

13.78  
**JUGOSLOVENSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE**

---

GUŽ br. 3443/45



**I Z V O D**

**IZ SAOBRAĆAJNOG PRAVILNIKA**

**(br. 62)**

**IZDANJE SAOBRAĆAJNOG ODELJENJA  
GLAVNE UPRAVE ŽELEZNICA**

**B E O G R A D 1 9 4 5**

---

**ŠTAMPARIJA DRŽAVNIH ŽELEZNICA U SUBOTICI**



JUGOSLOVENSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE

GUŽ br. 3443/45



**I Z V O D**

**IZ SAOBRAĆAJNOG PRAVILNIKA**

**(br. 62)**

IZDANJE SAOBRAĆAJNOG ODELJENJA  
GLAVNE UPRAVE ŽELEZNICA  
B E O G R A D      1 9 4 5

ŠTAMPARIJA DRŽAVNIH ŽELEZNICA U SUBOTICI



## UVOD

Ovaj »Izvod iz Saobraćajnog pravilnika« sadrži one najosnovnije odredbe, koje službenici izvršne službe moraju znati, da bi mogli saobraćajnu službu uredno i bezbedno obavljati.

Njegovom izdavanju pristupilo se zbog toga, da bi se službenicima izvršne službe omogućilo obnavljanje, odnosno sticanje znanja iz propisa saobraćajne službe, pošto je veći deo primeraka Saobraćajnog pravilnika uništen za vreme rata.

Ovim izvodom se ne ukida važnost onih odredaba Saobraćajnog pravilnika, koje se u Izvodu ne nalaze. Te odredbe važe i dalje, a upoznavanje osoblja sa njima vršiće starešine jedinica putem školovanja.

U pogledu vršenja saobraćajne službe na zupčanicu izdaće Železnička uprava Sarajevo potrebno uputstvo svome osoblju.

Odredbe koje se odnose na sporedne pruge u tekstu su naročito naglašene. Koje su pruge sporedne propisano je u Dodatku reda vožnje. Sve uzane pruge su sporedne.

S obzirom na okolnost, da je na izvesnom području naših železnica u važnosti Saobraćajni pravilnik iz 1932 godine, a na drugom isti Pravilnik iz 1940 godine, u »Izvod« su unete u prvom redu one odredbe koje su jednake u oba Pravilnika, a od odredaba, koje se u pomenutim Pravilnicima međusobno razlikuju, unete su one koje su naprednije i za vršenje službe korisnije.

U »Izvodu« su na početku teksta u zagradi navedeni članovi Saobraćajnog pravilnika na koji se dotični tekst »Izvoda« odnosi. Ukoliko redni brojevi članova oba Pravilnika nisu isti, član Pravilnika od 1940 godine označen je sa rečju »Novi«.



I

## OPŠTE ODREDBE

### IZNALAŽENJE I UKLANJANJE NEDOSTATAKA

#### Čl. 1 — Stanje pruge, vozila i sporazumnih sredstava

(Pravilnik 62, čl. 21—23)

1. Pruga i njena postrojenja, zatim vozila, signalna sredstva, moraju u svako doba biti u tako ispravnom stanju, da se saobraćaj može obavljati potpuno bezbedno, tačno i što je više moguće ekonomično.

2. Nedostatke je dužan svaki službenik da iznalazi i uklanja. Ukoliko nije u mogućnosti da te nedostatke ukloni, dužan je prvo preduzeti potrebne mere, da pronađeni nedostatak ne ugrozi saobraćaj, a zatim da obavesti nadležnog službenika, koji će preduzeti dalje mere.

II

## PRIPREMA ZA SAOBRAĆAJ VOZOVA

### MANEVARSKA SLUŽBA

#### Čl. 2 — Opšte odredbe

(Pravilnik 62, čl. 30)

1. Manevarska služba obuhvata sva naređenja i njihovo izvršenje, koja su potrebna za pokretanje vozniha sredstava, njihovo zakvačivanje i otkvačivanje, kao i upravljanje i nadzor nad tim radom. Manevra se vrši lokomotivom, motorom, živom stokom ili ljudskom snagom. U nagibu većem od  $2\frac{1}{2}\text{‰}$  zabranjeno je manevrisanje živom stokom ili ljudskom snagom.

2. Treba uvek naročito paziti da ne bude ugrožena bezbednost saobraćaja, službenika i drugih lica.

3. Za vreme manevrisanja mora stanica biti zaštićena propisanim signalima. Stanica koja nije zaštićena ulaznim (štitnim)



signalima, ima se za vreme manevrisanja zaštititi signalom »Stoj«, ako bi se manevrisanjem sprečavao ulazak ili prolazak vozova. Signal »Stoj« daje se na udaljenosti zaustavnog puta.

4. Manevru naređuje i nadzire otpravnik vozova, njom neposredno upravlja rukovaoc manevre. Bez prisustva rukovaoca manevre ne sme se vršiti nikakvo manevrisanje.

Na stanicama gde nema rukovaoca manevre, dužan je sam saobraćajni činovnik rukovoditi manevrisanjem. Ukoliko je on sprečen drugim poslom, onda može poveriti rukovodstvo i nadzor nad manevrom vozovodi ili kojem drugom sposobnom službeniku.

U službenim mestima gde nema otpravnika vozova odgovara za manevrisanje vozovoda.

Osoblju koje radi na manevrisanju sme izdavati uputstva samo rukovaoc manevre.

5. Na uzanim prugama zabranjeno je za vreme manevrisanja ostaviti da kvačila i lanci slobodno vise na vozilima.

### Čl. 3 — Dužnost i odgovornost rukovaoca manevre

(Pravilnik 62, čl. 31)

Rukovaoc manevrisanja mora se pre početka manevrisanja uveriti da li u pravcu kretanja ne postoji kakva smetnja.

Kod manevrisanja na magacinskim kolosecima i na kolosecima za utovar i istovar mora paziti, da se neko ne nalazi na vozilima, među njima, ili pod njima, a drumska vozila da su dovoljno udaljena od koloseka.

Dalje, mora se uveriti da ima dovoljno sredstava za kočenje, zaustavljanje i osiguranje vozila da ne odbegnu, kao i o tome da li su ta sredstva u upotrebljivom stanju.

### Čl. 4 — Mere opreznosti kod manevrisanja obzirom na saobraćaj vozova

(Pravilnik 62, čl. 32)

1. Za vreme manevrisanja ulazni (štitni) signali moraju biti u položaju »Stoj« i noću osvetljeni.

Ako skretničar sa svog službenog mesta ne može dobro videti ulazni signal, onda se u njegovoj službenoj prostoriji mora nalaziti kontrolna naprava, koja pokazuje položaj ulaznog (štitnog) signala.

2. Glavni koloseci smeju se upotrebiti za manevrisanje ili ostavljanje kola samo po prethodnom odobrenju otpravnika vo-

zova. Na dvokolosječnim prugama manevrisanje, po pravilu, ima se vršiti na izlaznom (pravilnom) koloseku.

3. Manevrisanje na ulaznim kolosecima, po pravilu, dopušteno je samo do signala: »Granica manevrisanja«.

Preko signala »Granica manevrisanja« dopušteno je manevrisanje samo izuzetno i po prethodnom odobrenju otpravnika vozova, koji dopuštenje sme dati samo pod uslovom da iz susedne stanice ne dolazi voz po istom koloseku, i ako je toj stanici javljeno, da bez prethodnog dopuštenja ne otpravlja voz, dok se manevrisanje ne svrši.

Dopuštenje za manevrisanje preko signala »Granica manevrisanja« otpravnik vozova daje rukovaocu manevre pismeno »Opštim nalogom«, u kom mora napomenuti da li je dopušteno manevrisati preko ulaznog signala.

4. Pre dolaska voza mora se na ulaznom koloseku obustaviti manevrisanje tako blagovremeno, da se voz ne mora zaustaviti pred ulaznim signalom.

Obustaviti manevrisanje znači zabranu stajanja i ostavljanja vozila van medika ulazne (izlazne) skretnice kao i svako kretanje vozila, bilo na kojoj strani stanice, kojim se dodiruje put vožnje voza, koji se očekuje.

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

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

5. Ako se manevrisanje mora bezuslovno dovršiti, pre, nego se očekivani voz pusti u stanicu, jer nema slobodnog koloseka, ili se manevrisanje mora izvršiti iz važnih saobraćajnih razloga, onda se:

- a) ako stanica nije zaštićena ulaznim signalom sa pred-signalom, manevrisanje mora obustaviti na 5 minuta pre verovatnog dolaska voza do ulaznog (štitnog) signala, i sme se nastaviti tek onda kada je očekivani voz stao pred ulaznim (štitnim) signalom, iako su se o tome osvedočili otpravnik vozova i rukovaoc manevre, lično, ili preko skretničara;
- b) ako je stanica zaštićena ulaznim signalom sa predsignalom, a vidik u daljini nije sprečen, onda se manevrisanje ne mora obustaviti i čekati dok očekivani voz stigne i stane kod ulaznog signala, koji, po sebi se



razume, mora da bude u položaju »Stoj«, a signal »Granica manevrisanja« ne sme se nipošto preći.

6. U stanicama koje nisu zaštićene ulaznim (štitnim) signalima, mora se manevrisanje obustaviti najmanje na 10 minuta pre dolaska voza, koji se očekuje, i ako se voz ne može pustiti u stanicu, ima se stanica zaštititi signalom »Stoj«.

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

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

#### Čl. 5 — Kvačenje kola

(Pravilnik 62, čl. 33, Novi 35)

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

2. Ako je službenik ušao među kola, da ih zakvači ili otkvači, onda se signal za dalje kretanje sme dati tek, pošto on izade i sam da potreban signal.

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

U sastavljenim teretnim vozovima mora manevarsko osoblje izvršiti bar jednostruko kvačenje.

#### Čl. 6 — Rukovanje skretnicama

(Pravilnik 62, čl. 34, Novi 33)

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

2. Po izvršenom manevrisanju moraju se skretnice povratiti u svoj redovan položaj.

Za pravilan položaj skretnica kod manevrisanja odgovoran je u prvom redu onaj službenik koji njom rukuje a pored njega odgovara i rukovalac manevre ako je skretnica snabdevena propisanim skretničkim signalima.

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

#### Čl. 7 — Davanje signala

(Pravilnik 62, čl. 35, Novi 34)

1. Osoblje koje manevriše, raspoređuje se na pravom koloseku na strani na kojoj je mašinovoda, a na krivinama na unutrašnjoj strani luka krivine.

2. Ložać mora paziti na signale, koji se daju na njegovoj strani, i dužan je odmah dostaviti ih mašinovodi.

#### Čl. 8 — Rukovanje kočnicama i papučama

(Pravilnik 62, čl. 38)

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

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

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

#### Čl. 9 — Manevrisanje lokomotivom

(Pravilnik 62, čl. 41 i 42)

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

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



3. Rukovaoci manevre moraju paziti da se brzina manevrisanja udešava prema mesnim i ostalim prilikama.

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

5. Kola natovarena eksplozivnom robom, moraju se pri manevrisanju rastaviti od lokomotive najmanje sa četvero kola, koja nisu natovarena lakozapaljivom robom.

#### Odbacivanje kola

6. Pri odbacivanju mora se paziti na ovo:

- a) Deo koloseka na koji se odbacuje mora biti pregledan, a sve skretnice na njemu u ispravnom položaju;
- b) Kola, koja se odbacuju, treba da su međusobno zakvačena i moraju se kočiti;
- c) Više od šestoro kola u grupi ne smeju se odbacivati, ako nemaju kočnica;
- d) Odbačena kola smeju ići samo takvom brzinom, da vrlo lagano i bez jakog udara naidu na kola, koja stoje.

7. Ne smeju se odbacivati:

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

#### Čl. 10 — Mere sigurnosti da vozila ne odbegnu

(Pravilnik 62, čl. 44)

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

Pod točkove ne sme se stavljati kamenje i komade drveta.

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

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

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

#### Čl. 11 — Vožnja lokomotiva van ložioničkog područja

(Pravilnik 62, čl. 45)

1. Nijedna se lokomotiva ne sme kretati van ložioničkog područja bez dopuštenja saobraćajnog činovnika. Lokomotiva koja se kreće van ložioničkog područja, mora imati staničnog pratioca, koji može stojati na lokomotivi.

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

#### SASTAVLJANJE VOZOVA

##### Čl. 12 — Opšte odredbe

(Pravilnik 62, čl. 46)

1. Da bi saobraćaj vozova bio bezbedan potrebno je obratiti naročitu pažnju na sastavljanje vozova.

2. Kola koja se uvrštavaju u vozove moraju biti sposobna za saobraćaj. Razlika u visini susednih odbojnika ne sme biti veća od osam santimetara, a na uzanim prugama četiri santimetara.

3. Osnovno je pravilno da teža kola budu ispred lakših. Stoga treba kod putničkih vozova uvrštavati četvorosovna kola ispred dvosovnih, a kod teretnih vozova teška i natovarena kola ispred lakših i praznih kola. Kod teretnih kola treba



pored toga, ne kršeći ovaj osnovni propis, voditi računa, da se kola uvrštavaju i po redu stanica, kako bi se usput lakše i bez velikog manevrisanja, mogla ostaviti.

### Čl. 13 — Položaj, količina i upotreba lokomotiva

(Pravilnik 62, čl. 47)

1. Vozna lokomotiva, ako nije tenderka, treba da je po pravilu na čelu voza, s dimnjakom napred u pravcu vožnje. Ako se upotrebi lokomotiva sa posebnim tenderom u obrnutom položaju tj. tenderom na čelu voza, onda voz ne sme prekoračiti brzinu od 45 km/sat, a na uzanim prugama 25 km/sat.

2. Za jedan voz sme se upotrebiti najviše 2 lokomotive na čelu voza i jedna na kraju, ako stanje pruge i objekata podnosi takvu vožnju. Sve lokomotive u vozu koje su pod parom nazivaju se radne lokomotive.

3. Kad je potrebna i zaprežna lokomotiva, onda, po pravilu, treba odrediti dve lokomotive iste kategorije. Ako takvih lokomotiva nema, onda će se na čelo voza staviti redovno, lokomotiva veće brzine.

4. Između dveju lokomotiva, koje vuku ili potiskuju voz, ne smeju se uvrstiti kola.

### Čl. 14 — Sigurnosna, štitna i završna kola

(Pravilnik 62, čl. 48, 49 i 50)

1. Kod svakog voza, na glavnim prugama, moraju se iza vozne lokomotive uvrstiti jedna kola s ručnom kočnicom (sigurnosna kola), na kojima mora biti vozni službenik. Kod vozova sa vazdušnim kočenjem može se između lokomotive i sigurnosnih kola uvrstiti najviše 8 osovina, s tim da tako uvrštena kola imaju vod za vazdušno kočenje.

2. Kod vozova s prevozom putnika sa brzinom preko 50 km/sat, a na uzanim prugama sa brzinom preko 30 km/sat, izuzev takozvanih lakih vozova, moraju se između vozne lokomotive i prvih kola sa putnicima uvrstiti jedna kola bez putnika (štitna kola). Ako se vozovi s prevozom putnika potiskuju moraju se štitna kola uvrstiti uvek i između potiskivalice i poslednjih kola sa putnicima.

3. Poslednja kola u svakom vozu moraju imati ručnu kočnicu, koja mora biti posednuta (završna kola). Iza završnih kola

smeju se dodati na glavnim prugama do brzine 70 km/sat jedna kola bez kočnice, a na sporednim prugama kod nagiba do 10‰ četvora a preko 10‰ dvoja kola.

### Čl. 15 — Uvrštavanje kola u brze, putničke i mešovite vozove

(Pravilnik 62, čl. 50 i 51)

1. Brze i putničke vozove treba sastavljati tako, da službena, poštanska i eventualno zbirna kola budu do lokomotive, a kola za putnike iza njih. Poštanska i zbirna kola mogu se izuzetno dodavati i na kraju voza.

2. Kod mešovitih vozova uvršćuju se kola za putnike redovno na kraju voza, izuzev slučaja kada ih treba kočiti ili grejati lokomotivom.

3. U brze i putničke vozove sa redovnom osnovnom brzinom do 60 km/sat mogu se uvrstiti sva ispravna putnička, poštanska, službena i teretna kola s tim, da od poslednjeg periodnog pregleda nije proteklo kod teretnih kola više od 3, a kod ostalih više od 2 godine.

4. Za uvrštavanje kola u vozove veće brzine od 60 km/sat izdaće se zasebni propisi.

Brzim i putničkim vozovima koji se vazduhom koče kao i mešovitim vozovima kod kojih se putnička kola nalaze do lokomotive i koče vazdušno, mogu se na kraju dodati i kola sa ručnom kočnicom, s tim da broj osovina takvih kola ne sme prekoračiti trećinu osovina onog dela voza koji se koči vazduhom, i da taj broj ne prelazi kod brzine do 40 km/sat 16 osovina, od 41—50 km/sat 12 osovina, od 51—70 km/sat 8 osovina od 71—90 km/sat 4 osovine.

5. Na sporednim prugama broj osovina dodat iza vazdušno kočenog dela do 30 km/sat nije ograničen, od 31—45 km/sat mogu se dodati 32 osovine, a iznad 45 km/sat 4 osovine.

6. Ako se kod mešovitih vozova koji se koče ručno, uvrste putnička kola do lokomotive može se iza ovih kola dodati teretna do 40 km/sat do potpunog opterećenja lokomotive, od 41—50 km/sat 150 tona, od 51—60 km/sat 100 tona.

### Čl. 16 — Uvršćivanje kola sa eksplozivnom i zapaljivom robom

(Pravilnik 62, čl. 55)

1. Eksplozivnu i zapaljivu robu treba otpremati redovno teretnim vozovima. Kola sa takvim tovarom moraju se uvrstiti



što dalje od lokomotive, s tim da iza kola sa eksplozivnom robom budu bar još troja, a iza kola sa zapaljivom robom bar još jedna kola. Između lokomotive i kola tovaranih eksplozivnom robom ili otvorenih kola tovaranih zapaljivom robom mora biti najmanje četvora štitna kola; a između lokomotive i zatvorenih kola tovaranih zapaljivom robom najmanje jedna štitna kola. Za štitna kola ne smeju se upotrebiti kola s putnicima ili kola sa zapaljivom robom.

2. Ako se kola natovarena eksplozivnom i zapaljivom robom otpremaju putničkim ili mešovitim vozovima, moraju se uvrstiti iza kola s putnicima i od njih rastaviti bar još jednim kolima.

3. Kola tovarena eksplozivnom robom ne smeju se kočiti. Kola s parnim kotlom smatraju se kao lokomotiva u pogledu zaštićavanja.

#### Čl. 17 — Uvrščivanje parova kola s dugačkim predmetima

(Pravilnik 62, čl. 56)

1. Predmeti koji su zbog svoje dužine natovareni na dvvoja kola smeju se otpremiti samo onim vozovima, koji saobraćaju najvećom brzinom do 40 km/sat, a na uzanim prugama do 30 km/sat. Ako su ova kola spojena samo tovarom ili krutim kvačilom, moraju se uvrstiti neposredno ispred završnih kola.

2. Ako se ovakve pošiljke otpremaju mešovitim vozovima, treba ih rastaviti od kola sa putnicima bar sa jednim kolima, čiji tovar ili strane nadvisuju natovarene dugačke predmete.

#### Čl. 18 — Kola za opravku

(Pravilnik 62, čl. 58)

Kola za opravku koja se zbog svoga kvara ne mogu uvrstiti između ostalih kola treba staviti na kraj voza.

#### Čl. 19 — Kolske dizalice

(Pravilnik 62, čl. 59)

Kolske dizalice se mogu prevoziti samo onim vozovima, koji nemaju veću brzinu od 40 km/sat, a na uzanim prugama 25 km/sat. Uvrštavaju se na kraju voza s krakom položenim i okrenutim unazad. Dizalici se moraju dodati štitna kola sa jedne ili sa obe strane, što zavisi od njenog sklopa.

#### Čl. 20 — Uvrščivanje snežnih grtala i ralica

(Pravilnik 62, čl. 60)

1. Ako snežno grtalo ili ralica nisu dodati vozu za razgrtanje snega, uvrščuju se iza završnih kola, odnosno iza lokomotive za potiskivanje, a otpremaju se teretnim vozovima i to danju. Na prugama gde nema teretnih vozova mogu se prevoziti i mešovitim vozovima po mogućstvu danju, ali brzina ne sme biti veća od 40 km/sat, a na uzanim prugama 25 km/sat.

2. O prevozu snežnih grtala i ralica treba blagovremeno obavestiti stanično i pružno osoblje, da bi se obezbedila vožnja na otvorenoj pruži i kroz stanice.

