сообщенія застигъ данный поѣздъ, впредь до установленія письменнаго сношенія съ сосѣднею станціею по направленію слѣдованія этихъ поѣздовъ.

Примѣчаніе. Управленіямъ дорогъ предоставляется:

а) объявить по дорогѣ дѣйствующимъ все нормальное расписание, или же

б) объявлять, въ какіе именно періоды времени какіе изъ поѣздовъ нормальнаго расписанія будутъ въ ежедневномъ обращеніи по дорогѣ и какіе будутъ назначаемы въ обращеніе особыми нарядами (письменно или же по телеграфу), согласно потребности.

Въ первомъ случаѣ станціи обязаны исполнять изложенныя въ § 148 правила о соблюденіи пунктовъ скрещеній въ предположеніи, что со времени прекращенія телеграфнаго сообщенія, все поѣзда нормальнаго расписанія, а равно все поѣзда, расписанія коихъ объявлены по линіи порядкомъ, установленнымъ для нормальныхъ расписаній, находятся въ обращеніи.

Во второмъ случаѣ, станціи обязаны исполнять изложенныя въ § 148 правила о соблюденіи пунктовъ скрещенія относительно тѣхъ только поѣздовъ, которые назначены для даннаго періода въ ежедневное обращеніе, или о назначеніи коихъ въ обращеніе было объявлено по линіи особыми нарядами и безусловно задерживать все поѣзда, объ обращеніи коихъ не было объявлено. При этомъ порядокъ сообщенія станціямъ упомянутыхъ нарядовъ долженъ быть таковъ, чтобы до введенія въ дѣйствіе наряда на данномъ перегонѣ каждая станція имѣла доказательства тому, что смежнымъ станціямъ этотъ нарядъ извѣстенъ.

§ 148. При перерывѣ телеграфнаго сообщенія, поѣзда, объ обращеніи коихъ сообщено станціямъ порядкомъ, указаннымъ или въ пунктѣ а

примѣч. къ § 147 или въ пунктѣ б того же примѣчанія, совершаютъ свое движеніе, съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) поѣзда, застигнутые перерывомъ телеграфнаго сообщенія на станціяхъ, гдѣ они по росписанію должны имѣть скрещеніе съ другими поѣздами и не совершившіе еще этого скрещенія, задерживаются на сихъ станціяхъ до совершенія скрещенія, не взирая на то, что отъ сего произойдетъ задержка въ ихъ слѣдованіи;

б) поѣзда, застигнутые перерывомъ телеграфнаго сообщенія на станціяхъ, на которыхъ имъ не назначено скрещенія съ другими поѣздами, а равно поѣзда, совершившіе уже назначенное по росписанію скрещеніе, отправляются съ этихъ станцій не ранѣе срока, росписаніемъ указаннаго; при чемъ вмѣсто копій съ разрѣшительной телеграммы начальникъ станціи выдаетъ главному кондуктору и машинисту письменное разрѣшеніе на движеніе слѣдующаго содержанія: «начальникъ (такой-то), станціи—главному кондуктору и машинисту поѣзда № (такой-то) годъ, мѣсяць, число, часъ, минута. На основаніи § 143 правилъ движенія поѣздъ № (такой-то) отправляется на станцію (такую-то) безъ телеграфнаго сношенія (подпись);»

в) если прибывшій на станцію скрещенія поѣздъ задерживается неприбытіемъ встрѣчнаго поѣзда, долженствующаго прибыть на скрещеніе, то начальникъ той станціи, на которой назначено по росписанію скрещеніе, обязанъ послать нарочнаго на ближайшую сосѣднюю станцію въ томъ направленіи, откуда ожидается опоздавшій на скрещеніе поѣздъ, съ письменнымъ запросомъ слѣдующаго содержанія: «могу ли отправить къ вамъ поѣздъ № (такой-то)?» начальникъ станціи, получившій такой запросъ, смотря по обстоятельствамъ, или разрѣшаетъ движеніе сему поѣзду, посылая черезъ присланаго нарочнаго слѣдующее уведомленіе: «ожидаю поѣздъ № (такой-той)», или же высылаетъ на станцію скрещенія запоздавшій поѣздъ, выдавая главному кондуктору и машинисту его письменное разрѣшеніе на движеніе, по формѣ, указанной въ пунктѣ б сего параграфа;

г) съ первымъ поѣздомъ, отправленнымъ на основаніи пунктовъ б или в сего параграфа, безъ телеграфнаго соглашенія, начальникъ станціи посылаетъ на слѣдующую станцію письменныя извѣщенія такого содержанія: «отправляю къ вамъ поѣздъ № (такой-то), по прибытіи онаго отправьте ко мнѣ вашъ поѣздъ; до прихода послѣдняго ничто мною отправлено къ вамъ не будетъ;» или, если за отправляемымъ поѣздомъ надлежитъ отправить съ той же станціи другой поѣздъ: «отправляю къ вамъ поѣздъ № (такой-то), послѣ

него отправляю вамъ еще поѣздъ; не отправляйте ко мнѣ ничего до прибытія сего послѣднаго;»

д) по установленіи такимъ образомъ письменныхъ между станціями сношеній, дальнѣйшее отправленіе поѣздовъ должно производиться согласно установленной росписаніемъ очереди и принятому на дорогѣ старшинству поѣздовъ, и въ порядкѣ, опредѣленномъ точно и ясно въ письменныхъ извѣщеніяхъ, посылаемыхъ съ каждымъ поѣздомъ.