#### Čl. 21 — Otpremanje lokomotiva, tendera i motornih kola izvan službe

(Pravilnik 62, čl. 61)

1. Lokomotive izvan službe otpremaju se kao »poluzagregane« ili »hladne«. Poluzagregane su u potpuno spremnom stanju za vuču, ali ne učestvuju u vuči voza, već kreću samo sebe. Njihova se težina ne računa u bruto voza, a mora da ih prati mašinovođa i ložač.

2. Hladne lokomotive su redovno bez vatre, sa skinutim kretnim polugama, učvršćenim krstastim glavama i iskopčanim razvodnicima. Težina im se računa u opterećenje voza, a mora da ih prati službenik koji poznaje signale i koji je vešt kočenju i podmazivanju lokomotive, a ako ima vatre u ložištu, onda pratilac mora biti ispitani ložač.

3. Lokomotive koje se otpremaju vozovima uvrštavaju se po pravilu, iza vozne lokomotive, ukoliko to dopušta stanje pruge. Hladne lokomotive mogu se uvrstiti i u kompoziciju voza.

4. Tenderi se otpremaju na kraju voza, ali ako imaju pomoćne odbojnice, mogu se uvrstiti i iza vozne ili druge lokomotive. Za vreme vožnje tender se ne koči.

5. Motorna kola i prazni automobili izvan službe imaju se uvrstiti na kraju voza. Njih mora da prati motorovođa ili službenik koji je vešt kočenju. Pružni automobili redovno a motorna kola ako imaju naročiti sistem odbojnika, moraju biti kvačena krutim kvačilom (do 150 cm dužine) i ne smeju ići većom brzinom od 40 km/sat.



## Čl. 22 — Kvačenje vozila

(Pravilnik 62, čl. 63)

1. Sva vozila treba po pravilu dvostruko kvačiti.
2. Kvačila na zavrtanj kod brzih i putničkih vozova i kvačila putničkih kola mešovitih vozova treba dotle pritezati dok se ploče odbojnika ne dodirnu, a zatim još dva puta potpuno zavrnuti.
- Kod svih ostalih vozova pritežu se kvačila na zavrtanj toliko, da je razmak odbojničkih ploča 1 do 2 cm.
3. Kola sa eksplozivnim predmetima i municijom kvače se međusobno i sa susjednim kolima tako, da se odbojničke ploče samo dodiruju.
- Na uzanim prugama kvačila na zavrtanj treba pritegnuti toliko, da razmak odbojnika bude od 0,5 do 1,0 cm, pri čemu vreteno treba da je sa obe strane približno jednako navrnuto.
4. Neupotrebljena kvačila treba zakačiti o tegljeni-kovu kuku.

## Čl. 23 — Opterećenje vozova i broj osovina u vozovima

(Pravilnik 62, čl. 64 i 65)

Propisi za opterećenje vozova i o najvećem dopuštenom broju osovina nalaze se u Dodatku reda vožnje.

## Čl. 24 — Oprema vozova

(Pravilnik 62, čl. 67)

1. Kod svakoga voza vozni službenici moraju imati potrebna signalna sredstva.
2. Za ispravnu opremu voza odgovoran je otpravnik vozova polazne stanice, vozovoda i ostalo vožno osoblje, a za opremu lokomotive odgovoran je mašinovoda.

## Čl. 25 — Kočenje vozova

(Pravilnik 62, čl. 69)

1. Kočenje voza koji je u pokretu, ima za glavni cilj, da za vreme putovanja reguliše njegovu brzinu i da ga zaustavi na određenom mestu ili u slučaju potrebe.
2. Voz, koji nije u pokretu, koči se sa razloga da bi se na mestu na kojem stoji osigurao od pokreta.
3. Kočnice su ručne ili vazdušne.

Vozovi veće brzine od 60 km/sat a na uzanim prugama veće od 30 km/sat moraju saobraćati sa automatskim vazdušnim kočenjem.

4. Kod svakog voza moraju se staviti u dejstvo toliko kočnica, koliko je potrebno da od bruto težine celog voza bude kočen najmanje onaj procenat, koji je na osnovu tablice kočenja naveden u redu vožnje. Tablice kočenja nalaze se u Dodatku reda vožnje. One sadrže odvojeno procenat kočenja za ručno kočenje (tablica A1 za glavne pruge, a A2 za sporedne pruge) — i odvojeno za vazdušno kočenje — (tablica B1 za glavne, a B2 za sporedne pruge).

5. Procenti kočenja za izračunavanje potrebnog bruto za kočenje određuje se iz pomenutih tabela na osnovu merodavnog nagiba na dotičnom delu pruge i osnovne brzine voza.

Za brzinu ispod 15 km/sat određuje se procenat koji je propisan za brzinu 15 km/sat.

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

7. Ako je voz propisno kočen, mora se zaustaviti na dužini zaustavnog puta, koji na glavnim prugama iznosi 700 m. a na sporednim prugama 400 m.

8. Potrebno kočeno bruto za voz izračunava se tako da se stvarna težina voza pomnoži sa propisanim procentom iz reda vožnje, a dobiveni rezultat podeli sa 100.

Ovako izračunato potrebno kočeno bruto zaokružava se na cele tone tako, da se težine od 0,1 do 0,9 t zaokružuju na 1 tonu.

9. Stvarno kočeno bruto u vozu može biti do 3 tone manje od potrebnog kočenog bruto. Stvarno kočeno bruto se ne zaokružuje.

10. Pri izračunavanju stvarno kočenog bruto uzima se u obzir sledeće:

Na prugama normalnog koloseka pri ručnom kočenju

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

b) kod teretnih kola svih vrsta celokupna bruto težina kola, koja pada na kočene osovine, ali najviše 25 tona odnosno onolika kočena težina, kolika je označena na kolima.



# Na prugama normalnog koloseka pri vazdušnom kočenju

kod svih vrsta kola vlastita težina, koja pada na kočene osovine, a samo kod teretnih kola sa Božić kočnicom celokupna bruto težina kola koja pada na kočene osovine, odnosno onolika kočena težina, kolika je označena na kolima.

Na uzanim prugama i kod vozova sa vazdušnim kočenjem i kod vozova sa ručnim kočenjem, kao stvarno kočeno bruto kod putničkih, poštanskih i službenih kola uzima se celokupna vlastita težina, a kod teretnih kola celokupna bruto težina, koja pada na kočene osovine.

11. Kod kola kojima nisu kočene sve osovine, računa se u stvarno kočeno bruto samo onaj deo težine koji leži na kočenim osovinama. Ovo važi i za ručno i za vazdušno kočenje za sve vrste pruga. (Pri tom se mora imati u vidu da je bruto težina kola ravnomerno raspoređena na sve osovine.)

12. Na uzanim prugama, kad su po dvojica kola s ručnom kočnicom okrenuta jedna prema drugima, tako da jedan kočničar rukuje obema kočnicama, uzima se u račun stvarno kočeno bruto za oboja kola.

13. Težina hladnih lokomotiva i tendera uračunava se u bruto voza, pa se uzima u obzir i kod izračunavanja potrebnog bruta za kočenje prema njihovoj stvarnoj težini (opremljene ili neopremljene), a ako ih pratilac koči, uzimaju se u obzir i kod izračunavanja stvarnog kočenog bruta, ali u svakom slučaju samo vlastita težina, koja pada na kočene osovine. Kod lokomotiva sa posebnim tenderom uzima se u obzir samo vlastita težina, koja pada na kočene osovine tendera.

14. Ako se kočnica na tenderu ma koje radne lokomotive pokvari, onda se težina tendera mora uzeti u račun kao nekočeno bruto. Ako se u tom slučaju ne koči ni lokomotiva, onda se i njena težina uzima kao nekočeno bruto, ali kod voza može saobraćati samo jedna takva radna lokomotiva i samo na nagibima, najviše do 10‰.

Ukoliko kočnice tendera lokomotive u slučaju kvara vazdušne kočnice na lokomotivi nije u stanju, da koči težinu lokomotive tendera u onoj meri, koja je za voz propisana, onda se nedostatak ima pokriti kočenim brutom voza.

15. Bruto težina kola bez kočnica (potrkača) koja se dodaju lokomotivskom vozu, moraju biti kočena, kočenom težinom lokomotive.

16. Kod putničkih vozova vazdušno kočenim mora biti najmanje toliko pratilaca voza, koliko je potrebno za ručno kočenje voza za najmanju brzinu, tj. za brzinu od 15 km/sat, ako se vazdušna kočnica pokvari.

Kod teretnih vozova s vazdušnim kočenjem mora pored vozovođe i završnog kočničara biti još samo onoliko službenika, koliko je potrebno za manipulacionu službu i manevrisanje.

17. Ako vazdušna kočnica prestane dejstvovati, mora voz nastaviti vožnju ručnim kočenjem a s brzinom, koja odgovara procentu stvarno kočenog bruta ručnim kočnicama prema tabelama A 1 odnosno A 2.

Brzina kojom može voz saobraćati u ovakvom slučaju, izračunava se tako, da se prvo voznom osoblju odrede ručne kočnice koje će posedati, pa se na osnovu toga rasporeda kočnica ustanovi stvarno ručno kočeno bruto u vozu, a zatim izračunava procenat stvarno kočenog bruta (ovaj procenat se dobija, ako se stvarno kočeno bruto pomnoži sa 100, a dobiveni proizvod podeli sa bruto težinom voza). Pošto se tako izračunao procenat stvarno kočenog bruta, potraži se u tablici A1 odnosno A 2 na nagibu, koji dolazi u obzir, odgovarajuća brzina.

Ako izračunati procenat stvarno kočenog bruta, pada između dva procenta, koji se nalaze u tabelama, onda se uzima ona brzina, koja odgovara manjem procentu.

Ako kod teretnog voza stvarno kočeno bruto nebi odgovaralo ni za brzinu od 15 km/sat onda će voz do prve stanice nastaviti vožnju u delovima.

18. Ako se na kraju voza s vazdušnim kočenjem nalaze kola sa ručnim kočenjem, onda se kod vozova s brzinom preko 30 km/sat kao i kod vozova sa brzinom do 30 km/sat na nagibu većem od 10‰ koči samostalno vazdušno kočeni deo i samostalno ručno kočeni deo. Za ručno kočeni deo procenat se uzima iz tablica A1 odnosno A2.

Kod vozova s brzinom do 30 km/sat, na nagibu do 10‰ izračunava se potrebno kočeno bruto za celu težinu voza po procentu iz tabele A 1 odnosno A 2, a u stvarno kočeno bruto uzima se ukupna kočena težina bez obzira da li se koči vazduhom ili rukom.

19. Ako bi usput, usled kvara vazdušne kočnice, broj ručno kočenih osovina na kraju voza prešao broj, koji je za dotičnu brzinu voza odobren, onda se brzina voza mora smanjiti



srazmerno broju osovinu na kraju voza ili voz mora nastaviti vožnju ručnim kočenjem. U svakom slučaju brzina vožnje mora odgovarati procentu stvarno kočenog bruta.

20. Da voz ima dovoljno kočenog bruta odgovoran je vozovoda, a u polaznim stanicama i u onim usputnim stanicama, gde se sastav voza menja i otpравниk vozova.

21. Posesti, treba po mogućstvu kočnice onih kola, koja su natovarena i koja imaju veće kočeno bruto.

## Čl. 26 — Raspored kola s posednutim kočnicama

(Pravilnik 62, čl. 70)

1. U svakom vozu imaju se kola s kočnicama jednako rasporediti.

2. U putničkom vozu s vazdušnim kočenjem, moraju se kola s kočnicom jednako rasporediti, ali tako, da između njih ne bude više od troja kola, ali najviše 9 osovinu, koja imaju samo vod za vazdušno kočenje.

3. Kod vozova sa ručnim kočenjem, ako kola s kočnicama nije moguće jednako rasporediti, onda se takva kola imaju uvrstiti više prema kraju voza. Između dveju kočnica ne sme biti više od 40 osovinu bez kočnice.

4. Kod teretnih vozova s vazdušnim kočenjem u jednoj grupi između dveju kočnica ne sme biti više od 20 osovinu samo s vazdušnim vodom.

5. Kod vozova, koje lokomotiva ne vuče nego gura, moraju prva kola na čelu voza imati kočnicu, koja mora biti posednuta. Izuzetak je dozvoljen kod pomoćnih vozova, kada se iz stanice šalju na mesto rada.

## Čl. 27 — Red vožnje

(Pravilnik 62, čl. 71)

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

2. Vozovi su redovni, koji saobraćaju svakoga dana ili u određene dane i vanredni, koji saobraćaju samo, kada se ukaže potreba (vozovi po potrebi, podeljeni vozovi, posebni vozovi po zasebnom redu vožnje i službeni vozovi bez reda vožnje).

3. Red vožnje za redovne vozove i vozove po potrebi nalazi se u knjižici reda vožnje za odnosnu prugu.

4. U svakom redu vožnje moraju biti svi potrebni podaci, koji se odnose na kretanje voza.

5. Dodatak redu vožnje sadrži odredbe i podatke stalnog značaja, koji su potrebni za izvršenje saobraćaja vozova (opterećenje lokomotiva, korisnu dužinu koloseka itd.).

6. Svaka stanica i postaja mora na vreme dobiti redove vožnje za sve vozove, koji saobraćaju na njenoj pruzi. Stanice moraju dobiti i »Dodatak redu vožnje«. Čuvari pruge, odjavnici i blokari dobijaju »Izvod iz reda vožnje«, sa oznakom vremena polaska i dolaska vozova u susednim stanicama, a skretničari dobijaju »Izvod« koji sadrži vreme polaska iz susedne stanice, vreme dolaska i polaska na njihovoj stanici, vozove kojima se ti vozovi sastaju i ulazni kolosek.

Izvodi se moraju istaći na vidnom mestu u stražarnici, a redovne vozove treba u njima olovkom u boji podvući.

Svaki mašinovoda, vozovoda, konduktar i završni kočničar moraju dobiti red vožnje, a mašinovoda i vozovoda još i Dodatak reda vožnje.

## Čl. 28 — Uvođenje vozova

(Pravilnik 62, čl. 76—79)

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

2. Sastav vozova za prevoz putnika određuje Železnička uprava. U slučaju potrebe dispoziciona stanica može sastav povećati kolima iz rezerve. Ako je navala putnika tolika da se ni s pojačanim redovnim vozovima ne mogu prevesti, uvodiće se podeljeni vozovi ili vozovi po potrebi.

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

4. Pri osiguranju bruta za vozove treba uzeti u obzir bruto, koje se nalazi u sopstvenoj dispozicionoj stanici, bruto prijavljeno sa međustanica vlastitog dispozicionog otkaza i bruto koje ima da prispe sa susednih dispozicionih otkaza.



5. Medustanice prijavljuju svoje bruto u za to određeno vreme.

Podaci o brutu, koje će u dispozicionu stanicu prispeti, uzimaju se iz analize vozova.

Za lakši pregled bruta koje je prijavljeno za otpremu dispoziciona stanica mora voditi »Dnevnik prijavljenog bruta«.

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

7. Lokomotive za vanredne vozove treba naručiti na vreme i to leti najmanje 3 sata a zimi 4 sata pre predviđenog odlaska voza. U istom roku treba otkazati lokomotive redovnih vozova, koji će izostati.

8. Dispoziciona stanica se mora pravovremeno pobrinuti za vozno osoblje vozova, koje uvodi u saobraćaj.

### III

## VRŠENJE SAOBRAĆAJNE SLUŽBE

### Cl. 29 — Obaveštavanje stanica i osoblja o saobraćaju vozova

(Pravilnik 62, čl. 91—93)

1. Pre nego što se ma kakav voz pusti u saobraćaj, moraju se o tome obavestiti sve stanice i celokupno osoblje onog dela pruge, kojim će voz putovati.

U slučaju, da se saobraćaj nekog voza nije mogao objaviti, ili se objavljivanje nije moglo izvršiti pravovremeno i u potpunosti, voz se sme pustiti u saobraćaj samo uz održavanje naročitih mera opreznosti.

2. Saobraćaj redovnih vozova objavljuje se jednom za uvek, prilikom promene reda vožnje.

Uvođenje vanrednih i otkazivanje redovnih vozova vrše dispozicione stanice;

a) telegrafskim ili telefonskim raspisom — tzv. »Izveštajem o saobraćaju«, koji se daje jedanput ili više puta na dan u određeno vreme svima stanicama na celom dispozicionom otkazu;

b) u slučaju kada je smetnja na sredstvima za sporazumevanje »pismenom objavom« poslatom nekim prethodnim vozom, koji se zadržava u svima stanicama.

Ako se uvodi posebni voz čiji se red vožnje ne nalazi u knjižici reda vožnje treba uvek poslati i pismenu objavu kojoj se ima priložiti jedan primerak reda vožnje, kako bi stanice koje nisu primile taj red vožnje mogle za sebe ispisati potrebne podatke.

### Cl. 30 — Objavljivanje saobraćaja vozova staničnom i pružnom osoblju

(Pravilnik 62, čl. 94 i 95)

1. Otpравниk vozova mora obavestiti zainteresovano stanično osoblje: o svima promenama u saobraćaju vozova; o saobraćaju radničkih kolica; drezina; o promenama vrste vozova; o zakašnjenjima i o ukrštavanjima i preticanjima.

Obaveštavanje skretničara i nadzornika skretnica vrši redovno telefonom. Način obaveštavanja drugih službenika kao i skretničara, gde nema telefona, mora se propisati za svaku stanicu u »Staničnom poslovnom redu«.

2. Objavljivanje promena u saobraćaju vozova pružnom osoblju vrši se telefonom, a ako je telefon pokvaren ili ga uopšte nema, vrši se pismeno »Objavnom knjigom«. Pismeni izveštaj nose i jedan drugom predaju čuvari pruge.

Telefonsko objavljivanje vrši se odmah po prijemu raspisa o promenama u saobraćaju vozova. Vreme za pismeno objavljivanje određuje se u sporazumu sa sekcijama za održavanje pruge uzimajući u obzir i vreme, kada dispoziciona stanica daje raspis o promenama u saobraćaju vozova.

3. Čuvari pruge moraju o promenama u saobraćaju vozova obavestiti radničke odrede i vode radničkih kolica i drezina.

U slučaju, kada se obaveštavanje pružnog osoblja vrši telefonom, ako zbog kratkoće vremena čuvar pruge ne može da obavesti o saobraćaju redovnog voza radničke odrede mora o toj okolnosti izvestiti otpavnika vozova, koji će obavestiti vozne službenike »Opštim nalogom«.

## PROPRATNE ISPRAVE VOZOVA

### Cl. 31 — Putni list

(Pravilnik 62, čl. 97 i 98)

1. Za svaki voz mora se voditi putni list od polazne do uputne stanice. U putni list moraju službenici, kojima je to



dužnost, jasno i tačno upisati sve podatke o stvarnom putovanju voza i o događajima za vreme putovanja.

2. Osim polazne i krajnje stanice, zapisuju se u putni list samo ona službena mesta, na kojima je bilo potrebno zapisivanje i drugih podataka.

Svako stajanje kod ulaznog i prostornog signala zapisuju se, a kod stajanja na otvorenoj pruzi upisuje se i kilometar na kome je voz stao.

Vreme vožnje od službenog mesta do službenog mesta, vreme dolaska, bavljenja i odlaska, eventualna produžavanja i skraćivanja vremena vožnje i bavljenja, i ukupno zakašnjenje zapisuju se u polaznoj i krajnjoj stanici, a u ostalim službenim mestima i na pruzi samo onda, ako je bilo odstupanja od reda vožnje, kao i u slučaju promene: broja voza, frekvencije putnika, opterećenja.

Ovo važi i za vozove, koji polaze sa zakašnjenjem, kao i za podeljene vozove sve dotle, dok zakašnjenje ostaje isto.

3. Putni list ispunjava delom otpravnik vozova, a delom vozovoda. Otpravnik vozova upisuje: u polaznim i dispozicionim stanicama brojeve vozova, sa kojima se voz ima sastati i potvrdu o spravljenju časovnika; zatim vremenske podatke o kretanju voza i eventualno uzrok zakašnjenja u polaznim i dispozicionim stanicama kao i u svim međustanicama, gde se voz s prevozom putnika bavi više od pet, a teretni voz više od 10 minuta. Sve ostale podatke prema rubrikama unosi u putni list vozovoda.

4. Na četvrtoj strani putnog lista pišu se primedbe o raznim događajima i slučajnostima, koji nastupe za vreme putovanja voza. Svaku primedbu u putnom listu mora da potpiše jasno i čitko ono lice, koje je napisalo.

5. Podaci upisani u putni list ne smeju se brisati.

6. Kod lokomotivskih vozova putni list vodi mašinovoda čelone lokomotive.

#### Čl. 32 — Teretnica

(Pravilnik 62, čl. 99)

1. Teretnica je redovni prilog svakom putnom listu i služi za kontrolu pravilnog sastavljanja voza i racionalnog iskorišćavanja upotrebljenih lokomotiva.

2. Teretnicu prema rubrikama sastavlja vozovoda, pošto je prethodno popisao voz u svoj kolski upisnik i izračunao bruto težinu voza, potrebno i stvarno kočeno bruto.

U teretnici se moraju označiti kola sa posednutim kočnicama (podvlačenjem broja kola).

#### Čl. 33 — Raspored kola

(Pravilnik 62, čl. 100)

Raspored kola je prilog putnom listu. Sa njim dispoziciona stanica određuje kod teretnih vozova, koje bruto ima voz na međustanicama uzeti, odnosno koje bruto (naročito prazna kola) ima voz na tim stanicama ostaviti.

#### Čl. 34 — Postupak u slučaju gubitka putnog lista i njegovih priloga. Pregled i šiljanje putnih listova po svršetku vožnje.

(Pravilnik 62, čl. 101 i 102)

Ako se putni list ili njegov neki prilog usput izgubi ili postane neupotrebljiv, mora vozovoda sastaviti novi. U slučaju potrebe voz će se zaustaviti u prvoj narednoj stanici da bi otpravnik vozova uneo u putni list potrebne podatke.

Putni listovi se moraju u određenim stanicama predati otpravniku vozova, koji ih pregleda, zaključuje (overava pregled potpisom na četvrtoj strani) i šalje svakodnevno Saobraćajnom odeljenju Železničke uprave.

#### OTPRAVLJANJE I SAOBRAĆAJ VOZOVA

##### Čl. 35 — Broj i raspored voznog osoblja

(Pravilnik 62, čl. 103)

1. Svakom se vozu mora dati sa vozovodom još toliko broj pratilaca voza, koliko je potrebno u smislu propisa za kočenje, a osim toga i za vršenje ostale službe kod voza.

2. Vozovoda i manipulant moraju se javiti na službu otpravniku vozova najmanje jedan sat, a ostalo osoblje vozovodi najmanje na pola sata pre polaska voza, ako to nije drukčije naredeno.

3. Vozovoda je starešina voza za vreme vožnje i na pruzi.

4. Sigurnosna i završna kola moraju se posediti.



Sigurnosna kola poseda redovno vozovoda i rukuje njihovom kočnicom. Izuzetno kod mešovityh vozova može mesto njega na tim kolima biti jedan pouzdan kočničar, koji poznaje prugu.

Ako se voz gura vozovoda mora biti na prvim kolima na čelu voza.

Kočničari moraju posesti one kočnice, koje im vozovoda dodeli.

#### Čl. 36 — Pravo putovanja na lokomotivi

(Pravilnik 62, čl. 104)

Na lokomotivi, na tenderu i stajalištu vode motora osim mašinovode i ložača smeju putovati samo oni železnički službenici i organi, koji imaju dozvolu za vožnju na lokomotivi. Imena lica koja se voze na lokomotivi treba upisati u putni list.

Bez naročite dozvole za vožnju na lokomotivi mogu putovati vozni odredi pratioci pomoćnih vožnji, snežnih grtala i ralica, i kontrolni organi saobraćajne službe.

#### Čl. 37 — Putovanje osoba teretnim vozovima

(Pravilnik 62, čl. 105)

1. Teretnim vozovima, kojima se po redu vožnje, ne prevoze putnici, smeju putovati, osim službenog osoblja i železničkih organa još i ova lica:

- vojni odredi, oficiri i vojnici, ako imaju uverenja za takvo putovanje;
- pratioci koljskih pošiljaka (mrtvaca, životinja, železničkih vozila itd.);
- organi javne bezbednosti, finansijske straže i carinskih vlasti kada su na službi;
- službenici pošta, telegrafa i telefona snabdeveni propisanim objavama;
- organi hidro-tehničkih odeljaka u slučaju opasnosti od poplave i za vreme iste;
- vatrogasci u slučaju pružanja pomoći;
- železnički radnici u slučaju velikih radova na pruzi, nezgoda i vanrednih događaja;
- zanatlije pojedinih sekcija, radionica i ložionica pri upućivanju na rad i povratku sa rada;

1) putnici sa priključnih stanica, koji su zbog zadocnjenja ili izostajanja nekog voza izgubili vezu (§ 6 čl. 28 Osnovne tarife).

2. Broj lica koja se mogu smestiti u službenim kolima određuje otpravnik vozova. Ovim licima nije dopušteno da se zadržavaju u odeljku za vozovodu.

3. U hitnim slučajevima teretnim vozom mogu putovati i saobraćajni lekari i babice, ako imaju poziv za ukazivanje pomoći članovima Bolesničkog i pomoćnog fonda.

#### Čl. 38 — Brzina vožnje

(Pravilnik 62, čl. 106)

1. Brzina vožnje zavisi od vrste lokomotive, od stanja pruge i od stvarno kočenog bruta.

2. Podaci o dopuštenoj brzini za pojedine pruge i pojedine vrste lokomotiva nalaze se u Dodatku reda vožnje. Ove se brzine ne smeju prekoračiti.

3. Najkraće vreme vožnje, predviđeno u redu vožnje primenjuje se samo u slučaju zakašnjenja, ako to stanje pruge i vozila dozvoljavaju.

4. Osim u slučajevima navedenim na drugim mestima Saobraćajnog pravilnika brzina vožnje mora se smanjiti i u ovim slučajevima:

- kad je to opštim nalogom naredeno;
- kad lokomotiva nije na čelu voza već ga gura brzina ne sme biti veća od 25 km/sat, a na uzanim prugama 15 km/sat;
- ako lokomotiva voza putuje sa pričvršćenim plugom brzina ne sme preći 60 km/sat a na uzanim prugama 40 km/sat;
- vozovi pred koje je stavljeno snežno grtalo na sopstvenim točkovima smeju ići najviše sa brzinom od 30 km/sat, a na uzanim prugama 15 km/sat;
- pri vožnji snežnih grtala i ralica na vlastitim točkovima brzina ne sme prelaziti 45 km/sat, a na uzanim prugama 15 km/sat i
- kada se vozu daje signal »lagano.«

#### Čl. 39 — Brzina vožnje preko skretnica

(Pravilnik 62, čl. 107)

1. Preko skretnica se sme voziti, redovno, samo smanjenom brzinom.

2. U redovnim prilikama, brzina vožnje prilikom prelaza preko skretnica ima se smanjiti na ovaj način:



Na glavnim prugama					
Brzina može biti km na sat		Pri vožnji			
		uz jezičak		niz jezičak	
		u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod brzih i putničkih vozova	ako je skretnica osigurana	60	30	redovna	40
	ako skretnica nije osigurana	40	30		40
Kod mešovitih, teretnih i lokomotivskih vozova sa automatskim kočenjem	ako je skretnica osigurana	50	30		40
	ako skretnica nije osigurana	35	25		30
Kod svih ostalih vozova, bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije		30	20		20

Na sporednim prugama					
Brzina može biti km na sat		Pri vožnji			
		uz jezičak		niz jezičak	
		u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod putničkih vozova ako je skretnica osigur.		redovna	20	redovna	20
Ako skretnica nije osigurana		30	20		20
Kod ostalih vozova bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije		20	10		20

Na uzanim prugama					
Brzina može biti km na sat		Pri vožnji			
		uz jezičak		niz jezičak	
		u pravac	u skretanje	u pravac	u skretanje
Kod brzih i putničkih vozova ako je skretnica osigurana		30	15	redovna	20
Ako skretnica nije osigurana		20	15		20
Kod ostalih vozova bez obzira da li je skretnica osigurana ili nije		15	10		15

3. Brzina pružnih automobila preko skretnica ne sme biti veća od 30 km/sat.

4. Ako se osigurana skretnica preseče, ili se iz nekih drugih razloga mora voziti preko skretnice manjom brzinom od propisane, stanica će izvestiti o tome vozne službenike »Opštim nalogom«, putem pozadnje stanice. Ako to nije bilo moguće, zadržaće voz kod ulaznog signala radi obaveštenja.

#### Čl. 40 — Posluživanje i osvetljavanje skretnica. Pregled skretnica pre ulaska i izlaska vozova

(Pravilnik 62, čl. 108 i 109)

1. Za pravilan položaj skretnica odgovorni su u prvom redu skretničari, a zatim nadzornici skretnica i otpравници vozova.

2. Kada se ne očekuje nikakav voz, ili se ne manevriše, onda skretničari moraju postaviti skretnice u njihov redovan položaj.

Ako skretnica koja nije u zavisnosti sa ulaznim signalima, u svom redovnom položaju vodi na neki posednuti kolosek, mora se, ako je moguće, postaviti na slobodan kolosek.

3. Skretnice, koje vozovi u stanici ili na otvorenoj pruži prelaze, moraju se na vreme osvetliti. Skretnice preko kojih se noću često manevriše, treba za vreme manevrisanja osvetliti.

4. Skretničari i nadzornici skretnica moraju se za svaki prispeli voz uveriti da li je potpuno i ceo ušao u stanicu i da li je oslobodio medike susednih koloseka.

O potpunom ulasku moraju obavestiti otpravnika vozova. Ako na prispelom vozu nema završnih signala ili se iz drugih razloga sumnja da voz nije ceo prispeo treba eventualno izlazeći suprotni voz zadržati, a u svakom slučaju odmah obavestiti otpravnika vozova.

5. Pre ulaska ili izlaska svakog voza moraju se na licu mesta pregledati sve neosigurane skretnice, preko kojih će voz preći uz jezičak, pri čemu treba naročito paziti da se jezičak potpuno priljubljuje uz glavnu šinu, a kod skretnica, koje su utvrđene kukom, da li je kuka skretnice potpuno zatvorena.

Ovaj pregled mora izvršiti otpravnik vozova, odnosno nadzornik skretnica, koji se pri tome imaju uveriti i o tome, da li su skretničari na svom mestu i sposobni za vršenje službe.



6. Pregled skretnica se mora izvršiti i u stanicama sa skretničkim sigurnosnim uređajem, ako voz mora ući ili iz kakve stanice izići pored signala, koji pokazuje signal »Stoj« kao i u kojima su skretnice sa ulaznim i izlaznim signalima samo u takvoj zavisnosti, da se postavljanjem signala na »Slobodno« samo potvrđuje položaj skretnica u kojem se već nalaze.

7. Izvršeni pregled skretnica treba pismeno konstatovati u određenoj kontrolnoj knjizi.

8. Skretnice preko kojih se vozi niz jezičak otpravnik vozova, odnosno nadzornik skretnica, kontroliše samo posmatranjem skretničkog signala.

9. Ako se skretnice pritvrđuju sa centralnog mesta, a nisu u zavisnosti sa ulaznim, odnosno izlaznim signalom, otpravnik vozova, odnosno nadzornik skretnica, uveriće se o pravilnom i ispravnom položaju skretnica osmatrajući polugu centralnog uređaja. Ako su skretnice osigurane električnim zatvorom, onda se ispravan položaj proverava osmatranjem vidne kontrolne sprave.

10. Pregled pouzdano zaključenih skretnica ne treba vršiti ako im se ključevi nalaze kod otpravnika vozova ili na kojem drugom određenom mestu, ali se otpravnik vozova mora pre dolaska odnosno odlaska voza lično uveriti da li su ključevi na određenom mestu.

#### Gl. 41 — Obezbeđenje saobraćaja uzastopnih vozova

(Pravilnik 62. čl. 110—112)

##### a) Opšte odredbe

1. Vozovi smeju slediti jedan za drugim, po istom koloseku samo u prostornom razmaku. Pruge su podeljene na prostorne oteke, kojima su granice stanice ili odjavnice, odnosno pružne blokarnice, koje su snabdevene prostornim signalima.

Ako se na granicama oteka nalaze samo stanice, onda se saobraćaj uzastopnih vozova vrši u staničnom razmaku, a ako su granice prostornih oteka pored stanica još i odjavnice, odnosno pružne blokarnice, onda se saobraćaj uzastopnih vozova vrši u odjavnom odnosno blokovnom razmaku.

2. U jednom prostornom oteku, na istom koloseku, sme se u isto vreme nalaziti samo jedan voz.

3. Lokomotiva za potiskivanje, koja ide za vozom na udaljenosti od 100 m. smatra se sastavnim delom voza.

##### b) Prijava

4. Na prugama, na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom, odnosno blokovnom razmaku, mora se ulazak voza u prostorni otek prijaviti narednoj odjavnici — blokarnici, odnosno stanicama jednim podužim zvonjenjem na budilniku odjavnog telefona, odnosno na blokovnom budilniku, što znači »voz dolazi«.

Prijava se sme dati samo onda, ako je prostorni otek, u koji voz treba da ude, slobodan.

Čim se dobije prijava a naredni prostorni otek je slobodan, ima se prostorni signal odmah postaviti na »Slobodno«.

##### c) Odjava

Odmah po prispeću, odnosno prolasku, svakoga voza mora svaka stanica odjavnica, ili pružna blokarnica javiti susednoj stanici, odjavnici ili blokarnici iz pravca odakle je voz došao, da je voz ceo prispeo tj. da je voz izašao iz prostornog oteka koji se nalazi između ta dva službena mesta.

Ovo javljanje čini se davanjem »Odjave«.

5. Uslov za davanje odjave jeste da je voz potpuno i ceo ušao u stanicu, odnosno da je ceo sa ispravnim završnim signalom prošao kraj prostornog signala, odjavnice (blokarnice) i da je za njim ulazni (štitni) odnosno prostorni signal postavljen u položaj »Stoj«.

6. Ako je voz prispeo odnosno prošao bez ispravnog završnog signala tj. ako nema bar srednje signalne svetiljke (pločice) a na uzanim prugama bar jednu kutnu svetiljku (pločicu) na poslednjim kolima, onda se prvo mora utvrditi da li se voz nije raskinuo.

Ako je u takvom slučaju voz prošao bez zaustavljanja, treba obavestiti narednu stanicu da ga ona zaustavi i utvrdi da li je ceo. Odjavu sme stanica odnosno odjavnica (blokarnica) dati tek tada kada se tako utvrdi, da se voz nije raskinuo.

7. Odjava se daje pri saobraćaju u staničnom razmaku telegrafom ili telefonom, a pri saobraćaju u odjavnom razmaku telefonom rečima:

»Voz broj . . . . . ovde«

Potpis otpravnika vozova  
odnosno odjavničara,



Pri saobraćaju u blokovnom razmaku odjava se daje blokiranjem (pritvrđivanjem) svoga prostornog signala, odnosno jednovremenim deblokiranjem (razrešenjem) prostornog signala pozadnje blokarnice.

8. Uzastopni voz sme se otpraviti samo posle dobivene odjave.

9. Ako za vozom ide lokomotiva za potiskivanje, onda se prostorni (ulazni odnosno štitni) signal sme postaviti na »Stoja« i odjava se sme dati tek kada je prošla i lokomotiva za potiskivanje.

#### Čl. 42 — Postupak kada je delimična smetnja na sredstvima za sporazumevanje

(Pravilnik 62, čl. 113)

1. Kada između dvaju susednih mesta nastupi smetnja na telegrafu ili telefonu, tako da je neposredno sporazumevanje nemoguće onda treba odjavu davati posredstvom drugih mesta.

U takvom slučaju ako je saobraćaj u odjavnom razmaku odjava se daje samo na buditniku sa dva duga zvonjenja.

Službeno mesto koje prima mora znakom »požurivanje odjave« tražiti ponavljanje znaka za odjavu i tek kada čuje ponovo dva duga zvonjenja sme uzastopni voz pustiti bez »Naloga za opreznost«.

2. Pri saobraćaju u blokovnom razmaku. Kad je blokovni uredaj pokvaren, onda će se odjava davati telefonskim buditnikom odjavnog telefona.

Ako su telefon i telefonski buditnici pokvareni, a blokovni buditnik je ispravan, onda će se odjava dati blokovnim buditnikom, onako kako je propisano stavom dva tačke 1.

#### Čl. 43 — Postupak kada je potpuna smetnja na sredstvima za sporazumevanje

(Pravilnik 62, čl. 114)

1. Pri saobraćaju u staničnom razmaku: ako za prethodni voz nije dobivena odjava, onda se uzastopni voz sme otpraviti samo u razmaku, koji odgovara redovnom vremenu vožnje prethodnog voza do naredne stanice, dodavši tome vremenu predviđena bavljenja na pruzi, i još dva minuta za odjavu. Taj razmak ne sme biti manji od 10 minuta.

Osim toga ima se polazak uzastopnog voza tako odrediti, da razmak u vremenu između dolaska dvaju vozova u narednu stanicu bude najmanje 10 minuta, a uzastopnom vozu mora se dati i »Nalog za opreznost«.

2. Pri saobraćaju u odjavnom razmaku:

a) ako stanica nije dobila odjavu, onda otpravlja uzastopni voz s »Nalogom za opreznost« po odredbama za otpravljanje zadocnjenih uzastopnih vozova, ali s tim da razmak u vremenu između dolaska dvaju vozova u narednu stanicu bude najmanje 10 minuta;

b) ako odjavnik za prethodni voz ni na požurivanje nije mogao dobiti odjavu, onda mora zaustaviti uzastopni voz i dati mu »Nalog za opreznost«, a osim toga zadržati ga, ako od prolaska prethodnog voza nije proteklo najmanje 10 minuta.

#### Čl. 44 — Nalog za opreznost

(Pravilnik 62, čl. 115)

1. Svakom vozu, koji se otpravlja bez odjave od prethodnog voza, mora se dati »Nalog za opreznost«.

2. Nalogom za opreznost naređuje se voznim službenicima, da se vožnja, s obzirom na vidik u daljinu i ostale prilike na pruzi, mora nastaviti oprezno i takvom brzinom, da se voz može blagovremeno zaustaviti pred prethodnim vozom, koji je eventualno stao.

3. Ako odjava nije dobivena, a može se na pouzdan način utvrditi da je pruga do naredne stanice, odnosno odjavnice (blokarnice), slobodna — što je na jednokolosečnoj pruzi nesumnjivo, ako je voz iz protivnog pravca stigao, — onda ne treba dati »Nalog za opreznost«.

Ali, ako smetnja na jednom delu pruge traje duže vremena, sme se, po dolasku voza iz protivnog pravca, otpraviti samo prvi voz bez »Naloga za opreznost«, a narednim uzastopnim vozovima mora se dati takav nalog.

#### Čl. 45 — Davanje prijave i odjave u stanicama

(Pravilnik 62, čl. 116)

1. Prijave i odjave moraju po pravilu davati lično otpravnici vozova.

2. Drugi službenik (telegrafista), sme dati odjavu samo pod uslovom da se odjava upiše u određeni dnevnik i da je prethodno svojeručno potpiše otpravnik vozova.



Primljene objave imaju se dostaviti na znanje otpravniku vozova uz potpis.

#### Čl. 46 — Prekid službe u odjavnicama i pružnim blokarnicama

(Pravilnik 62, čl. 117)

1. Ako u nekim odjavnicama (blokarnicama) u izvešnim osecima dana, nije potrebno da se vrši služba, može se služba za to vreme prekinuti.

2. Za vreme takvog prekida službe mogu vozovi saobraćati samo u staničnom razmaku.

3. Za vreme prekida službe moraju prostorni signali biti u položaju »Slobodno« a noću i osvetljeni.

4. Pruge na kojima je dozvoljeno prekidanje službe u odjavnicama (blokarnicama) određuje Železnička uprava.

5. O početku i svršetku prekida službe moraju odjavnici (blokari) izveštavati susedne stanice koje će za vreme dok prekid službe traje o tome izveštavati vozne službenike opštim nalogom.

Ako se međutim prostorni signal odjavnice za ovo vreme zatekne u položaju »Stoj« ili noću neosvetljen, voz mora ipak stati i osoblje preduzeti mere za dalje bezbedno kretanje voza.

#### Čl. 47 — Otpravljanje podeljenih vozova

(Pravilnik 62, čl. 118)

1. Ako se voz otpravlja u dva ili više delova onda za sve delove važi red vožnje prvog dela voza.

2. Polazna ili dispoziciona stanica može narediti »opštim nalogom« voznim službenicima drugog dela voza ili narednih delova, da voz ne staje na postajama, kod kojih prvi deo staje.

3. Na jednokolosečnim prugama sme saobraćati samo u dva dela.

#### Čl. 48 — Saobraćaj i sprovođenje službenih vozova

(Pravilnik 62, čl. 119)

Vozove koji saobraćaju bez reda vožnje (pomoćne vožnje, snežna grtala i t. sl.), mora pratiti činovnik ovlašćen za vršenje saobraćajne službe.

Ako se takav voz ili neki posebni voz nije mogao objaviti stanicama i pružnom osoblju, mora stati u svakoj stanici.