Способъ движенія при установленіи письменныхъ сношеній посредствомъ поѣздовъ преимущественнаго направленія.

§ 149. Для пользованія настоящимъ способомъ, управляющій дорогою или, съ разрѣшенія его, начальникъ службы движенія, обязанъ заранее объявить по линіи какому направленію движенія присвоивается преимущество при отправленіи поѣздовъ во время прекращенія телеграфнаго сообщенія, т. е. какого именно направленія поѣзда могутъ быть отправляемы станціями въ такихъ случаяхъ безъ предварительнаго сношенія съ сосѣдними станціями.

§ 150. Когда преимущественное направленіе избрано и объявлено, какъ выше указано, то при перерывѣ телеграфнаго сообщенія поѣзда преимущественнаго направленія могутъ продолжать свое движеніе со станцій, гдѣ они застигнуты перерывомъ телеграфнаго сообщенія, независимо отъ того, было ли назначено имъ на сихъ станціяхъ скрещеніе съ другими поѣздами или нѣтъ; а поѣзда направленія противоположнаго преимущественному направленію задерживаются на тѣхъ станціяхъ, на коихъ они находятся или куда придутъ послѣ момента прекращенія телеграфнаго сообщенія, хотя бы на сихъ станціяхъ имъ не было назначено скрещенія съ другими поѣздами и хотя бы отъ сего произошла задержка въ ихъ слѣдованіи. При этомъ соблюдаются слѣдующія правила:

а) станція, на которую прибылъ поѣздъ преимущественнаго направленія, можетъ отправить его до слѣдующей станціи безъ согласенія съ нею, кромѣ случая, когда она сама разрѣшила уже письменно или по телеграфу (ранѣе прекращенія телеграфнаго сообщенія) движеніе по тому же перегону встрѣчнаго поѣзда;

б) станція, на которую прибылъ поѣздъ направленія противоположнаго преимущественному, безусловно задерживаетъ таковой поѣздъ до полученія письменнаго разрѣшенія сосѣдней, по направленію движенія сего поѣзда, станціи, если только не имѣетъ разрѣ-

шенія для движенія сего поѣзда, полученнаго по телеграфу ранѣе прекращенія телеграфнаго сообщенія;

в) съ первымъ поѣздомъ преимущественнаго направленія, отправляемымъ начальникомъ станціи по силѣ пункта *a* сего параграфа, онъ обязанъ послать начальнику сосѣдней станціи письменныя извѣщенія, согласно пункта *z* § 148;

г) въ избѣжаніе излишней задержки поѣздовъ направленія противоположнаго преимущественному, въ случаяхъ опозданія прибытія на скрещеніе поѣздовъ преимущественнаго направленія, тѣ станціи, на коихъ по росписанію назначено скрещеніе поѣздовъ, обязаны, по прибытіи къ нимъ поѣздовъ направленія противоположнаго преимущественному, входить въ сношеніе съ сосѣднею станціею, съ которой ожидается опоздавшій на скрещеніе поѣздъ преимущественнаго направленія, посредствомъ письменныхъ запросовъ, форма коихъ указана въ пунктѣ *в* § 148; такіе запросы посылаются съ нарочнымъ;

д) по установленіи такимъ образомъ правильныхъ сношеній между двумя сосѣдними станціями, дальнѣйшее отправленіе поѣздовъ должно производиться согласно п. *d* § 148.

ГЛАВА V.

Особыя правила движенія поѣздовъ для дорогъ въ два пути.

А. ПРИ ПОЛЬЗОВАНІИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМЪ ТЕЛЕГРАФОМЪ.

§ 151. На участкахъ дорогъ въ два пути, поѣзда должны слѣдовать по правому пути, считая по направленію движенія ихъ. Существовавшія до изданія сихъ правилъ отступленія отъ сего постановленія могутъ быть, съ согласія правительственной инспекціи, допущены и впредь.

Отступленія отъ сего правила дозволяются также:

а) въ случаяхъ временнаго прекращенія движенія по одному изъ путей.

Въ такихъ случаяхъ отступленіе можетъ быть разрѣшено начальникомъ станціи и не иначе, какъ по предварительномъ соглашеніи съ другою станціею того перегона, на которомъ прекращено движеніе по одному изъ путей, и

б) при отправленіи вспомогательныхъ паровозовъ, потребованныхъ съ линіи главнымъ кондукторомъ пострадавшаго или остановившагося поѣзда, а также при возвращеніи такового паровоза. Въ обоихъ случаяхъ отступленіе разрѣшается начальникомъ станціи и, при томъ, лишь на пространствѣ отъ мѣста подачи помощи до первой станціи.