#### Čl. 49 — Obaveštavanje vozovode i mašinovode o saobraćaju vozova

(Pravilnik 62, čl. 112)

1. O saobraćaju redovnih vozova obaveštavaju se mašinovode i vozovode prilikom promene reda vožnje, a o promenama u saobraćaju vozova obaveštavaju se pismenim nalogima.

2. U dispozicionoj, polaznoj i onoj stanici, u kojoj se vozni službenici menjaju, saobraćajni činovnik dužan je obavestiti vozovodu i mašinovodu »opštim nalogom«:

- a) o onim uvedenim vanrednim vozovima, s kojima će se voz, bilo po redu vožnje, bilo zbog zakašnjenja, ukrštavati, odnosno preticati;
- b) o onim redovnim vozovima s kojima će se, zbog zakašnjenja sastati; i
- c) o izostajanju onih redovnih odnosno objavljenih, vanrednih vozova, s kojima se, po redu vožnje, ima ukrštavati, odnosno preticati.

3. Ako se uvedu ili otkazu vozovi, a voz, koji bi trebalo o tome obavestiti, već otišao iz dispozicione, odnosno polazne stanice, onda međustanica u kojoj će voz prvi put stati, mora vozovodu i mašinovodu obavestiti »opštim nalogom«.

Osim obaveštenja o promenama u saobraćaju vozova »opštim nalogom« se daju još:

- a) obaveštenja o promeni ulaznog koloseka, ako to nije učinjeno »nalogom za ukrštavanje«, i
- b) saopštavaju se voznim službenicima potrebne naredbe, koje se odnose na saobraćaj njihovog voza kao na pr.: vožnja nepravilnim kolosekom; lagane vožnje; neupotrebljivost, odnosno nevaženje stalnih signala; prolazak ili zaustavljanje voza u službenim mestima ili na pruzi koje redom vožnje nije predviđeno; sve okolnosti zbog kojih je potrebno obratiti veću pažnju, kao neispravnost signalnih i telegrafskih i telefonskih linija; vožnje radničkih kolica i drezina; zatvori koloseka; neupotrebljivost vazdušne kočnice; oprezna vožnja pri ulasku u stanicu itd.

4. O svakoj izmeni redovnog ili utvrđenog ukrštavanja ili o određivanju ukrštavanja koje po redu vožnje nije predviđeno, mora se i jednom i drugom vozu dati »Nalog za ukrštavanje«.

5. Pismeni nalozi izrađuju se kopiranjem u tri dela. Matica naloga, na kojoj vozovoda potvrđuje prijem, ostaje u stanici.



Drugi deo ostaje kod vozovode kao prilog putnom listu, a treći deo mora vozovoda predati mašinovodi. Mašinovoda mora na drugom delu svojim potpisom potvrditi da je nalog primio.

Ako je zbog kratkoće bavljenja potrebno, može i otpravnik vozova treći deo naloga predati mašinovodi uz potvrdu na drugom delu, koji onda predaje vozovodi.

Kod lokomotivskih vozova mašinovoda, ako vrši i dužnost vozovode prima oba dela naloga.

U stanicama u kojima se mašinovoda menja, mora naloge, koji za dalje putovanje još važe predati mašinovodi koji ga je smenio.

Ako voz saobraća sa zapregom nalozi se daju mašinovodi čeone lokomotive, ali njihov sadržaj mora se usmeno saopštiti i mašinovodi druge lokomotive.

Na stanici na kojoj ostaje zaprega, koja je bila na čelu voza mora mašinovoda do te stanice primljene naloge predati posredstvom vozovode mašinovodi vozne lokomotive, koji će na vozovodinom primerku potvrditi prijem ovih naloga.

6. Prilikom predaje pismenog naloga otpravnik vozova, odnosno u slučaju indirektnog otpravljanja voza, službenik koji predaje pismeni nalog, mora vozovodi i usmeno saopštiti sadržaj naloga. Vozovoda mora takođe i usmeno saopštiti sadržaj naloga mašinovodi. Obojica imaju pročitati sadržaj primljenih naloga, a mašinovoda mora saopštiti sadržaj i ložaču.

7. Ako se vozni službenici obaveštavaju da je neki stalni signal neupotrebljiv, treba navesti naziv signala i mesto gde se nalazi s primedbom: »Pazi na ručne signale«. Ova primedba izostaje ako je pokvaren predsignal u položaju »Oprezno«.

8. Vozovoda mora usmeno, dovikivanjem, obavestiti sve vozno osoblje i mašinovode poluzagreganih lokomotiva i potiskivalica o sadržini primljenih naloga, koji se njih tiču, kao što je: lagana i oprezna vožnja, vožnja nepravilnim kolosekom, o vanrednom prolasku ili zaustavljanju na službenim mestima i na pruzi, o neupotrebljivosti vazdušne kočnice i stalnih signala i t. sl.

9. Da se vozovi ne bi zaustavljali u stanicama, u kojima po redu vožnje ne staju, treba pismene naloge davati u onim stanicama, u kojima voz po redu vožnje pre toga poslednji put staje.

10. Stanica koja je pozvana od neke druge stanice, da da bilo kakav nalog vozu, mora to i da učini. U slučaju da to ne učini, iz bilo koga razloga, mora odmah o tome da obavesti stanicu koja je izdala naređenje za davanje naloga.

## Čl. 50 — Rukovanje ulaznim (štitnim) i izlaznim signalima

(Pravilnik 62, čl. 121)

1. Službenik koji rukuje ulaznim (štitnim) i izlaznim signalima (otpravnik vozova, skretničar, postavničar) ne sme razrešiti, odnosno postaviti signal na »Slobodno«, pre nego što se uverio da je kolosek i put vožnje voza potpuno slobodan i da ne postoji nikakva smetnja za nesmetani ulazak odnosno izlazak voza.

2. Ako otpravnik vozova blokom naredi ulazak voza na kolosek koji je zauzet ili koji je samo do izvesnog mesta prohodan a da o tome nije prethodno usmeno ili telefonski obavestio blokare u postavnici, onda blokar pre nego što bi postavio signal na »Slobodno«, mora tražiti objašnjenje od otpravnika vozova. Isto tako će postupiti ako se promena ulaznog koloseka naredi samo blokom.

3. U blokiranim stanicama mora blokar o svakom naređenju za ulazak primljenom putem bloka, telefonski obavestiti i blokara u susednoj (izlaznoj) postavnici, da bi pre postavljanja ulaznog signala na »Slobodno« utvrdili, da li su put vožnje i kolosek na koji voz treba da ude slobodni.

## Čl. 51 — Otpravljanje vozova

### A) Dopuštenje

(Pravilnik 62, čl. 122)

1. Železničke uprave propisuju na kojim prugama i stanicama je obavezno traženje i davanje dopuštenja.

2. Na stanicama gde je dopuštenje propisano, otpravnik vozova mora pre nego što otpravi voz, tražiti od naredne stanice »Dopuštenje« depešom:

»Primate li voz broj . . . ?« (potpis)

Uputna stanica daje dopuštenje rečima: »Voz broj . . . primam (potpis)«.

Kod ukrštavanja vozova traži se dopuštenje po dolasku suprotnog voza posle date odjave ili se jednovremeno daje odjava i daje dopuštenje rečima: »Voz broj . . . ovde, primate li voz broj . . . ? (potpis)«.

Kod oštrog ukrštavanja sme se tražiti dopuštenje i pre odjave i to uslovno: »Kada prispe voz broj . . . primate li voz broj . . . ? (potpis)«.

Dopuštenje se u tom slučaju daje takođe uslovno rečima: »Kada prispe voz broj . . . primam voz broj . . . (potpis)«.



3. Za uzastopne vozove sme se tražiti dopuštenje tek po primljenoj odjavi.

4. Ako upitana stanica ne bi mogla primiti ponuđeni voz odgovoriće: »Neka čeka voz broj . . . (potpis)«.

Kada nastupi smetnja na sredstvima za sporazumevanje vozovi se otpravljaju bez »Dopuštenja« uz strogo pridržavanje odredaba propisanih za takav slučaj.

6. Odredbe o utvrđivanju ukrštavanja i davanju odjava imaju se i pored dopuštenja bezuslovno strogo izvršavati.

#### B) Otpravljanje

1. Voz ne sme krenuti iz stanice dok mu to ne dopusti otpravnik vozova.

Dopuštenje za polazak daje lično usmeno otpravnik vozova vozovodi i mašinovodi narednjem »Polazak«, a za vozove koji se otpravljaju »Signalnim loparićem« usmeno ili naročitim signalom neposredno pre polaska voza.

U stanicama, koje voz prolazi bez zaustavljanja, otpravnik vozova daje dopuštenje za polazak na taj način, što zauzima takvo mesto na prostoru da ga vozni službenici mogu videti.

Ako je otpravnik vozova zauzet otpravljanjem jednog voza, može dati naređje za polazak drugom vozu »Opštim nalogom« sledeće sadržine:

Voz broj . . . ima poći u . . . sati . . . minuta u takvom slučaju vozovoda naređuje polazak.

Železnička uprava može dozvoliti da se u izvesnim stanicama sa naročitim prilikama vozovi otpremaju indirektno telefonskim narednjem putem izlaznog skretničara, opštim nalogom i t. sl.

2. U stanicama u kojima se prekida služba i na službenim mestima, gde nema otpravnika vozova, vozovode otpravljaju vozove.

3. Voz ne sme krenuti iz stanice pre no što je po redu vožnje određeno. Izuzetak je dozvoljen pri otpravljanju vozova »pre vremena« uz ispunjavanje naročitih mera sigurnosti.

4. Službenici, kojima je poveren nadzor i vršenje saobraćajne službe, dužni su svim silama nastojati da se pri otpravljanju vozova, tačno primenjuju propisi, koji se odnose na redovitost i sigurnost saobraćaja.

5. Dopuštenje za polazak, odnosno prolazak voza sme se dati, ako su ispunjeni sledeći uslovi:

a) Da je prostorni osek u koji će voz ući slobodan;

b) Da je na jednokolosečnoj pruži stigao voz iz protivnog pravca, odnosno da je ukrštavanje utvrđeno i vozni službenici obavešteni o tome;

c) Da je izlazni kolosek slobodan, da su skretnice i signali pravilno i ispravno postavljeni za izlazak;

d) Da su vozni i stanični službenici na svojim mestima;

e) Da je voz u pogledu sigurnosti saobraćaja propisno sa-  
stavljen;

f) Da je dobiveno dopuštenje ako je propisano, i

g) Da je polazak voza signalisan električnim signalnim zvonom gde ga ima.

6. Pri odlasku odnosno prolasku voza mora otpravnik voza stati na takvo mesto sa kojeg može posmatrati voz i na njemu primetiti eventualne nedostatke.

#### C) Otpravljanje vozova pre vremena

1. Vozovi koji ne prevoze putnike ili poštu, smeju se otpravit i ranije nego što je redom vožnje predviđeno.

2. Otpravljanje voza pre vremena dopušteno je pod sledećim uslovima:

a) da je između susednih stanica telegrafsko ili telefonsko, kao i telefonsko sporazumevanje između stanice i svih službenih mesta (stražarnica) na pruži pouzdano moguće;

b) da je prethodno dobijen pristanak naredne stanice. Pristanak se traži na sledeći način: »Primate li voz broj . . . za . . . minuta pre vremena. Potpis«. Pristanak se daje sa: »Voz broj . . . primam pre vremena. Potpis«.

Ako iz saobraćajnih razloga ili mesnih prilika nije moguće neki voz primiti prevremeno, onda se odbija sa: »Ne, voz broj . . . ne primam pre vremena. Potpis«.

c) da je prethodno obavešteno sve zainteresovano stanično osoblje i čuvari prelaza;

d) da se prethodno obaveste svi čuvari pruge, ako na pruži rade radnički odredi, ili ako se između dve susedne stanice nalaze na pruži radnička kolica ili drezine.

Čuvari pruge moraju obavestiti vođe drezina i radničkih kolica i radničke odrede. Ako zbog kratkoće vremena, neki čuvar pruge ne bi mogao da obavesti radničke odrede, mora o tome obavestiti otpravnika vozova, koji će vozne službenike toga voza obavestiti »Opštim nalogom«, da pružni radnici nisu obavešteni da će njihov voz poći pre vremena.



Na sporednim prugama ako brzina voza nije veća od 45 km/sat, može izostati obaveštavanje radničkih odreda.

3. Teretni vozovi koji u otpremništvima, tovarištima i postajama primaju životne namirnice ne smeju se za takva službena mesta, niti sa njih, otproviti pre vremena.

4. Otpravljanje voza pre vremena dopušteno je samo po pouzdanom međusobnom sporazumu susednih stanica pri čemu se imaju strogo pridržavati propisa u pogledu utvrđivanja ukrštanja i preticanja.

5. Redovno vreme vožnje ne sme se ni u kom slučaju skratiti.

6. Polazni signal za voz, koji će se otproviti pre vremena ima se dati na vreme u smislu propisa Signalnog pravilnika.

7. Vozni službenici voza, koji je otprovljen pre vremena, moraju obraćati uvećanu pažnju: na prostorne i ulazne signale; na ručne signale, koje eventualno daje pružno osoblje na putne prelaze, i na radničke odrede na pruzi.

8. Otpravnik vozova mora obavestiti vozne službenike o zakašnjenju vozova, koje njihov voz mora da pretekne.

9. Mašinovoda i vozovoda ne smeju pre vremena poći iz stanice, ako nisu u tome obavesteni »Opštim nalogom«.

10. Skretničar mora zaustaviti voz, koji pre vremena polazi iz stanice, ako o tome prethodno nije bio obavestjen.

11. Putni list mora se voditi po propisima čl. 98 Pravilnika 62 prema stvarnom vremenu, a razlika između stvarnog redom vožnje predviđenog polaska treba uzeti kao skraćeno bavljenje. Duže bavljenje u nekoj stanici kao i eventualno duže vreme vožnje, ima se sprovesti kao produženje s opravdanjem »vožnja pre vremena«.

12. Nije dopušteno otpravljanje pre vremena:

- ako električno-signalno zvono ne radi, ili ne radi pravilno i pouzdano;
- ako se na pruzi nalaze radnička kolica, ručna ili laka motorna drezina, čiji voda nije mogao da bude obavestjen o prevremenom saobraćaju voza, odnosno ako se na pruzi nalazi teška motorna drezina;
- pri saobraćaju nepravilnim kolosekom.

13. Na prugama, na kojima je dopušteno otpravljanje vozova pre vremena radnički odredi moraju bezuslovno postaviti prenosljive pružne opomenice.

## Čl. 52 — Objavljivanje polaska vozova telegrafom ili telefonom

(Pravilnik 62, čl. 123)

1. Dispozicione i polazne stanice moraju odmah po odlasku objaviti polazak vozova telegrafskim ili telefonskim raspisom analizom voza, svima stanicama do susedne dispozicione odnosno krajnje stanice.

Ovaj raspis mora da sadrži vreme polaska, vrstu lokomotive opterećenje voza, sastav voza s oznakom uputnih stanica i bruto koje će voz uzeti po međustanicama.

2. Međustanice moraju uvek saopštiti susednim stanicama vreme polaska zakasnelih vozova samo onda, kad električno a vreme polaska nezakasnelih vozova samo onda, kad električno signalno zvono ne radi, ili ga uopšte nema, ili kad je prostorni sigurnosni uređaj pokvaren, odnosno, kad se prostornim signalima ne rukuje.

3. Onoj stanici, u kojoj se vozovi ukrštavaju moraju obe susedne stanice javiti polazak odnosno prolazak vozova otpavljenih na ukrštavanje.

4. Polazne odnosno dispozicione stanice moraju obavestiti, o predviđenom zakašnjenju vozova raspisom datim najkasnije do vremena redovnog polaska, sve stanice do susedne dispozicione ili krajnje stanice voza, i to kod vozova s prevozom putnika ako kasni najmanje 15 minuta a ostali najmanje 45 minuta. Ovo je isto dužna učiniti međustanica u kojoj se ukupno zakašnjenje nekog voza popelo ili smanjilo najmanje do 15 minuta odnosno do 45 minuta, ma da se u toj stanici zadržao samo 2 minuta.

## Čl. 53 — Zabrana jednovremenog ulaska vozova u stanicu

(Pravilnik 62, čl. 124)

Na stanicama ne smeju dva ili više voza u isto vreme ulaziti u stanicu, odnosno izlaziti, ili ulaziti i izlaziti, ako im se kolosečni putevi dodiruju odnosno ako je moguć bočni sudar.

## Čl. 54 — Dolazak i bavljenje vozova po stanicama

(Pravilnik 62, čl. 125)

1. Dolazak voza u stanicu otpravnik vozova mora po pravilu sačekati na staničnom prostoru.

2. Otpravnik vozova mora da pazi na ulazjenje i izlaženje putnika i da se istovar i utovar robe, snabdevanje lokomotiva, potrebno manevrisanje i sve ostalo vrši brzo.



3. Kad je voz s prevozom putnika već stao mašinovoda ne sme samovlasno pokretati voz, a otpravnik vozova sme narediti pokretanje tek, kad je svršeno izlaženje i ulaženje putnika.

4. Ako se u kojoj stanici stekne više vozova od kojih je jedan ili više s prevozom putnika, onda ih treba postaviti odnosno zaustavljati tako, da se putnici pri izlaženju i ulaženju ne izlažu nikakvoj opasnosti.

Put preko koloseka, preko kojih putnici imaju prelaziti mora biti slobodan.

#### Čl. 55 — Zabrana prolaska vozova kroz službena mesta u kojima po redu vožnje moraju stati

(Pravilnik 62, čl. 126)

1. Vozovi ne smeju proći bez zaustavljanja kroz ona službena mesta u kojima po redu vožnje moraju stati.

2. Voz koji ne prevozi putnike sme proći bez zaustavljanja kroz službena mesta u kojima po redu vožnje mora stati, samo ako u tim mestima nema da obavlja nikakvu manipulaciju i ako vidik nije sprečen.

3. Voz sme proći bez zaustavljanja samo u slučaju ako otpravnik vozova lično daje signal »Napred« danju signalnim loparićem ili slobodnom rukom, a noću sa zelenom svetlošću ručne svetiljke, i to tako dugo dok ceo voz ne pređe izlaznu skretnicu.

4. Brzina voza koji izuzetno prolazi stanicu bez zaustavljanja ne sme biti veća od 25 km. na sat kroz stanicu.

5. Ako vozovoda smatra, iz bilo kojih razloga, da voz mora stati, dužan je dati signal »Stoj«.

#### Čl. 56 — Zaustavljanje vozova koji po redu vožnje ili po naređenju ne staju u stanici

(Pravilnik 62, čl. 127)

1. Otpravnik vozova mora zaustaviti voz koji se po redu vožnje, ili po naređenju, ne zadržava u njegovoj stanici u ovim slučajevima:

- ako stigne pre vremena a nisu preduzete mere za pre-vremeno otpravljanje;
- ako na jednokolosečnoj pruži voz iz protivnog pravca još nije stigao na ukrštavanje;
- ako za prethodni voz još nije dobio odjavu;

d) ako se vozu mora dati pismeni nalog;

e) pri vanrednim događajima;

f) ako se vozovoda ne nalazi kod glavnih vrata službenih kola, a noću i sa osvetljenom signalnom svetiljkom, da ga otpravnik vozova može videti.

2. Vozni službenici moraju zaustaviti voz, koji po redu vožnje ili po naređenju ne staje u stanici:

- ako otpravnik vozova ne dočeka voz na peronu ili ako nema propisanog službenog znaka (crvene kape);
- ako je opštim nalogom naređen prolaz voza bez zaustavljanja a otpravnik vozova ne daje signal napred;
- ako je potrebno usled vanrednih prilika ili vanrednog događaja.

#### Čl. 57 — Određivanje mesta za zaustavljanje vozova u stanici

(Pravilnik 62, čl. 128)

1. Voz ima po pravilu da stane u stanici tako, da drugom vozu ne zakrči ulazak i izlazak.

2. Kod određivanja mesta za zaustavljanje vozova ima se u prvom redu voditi računa o bezbednosti saobraćaja i ličnoj sigurnosti putnika, a u drugom redu, o poslovima koji se imaju kod vozova izvršiti.

3. Voz s prekoračenim brojem osovina ne sme preći medik na izlaznoj strani, izuzev slučaja, kada je pouzdano, da mu stanični službenik sa tog mesta daje signal »napred«.

4. Ako je voz s prekoračenim brojem osovina zaustavljen tako, da mu je kraj voza van medika, onda je za sigurnost voza pored otpravnika vozova odgovoran i skretničar i završni kočničar.

#### Čl. 58 — Određivanje ulaznog koloseka i očekivanje i dolazak vozova u stanicu

(Pravilnik 62, čl. 129)

1. Pravilo za određivanje ulaznih koloseka je sledeće: Redovni vozovi se puštaju na određene ulazne koloseke. Podeljeni vozovi puštaju se na koloseke određene za prve delove. Svi vanredni vozovi puštaju se na glavni ulazni kolosek. Promenu koloseka naređuje samo otpravnik vozova i o svakoj promeni



koloseka moraju biti izvešteni skretničari i ostalo zainteresovano osoblje.

2. Ako se promenom koloseka menja ulaz voza »iz pravca« »u skretanje« onda se o ovome izveštavaju i vozni službenici »Opštim nalogom« preko pozadnje stanice na kojoj voz po redu vožnje poslednji put staje. U »Opštem nalogu« promena se označuje sa »Ulazi u skretanje« isto ovo važi i za vanredne vozove, kada ne mogu da uđu na glavni kolosek.

3. Kad se vozni službenici nisu mogli obavestiti o ulasku u skretanje onda se voz, ako ide većom brzinom od 30 km/sat, ima kod stanica nezaštićenih sa ulaznim (štitnim) signalima zaustaviti od ulazne skretnice na udaljenosti zaustavnog puta signalom: »Stoj« i obavestiti da voz ulazi u skretanje, a kod stanica koji imaju ulazne (štitne) signale pred ulaznim (štitnim) signalom, koji se postavlja na »Slobodno«, tek kad se otpravnik vozova uverio da je voz stao. U ovom slučaju mašinovoda kada je stao, daje dvaput signal »Pazi«, a ulazni skretničar daje signal »Lagano«.

4. Kada se voz ima pustiti na kolosek zauzet vozilima, ili vozom, i ako je on prohodan do izvesne tačke, ili kad voz ima ući u stanicu sa naročitom oprežnošću, onda se o ovome obavestavaju skretničari i zainteresovano stanično osoblje a vozni službenici »Opštim nalogom« preko stanice gde voz poslednji put staje.

Ako vozni službenici nisu obavesteni o prednjem onda se ima zaustaviti pre ulaska u stanicu i o tome obavestiti. Kod stanice sa ulaznim (štitnim) signalom voz se zaustavlja pred ulaznim (štitnim) signalom, a kod stanice bez ovih pred ulaznom skretnicom.

5. Na zauzetom koloseku vozila se moraju noću označiti signalom »Stoj«. Na skretnici skretničar daje vozu signal »Lagano«.

6. Ako treba očekivati voz koji po redu vožnje prolazi stanicu bez zadržavanja ma iz kog razloga u stanici zaustaviti, mora otpravnik vozova o zaustavljanju voza obavestiti oba skretničara i nadzornike skretnica, a i vozne službenike, ako je to moguće. »Opštim nalogom«, putem one stanice u kojoj voz po redu vožnje pre toga poslednji put staje.

U slučaju da se vozni službenici nisu mogli obavestiti »Opštim nalogom«, a stanica nema izlazni signal, mora otpravnik vozova zaustaviti voz pred ulaznim signalom. Tek pošto je voz stao ulazni signal se može postaviti na »slobodno«.

Ulazni skretničar mora, u ovom slučaju, dati vozu signal »Lagano«, a otpravnik vozova i izlazni skretničar signal »Stoj«.

#### Čl. 59 — Dužnosti voznih službenika pre polaska voza iz polazne stanice

(Pravilnik 62, čl. 130)

1. U polaznoj stanici voza lokomotivsko osoblje ima se uveriti pre polaska voza da li je lokomotiva zakvačena. Tako isto pre polaska voza mora se isprobati vazdušna kočnica. O ispravnom radu kočnica na kolima uverava se za to određeni službenik, a ako ga nema onda vozovoda.

Ovo se mora činiti kad god bude vazdušni vod prekinut.

Za izvršenje probe vazdušne kočnice odgovorni su mašinovoda i vozovoda.

2. Vozovoda mora popisati voz i na osnovi iznađene bruto-težine, pod nadzornom otpravnika vozova izračunati potrebno kočeno bruto, a zatim mora odrediti kola s kočnicama koja treba posesti i kočiti i svakom pratiocu voza pismeno odrediti kola koja će kočiti i nadgledati.

3. Vozovoda se mora uveriti da je voz propisno sastavljen, da nadzire vožno osoblje pri pregledanju kola naročito u tome da su dobro skopčana kola s lokomotivom kao i creva za vazdušno kočenje i parno grejanje, da su prelaznice dobro spojene i učvršćene, da su na vozu istaknuti propisni signali i da je vožno osoblje snabdeveno svima potrebnim signalnim sredstvima.

4. Vozovoda mora da potseti otpravnika vozova na pismene naloge koji se moraju dati vozu.

Vozovoda mora usmeno izvestiti mašinovode radnih lokomotiva o sadržaju pismenih naloga, o opterećenju voza, o broju osovina u vozu kao i o tome koliko se osovina i bruta kočiti vazdušnim, a koliko ručnim kočenjem.

5. Ostalo vožno osoblje mora da se uveri o ispravnosti dodeljenih kočnica, da kola pravilno kvače i da paze da li na kolima nema nedostataka ili kvarova, da li je roba propisno utovarena, da li je kolska oprema na mestu i u redu, da li su vrata na kolima zatvorena i da li su kola koja su označena kao prazna zaista prazna.

6. Zabranjeno je pušiti, ložiti vatru i držati otvoren plamen u blizini kola sa eksplozivnim i zapaljivim predmetima, pa i u kolima sa stokom, ako u njima ima sena i slame.



7. Svaku nepravilnost, koju bi vozovoda sam opazio ili bi mu bila prijavljena od voznih službenika mora prijaviti otpravniku vozova.

## Čl. 60 — Dužnosti voznih službenika za vreme vožnje

(Pravilnik 62, čl. 131)

### I Opšte odredbe

Za vreme vožnje i za vreme bavljenja na pruži vozovoda izdaje potrebno naređenje, a u slučajevima koje nije predvideo Pravilnik naređenje izdaje sporazumno sa mašinovodom.

Vozno osoblje ne sme napuštati dodeljena kola.

Kod vozova kod kojih se na čelu voza nalaze više radnih lokomotiva, čelna lokomotiva upravlja brzinom i daje potrebne signale.

### II Polazak voza i izlazak iz stanice

1. Pri izlasku iz stanice mašinovoda čelne lokomotive, a kod guranih vozova vozovoda na čelu voza mora paziti da li je izlazni kolosek slobodan, da li su skretnice i izlazni signal pravilno postavljeni za izlazak.

2. Kod voza koji prolazi stanicu bez zadržavanja, mora i ložač da pazi na položaj izlaznih signala.

Ako se položaj izlaznog signala prilikom polaska, ili prolaska voza ne može pouzdano raspoznati onda će voz voziti oprezno dok se položaj »Slobodno« pouzdano ne raspozna.

Za vreme izlaženja voza iz stanice vozno osoblje mora motriti prema stanici, da li se iz stanice ne daju vozu signali i da nije jedan deo voza zaostao u stanici.

### III Dužnosti službenika za vreme vožnje na pruži

1. Za vreme vožnje na otvorenoj pruži vozni službenici moraju paziti:

- a) na date signale;
- b) da li nema kakve prepreke vožnji;
- c) da li se nisu otvorila vrata na kolima;
- d) da li se tovar u otvorenim kolima nije poremetio, i da li, usled toga, ne preti opasnost da će ispasti, i, da li se nije u nekim kolima pojavila vatra;
- e) da se voz nije raskinuo;
- f) da li se na kolima ne opaža jače lupanje, ili otkakanje, ili drugi kakav kvar;

g) naročitu pažnju treba obratiti na ležišta kola, koja su natovarena eksplozivnom robom i municijom, kao i na ležišta štitnih kola.

Ako je potrebno da i ložač motri na signale, mašinovoda će ga na to pravovremeno uputiti.

2. Vozni službenici i pratioci hladnih lokomotiva, voza koji prolazi kroz stanicu bez zadržavanja, moraju se tako postaviti da ih otpravnik vozova može videti; a noću se moraju pokazati dizanjem osvetljene ručne signalne svetiljke.

3. Ako mehanički prostorni signali nisu osvetljeni noću ili ako pokazuju belu svetlost voz mora stati i može da nastavi vožnju tek onda, kada su se vozni službenici uverili, da signal pokazuje »Slobodno«. Voz koji je stao pred prostornim signalom, koji pokazuje »Stoj« sme nastaviti vožnju tek kad se signal postavi na »Slobodno«, ili kad izaslani službenik usmeno obavesti vozovodu, da je signal neupotrebljiv i da daljoj vožnji voza nema smetnje.

Ako su vozni službenici »Opštim nalogom« obavešteni o neupotrebljivosti prostornog signala, onda voz ne mora stati pred tim signalom samo u onom slučaju, ako odjavnik daje signal »Napred«.

Pred prostornim signalom, koji pokazuje signal »Stoj«, ili belu svetlost, voz će se zaustaviti neposredno pred signalom. Čim je voz stao, vozovoda će se od odjavnika obavestiti o uzroku zaustavljanja.

Ako je odjavnik, odnosno pružni blokar, zaustavio voz zbog toga, što za prethodni voz nije dobio odjavu, a zaustavljeni voz je u pozadnoj stanici »Opštim nalogom« obavešten, da je prethodni voz u narednu stanicu već stigao, onda vozovoda mora o tome da obavesti odjavnika, odnosno pružnog blokara, i, ako nema druge smetnje voz može nastaviti vožnju.

Voz, koji je prošao prostorni signal, koji je pokazivao »Stoj« i zaustavio se tek iza njega, mora ostati na tome mestu. Potiskivanje voza unazad nije dopušteno.

Vozovoda će se sporazumeti sa odjavnikom odnosno pružnim blokarom, ili narednom stanicom o tome, da li može nastaviti vožnju ili da ostane gde je.

4. Ako vozni službenici zapaze da se neko ležište jako zagrejalo, moraju odmah zaustaviti voz, i, po uputstvu mašinovode, ležišta rashladiti i podmazati. Da li se takva kola moraju u narednoj stanici ostaviti ili ne, odlučuje pregledač kola, a ako ga nema, onda mašinovoda.



Kola, kod kojih se čuje škripanje (cvilenje), zbog zagrejanog ležišta, moraju se, bezuslovno, ostaviti na prvoj stanici, u kojoj voz mora stati iako redom vožnje nije predviđeno.

5. Ako se usput oseti, ili zapazi, da se neka kola jako lju-ljaju, ili da se neobično jako tresu, mora vozopratilac, u prvoj stanici, obavestiti vozovodu, a ovaj otpravnika vozova, koji će, ako u stanici nema pregledača kola, pozvati mašinovodu, da utvrdi, da li kola mogu ostati u vozu. Ako se nade da kola mogu ostati u vozu onda će se o tome izvestiti pregledač kola u prvoj usputnoj stanici.

6. Na položaj stalnih signala, u prvom redu, mora paziti:

- a) mašinovoda čelone lokomotive, odnosno, kod guranih vozova, vozovoda na prvim kolima, na čelu voza;
- b) vozovoda, odnosno sigurnosni kočničar, ako se vozovoda ne nalazi na sigurnosnim kolima;
- c) u drugom redu: svi ostali službenici, koji su u službi kod voza.

Završni kočničar mora posmatrati prugu protivno pravcu vožnje, a prilikom izlaska i prolaska voza kroz stanicu, na signale koji se, eventualno, daju vozu.

## RUKOVANJE KOČNICAMA

### A) Kod vozova s ručnim i mešovitim kočenjem

1. U polaznoj stanici i usputnim stanicama, gde se sastav voza menja vozno osoblje mora da se uveri, kako dejstvuju poverene im kočnice, a isto tako i o stanju svih ostalih kočnica.

2. O pronađenim nedostacima na kočnici treba obavestiti vozovodu, koji će o tome izvestiti pregledača kola, a gde ovoga nema, mašinovodu.

3. Svaki službenik, za sve vreme vožnje mora da ostane kod kočnice koja mu je dodeljena za rukovanje.

Kod vozova s prevozom putnika dopušteno je kondukterima da se udalje od svojih kočnica samo za vreme pregleda voznih isprava.

Kod vozova s prevozom putnika, koji saobraćaju s vazdušnim kočenjem mora završni kondukter, kad svrši pregled karata, zauzeti mesto na završnim kolima.

Na delovima pruge koja leži u padu 10<sup>0</sup>/<sub>00</sub> ili većem od toga moraju sve kočnice biti malo pritegnute da se voz, koji saobraća na padu, u slučaju potrebe, može što pre zaustaviti.

4. Pri vožnji u padu vozno osoblje, ne čekajući na signal parne pištaljke, mora pritezanjem ručne kočnice upravljati brzinom voza.

5. Ako mašinovoda zapazi, da voz vozi većom brzinom no što je propisano redom vožnje, odmah mora dati parnom pištaljkom potrebne signale, narediti pritezanje tenderske kočnice, a po potrebi upotrebiti i vazdušnu kočnicu lokomotive.

Ako voz ima i zaprežnu i poluzagrejanu lokomotivu, onda sa kočnicom tendera druge lokomotive treba rukovati kao i sa kočnicom na kolima. Isto važi i za kočnice hladne lokomotive.

6. Pri prelaženju voza preko skretnice kočnice se moraju malo popustiti, pa opet toliko pritegnuti da se točkovi još okreću, a ne klize.

7. U slučaju signala: »Opasnost — koči«, ili: »Pucanj praskalice«, mora svaki službenik odmah pritegnuti svoju kočnicu.

### B) Kod vozova sa vazdušnim kočenjem

1. Kod vozova s vazdušnim kočenjem mašinovoda sam je odgovoran za rukovanje kočenjem i za održavanje propisane brzine. Pre no što se voz približi glavnom, ili štitnom signalu i mestima, gde se mora kočiti, mora se mašinovoda uveriti, da li kočnica dobro radi.

2. Ako je za regulisanje brzine potrebno i učešće voznog osoblja, onda mašinovoda mora parnom pištaljkom dati potrebne signale, kojima se vozno osoblje mora odmah odazvati.

3. Ako mašinovoda primeti da vazdušna kočnica ne dejstvuje dobro, onda mora odmah zaustaviti voz. Ako kvar ne može da se popravi za kratko vreme, voz mora da nastavi vožnju sa ručnim kočenjem.

### C) Približavanje voza stanici

1. Kad se voz približava stanici, moraju svi vozni službenici, a na prvom mestu mašinovoda i vozovoda da obrate najveću pažnju na predsignale i na ulazne signale.

2. Ako predsignal pokazuje »Oprezno«, onda to znači da je ulazni signal u položaju »Stoj«. U tom slučaju voz mora smanjiti brzinu na toliko, da bi se mogao sigurno zaustaviti pred ulaznim signalom ako bi ovaj pokazivao signal »Stoj«.

Ako mehanički predsignal noću, a svetlosni i danju nije osvetljen, ili pokazuje belu svetlost, ima se smatrati kao da je u položaju »Oprezno«, ako se ne može utvrditi da je u položaju »Slobodno«.



3. Ako ulazni (štitni) ili izlazni signal pokazuje signal »Stoj«, ili pokazuje belu svetlost, voz se mora zaustaviti i ne sme krenuti dalje pre no što signal pokaže »Slobodno«, ili dok se, na drugi nesumnjiv način, ne dobije dopuštenje za vožnju.

Za slučaj da su vozni službenici izvešteni opštim nalogom o neupotrebljivosti stalnog signala, osim predsignala, voz ne mora stati pred njim, samo u tom slučaju, ako službenik kod tog signala ručnim signalnim sredstvima daje signal »Napred«; u protivnom voz mora stati pred odnosnim signalom.

Na stanicama gde nema ulaznih (štitnih) signala moraju vozni službenici pri približavanju voza stanici, obratiti pažnju na signale, koji se eventualno daju iz stanice.

4. Kad se voz približio stanici, mašinovoda i vozovoda moraju paziti na položaj skretnica.

Ako se iz položaja ulaznog signala ili skretnice vidi da se voz pušta u skretanje, a redovan ulaz mu je određen u pravac, onda se voz, ako mu se ne daje signal »Lagano« za ulaz u stanicu, mora što brže zaustaviti. Isti je postupak ako skretnice preko kojih voz prelazi uz jezičak nisu osvetljene.

5. Dokle god završna, odnosno poslednja kola voza nisu prešla medik na ulaznoj strani, završni kočničar, bez obzira na položaj vozne lokomotive, mora da daje signal »Napred«, a ostalo osoblje da prihvati taj signal i da ga daje dalje do lokomotive. Kad su završna (poslednja) kola prešla medik, završni kočničar daje signal »Stoj«.

Ako se voz zaustavio tako, da je zakrčio medik na ulaznoj ili izlaznoj strani, onda vozopratilac, koji je najbliži mediku mora da štiti voz sa one strane sa koje se očekuje voz, ili sa koje se manevriše.

Kod ukrštavanja i mimodilaženja sme voz, koji pre ude u stanicu, ići samo do medika onog koloseka, na koji treba da ude voz suprotnog pravca.

#### Čl. 61 — Dužnosti voznih službenika za vreme bavljenja u stanici

(Pravilnik 62, čl. 132)

1. Sve odredbe, koje su propisane za vozne službenike u polaznoj stanici, važe za njih i u međustanicama.

Osim toga vozno osoblje mora da pomaže pri manevrisanju i drugim poslovima prema naređenju otpravnika vozova ili vozo-

vode. Završni kočničar ne sme napustiti svoje mesto, dok ne dobije zamenika.

2. Nijedan vozni službenik ne sme se udaljiti od voza bez odobrenja otpravnika vozova i saglasnosti vozovode, a za vreme kad na susedni kolosek nailazi voz iz suprotnog pravca mašinovoda mora biti na lokomotivi. Mašinovoda i ložač ne smeju se jednovremeno udaljiti od lokomotive, a od voznog osoblja mora bar jedan vozopratilac ostati kod voza.

3. Vozovoda i mašinovoda, a kod guranih vozova vozovoda na čelu voza, moraju, sa svoga mesta, i u koliko im to njihovi ostali poslovi dopuštaju, paziti da medici budu slobodni, i da je položaj skretnica za ulazak voza iz suprotnog pravca takav da njihovom vozu ne preči opasnost.

Tu dužnost ima završni kočničar, odnosno mašinovoda lokomotive za potiskivanje, kad se očekuje voz iz istog pravca.

4. U službenim mestima za sve vreme bavljenja voza, kod vozova s ručnim i mešovitim kočenjem, moraju sve posednute ručne kočnice da budu pritegnute.

Za vreme manevrisanja moraju prva i poslednja kola s kočnicom da budu zakočena na delu voza koji je bez lokomotive ostao na koloseku.

Kočnice se smeju popustiti neposredno pred polazak voza, a kočnica završnih kola odnosno ako službeno mesto leži u nagibu ili graniči sa delom pruge u padu, onda i ostale kočnice smeju se popustiti, tek kad je mašinovoda dao signal: »Popusti kočnice«.

Svaki vozopratilac je odgovoran, da neposednute kočnice u njegovom delu voza budu popuštene.

5. Svaki pratilac voza mora da pregleda dodeljena mu kola i da svaki zapaženi kvar odmah prijavi vozovodi.

Ako bi voz imao da putuje dužim delom pruge koji leži u padu, većem od 10‰, moraju se ručne kočnice još pre polaska voza, potpuno ispitati, da bi se utvrdilo, da li dobro dejstvuju.

6. U krajnjoj stanici voza ili u onoj, u kojoj se vrši smena osoblja, može dotadašnje osoblje tek onda napustiti voz, kad je voz uredno predalo staničnom, odnosno voznom osoblju, koje je došlo da preuzme voz.

Kod predaje voza, vozovoda, koji predaje, mora obavestiti novo vozno osoblje, ako u vozu ima kola, koja su natovarena eksplozivnom robom, ili municijom.



## Čl. 62 — Zaustavljanje voza na otvorenoj pruzi. Zaštićivanje ugroženih mesta na pruzi

(Pravilnik 62, čl. 133)

1. Svaki voz mora se zaustaviti čim se primeti ma što, iz čega bi se dala naslutiti opasnost po dalju vožnju.

2. Ako bi vozni službenici opazili, da bi mogla nastati opasnost po drugi voz, bilo zbog pokvarenog mesta na pruzi, ili odronjavanja stena, usova, ili zbog poplave, onda se voz mora zaustaviti kod prve stražare (odjavnice, blokarnice) i vozovoda će narediti čuvaru da opasno mesto zaštiti. Ako je opasno mesto tako daleko od prvoga čuvara pruge, da se može pretpostaviti, da čuvar ne može stići da ga, na vreme, zaštiti, onda se voz mora odmah zaustaviti, a vozovoda će, odnosno kod lokomotivskih vozova mašinovoda, narediti jednom od svojih službenika, da opasno mesto zaštiti sa obe strane praskalicama. U svakom slučaju, voz će kod prve stražare i u prvoj stanici, bezuslovno, stati i vozovoda će o svemu, obavestiti čuvara, odnosno otpravnika vozova.