§ 152. При движеніи поѣздовъ на дорогахъ въ два пути, при пользованіи электрическимъ телеграфомъ, обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) по отправленіи каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, начальникъ станціи долженъ телеграфировать о семъ начальнику сосѣдней, по направленію движенія поѣзда, станціи, съ точнымъ обозначеніемъ времени выхода поѣзда;

б) немедленно по прибытіи каждаго поѣзда или одиночнаго паровоза, начальникъ станціи долженъ телеграфировать о семъ начальнику сосѣдней станціи, съ которой прибылъ поѣздъ или паровозъ, но не прежде, какъ убѣдившись, что поѣздъ прибылъ въ полномъ составѣ;

в) поѣзда и одиночные паровозы, идущіе въ различныхъ направленіяхъ и по разнымъ путямъ, для которыхъ не назначено остановки на станціи, могутъ проходить таковую безостановочно, если со станціи не подано сигнала остановки. О прослѣдованіи таковыхъ поѣздовъ сообщается обѣимъ сосѣднимъ станціямъ.

Б. БЕЗЪ ПОЛЬЗОВАНІЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМЪ ТЕЛЕГРАФОМЪ.

§ 153. При движеніи поѣздовъ на дорогахъ въ два пути безъ пользованія электрическимъ телеграфомъ, а равно и при перерывѣ телеграфнаго сообщенія, движеніе попутныхъ поѣздовъ должно производиться строго придерживаясь очереди, установленной расписаніемъ, и съ соблюденіемъ правила, изложеннаго въ пунктѣ *а* § 106.

В. ДВИЖЕНІЕ ПОѢЗДОВЪ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ОДНОГО ИЗЪ ПУТЕЙ.

§ 154. Если на дорогѣ или участкѣ дороги въ два пути, одинъ изъ путей поврежденъ и долженъ быть закрытъ для движенія, то начальникъ службы движенія или лица, имъ на сіе заранѣе уполномоченные, немедленно дѣлаютъ распоряженія о направленіи въ томъ участкѣ дороги всѣхъ поѣздовъ только по одному исправному пути. Распоряженіе симъ движеніемъ на каждомъ перегонѣ можетъ быть возложено на одного изъ начальниковъ станцій сего перегона.

§ 155. Когда на двухколейной дорогѣ движеніе поѣздовъ устанавливается временно только по одному изъ путей, то таковое должно производиться на основаніи правилъ, установленныхъ для движенія по дорогамъ въ одинъ путь.

ГЛАВА VI.

Происшествія на пути и на станціяхъ.

Случаи обязательной остановки поезда въ пути.

§ 156. Независимо отъ всѣхъ случаевъ, когда остановка поезда вызывается сигналами, поданными съ поезда или съ пути, остановка поездовъ обязательна также, если будетъ замѣчено:

а) что находящіеся на пути люди или крупныя животныя не сходятъ съ пути, не смотря на сигналы, подаваемые машинистомъ;

б) что подъ паровозъ или поездъ попалъ или съ нихъ упалъ на путь человекъ;

в) что путь поврежденъ или на немъ имѣется какое либо препятствіе для безопаснаго движенія поезда;

г) что сцепительные приборы поезда разорваны; въ такихъ случаяхъ машинистъ обязанъ, предварительно остановки поезда, убѣдиться, что оторвавшіеся вагоны не могутъ настигнуть переднюю часть поезда. оставшуюся при паровозѣ;

д) что въ поездѣ случился пожаръ;

е) что въ поездѣ произошла такая порча вагона или паровоза, которая мѣшаетъ движенію или представляетъ опасность для поезда;

ж) что въ пути изъ вагона выпалъ или выпадаетъ грузъ, или можетъ упасть какой либо грузъ или предметъ, представляющій опасность для движенія поездовъ, и

з) если на дорогѣ или участкѣ дороги въ два пути съ поезда будетъ замѣчено неогражденное сигналами поврежденіе другаго пути или какое либо препятствіе для движенія по одному поездовъ.

Обязанности поездной прислуги при остановкѣ поезда.

§ 157. Немедленно, по остановкѣ поезда въ пути по какой бы то ни было причинѣ, главный кондукторъ обязанъ распорядиться полнымъ затормаженіемъ и огражденіемъ поезда, а если нужно, то и огражденіемъ сосѣдняго пути, согласно положенію о сигналахъ. При этомъ, если поездъ заградилъ собою переѣздъ, то въ случаѣ прибытія проѣзжающихъ, главный кондукторъ обязанъ, если возможно, раздѣлить поездъ противъ переѣзда.