## Čl. 63 — Zaštićivanje zaustavljenog voza na otvorenoj pruzi

(Pravilnik 62, čl. 134)

1. Ako se voz zaustavi na otvorenoj pruzi, gde mu za državanje nije predviđeno, i vožnju, u vremenu od 5 minuta, ne može da nastavi, onda se mora odmah pozadi zaštititi.

U postaji, tovarištu i otpremništvu gde nema ulaznog signala, mora se voz odmah zaštititi, ako će se baviti 5 ili više minuta preko vremena bavljenja, koje je redom vožnje određeno.

Voz, koji je otpravljen s »Nalogom za opreznost«, pa se, bilo na otvorenoj pruzi, bilo pred prostornim signalom, bilo na postaji, tovarištu ili otpremništvu, koje nije zaštićeno ulaznim signalom, a gde bavljenje nije predviđeno, zaustavi, mora se odmah zaštititi.

2. Voz zaštićuje završni kočničar, po naređenju vozovode, lokomotivski voz zaštićuje ložar, po naređenju mašinovode. Za pravilno izvršenje zaštićivanja odgovorni su službenici, kojima je zaštićivanje naredeno. Svako zaštićivanje treba da je najkasnije za 10 minuta posle zaustavljanja voza, izvršeno.

Kod svakog nepredviđenog zaustavljanja završni kočničar (konduktor) mora biti spreman na zaštićivanje voza.

3. Čim voz stane, vozovoda ima da oceni hoće li se baviti duže od 5 minuta. U tom slučaju, narediće, preko ostalih kočničara, završnom kočničaru da zaštiti voz.

Čim završni kočničar, odnosno ložar, dobije takvo naređenje, mora brzo otići do daljine zaustavnog puta više 200 m, odnosno na sporednim prugama više 100 m, i onde položiti praskalice i davati signal: »Stoj« uzastopnom vozu, ako bi eventualno dolazio.

Ako završni kočničar, odnosno ložar, primeti, da se uzastopni voz približuje i da će pre njega stići do onog mesta, na kojem treba da položi praskalice, onda mora položiti praskalice i na kraćoj udaljenosti, a zatim davati signal »Stoj«.

Kad završni kočničar ode da zaštiti voz, njemu najbliži kočničar mora odmah, i bez naređenja zauzeti njegovo mesto.

4. Ako završni kočničar, odnosno ložar, koji ide da zaštiti voz, naide na čuvara pruge, narediće mu da zaštiti voz, a sam će se vratiti vozu, i izvestiti vozovodu o onome šta je učinio.

5. Ako završni kočničar vidi da voz nastavlja vožnju, mora dati praskalicu, i poći za vozom tako, da je u mogućnosti da ga zaštiti ako bi ponovo stao, ili ako bi se uzastopni voz približavao.

Na ovaj način će završni kočničar ići za vozom do prve odjavnice, pružne blokarnice ili stanice, gde će podneti izveštaj.

Zaštićivanje voza sme se obustaviti tek pošto je voz stigao u narednu stanicu, odnosno pošto je prošao prvu odjavnicu ili blokarnicu, pa je njenim signalom zaštićen.

6. Ako službenik, koji zaštićuje voz, nije mogao saznati da je njegov voz stigao u narednu stanicu, odnosno da je prostornim signalom zaštićen, onda mora zaustaviti uzastopni voz i obavestiti vozovodu o stanju stvari. Zaustavljeni uzastopni voz uzeće sobom završnog kočničara i:

- a) ako nema »Nalog za opreznost«, nastaviće vožnju redovnom brzinom;
- b) ako ima »Nalog za opreznost«, nastaviće vožnju posle 10 minuta, računajući od prolaska prethodnog voza, tako oprežno, da se brzo može zaustaviti, ako na pruzi spazi prethodni voz.

7. Voz, po pravilu, ne sme čekati na povratak završnog kočničara koji vrši zaštićivanje.

Izuzetno, voz sme sačekati na završnog kočničara:

- a) ako je samo jedan vozopratilac kod voza;
- b) ako voz ne bi bio dovoljno kočen ni za brzinu od 15 km/sat;



c) ako za obavljanje poslova kod voza (pregled voznih isprava) nema drugog službenika kod voza;

d) kod lokomotivskih vozova kad ložac zaštićuje voz.

U ovakvim slučajevima službenik, koji zaštićuje voz, ostaviće postavljene praskalice na pruzi, a vozovoda će o tome obavestiti prvog čuvara pruge u pravcu vožnje, odnosno odjavnicu ili stanicu, u koju svrhu voz mora stati.

Ako je uzastopni voz zaustavljen ovim praskalicama, voz će nastaviti vožnju glasnikom do prvog čuvara ili do prve stanice.

8. Ako voz koji bez završnog kočničara nastavi vožnju, ne bi bio dovoljno kočen, treba mu smanjiti brzinu.

9. Ako je voz, koji je stao na otvorenoj pruzi i bio zaštićen, nastavio vožnju, mora se zaustaviti kod naredne odjavnice, (pružne blokarnice) gde će vozovoda slučaj prijaviti.

Odjavnik (pružni) blokar, odnosno otpravnik vozova izvešćiće odmah pozadnju stanicu, (odjavnicu, pružnu blokarnicu) o tome.

10. Ako je, po zaustavljanju voza, moguće nastaviti vožnju samo lokomotivom, ili samo sa jednim delom voza, vozovoda može narediti nastavljanje vožnje do prve stanice.

Vozovoda onog dela voza, koji je nastavio vožnju mora obavestiti pružno osoblje, da je jedan deo voza ostao na pruzi, i da će se lokomotiva po zaostali deo vratiti bez polaznog signala.

Ako je pruga snabdevena telefonom, onda će voz, radi obaveštenja pružnog osoblja, stati samo kod prve stražarnice odakle će se obavestiti obe susedne stanice i sva službena mesta na pruzi, a ako pruga nije snabdevena telefonom onda se voz mora zaustaviti kod svake stražarnice.

Završni signal ostaje na delu voza, koji je ostao na pruzi.

Otppravnik vozova sme dati odjavu tek po dolasku poslednjeg dela voza.

11. U oba pravca ima se zaštititi:

a) voz, za koji je tražena pomoćna lokomotiva;

b) zaostali deo voza, koji nastavlja vožnju u delovima;

c) ako je voz zaustavljen usled signala: »Zaustaviti sve vozove«;

d) voz, koji je zaustavljen, zbog toga što se čuo signal, koji objavljuje dolazak voza iz protivnog pravca po istom koloseku;

e) ako je voz stao u tunelu, a u tom slučaju, po mogućnosti, van tunela.

12. Nije potrebno pozadi zaštititi voz, koji je na pruzi stao:

a) na postaji, tovarištu i otpremništvu, koje je zaštićeno ulaznim signalom;

b) pri saobraćaju uzastopnih vozova u staničnom razmaku ako je sa pozadnjom stanicom sporazumevanje moguće, pa je utvrđeno, da uzastopni voz iz te stanice nije otpavljen, niti će se opraviti;

c) ako je voz zaštićen prostornim signalom odjavnice odnosno pružne blokarnice;

d) ako je voz stao pred prostornim signalom odjavnice (blokarnice), a odjavnik izjavi, da je sporazumevanje sa prethodnom stanicom (odjavnicom) moguće.

Smatra se da je voz zaštićen prostornim signalom: kod prostornog signala s predsignalom, ako je voz prošao i stao najmanje 50 m. iza prostornog signala; kod prostornog signala bez predsignala, ako je voz prošao i stao najmanje na udaljenosti zaustavnog puta iza prostornog signala.

13. Ako je voz stao pred ulaznim, odnosno štitnim signalom, koji pokazuje signal »Stoji«, vozno osoblje toga voza, po pravilu, ne mora zaštićavati voz. U slučaju, kad sporazumevanje nije moguće, otpravnik vozova mora narediti zaštićavanje voza.

14. Na prugama, na kojima ista lokomotiva vozi sve vozove u oba pravca ima se voz zaštititi: samo u slučaju nezgoda; ako je tražena pomoćna lokomotiva; i zaostali deo voza, koji nastavlja vožnju u delovima.

15. Ako se na pruzi desi nezgoda, vozovoda mora narediti da se odmah preduzmu radovi za spasavanje. Ako je na dvokolosečnoj ili paralelnoj pruzi, usled vanrednog događaja, postao i susedni kolosek neprohodan, onda se mora i taj kolosek zaštititi u oba pravca. Ako se to desilo u tunelu zaštićavanje oba koloseka ima se izvršiti van tunela.

#### Cl. 64 — Postupak, kad voz nemože da održi propisno vreme vožnje

(Pravilnik 62, čl. 135)

1. Ako voz, ma iz kojih razloga, ne može da održi propisno vreme vožnje, pa postoji opasnost sustizanja od uzastopnog voza, onda se vozovoda mora brinuti za zaštićavanje voza.



2. Vozovoda mora izvestiti pozadnju stanicu o usporenoj vožnji svoga voza, a ako je sporazumevanje nemoguće, onda mora narediti čuvaru pruge pismeno, da uzastopni voz zaustavi i da ga obavesti o usporenoj vožnji ovoga voza.

3. Ako uzastopni voz stigne s nalogom za opreznost onda sme nastaviti vožnju tek posle 10 minuta, računajući od prolaska prethodnog voza. Ali, ako uzastopni voz stigne bez »Naloga za opreznost«, što znači, da je pruga postala slobodna, onda će vožnju odmah nastaviti propisanim brzinom.

4. Ako je odjavnica (pružna blokarnica), odnosno pružna stražarnica još daleko, onda se voz, koji je usporio brzinu mora odmah zaustaviti, i vožnja se sme nastaviti tek po izvršenju zaštićavanja.

5. Ako mašinovoda, neposredno posle izlaska voza iz stanice, vidi, da propisano vreme vožnje neće moći održati i da bi tim prouzrokovao veće zakašnjenje drugim vozovima, onda će se sporazumeti s vozovodom, dali da se voz vrati natrag u stanicu, u kom slučaju se ima postupiti po odredbama sledećeg člana.

6. Na prugama, na kojima ista lokomotiva prevozi sve vozove u oba pravca, nisu potrebne nikakve mere naročite opreznosti ako voz ne može održati propisano vreme vožnje.

#### Čl. 65 — Postupak pri povlačenju voza s pruge

(Pravilnik 62, čl. 136)

1. Za povlačenje voza mora se tražiti dopuštenje od stanice u koju se voz povlači.

Po dobivenom dopuštenju za povlačenje ima se dati odgovarajući polazni signal, i, ako vidik nije sprečen, voz će krenuti odmah bez glasnika. Ako je vidik sprečen voz će krenuti 3 minuta posle datog polaznog signala takođe bez glasnika.

Ako sporazumevanje sa stanicom nije moguće, pa se dopuštenje nije moglo dobiti, onda, pred vozom, mora ići glasnik bez obzira, da li je vidik sprečen ili ne. Voz će se povlačiti s glasnikom ili do stanice, ili do one stražarnice (odjavnice, blokarnice), od koje je moguće dobiti dopuštenje za povlačenje.

2. Na prugama, na kojima ista lokomotiva prevozi sve vozove u oba pravca, ne treba izaslati glasnika pred vozom koji se povlači.

3. Kada voz menja pravac vožnje, moraju se čeonici i izvršni signali promeniti prema novom pravcu, izuzimajući slučaj, kada bi menjanje signala bilo opasno po bezbednost.

U slučaju, da se voz mora povlačiti zbog odbeglih vozila, ne treba davati nikakvih signala, niti tražiti dopuštenja, niti treba pred vozom slati glasnika.

#### Čl. 66 — Saobraćaj vozova na dvokolosečnoj pruzi

(Pravilnik 62, čl. 186—189, Novi 137)

##### Vožnja nepravilnim kolosekom

1. Na dvokolosečnim prugama moraju vozovi istog pravca redovno saobraćati po onom koloseku, koji je za taj pravac određen (pravilni kolosek).

2. Kad nastupi potreba da neki vozovi, između dve stanice, ne saobraćaju po koloseku, koji je određen za njihov pravac, onda za ove vozove nastupa vožnja po »nepravilnom koloseku«.

Vožnja po nepravilnom koloseku može da bude predviđena i nepredviđena.

3. Ako između dveju stanica neke dvokolosečne pruge, svi vozovi saobraćaju samo po jednom koloseku, onda treba na tom delu pruge primeniti odredbe, koje su propisane za jednokolosečne pruge. Kod onih vozova, koji voze po nepravilnom koloseku, imaju se primeniti oni signali, koji su propisani za vožnju po nepravilnom koloseku.

4. Ako vozovi, ma iz kog uzroka moraju saobraćati po nepravilnom koloseku, onda o tome treba, unapred, obavestiti stanice i sve pružno osoblje.

5. O vožnji po nepravilnom koloseku moraju vozovoda i mašinovoda biti obavešteni »Opštim nalogom«, u kome treba odrediti i to, kakvi se signali moraju na vozu istaknuti.

6. Rukovanje prostornim signalima za vozove, koji saobraćaju po nepravilnom koloseku, vrši se na ovaj način:

a) na prugama sa odjavnicama rukuje se prostornim signalima po propisima za dotični pravac vožnje;

b) na prugama s blokovnim uređajem ne rukuje se prostornim signalom za vozove, koji voze po nepravilnom koloseku, nego se za njih potrebni signali moraju davati ručnim signalnim sredstvima kod dotičnog prostornog signala, koji ostaje u položaju »Stoj«, o čemu će se vozni službenici obavestiti »Opštim nalogom«.

Sledenje uzastopnih vozova po nepravilnom koloseku vrši se po propisima koji važe za pruge sa odjavnicama.



7. Za vozove, koji saobraćaju po nepravilnom koloseku, ulaznim (štitnim) i izlaznim signalima ne sme rukovati, nego se moraju ostaviti u položaju »Stoj«, a potrebne signale davati ručnim signalnim sredstvima kod dotičnog signala, o čemu će se vozni službenici obavestiti »Opštim nalogom«.

#### Izuzetna vožnja po nepravilnom koloseku

8. Izuzetno je dopuštena vožnja po nepravilnom koloseku i ako su oba koloseka ispravna, u ovim slučajevima:

- ako je uzastopni voz naročite važnosti, kad se predviđa, da će pravilni kolosek biti zauzet na neodređeno, ali duže vreme zbog toga, što je prethodni voz na pruži stao na pr. (kvar lokomotive i dr.);
- u slučaju »Hitnog« pomoćnog voza, ako bi se zbog čekanja na prethodni voz na pravilnom koloseku, morao dugo zadržavati;
- radni voz, koji saobraća bez reda vožnje između dve susedne stanice, a u vremenu između dva voza.

9. Ovakva izuzetna vožnja po nepravilnom koloseku dopuštena je samo, ako je sporazumevanje pouzdano moguće, da se mogu utvrditi ukrštavanja sa vozovima iz protivnog pravca po istom koloseku. Ukrštavanja utvrđuje stanica, koja otpravlja voz po nepravilnom koloseku. Osim toga za otpravljanje voza po nepravilnom koloseku imaju se prethodno telegrafski ili telefonski sporazumeti obe susedne stanice.

10. Voznim službenicima treba »Opštim nalogom« dati sva potrebna naređenja i obaveštenja o izuzetnoj vožnji po nepravilnom koloseku.

Osim toga imaju se obavestiti i vozni službenici vozova po pravilnom koloseku; stanično i pružno osoblje, koje mora obavestiti vode radničkih kolica, ručnih i lakih motornih drezina i radničke odrede. Ako nije bilo moguće obavestiti vode radničkih kolica ručnih i lakih motornih drezina i radničke odrede na pruži onda voz, koji vozi po nepravilnom koloseku mora voziti tako oprezno, da sigurnost pružnih radnika kao i radničkih kolica, ručnih i lakih motornih drezina ne bude ugrožena.

Ovakav voz mora bezuslovno stati pred ulazom u stanicu, a u stanicu sme ući samo, ako mu se to dopusti signalom: »Napred«, ili na drugi pouzdani način.

#### Nepredviđena vožnja po nepravilnom koloseku kada je sporazumevanje moguće

11. Ako je nepredviđeno, nastupila potreba za vožnju po nepravilnom koloseku, a susedne stanice mogu se sporazumevati, onda će se saobraćaj vršiti prema međusobnom sporazumu.

12. MIMOILAŽENJA, koja bi se imala izvršiti na otvorenoj pruži, ili u stanici, određuju se u ovom slučaju na stanici kao ukrštavanja.

Ta ukrštavanja utvrđuje ona stanica koja otpravlja vozove po nepravilnom koloseku.

O utvrđenim ukrštavanjima imaju se obavestiti vozni službenici jednog i drugog voza »Nalogom za ukrštavanje«.

13. Na delu pruge, na kom vozovi saobraćaju po nepravilnom koloseku, moraju stati na svakoj stanici, da od otpravnika vozova mogu primiti eventualne naloge.

14. Pre nego se voz otpravi po nepravilnom koloseku, ima se od naredne susedne stanice, telegrafom ili telefonom tražiti dopuštenje na sledeći način:

»Može li voz br. . . . po nepravilnom koloseku?«

(Potpis otpravnika vozova)

Dopuštenje se daje:

»Voz br. . . . može doći po nepravilnom koloseku«

(Potpis otpravnika vozova)

15. Ako nije moguće obavestiti pružno osoblje o saobraćaju po nepravilnom koloseku onda prvi voz, koji se otpravlja po nepravilnom koloseku, mora tako lagano voziti, da se pružno osoblje i radnički odredi na pruži, mogu s voza obavestiti o saobraćaju po nepravilnom koloseku.

#### Postupak pri nepredviđenoj vožnji, po nepravilnom koloseku, kada je potpuna smetnja na sredstvima za sporazumevanje

16. Na dvokolosečnoj pruži pri nepredviđenoj vožnji po nepravilnom koloseku, ako telegrafsko-telefonsko sporazumevanje nije moguće, može ona stanica, koja otpravlja vozove po pravilnom koloseku, otpravlјati vozove bez obzira na mimoilaženja, međutim stanica, koja treba da otpravlja vozove po nepravilnom koloseku, ne sme, bez prethodnog pismenog pristanka, otpravitijedan voz po nepravilnom koloseku.



Stanica, koja otpravlja vozove po *pravilnom* koloseku, mora voditi računa o vozovima iz protivnog pravca, tj. slati pismene pristanke; a stanica, koja otpravlja vozova po *nepravilnom* koloseku, mora slati pismene izveštaje o situaciji i hodu vozova.

17. U slučaju, kada bi se, obzirom na sobračajnu situaciju mogao otpremiti prvi voz po *nepravilnom* koloseku, ne sme ga stanica otpremiti, nego mora izaslati lokomotivu izvidnicu.

# **Cl. 67 — Nadzor pruge i učešće pružnog osoblja i skretničara u obezbeđenju saobraćaja vozova**

(Pravilnik 62, čl. 138, Novi 139)

1. Odjavnici i blokari moraju prolazak voza čekati u blizini otvorenih vrata službene prostorije tako, da mogu čuti eventualne znake telefonskog, odnosno blokovnog budilnika, da ih vozno osoblje može spaziti, a, ujedno, da i oni sami mogu voz, pri prolasku, posmatrati.

2. Skretničari i pružno osoblje moraju dočekivati vozove u vreme, koje je određeno redom vožnje, a u međuvremenu imaju obraćati naročitu pažnju signalima električnih zvona i budilnika, i eventualnim vožnjama, koje nisu obavljene.

3. Skretničari, čuvari pruge i čuvari branika moraju rukovati s branicima tako, da bude sigurnost vozila i lica obezbeđena. Pretpostavljene starešine moraju u tom pogledu pomenuto osoblje poučavati i pismenom naredbom uputiti na sve što je za ovu službu potrebno.

4. U slučaju da se pokvari branik na poteg, mora rukovalac branika obavestiti susedne stanice.

5. U takvom slučaju, do opravke branika, stanice moraju obavestavati vozne službenike »Opštim nalogom«, da putni prelaz nije zatvoren.

6. Pružno osoblje i skretničari moraju paziti:

- a) da pruga bude ispravna i slobodna, odnosno brinuti se, da se zapreke pravovremeno uklone;
- b) da li je za voz, koji se približuje bio dat pravilan polazni signal;
- c) moraju davati vozovima propisane ručne signale, odnosno rukovati stalnim signalima prema propisima;
- d) paziti na signale, koji su istaknuti na vozovima, ili koje daje vozno osoblje;

e) paziti da li na vozu nema kakve neurednosti ili kvara, koji bi mogao ugroziti dalju vožnju voza, ili prouzrokovati smetnju u vožnji (na pr. raskinut voz, iskliznula kola, prelom točka ili osovine, kvar na kočnici ili kvačilu, požar, jače pomeranje tovara na kolima itd.).

7. Čim čuvari pruge čuju signal »Odbegla vozila« moraju odmah zatvoriti branike i preduzeti sve što je propisano u Pravilniku za čuvare pruge u pogledu zaustavljanja odbeglih vozila.

8. Prostorni signali moraju redovno pokazivati signal »Stoj«. Na »Slobodno« smeju se postaviti samo onda, kada je dobijena odjava za prethodni voz.

9. Ako se pokvari prostorni signal odnosno blokovni uređaj, onda odjavnik odnosno pružni blokar mora o tome odmah obavestiti susednu pozadnju stanicu prema pravcu vožnje.

Dotle dok je prostorni signal pokvaren, moraju se potrebni signali davati ručnim signalnim sredstvima.

U slučaju kada je vidik zbog magle, vejavice itd., ograničen tako, da se prostorni signal koji nema predsignala ne može videti sa daljine od 200 m., a voz koji dolazi treba zaustaviti, odjavnik odnosno pružni blokar mora položiti praskalice na 200 m. ispod prostornog signala, a ako to nije moguće onda pred svojom stražarnicom.

10. Za voz koji je prošao kraj prostornog signala, koji pokazuje »Stoj« pa se zaustavio tek iza njega, odjavnik odnosno pružni blokar ne sme dati odjavu dotle, dok nije dobio odjavu za prethodni voz, odnosno dok ovaj voz (koji je stao) nije nastavio vožnju.

11. Za one vozove i pomoćne lokomotive, koji iz stanice saobraćaju samo do izvesne određene tačke pruge, pa se odatle opet vraćaju, ne sme se rukovati prostornim signalima. Isto to važi i za lokomotivu potiskivalicu, koja se s mesta gde prestaje potreba potiskivanja, vraća u stanicu.

U ovakvim slučajevima ostaju prostorni signali u položaju »Stoj«, a odjavnik odnosno pružni blokar mora vozu dati signal: »Napred«.

»Prijava« i »Odjava« ipak se mora davati.

Na jednokolosečnim prugama kao i na dvokolosečnim prugama pri vožnji po pravilnom koloseku, rukuje se ulaznim (štitnim) signalima i u takvim slučajevima.

12. Ako se voz zbog neke smetnje (opasnosti) zaustavio na pruzi, onda to odjavnik, odnosno pružni blokar mora javiti pozadnjoj odjavnici, pružnoj blokarnici, odnosno stanici.



# **Čl. 68 — Propisi za potiskivanje voza**

(Pravilnik 62, čl. 139, Novi 140)

## **Upotreba lokomotive za potiskivanje**

1. Na stanicama i prugama većeg uspona dopušteno je potiskivanje vozova zakvačenom ili nezakvačenom lokomotivom.

Sa zakvačenom lokomotivom po pravilu potiskivanje se vrši, ako je ono potrebno do neke stanice na kojoj voz po redu vožnje ima bavljenje.

2. Na lokomotivama za potiskivanje mora biti osoblje koje dobro poznaje prugu.

3. Za vreme potiskivanja vozovi ne smeju imati veću brzinu od 50 km na sat; na normalnim sporednim prugama od 40 km na sat, a na uzanim adhezijonim prugama 25 km na sat.

4. Dispoziciona odnosno polazna stanica mora prilikom objavljivanja polaska voza obavestiti medustanice o saobraćaju voza sa potiskivalicom i o načinu potiskivanja.

Medustanice moraju o tome telefonom da obaveste pružno osoblje.

5. Za potiskivanje smeju se upotrebiti samo lokomotive čije kočnice pouzdano dejstvuju.

# **Čl. 69 — Sastav vozova koji se potiskuju**

(Pravilnik 62, čl. 140 i 141, Novi 141 i 142)

1. U voz koji se potiskuje ne smeju se uvrstiti kola, koja su tako natovarena ili spojena da im se odbojnici ne mogu dodirivati.

Prazna kola treba uvrstiti što dalje od lokomotive za potiskivanje, da ih vozna lokomotiva više vuče, nego što bi lokomotiva za potiskivanje potiskivala.

2. Kola natovarena eksplozivnom i lakozapaljivom robom ili municijom, uvršćuju se oko sredine vozova. Nije dopušteno kvačiti kola iza lokomotive za potiskivanje.

3. Mašinovoda lokomotive za potiskivanje mora se lično uveriti da njegova lokomotiva zaista nije prikvačena ako je tako propisano, ili da je zaista i pravilno zakvačena kada tako treba da bude.

# **Čl. 70 — Postupak za vreme vožnje s lokomotivom za potiskivanje**

(Pravilnik 62, čl. 142, Novi 143)

## **I. Opšte odredbe**

1. Početak i prestajanje potiskivanja mora biti postepeno.

2. Za vreme vožnje treba da se obe mašinovode trude da održavaju ravnomernu brzinu.

3. Signale, koje radi regulisanja brzine daje vozna lokomotiva, mora ponoviti lokomotiva za potiskivanje i obratno.

4. Ako neko od voznih službenika mora da zaustavi voz daće obema lokomotivama signal »Stoj«, ali po mogućnosti prvo mašinovodi lokomotive za potiskivanje.

## **II. Vožnja sa nezakvačenom lokomotivom za potiskivanje**

5. Lokomotiva za potiskivanje ne sme, po pravilu, da se odvaja od voza, koga potiskuje, na delu pruge na kome treba da ga potiskuje. Ako bi se ipak desilo da se odvoji, onda mora ići za vozom oprezno sve dotle, dok joj ne bude moguće da bez ikakve opasnosti pride.

Ali ako bi prilaženje bilo otežano zbog magle, vejavice itd. onda će mašinovoda dati signal: »Pritegni kočnice« na šta će vozno osoblje davati signal »Stoj« u pravcu vozne lokomotive i kad se voz zaustavi, lokomotiva za potiskivanje oprezno će prići vozu. Voz tada ponovo polazi prema propisima za polazak iz stanice a naređenje za polazak daje vozovoda.

6. Kad mašinovoda lokomotive za potiskivanje nalazi da treba zaustaviti voz, daće signal: »pritegni kočnice« i postepeno će zaustavljati svoju lokomotivu, kako bi se izbeglo raskidanje voza, međutim mašinovoda vozne lokomotive čim čuje signal mora što pre da zaustavi voz.

Ako mašinovoda vozne lokomotive nalazi da treba zaustaviti voz, mora odmah dati signal »pritegni kočnice«. Mašinovoda lokomotive za potiskivanje ponoviti taj signal i počće postepeno zaustavljati svoju lokomotivu; međutim, mašinovoda vozne lokomotive, izuzev slučaja opasnosti, zatvoriće regulator i zaustaviti voz čim je lokomotiva za potiskivanje ponovila signal »pritegni kočnice«.

U oba slučaja vozno osoblje mora odmah pritegnuti kočnice i sprovesti signal »Stoj« u potrebnom pravcu.

7. Kada lokomotiva koja potiskuje voz, dode do tačke gde potiskivanje prestaje, pa odatle treba da ide za vozom do sta-



nice, onda će produžiti put za vozom na udaljenosti od 100 metara.

8. Kad se voz približuje stanici a nema potrebe za potiskivanjem mašinovoda lokomotive za potiskivanje usporiće brzinu da bi na određenom mestu zaostao od voza.

Posle toga lokomotiva za potiskivanje ide oprezno za vozom na daljini od 100 metara i mora na jednokolosečnoj pruži stati iza voza unutar medika ili na kojem drugom određenom mestu, a na dvokolosečnoj pruži, ako nije već unapred izdato kakvo drugo naređenje, lokomotiva za potiskivanje mora stati na 100 metara daleko od voza.

Odjava za voz sme se dati tek onda kad je i lokomotiva za potiskivanje stigla u stanicu.

9. Pruge na kojima se lokomotiva za potiskivanje vraća posle potiskivanja moraju biti snabdevene telefonom i uređajem za davanje signala električnim signalnim zvonom, da se vraćanje lokomotive može objaviti naročitim polaznim signalom.

### III. Vožnja sa zakvačenom lokomotivom za potiskivanje

10. Lokomotiva za potiskivanje sme potiskivati samo na usponima, na padu prema potrebi treba da koči, a na ravnoj pruži razvija samo toliku pokretnu snagu da samu sebe kreće.

11. Čim su mašinovode, kod signala »Svršetak potiskivanja«, dali signal »Pazi« (triput uzastopce), onda na onim osecima pruge koji leže u padu moraju kočničari pritegnuti kočnice svojih kola, a ložać kočnicu tendera lokomotive za potiskivanje tako, da kvačila budu umereno zategnuta.

12. Ako voz u padu ili na ravnoj pruži vozi velikom brzinom, ili ako iz ma kog razloga treba zaustaviti voz, mora mašinovoda vozne lokomotive dati signal »Pritegni kočnice«. Na ovaj signal kočničari pritežu kočnice, a mašinovoda lokomotive za potiskivanje ponavlja taj signal i odmah priteže svoju kočnicu. Mašinovoda vozne lokomotive sme obustaviti rad svoje lokomotive tek kada je mašinovoda potiskivalice ponovio signal »Pritegni kočnice«.

13. Ako mašinovoda lokomotive za potiskivanje spazi na pruži ili na vozu nešto zbog čega je potrebno zaustaviti voz mora odmah prestati sa potiskivanjem i dati signal »Pritegni kočnice«, na šta mašinovoda vozne lokomotive ponavlja taj signal i voz zaustavlja.

14. Ako je lokomotiva za potiskivanje dodata vozu koji ima automatsku vazдушnu kočnicu pa je s ovom vezana onda će se kod zaustavljanja upotrebiti vazдушna kočnica.

15. Na uzanim prugama lokomotiva za potiskivanje mora se kvačiti osmicom i sa oba kvačila na zavrtanju.

### Čl. 71 — Otpravljanje vozova u zakašnjenju

(Pravilnik 62, čl. 143, Novi 144)

#### Opšte dužnosti osoblja kad su vozovi u zakašnjenju

1. Otpravnik vozova mora stalno pratiti hod vozova koji dolaze u obzir za njegovu stanicu, a to mora naročito činiti u slučaju zakašnjenja da bi mogao na vreme izdati potrebna naređenja u pogledu upravljanja saobraćajem, a naročito u pogledu premeštanja, odnosno određivanja ukrštavanja i preticanja.

2. Ako se kod zakasnelih vozova ukrštavanja ili preticanja, predviđena redom vožnje, ili već utvrđena ne mogu izvršiti, onda se ona premeštaju. U slučaju pak da ukrštavanje i preticanje dvaju vozova nije predviđeno redom vožnje, onda se ono određuje. Premeštena i određena ukrštavanja ili preticanja nazivaju se utvrđena.

3. Ukrštavanja se po pravilu utvrđuju samo telegrafom. Telegrame za utvrđivanje ukrštavanja otpravnik vozova mora najpre bez kratica svojeručno upisati u telegrafsko-telefonski dnevnik ili bar svojeručno potpisati i tek se onda ti telegrami smeju otkucati.

Za utvrđivanje ukrštavanja sme se upotrebiti telefon samo kada nema telegrafa i kada je na telegrafu smetnja.

Pri telefonskom utvrđivanju ukrštavanja treba pozvati neko drugo službeno mesto, ili, ako to nije moguće, onda nekog službenika da prisustvuje kao svedok.

4. Ako bi otpravnik vozova hteo sa stanice redovnog ukrštavanja ili sa stanice, za koju je ukrštavanje utvrđeno, otproviti voz bez naloga za ukrštavanje pre nego li je prispeo voz iz protivnog pravca, onda ga vozovoda i mašinovoda moraju upozoriti na to i zahtevati od njega »Nalog za ukrštavanje«.

5. Da bi se izbeglo zaustavljanje vozova u stanicama redovnog ili utvrđenog ukrštavanja, kroz koje vozovi, po redu vožnje, prolaze bez zadržavanja, treba svaku promenu ukrštavanja utvrditi tako blagovremeno, da bi vožni službenici tih vozova mogli biti obavešteni o tome »Nalogom za ukrštavanje«.



još u onoj stanici, u kojoj ti vozovi, pre ukrštavanja, poslednji put staju.

6. Utvrđena ukrštavanja, ili preticanja, moraju se blagovremeno, i na pouzdan način saopštiti skretničarima, nadzornicima skretnica i osoblju za manevrisanje.

Skretničar i nadzornik skretnica moraju zaustaviti voz, koji bi izlazio iz stanice pre nego što je stigao voz iz protivnog pravca, a oni nisu bili obavešteni, o tome, da je ukrštavanje premešteno na drugu stanicu. Obaveštavanje se vrši telefonom, a gde nema telefona pismeno.

Skretničare, nadzornike skretnica, treba obavestiti i o onim ukrštavanjima, koja su utvrđena na vlastitu stanicu.

#### Čl. 72 — Skraćivanje zakašnjenja — čekanje priključnih vozova

(Pravilnik 62, čl. 144, Novi 145)

1. Zakašnjenje vozova treba nadoknaditi, u prvom redu, skraćivanjem bavljenja u stanicama, u drugom redu, bržim putovanjem, ali to samo u granicama najkraćeg vremena vožnje.

2. Propisano vreme za čekanje mora se održati i onda kad se ne može saznati, koliko je zakašnjenje priključnog voza i da li ima putnika za vezu.

3. Ako se pouzdano dozna da u zakasnelom priključnom vozu nema putnika za vezu, koji čeka vezu ili da priključni voz neće stići u vreme, koje je propisano za čekanje, onda ga ne treba čekati.

4. Ako koji voz toliko zadocni, da se predviđa, da neće imati veze, onda kondukteri toga voza, a na stanicama blagajnici putničkih blagajni, moraju upozoriti putnike na tu okolnost.

#### Čl. 73 — Opšte odredbe za otpravljanje zakasnelih vozova

(Pravilnik 62, čl. 146)

1. Ako vozovi zakašnjavaju, a treba utvrditi ukrštavanje, ili preticanje, onda važi načelo, da voz manje važnosti ne sme smetati vožnji voza veće važnosti.

Izuzetno može se dati prednost i vozu manje važnosti, samo ako zbog toga, voz veće važnosti neće mnogo zakasniti.

Pri izračunavanju vremena za utvrđivanje ukrštavanja i preticanja uzima se u obzir kod zakasnelog voza veće važnosti najkraće vreme vožnje, a kod voza manje važnosti redovno vreme vožnje.

2. Ukrštavanje, koje je predviđeno redom vožnje, ili koje je već pre utvrđeno, važi sve dotle, dok se ne izvrši ili dok se putem pouzdanog sporazuma ne premesti.

3. Redom vožnje propisana redovna, ili već pre utvrđena ukrštavanja, smeju se premestiti samo onda, ako se stanice mogu međusobno sporazumevati pouzdanim načinom. Signali električnim signalnim zvonom ne smeju se uzeti kao pouzdano sredstvo za sporazumevanje.

Ako nije moguće ni telegrafsko, ni telefonsko, ni pismeno sporazumevanje, onda se mora redovno, ili već utvrđeno ukrštavanje bezuslovno održati, te se voz mora na stanici redovnog, ili već utvrđenog ukrštavanja zaustaviti i zadržati sve dotle, dok voz suprotnog pravca ne stigne.

4. Na dvokolosečnoj pruži pri jednokolosečnom saobraćaju, ako nije moguće ni telegrafsko, ni telefonsko sporazumevanje, onda onaj voz, koji vozi po pravilnom koloseku, može postaviti vožnju do naredne stanice, bez obzira na mimoilaženja između te dve stanice ili u narednoj susednoj stanici, međutim voz, koji treba da vozi nepravilnim kolosekom, mora na stanici, pre mimoilaženja, dočekati voz koji vozi pravilnim kolosekom.

Otstupiti od toga sme se samo, ako je stanica, koja otpravlja vozove pravilnim kolosekom, poslala pismeni pristanak.

Pismeni pristanak ima da glasi ovako:

»Posle voza br. . . . . primam voz br. . . . . voz broj . . . . . ukrstiće se sa vozom br. . . . . u (ceo naziv vlastite stanice). Sporazuman.«

(Potpis otpravnika vozova)

Vozni službenici i u takvom slučaju moraju da budu obavešteni »nalogom za ukrštavanje«.

Sadržaj pismenog pristanka ima se prethodno zapisati u telegrafski dnevnik sa naznačenjem stanice kojoj je poslat i broj voza, sa kojim je poslat.

Sa pismenim pristankom mogu se davati i druga naređenja i saopštenja, kao na primer: promena ulaznog koloseka, zaustavljanje pred ulaznim signalom, obaveštenje o hodu vozova itd.

5. Kod podeljenih vozova ukrštavanja predviđena u redu vožnje prvog dela važe i za drugi deo voza.

Ako sporazumevanje nije moguće niti telegrafom niti telefonom, onda voz suprotnog pravca mora u stanici redovnog ili već utvrđenog ukrštavanja za prvi deo čekati i na ukrštavanje s drugim delom voza. Otstupiti od toga sme se samo, ako je za



drugi deo, još pre nego što je nastupila smetnja na sredstvima za sporazumevanje utvrđeno drugo ukrštavanje, ili ako je prvi deo doneo pismeni pristanak o promeni ukrštavanja.

Da bi se, u slučaju smetnje na telegrafu ili telefonu, izbegla poremećanja u saobraćaju i veća zakašnjenja, imaju se po pravilu, prilikom utvrđivanja ukrštavanja za prvi deo voza utvrditi ukrštavanje i za drugi deo voza.

#### Čl. 74 — Odredbe za premeštanje i određivanje ukrštavanja

(Pravilnik 62. čl. 147)

1. Iz stanice u kojoj je ukrštavanje redom vožnje propisano, ili u kojoj je već pre utvrđeno, sme se ako voz iz protivnog pravca nije prispeo, otpremiti voz samo onda, ako je ukrštavanje s tim vozom premešteno na drugu stanicu.

Premeštanje ukrštavanja dužnost je one stanice u kojoj je ono redom vožnje predviđeno, odnosno one, u kojoj je već pre bilo utvrđeno.

Određivanje onih ukrštavanja, koja redom vožnje nisu predviđena, dužnost je one stanice koja treba da otpremi neki voz pre nego što je prispeo voz iz suprotnog pravca koji je prema redu vožnje trebao već ranije stići na tu stanicu.

To su polazne stanice, krajnje stanice voza, stanice prelaza sa dvokolosečne na jednokolosečnu prugu, stanice na rasputnici, odvojne stanice pruga, međustanice, koje obavestavaju voz o naknadno uvedenom vozu iz protivnog pravca, koji je po redu vožnje već trebao da dođe do te stanice, polazne stanice koje uvode hitan poseban voz, stanice koje otppravljaju voz bez reda vožnje i stanice koje otppravljaju voz po nepravilnom koloseku.

2. Stanice, koje su dužne da utvrde ukrštavanje, moraju se pravovremeno raspitati o hodu zakasnelog voza, da bi se, za vremena, mogao izvršiti sporazum o utvrđivanju ukrštavanja.

3. Premeštanje i određivanje ukrštavanja vrši se telegrafom (telefonom) ili na susednu, ili na koju udaljeniju stanicu, ali samo u granicama dispozicionog oteka.

4. Stanici, na koju se namerava premeštiti ukrštavanje daje se telegrafom (telefonom) ovakva ponuda:

»Voz broj . . . . . ukrstiće se sa vozom br. . . . . u (celo ime stanice, na kojoj se ukrštavanje namerava utvrditi)«.

(Potpis otpravnika vozova)

Ako pozvana stanica može da primi ponudeno ukrštavanje, pozvaće pozadnju susednu stanicu i one pozadnje stanice, na

kojima ukrsni voz i suprotni voz, po redu vožnje poslednji put staju, a zatim će dati svoj pristanak ovakvom depešom:

»Voz broj . . . . . ukrstiće se sa vozom br. . . . . u (celo ime vlastite stanice). Sporazuman.«

(Potpis otpravnika vozova)

Ako se ukrštavanje utvrđuje na neku udaljeniju stanicu, onda stanica, koja prima ukrštavanje, mora najpre pozvati još i sve međustanice, koje se nalaze između nje i stanice koja je ponudila ukrštavanje, i tek onda daje depešu pristanka. Međustanice i ostale stanice, koje moraju biti prisutne, moraju potvrditi prijem depeše rečju »Razumeo« i svojim pozivnim znakom, na šta stanica koja je primila ukrštavanje daje znak razumeo i svoj pozivni znak i znak svršetak rada.