§ 158. По остановкѣ поезда, главный кондукторъ обязанъ удостовѣриться въ дѣйствительности и важности препятствія къ дальнѣйшему слѣ-

дованію поѣзда, и если таковое препятствіе можетъ быть устранено въ теченіи 15 минутъ отъ начала остановки поѣзда, то онъ обязанъ распорядиться устраненіемъ его, а по устраненіи—дальнѣйшимъ слѣдованіемъ поѣзда.

§ 159. Если причина остановки поѣзда не можетъ быть устранена въ теченіи получаса, то главный кондукторъ, сообразуясь въ дѣйствіяхъ своихъ съ обстоятельствами, руководствуется правилами, уставленными въ настоящей главѣ на каждый отдѣльный случай.

§ 160. На обязанность и отвѣтственность главнаго кондуктора возлагается принятіе всѣхъ надлежащихъ мѣръ къ скорѣйшему устраненію причинъ остановки поѣзда, къ охраненію его во время остановки, къ предупрежденію и устраненію всякой опасности для находящихся въ поѣздѣ пассажировъ, поѣздной прислуги, подвижнаго состава и груза, къ доставленію пассажирамъ возможныхъ удобствъ и къ доставленію поѣзду необходимой помощи.

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

§ 162. Поѣздъ, возобновившій свое слѣдованіе послѣ происшествія съ нимъ въ пути, обязанъ остановиться на первой попутной станціи, хотя бы на ней по росписанію и не было назначено ему остановки. Главный кондукторъ такого поѣзда обязанъ сообщить о случившемся начальнику этой станціи, а также о томъ, была ли имъ затребована съ пути помощь отъ предшествующей станціи, была ли таковая выслана и не осталось ли на пути препятствія къ движенію поѣздовъ.

Остановка поѣздовъ для вспомошествованія пострадавшимъ.

§ 163. Въ случаѣ паденія человѣка подъ поѣздъ или съ поѣзда, немедленно по остановкѣ, должна быть оказана пострадавшему возможная на мѣстѣ помощь. Если въ пострадавшемъ имѣются хотя бы малѣйшіе признаки жизни, то онъ долженъ быть перенесенъ въ поѣздъ и доставленъ на ближайшую станцію.

Остановка поѣздовъ вслѣдствіе неисправности паровоза.

§ 164. Замѣтивъ неисправность паровоза, не требующую немедленной остановки поѣзда, машинистъ долженъ стараться остановить поѣздъ по возможности на горизонтальной и прямой части дороги и вообще въ такомъ мѣстѣ, съ котораго поѣздъ былъ бы далеко видѣнъ съ пути.

§ 165. Если остановка поѣзда произошла отъ недостатка воды, топлива или паровъ въ паровозѣ, то главный кондукторъ можетъ разрѣшить машинисту отцѣпить паровозъ и отправиться на ближайшую, по направленію движенія поѣзда, станцію, за топливомъ или водою, или же совершить движеніе вблизи поѣзда.

§ 166. Если поѣздъ остановился по причинѣ малосильности паровоза, то главный кондукторъ совѣщается съ машинистомъ, не будетъ ли удобнѣе, не требуя помощи, доставить поѣздъ на слѣдующую станцію по частямъ и, когда это окажется удобнымъ, распоряжается отдѣленіемъ части поѣзда и отправленіемъ ея на станцію по направленію движенія поѣзда; остальная же часть поѣзда затормаженная и вообще надежно обезпеченная отъ случайныхъ движеній, остается на пути съ главнымъ кондукторомъ и соотвѣтственною частью поѣздной прислуги и, подъ прикрытіемъ сигналовъ, ожидаетъ возвращенія паровоза.

§ 167. Если остановка произошла отъ порчи паровоза, то главный кондукторъ обязанъ спросить машиниста, можетъ ли онъ устранить неисправность паровоза въ теченіи 15 минутъ или нѣтъ, и если можетъ, поручаетъ машинисту приступить къ исправленію.

§ 168. Если поѣздъ не можетъ быть раздѣленъ для доставки его на станцію по частямъ, или порча паровоза не можетъ быть устранена въ теченіи 15 минутъ, то главный кондукторъ долженъ потребовать отъ ближайшей станціи высылки помощи.

Разрывъ поѣзда и случайный уходъ подвижнаго состава.

§ 169. Въ случаѣ разрыва сцепительныхъ приборовъ поѣзда, кондуктора оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ обязаны немедленно затормажить оныя, а машинистъ поѣзда, убѣдившись въ томъ, что оторвавшіеся вагоны не могутъ настигнуть часть поѣзда, оставшуюся при паровозѣ, обязанъ тотчасъ же остановить его и принять мѣры къ сцепленію разорвавшагося поѣзда.

§ 170. Воспрещается подходить съ паровозомъ къ оторвавшимся вагонамъ, пока они не остановлены совершенно.

§ 171. Въ случаѣ невозможности вновь сцепить разорвавшійся поѣздъ, главный кондукторъ обязанъ распорядиться доставленіемъ поѣзда на станцію по частямъ, какъ указано въ § 166.

§ 172. Если къ мѣсту стоянки вагоновъ на пути прибудетъ другой поѣздъ, то онъ долженъ быть остановленъ до тѣхъ поръ, пока паровозъ, высланный съ той станціи дороги, на которую отправилась передняя часть разорвавшагося поѣзда, не освободитъ путь и отъ остальной части поѣзда,

оставленной на пути. Оставленные на пути вагоны воспрещается приводить въ движеніе паровозомъ, подошедшаго сзади поѣзда, оттормаженіемъ вагоновъ, подталкиваніемъ въ ручную и т. п. средствами.

§ 173. Когда, по какой либо причинѣ, скорость хода поѣзда, замедлилась на столько, что есть поводъ опасаться настиженія этого поѣзда другимъ, позади идущимъ, то такой поѣздъ долженъ быть остановленъ у ближайшаго переѣзднаго или путевого сторожа, которому главный кондукторъ поручаетъ прикрыть поѣздъ сигналами остановки—оптическимъ и акустическимъ, а также указать время, по истеченіи котораго сторожъ можетъ снять эти сигналы. Кромѣ сего главный кондукторъ оставляетъ сторожу записку о случившемся съ поѣздомъ, въ которой обозначаетъ время и приблизительную скорость, съ которою его поѣздъ отправляется далѣе. Если бы, до снятія сторожемъ сигналовъ остановки, къ нимъ приблизился другой поѣздъ, идущій вослѣдъ первому, то сторожъ, остановивъ таковой, обязанъ вручить записку эту главному кондуктору 2-го поѣзда и, относительно сигналовъ остановки, исполнить приказаніе сего послѣдняго главнаго кондуктора. Если же до истеченія срока назначеннаго 1-мъ главнымъ кондукторомъ для снятія сигналовъ остановки, никакого поѣзда не явилось, то сторожъ снимаетъ сигналы остановки, а записку передаетъ, при первой встрѣчѣ, дорожному мастеру.

§ 174. Если вагоны, движущіеся по перегону безъ паровоза, докатились до станціи, то должно немедленно принять всѣ мѣры къ ихъ остановкѣ, сообразно съ обстоятельствами. Также слѣдуетъ поступать, если стоящіе на станціи вагоны придутъ въ движеніе отъ толчка, вѣтра или иныхъ причинъ.

§ 175. Если не представится возможности остановить такіе вагоны и они пройдутъ станцію, или же находившіеся на станціи вагоны уйдутъ съ нея, то начальникъ станціи обязанъ немедля извѣстить о томъ сосѣднюю, по направленію движенія вагоновъ, станцію, на которой безотлагательно должны быть приняты мѣры къ остановкѣ этихъ вагоновъ и къ предупрежденію столкновенія ихъ съ находящимся на станціи подвижнымъ составомъ.

§ 176. Начальники такихъ двухъ станцій, между которыми на перегонѣ находятся оторвавшіеся или угнанные со станціи вагоны, должны считать этотъ перегонъ закрытымъ для движенія до тѣхъ поръ, пока не получатъ свѣдѣнія, что на пути не осталось ни одного вагона.

§ 177. Вслѣдъ за угнанными со станціи вагонами можетъ быть

отправленъ одиночный паровозъ, чтобы догнать ихъ и привести на станцію. На дорогахъ въ два пути такой паровозъ можетъ быть отправленъ также и по другому пути (если вагоны ушли по пути, не соо̀вѣтствующему направленію хода поѣздовъ) для обгона вагоновъ и предупрежденія идущихъ имъ на встрѣчу поѣздовъ.

Пожаръ въ поѣздѣ.

§ 178. Въ случаѣ пожара въ поѣздѣ на ходу его, онъ долженъ быть немедленно остановленъ. Если въ немъ находятся пассажиры, то при малѣйшемъ сомнѣніи объ опасности для пассажировъ они приглашаются выйти изъ поѣзда.

§ 179. Поѣздная и паровозная прислуга обязаны принимать всѣ возможные мѣры къ спасенію пассажировъ, почты, груза и подвижнаго состава.

§ 180. Въ случаѣ надобности отдѣлить горящіе вагоны отъ незагорѣвшихся, а также для тушенія пожара на мѣстѣ, или для доставленія горящихъ вагоновъ на ближайшую станцію, съ цѣлью воспользоваться ея огнегасительными средствами, поѣздъ можетъ быть разъединенъ. Отдѣленные отъ поѣзда вагоны должны быть затормажены и колеса ихъ подклинены. Кромѣ того, въ случаѣ надобности, должна быть потребована помощь съ ближайшей станціи.

§ 181. Если по окончаніи пожара представится возможность вновь сдѣлать поѣздъ, то таковой долженъ отправиться по назначенію обыкновеннымъ порядкомъ; въ противномъ случаѣ надлежитъ поступить какъ при разрывѣ поѣзда (§ 172).

Сходъ поѣздовъ съ рельсовъ.

§ 182. При сходѣ съ рельсовъ или поломкѣ подвижнаго состава, машинистъ обязанъ принять всѣ, имѣющіяся въ его распоряженіи, мѣры къ остановкѣ поѣзда, а главный кондукторъ обязанъ послать начальнику ближайшей станціи извѣщеніе о случившемся, требуя высылки помощи сообразно съ дѣйствительною необходимостію; на обязанности главнаго кондуктора же лежитъ попеченіе о пострадавшихъ людяхъ впредь до прибытія врачебной помощи, а также принятіе мѣръ къ охраненію поѣзда.

§ 183. На дорогахъ въ два пути главный кондукторъ обязанъ удостовѣриться, не препятствуетъ ли сошедшій съ рельсовъ подвижной составъ или иные предметы движенію поѣздовъ по сосѣднему пути и, если препятствуютъ, то прикрыть сигналами и сосѣдній путь.

Остановка поезда вслѣдствіе мятели и снѣжныхъ заносовъ.

§ 184. При остановкѣ поѣзда въ пути вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, препятствующихъ движенію его, надлежитъ принимать всѣ мѣры къ очисткѣ пути; для чего главный кондукторъ можетъ разрѣшить отцѣпку отъ поѣзда паровоза, чтобы учащеннымъ движеніемъ его назадъ и впередъ стараться пробить снѣгъ, а если поѣздъ сопровождается рабочими, то прибѣгать для очистки пути и къ ихъ работѣ.

§ 185. Если движеніе поѣзда, остановившагося въ заносѣ или застигнутого мятелью, будетъ невозможно, то главный кондукторъ обязанъ послать о семъ извѣщеніе начальнику ближайшей станціи, который можетъ возвратитъ поѣздъ на станцію послѣдняго отправленія; если же это невозможно, то начальникъ той станціи, съ которой помощь поѣзду можетъ быть удобнѣе подана, обязанъ изыскать средства къ доставленію на станцію пассажировъ остановившагося поѣзда, ихъ багажа и почты, лошадьми или инымъ способомъ, а если потребуется, то распорядиться и доставленіемъ на поѣздъ продовольствія для людей, топлива, освѣщенія и медицинской помощи.

Встрѣча двухъ поездовъ.

§ 186. При встрѣчѣ двухъ поездовъ на одномъ пути, должны быть приняты мѣры къ скорѣйшей остановкѣ ихъ, при чемъ первый остановившійся поѣздъ обязанъ подаваться назадъ, пока не остановится другой поѣздъ. Послѣ сего оба поѣзда должны быть ограждены сигналами и ни одинъ изъ нихъ не можетъ возвратиться на станцію послѣдняго своего отправленія иначе, какъ съ разрѣшенія сей станціи; для сего главные кондуктора обоихъ поездовъ обязаны послать начальнику ближайшей станціи, за общемою подписью, извѣщеніе о случившемся, съ указаніемъ версты, на которой послѣдовала остановка; за тѣмъ, до полученія отъ начальника станціи распоряженія, ни одинъ поѣздъ не долженъ двигаться съ мѣста.

Извѣщеніе станціи объ остановкѣ поезда въ пути и требованіе помощи.

§ 187. Если причина остановки поѣзда въ пути не можетъ быть устранена въ теченіи 30 минутъ отъ начала остановки, то главный кондукторъ обязанъ извѣститъ начальника ближайшей станціи о причинѣ и мѣстѣ остановки; а если причина остановки не можетъ быть устранена безъ помощи вспомогательнаго поѣзда или паровоза, то требовать высылки такового, руководствуясь слѣдующими правилами:

а) требованіе о высылкѣ помощи должно быть послано только

на одну станцію; одновременное же требованіе помощи съ двухъ станцій воспрещается; требованіе о помощи посылается на ту станцію, на которую оно можетъ быть скорѣе доставлено;

б) требованіе о высылкѣ помощи должно содержать слѣдующія свѣдѣнія: мѣсто, причину и послѣдствія остановки поѣзда, а также обозначеніе, что именно нужно выслать, т. е. требуется ли паровозъ или вспомогательный поѣздъ и не требуется ли медицинская помощь или огнегасительные снаряды.

§ 188. Требованія и извѣщенія главнаго кондуктора передаются слѣдующими способами:

а) при существованіи телеграфнаго сообщенія между остановившимся поѣздомъ и станціей—по телеграфу;

б) при отсутствіи телеграфнаго сообщенія—письменно: съ паровозомъ остановившаго поѣзда, а на дорогахъ въ два пути—также съ поѣздомъ, идущимъ по сосѣднему пути, для чего главный кондукторъ можетъ остановить таковой поѣздъ, а также съ верховымъ нарочнымъ или кондукторомъ, или черезъ посредство путевой стражи;

в) при способѣ движенія посредствомъ поѣзднаго проводника, сей послѣдній обязанъ принять зависящія отъ него мѣры къ возстановленію правильнаго движенія; если же поѣздъ идетъ безъ проводника, т. е. съ письменнымъ его разрѣшеніемъ, то поѣздной главный кондукторъ обязанъ обратиться за помощью такому поѣзду исключительно только къ проводнику того перегона, на которомъ остановился поѣздъ;

г) въ случаѣ остановки въ пути поѣзда, или паровоза и необходимости въ помощи, при способѣ движенія посредствомъ поѣзднаго жезла, главный кондукторъ поѣзда, везущаго жезль, обязанъ распорядиться доставленіемъ жезла и требованія о помощи на ту изъ смежныхъ станцій, съ которой помощь можетъ быть скорѣе получена.

Если остановившійся поѣздъ имѣетъ при себѣ не жезль, а разрѣшеніе, то помощь должна быть затребована съ той станціи, на которой остался жезль. Въ томъ случаѣ, когда помощь можетъ быть скорѣе получена не съ той станціи перегона, на которой находится жезль, а съ противоположной, то должны быть приняты немедленно мѣры, въ скорѣйшей доставкѣ жезла на сію послѣднюю станцію.

§ 189. Поѣздъ, для котораго затребована высылка вспомогательнаго поѣзда или паровоза, не долженъ продолжать движенія впередъ даже и въ томъ случаѣ, если препятствіе къ движенію будетъ устранено, и остано-

вѣться на мѣстѣ до прибытія затребованной помощи, кромѣ слѣдующихъ однако случаевъ:

а) когда на движеніе впередъ получено разрѣшеніе той станціи, къ которой было обращено требованіе о помощи;

б) когда по правиламъ, установленнымъ на дорогѣ, главному кондуктору, требующему помощь, предоставлено право указать съ какой стороны долженъ быть высланъ къ поѣзду вспомогательный паровозъ или поѣздъ и если, при томъ, въ требованіи было опредѣленно указано, что вспомогательный поѣздъ или паровозъ долженъ придти къ остановившемуся поѣзду сзади.

Предварительное распоряженіе начальника станціи, получившаго требованіе о помощи.

§ 190. Начальникъ станціи, получившій требованіе о помощи или извѣщеніе объ остановкѣ или разрывѣ поѣзда на пути, долженъ немедля распорядиться закрытіемъ этого перегона для движенія поѣздовъ, пока не будетъ устранено препятствіе для движенія, за исключеніемъ, однако, движенія вспомогательнаго поѣзда или паровоза. При существованіи телеграфнаго сообщенія начальникъ станціи долженъ немедленно телеграфировать о происшедшемъ начальнику сосѣдней станціи.

Примѣчаніе. Независимо отъ распоряженій, указанныхъ, сими правилами по подачѣ помощи поѣзду, начальникъ станціи обязанъ принять неотлагательно всѣ мѣры къ скорѣйшей подачѣ медицинской помощи пострадавшимъ (см. примѣч. къ пункту а § 119).

§ 191. Если въ то время, когда станціею получено требованіе главнаго кондуктора съ пути о высылкѣ вспомогательнаго паровоза или поѣзда, на станціи имѣется паровозъ, то таковой долженъ быть высланъ на помощь; если же на этой станціи паровоза не имѣется, то начальникъ станціи немедленно требуетъ высылки паровоза съ той станціи, гдѣ таковой имѣется.

§ 192. Для поданія помощи остановившемуся въ пути поѣзду, можетъ быть взятъ паровозъ отъ поѣзда, находящагося на той станціи, отъ которой потребована помощь, или на одной изъ смежныхъ съ ней станцій.

§ 193. Если по правиламъ дороги главному кондуктору остановившагося въ пути поѣзда предоставлено указывать, съ какой стороны долженъ быть высланъ къ поѣзду вспомогательный поѣздъ или паровозъ, то таковой высылается не иначе, какъ по указанному главнымъ кондукторомъ направленію.

Высылка вспомогательнаго паровоза или поѣзда.

§ 194. На закрытый для движенія (§ 190) перегонъ вспомогательный паровозъ или поѣздъ можетъ быть высланъ не иначе, какъ по телеграфному или письменному о томъ требованію главнаго кондуктора остановившагося на пути поѣзда.

§ 195. Соотвѣтственно требованію и извѣщенію главнаго кондуктора, къ вспомогательному паровозу прицѣпляются вагоны съ рабочими, запасными частями, матеріалами и инструментами или огнегасительными снарядами, а если потребована медицинская помощь и таковая еще не отправлена инымъ, болѣе скорымъ способомъ, то съ этимъ же поѣздомъ отправляются врачи и фельдшера, находящіеся на станціи отправленія или по пути слѣдованія вспомогательнаго паровоза или поѣзда. Со вспомогательнымъ же паровозомъ или поѣздомъ могутъ отправляться къ мѣсту происшествія и чины мѣстнаго жандармскаго желѣзнодорожнаго управленія, если по неимѣнію ручной телѣжки, или по случаю занятія ея болѣе неотложными потребностями, не представилось возможности доставитя ихъ къ мѣсту происшествія—телѣжкою.

§ 196. Если при значительномъ поврежденіи пути или пожарѣ на линіи и т. п. случаяхъ, требуется отправка вспомогательнаго паровоза или поѣзда, то таковой высылается съ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ въ §§ 83, 84, 190—193.

§ 197. Вспомогательный паровозъ или поѣздъ сопровождается, въ предѣлахъ закрытаго перегона (§ 190), начальникомъ станціи, а при движеніи при посредствѣ проводника—симъ послѣднимъ.

§ 198. При движеніи вспомогательнаго поѣзда или паровоза къ мѣсту происшествія, начальниками попутныхъ сему поѣзду станцій должны быть соблюдаемы правила, изложенныя въ §§ 83 и 84; при чемъ попутные и встрѣчные поѣзда могутъ быть задерживаемы на станціяхъ для пропуска вспомогательнаго поѣзда или паровоза.

§ 199. На дорогахъ въ два пути, одиночный паровозъ, высланный для помощи поѣзду, можетъ быть отправленъ и по несоотвѣтствующему направленію движенія поѣздовъ пути, но не иначе, какъ по полученіи на то разрѣшенія начальника другой станціи того перегона, по которому отправляется поѣздъ; независимо отъ сего, начальникъ станціи долженъ выдать сопровождающему паровозъ агенту письменное разрѣшеніе на слѣдованіе означеннымъ путемъ.

Дѣйствія начальника станціи при вспомогательномъ паровозѣ или поѣздѣ.

§ 200. По прибытіи вспомогательнаго поѣзда или паровоза на мѣсто происшествія и въ случаѣ отсутствія на мѣстѣ происшествія начальника дистанціи или депо, или инаго старшаго агента одной изъ техническихъ службъ дороги, начальникъ станціи или лицо, его замѣняющее, или же проводникъ принимаютъ всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ устраненію препятствія для дальнѣйшаго слѣдованія поѣзда и къ возстановленію правильнаго движенія.

§ 201. Если въ остановившемся на пути поѣздѣ будутъ пассажиры, то, при невозможности довести поѣздъ или часть онаго до ближайшей станціи при посредствѣ прибывшаго паровоза или поѣзда, поименованные въ предъидущемъ § агенты должны стараться найти иной способъ для доставки пассажировъ на ближайшую станцію.

§ 202. Если бы затребованный вспомогательный паровозъ не засталъ поѣзда, требовавшаго помощи, то онъ обязанъ пройти до слѣдующей станціи закрытаго перегона, соблюдая при движеніи всевозможную осторожность.

Учрежденіе пассажирскихъ поѣздовъ съ пересадкою пассажировъ.

§ 203. Если бы, по случаю загроможденія или поврежденія пути (а на дорогахъ въ два пути—обоихъ путей), крушенія моста или поѣзда и т. п. невозможно было въ теченіи около 4-хъ часовъ устранить препятствіе къ свободному слѣдованію пассажирскихъ поѣздовъ, то управленіе дороги обязано принять безотлагательно мѣры къ учрежденію движенія таковыхъ поѣздовъ съ пересадкою пассажировъ изъ одного поѣзда, высылаемаго къ мѣсту прегражденія пути, въ другой таковой же поѣздъ, находящійся по другую сторону прегражденія. Распоряженіе пересадкою пассажировъ на мѣстѣ должно быть возложено или на одного изъ начальниковъ ближайшихъ станцій или на инаго агента службы движенія.

Происшествія на станціяхъ.

§ 204. Въ предѣлахъ станцій, распоряженіе по принятію мѣръ къ возстановленію правильнаго движенія къ спасенію, въ случаѣ надобности, пассажировъ, къ подаванію помощи пострадавшимъ и къ охраненію почты, грузовъ, подвижнаго состава и вообще имущества дороги, возлагается на начальника станціи, который дѣйствуетъ въ этихъ случаяхъ на основаніи

вышеизложенныхъ правилъ и спеціальныхъ инструкцій, данныхъ ему управленіемъ дороги. При исполненіи вышеупомянутыхъ мѣръ, всѣ младшіе служащіе на дорогѣ, находящіеся въ предѣлахъ станціи, дѣйствуютъ по указаніямъ и подъ руководствомъ начальника станціи. Въ случаяхъ отсутствія на мѣстѣ начальника дистанціи или депо, или иного старшаго агента одной изъ техническихъ службъ, начальнику станціи принадлежитъ также руководство дѣйствіями нисшихъ агентовъ и рабочихъ техническихъ службъ, при производствѣ ими работъ, поименованныхъ въ началѣ сего §.

П о д п и с а л ь: Исправляющій должность Завѣдывающаго технической и инспекторскою частями желѣзныхъ дорогъ *Журавскій*.