Ako se neka međustanica ne može odmah dozvati, onda se ukrštavanje utvrđuje i bez nje, ali je stanica, koja prima ukrštavanje, mora naknadno pozvati i obavestiti o utvrđenom ukrštavanju.

Ukrštavanje je punovažno od trenutka, kada stanica, koja ga je predložila, primi depešu o pristanku od stanice, koja je na nj pristala.

Ako stanica, kojoj je ponudeno ukrštavanje, ne može da ga primi, odbiće ga depešom:

»Ukrštavanje u stanici (celo ime vlastite stanice) nemoguće.«

(Potpis otpravnika vozova)

Ponudeno ukrštavanje sme se odbiti samo u slučaju, ako ukrštavanje, s obzirom na saobraćajne i mesne prilike, zaista nije moguće.

Ako se utvrđeno ukrštavanje ne može izvršiti, onda će ga stanica utvrđenog ukrštavanja premeštiti na drugu stanicu.

Kada nastupi potreba, da ukrštavanje treba utvrditi na stanicu, koja otppravlja vozove po nepravilnom koloseku, onda otpada depeša ponude, nego ta stanica utvrđuje ukrštavanje na vlastitu stanicu depešom:

»Voz broj . . . . . ukrstiće se s vozom broj . . . . . u (celi naziv vlastite stanice).«

(Potpis otpravnika vozova)

Susedna stanica, odnosno ostale stanice, koje moraju biti prisutne, daju na to reč »razumeo« i svoj pozivni znak.

5. O utvrđenom ukrštavanju imaju se vozni službenici i ukrsnog i suprotnog voza obavestiti »Nalogom za ukrštavanje.«



Otpравниk vozova one stanice, koja je utvrdila ukrštavanje, mora o utvrđenom ukrštavanju obavestiti »Nalogom za ukrštavanje« vozovodu i mašinovodu ukrsnog voza.

Ako ukrsni voz, bez zadržavanja, prolazi kroz stanicu, koja je utvrdila ukrštavanje, onda o utvrđenom ukrštavanju mora obavestiti vozovodu i mašinovodu ona pozadnja stanica, u kojoj taj voz, pre ukrštavanja, po redu vožnje, poslednji put stane. U slučaju, kada to nije moguće, mora se voz zaustaviti u stanici, koja je ukrštavanje utvrdila.

Voz suprotnog pravca, po pravilu, mora da bude obavešten o utvrđenom ukrštavanju još pre, nego što stigne u stanicu utvrđenog ukrštavanja. Stoga otpравниk voza pozadnje susedne, odnosno one pozadnje stanice koja je prisustvovala davanju ukrštavanja, a u kojoj voz suprotnog pravca, pre stanice utvrđenog ukrštavanja, po redu vožnje, poslednji put stane, mora o utvrđenom ukrštavanju obavestiti vozovodu i mašinovodu usmeno i »Nalogom za ukrštavanje«.

Ako to nije moguće, onda se ima postupiti ovako:

- a) ako suprotni voz, po redu vožnje, staje u stanici utvrđenog ukrštavanja, onda će otpравниk vozova te stanice odmah, po dolasku voza, obavestiti vozovodu i mašinovodu »Nalogom za ukrštavanje«;
- b) ako suprotni voz, po redu vožnje, ne staje u stanici utvrđenog ukrštavanja onda stanica utvrđenog ukrštavanja mora narediti, da se voz zaustavi u pozadnjoj susednoj stanici, u kojoj će otpравниk vozova postupiti, kao što je rečeno pod a); u slučaju, da u toj stanici već ne bi bilo moguće obavestiti vozne službenike o utvrđenom ukrštavanju, onda otpравниk vozova stanice utvrđenog ukrštavanja mora u svojoj stanici zaustaviti voz i postupiti, kao što je rečeno pod a).

6. Voz ne sme poći iz stanice, dok nije stigao suprotni voz, ili dok nije obavešten »Nalogom za ukrštavanje«, da je ukrštavanje premešteno.

Vozovoda, ako prema mesnim prilikama, ne može pouzdano utvrditi, da li je suprotni voz stigao, mora pitati otpavnika vozova, i ako suprotni voz nije stigao, tražiti »Nalog za ukrštavanje«. U slučaju kad je suprotni voz već raspušten, otpравниk vozova mora lično zapisati sastajanje na II strani Putnog lista i potpisati.

Voz, koji prolazi stanicu bez zadržavanja mora stati u toj stanici, ako se prema mesnim prilikama može pouzdano zaklju-

čiti, da voz suprotnog pravca nije stigao, a vozni službenici nisu obavešteni, da je ukrštavanje premešteno.

7. Ukrštavanje otpada:

- a) ako je ukrštavanje predviđeno, ili već određeno, na stanici prelaza s jednokolosečne pruge na dvokolosečnu prugu, ili na nekoj stanici jednokolosečne pruge, a voz sa jednokolosečne pruge je prešao na dvokolosečnu prugu pre, nego što je stigao voz sa dvokolosečne pruge;
- b) na stanici rasputnice, sa koje se odvaja jedna ili više pruga (pravaca), a voz sa zajedničke jednokolosečne pruge je prešao na svoju prugu pre, nego što je stigao voz sa druge odvojne pruge, sa kojim je ukrštavanje bilo predviđeno, ili već određeno na zajedničkoj jednokolosečnoj pruzi;
- c) na stanici koja otpravlja suprotni voz, ako je ukrsni voz, kome je ta stanica krajnja već stigao i raspušten pre, nego što će se otpravititi suprotni voz.

Po sebi se razume, da se u slučaju pod a), b) i c) ukrštavanje ima premestiti do stanice prelaza na jednokolosečnu prugu, odnosno do stanice na rasputnici, odnosno do krajnje stanice;

Postupak je sledeći:

Vozne službenike voza, koji prelazi sa dvokolosečne pruge na jednokolosečnu prugu, odnosno sa svoje pruge na zajedničku jednokolosečnu prugu, mora stanica prelaza odnosno stanica rasputnice »Opštim nalogom« obavestiti, da ukrštavanje sa dotičnim vozom neće biti, jer je već prešao na dvokolosečnu prugu, odnosno da je voz sa zajedničke pruge već prešao na drugu prugu.

Sadržaj naloga ima da glasi:

»Ukrštavanje sa vozom broj . . . . . neće biti, jer je već prešao na dvokolosečnu prugu; ili, jer je već prešao na odvojau prugu, ili jer je već raspušten.«

Kad voz, u slučaju pod a) i b), prolazi stanicu prelaza bez zadržavanja, imaju se vozni službenici obavestiti putem one pozadnje stanice, na kojoj voz, po redu vožnje, poslednji put staje.

## Gl. 75 — Otpravljanje zakasnelih uzastopnih vozova

(Pravilnik 62, čl. 148)

1. Na prugama, na kojima vozovi saobraćaju u staničnom razmaku, ima se postupiti prema propisima tačke 2a), člana 112, tačke 1, člana 114 Pravilnika 62, odnosno po odredbama čl. 41 i 43 ovoga Izvoda.



2. Na prugama, na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom, odnosno blokovnom razmaku, da bi se izbeglo zaustavljanje uzastopnih vozova pred prostornim signalima, ima se postupiti ovako:

- a) ako uzastopni voz ima istu ili veću brzinu, onda ga treba otproviti tako, da razmak između dolaska oba voza u narednu stanicu bude jednak onome vremenu, koje je potrebno vozu *veće, odnosno iste brzine*, da prevale, obzirom na vreme vožnje, najduži prostorni osek, priračunavši tome i ono vreme, koje je potrebno za davanje odjave;
- b) ako uzastopni voz ima manju brzinu, onda se može otproviti posle vremena, koje je potrebno vozu *veće brzine* da prevale, obzirom na vreme vožnje, najduži prostorni osek, priračunavši tome i ono vreme, koje je potrebno za davanje odjave.

Ti razmaci vremena zajedno sa vremenom, koje je potrebno za odjavu, već izračunati, nalaze se u tabelarnom pregledu u knjižici reda vožnje.

Kod otpravljanja drugog dela podeljenog voza, kao i kad je uzastopni voz *veće, odnosno iste, brzine* u zakašnjenju, mora se uzeti u obzir najkraće vreme vožnje, ili se uzastopnom vozu mora narediti »Opštim nalogom«, da redovno vreme vožnje ne sme skratiti.

3. Ako se na prugama sa blokovnim razmakom, bilo iz kog razloga ne rukuje, ili ne može rukovati blokom, nego se odjave daju telefonom, ili budilnikom, onda se propisani razmak, za blokovni razmak, ima povećati sa dva minuta za odjavu.

4. Za određivanje propisanog razmaka ima se uzeti u obzir redovna osnovna brzina.

5. Ako je telegrafsko i telefonsko sporazumevanje nemoguće, odnosno kad i blokovni uređaj ne radi, ima se postupiti prema odredbama čl. 43 ovoga Izvoda.

## Čl. 76 — Odredbe za utvrđivanje preticanja

(Pravilnik 62, čl. 149)

1. Kad vozovi zakašnjavaju pa se preticanje neće moći izvršiti na stanici određenoj po redu vožnje, onda ta preticanja treba premestiti na drugu stanicu.

2. Ako je voz, koji, po redu vožnje, treba da bude pretečen, toliko zakašnio, da ne može stići na stanicu redovnog preticanja, a da ne prouzrokuje *veće zakašnjenje* uzastopnom vozu *veće važnosti*, onda mora ona stanica, sa koje bi uzastopni voz morao zakašniti, radi preticanja zadržati zakašnili voz *manje važnosti*, a telegrafom ili telefonom obavestiti sve stanice do stanice redovnog preticanja depešom:

»Voz br . . . . . ide ispred voza broj . . . . .«

(Potpis otpravnika vozova)

3. Ako je voz, koji po redu vožnje, ima da pretekne prethodni voz, toliko zakašnio, da bi se prethodni voz mogao otproviti dalje i sa stanice redovnog preticanja, a da se tim ne poveća *zakašnjenje* uzastopnom vozu *veće važnosti*, onda će se preticanje premestiti na susednu stanicu.

Ovako mora postupiti i polazna stanica i stanica na rasputnici u slučaju određivanja preticanja.

U takvom slučaju će stanica, na kojoj je preticanje predviđeno redom vožnje, odnosno polazna stanica, ili stanica na rasputnici, dati susednoj stanici ovakvu depešu telegrafom ili telefonom:

»Voz broj . . . . . ide ispred voza broj . . . . .«

(Potpis otpravnika vozova)

Susedna stanica daje pristanak sa: »Razumeo«.

(Potpis otpravnika vozova)

Ako susedna stanica ne može da izvrši preticanje, niti ga, iz saobraćajnih razloga, može dalje premestiti, onda će dati telegrafom ili telefonom ovakav odgovor:

»Preticanje u (celo ime vlastite stanice) nemoguće.«

(Potpis otpravnika vozova)

Preticanje sme se odbiti samo u slučaju, ako ga s obzirom na mesne i saobraćajne prilike, zaista nije moguće izvršiti.

Ako sporazumevanje sa susednom stanicom nije moguće, onda se, uzevši u obzir saobraćajne i mesne prilike susedne stanice, voz može otproviti i bez prethodne prijave promene u redu sledenja vozova.

4. O utvrđenom preticanju otpravnik vozova novoodređene stanice preticanja mora usmeno obavestiti vozovodu i mašinovodu onog voza koji treba da bude pretečen.



# Cl. 77 — Saobraćaj vozova do izvesne tačke na pruzi

(Pravilnik 62, čl. 150)

1. Ovi vozovi saobraćaju po redu vožnje koji izrađuje i odobrava Železnička uprava.

2. Za preduzimanje mera bezbednosti saobraćaja takvih vozova, uvođenja, objavljivanja, sastavljanja itd. važe sve odredbe kao i za ostale vozove.

3. Naročito treba blagovremeno, obavestiti sve pružno osoblje na delu pruge na kome taj voz radi.

4. Svaki takav voz mora se blagovremeno povući u stanicu tako, da stigne bar 5 minuta pre redovnog polaska suprotnog voza, odnosno na 5 minuta pre polaska voza iz pozadnje stanice.

Ako takav voz čeka na ukrštavanje na nekom odvojnem koloseku na otvorenoj pruzi (šljunkari, rasputnici), to se mora predvideti u redu vožnje sa svima potrebnim uputstvima za vozne službenike, stanično i pružno osoblje.

5. Ako je telegrafsko-telefonski sporazum nemoguć ne sme se odstupiti ni u čemu od predviđenog reda vožnje.

6. Svaki odlazak voza na otvorenu prugu, kao i njegov povratak u stanicu, mora se susednoj stanici objaviti telefonom ili telegrafom.

7. Naročite dužnosti vozovode radnog voza jesu:

- a) da vodi računa o tačnom održavanju reda vožnje, i da njegov voz ne smeta i ne ugrožava bezbednost drugih vozova bez odobrenja otpravnika vozova, redom vožnje ili »opštim nalogom« predviđeno bavljenje ne sme se nipošto produžiti;
- b) da se stara o blagovremenom zaštićenju voza sa obe strane;
- c) da vodi računa o ličnoj bezbednosti radnika, koji moraju biti ili u putničkim, ili u zatvorenim kolima iz kojih ne smeju silaziti, ili se u njih penjati dok se voz kreće;
- d) da se kola ne preopterećuju, da se tovar jednako podeli na osovine, da se materijal ne slaže i suviše blizu koloseka, i da voz, za vreme bavljenja na pruzi ukoliko je to moguće, ne zatvara putne prelaze.

S obzirom na rad, koji se vrši na pruzi, mora se vozovoda upravljati prema uputstvima odgovornog organa za održavanje pruge, koji voz prati.

8. U slučaju da voz treba rastavljati na otvorenoj pruzi, na nagibu preko 2,5‰, lokomotiva mora stajati na najnižoj tački a svaka pojedina grupa kola mora biti zakočena i posednuta jednim voznim službenikom.

## SLUŽBENI VOZOVI

### Cl. 78 — Način za traženje pomoći

(Pravilnik 62, čl. 151 i 152)

1. Ako nastupi potreba za pomoćnom lokomotivom, ona se traži raspoloživim sporazumnim sredstvima tj. telegrafom, telefonom, signalima električnog zvona ili pismeno.

2. U pismenom traženju pomoćne lokomotive treba ukratko navesti razlog, mesto događaja, broj voza i sredstva koja se traže. Treba napomenuti da li treba da dode lokomotiva na čelo ili na kraj voza.

Pismeno traženje odneće vozna lokomotiva, a ako ona ne može onda koji bilo službenik.

Na paralelnim ili dvokolosečnim prugama odneće ga voz koji ide po drugom koloseku.

### Cl. 79 — Pružanje pomoći s lokomotivama drugih vozova

(Pravilnik 62, čl. 153)

1. Kada je s pruge tražena pomoć otpravnici vozova susednih stanica, između kojih je tražena pomoć, moraju se odmah sporazumeti o načinu kako da se pomoć što pre pošalje.

2. U prvom redu uzeti u obzir lokomotive onih vozova koji su na putu.

Lokomotiva voza veće važnosti može da se upotrebi samo za uklanjanje voza manje važnosti s puta.

Ako ne mogu da dođu u obzir lokomotive usputnih vozova, onda jedna od susednih stanica, između kojih je voz, mora da traži pomoć od domicilne stanice za lokomotive.

### Cl. 80 — Pratlja pomoćne lokomotive

(Pravilnik 62, čl. 155)

Pomoćnu lokomotivu (voz), koja saobraća bez reda vožnje, mora da prati službenik, koji je ovlašćen za samostalno vršenje saobraćajne službe.



Ako je tražena lokomotiva s radnicima ili lokomotiva s radnicima i lekarom, onda lokomotivu (voz) mora da prati i po jedan organ vuče i održavanja pruge, kao i šef prve stanice do mesta nesreće.

# **Čl. 81 — Propis za otpravljanje pomoćne vožnje (voza i lokomotive)**

(Pravilnik 62, čl. 156)

1. Pomoćna lokomotiva ima rang prema važnosti cilja putovanja i može putovati na štetu drugih vozova.

2. Objavljivanje, dopuštenja, ukrštavanja i ostali propisi za saobraćaj ostalih vozova važe i za pomoćne lokomotive.

3. Ako sporazumevanje nije moguće pomoćni voz sme da se otpravi samo tako, da na susednu stanicu stigne bar 5 minuta pre no što bi voz iz protivnog pravca po redu vožnje morao otuda krenuti.

U takvom slučaju brzina vožnje pomoćne lokomotive (voza) ne sme da bude veća od 30 km/sat.

Ako tako otpravljen lokomotiva (voz) produži vožnju i ne bi mogla da stigne u narednu stanicu na 5 minuta, pre no što treba da pode otuda voz po redu vožnje — onda se pomoćna lokomotiva (voz) mora zaustaviti, u onom minutu kada bi trebalo da stigne u narednu stanicu i produžiti vožnju glasnikom.

Ako nastupi lagana vožnja odmah po izlasku iz stanice, lokomotiva (voz) će se vratiti u polaznu stanicu.

4. Ako je vidik sprečen pomoćna lokomotiva iz poslednje stanice na putu ka vozu koji je na pruži, mora stati kod svakog pružnog čuvara (odjavnika) i raspitati se gde se nalazi taj voz.

# **Čl. 82 — Postupak, ako voz, koji je tražio pomoć, može nastaviti vožnju pre no što je stigla pomoćna lokomotiva (voz)**

(Pravilnik 62, čl. 157)

Ako voz može da krene dalje, pre dolaska pomoćne lokomotive, zatražiće vozovoda dopuštenje od naredne stanice u pravcu vožnje.

Ako ne može da dobije dopuštenje, vožnju može nastaviti samo sa glasnikom.

Pre polaska voza, ili samo jednog dela voza, mora se dati polazni signal.

# **Čl. 83 — Vožnja radničkih kolica i drezina**

(Pravilnik 62, čl. 159 i 160)

1. Radnička kolica i ručne drezine ne smeju se prikvačiti za voz.

Izuzetak samo za uzane pruge može da odobri i propiše Železnička uprava.

2. Radnička kolica mogu putovati samo uz pratnju službenika održavanja pruge, koji je za to ovlašćen, a samo izuzetno u pratnji saobraćajnog službenika koji je upoznat s prilikama na pruži i koji poznaje signalne i saobraćajne propise.

3. Sekcija sme ovlastiti za pratnju kolica samo onoga službenika koji je položio propisani ispit.

4. Službenici telegrafsko-telefonske i signalne službe mogu biti vode radničkih kolica samo ako imaju »pismeno ovlašćenje«.

5. Radničkim kolicima mora ići toliko radnika koliko je dovoljno da se kolica mogu brzo skinuti sa koloseka.

6. Voda radničkih kolica odgovoran je za sigurnost lica koja se voze na kolicima.

# **Čl. 84 — Uslovi za vožnju radničkih kolica**

(Pravilnik 62, čl. 161 i 162)

1. Radnička kolica na prugama s nagibom većim od 5‰ moraju imati kočnicu, a na prugama preko 10‰ moraju imati 2 kočnice koje koče sva četiri točka.

2. Na uzanim prugama do 15‰ mogu saobraćati kolica sa kočnicom na polugu, a za veće nagibe moraju imati kočnicu na vreteno, za sva četiri točka.

3. O vožnji radničkih kolica i trokolica treba izvestiti susednu stanicu.

4. Radnička kolica se ne smeju kretati po stanici bez znanja i dopuštenja otpravnika vozova, a na prugu samo sa pismenom propusnicom dobijenom od otpravnika vozova.

5. Otpravnik vozova se mora uveriti da li voda ima dobar časovnik. U propusnici mu mora osim podataka po rubrikama, upisati i saobraćaj svih vozova do prve stanice, zakašnjenja, pre vremena otpravljanja vozova i druga potrebna saobraćajna obaveštenja. O svemu ovome mora vodu i usmeno obavestiti.

6. Skretničar ne sme pustiti radnička kolica iz stanice bez »propusnice«.



7. Ako radnička kolica treba da počnu vožnju sa pruge, vođa ne sme da krene pre no što se kod prvog čuvara pruge obavesti o saobraćaju vozova, a čuvar mora da zatraži obaveštenja o saobraćaju i dopuštenje za polazak od pozadnje stanice. Tek po takvom dopuštenju kolica mogu krenuti.

8. Ako telefonski sporazum nije moguć, a kolica moraju saobraćati, mogu saobraćati samo sa glasnikom, radnikom, koji će ići ispred i iza radničkih kolica na udaljenosti zaustavnog puta.

9. Svršetak vožnje mora se javiti telefonom pozadnjoj stanici.

10. Vođa radničkih kolica mora imati izvod iz reda vožnje, časovnik i signalna sredstva propisana Signalnim pravilnikom.

#### **Čl. 85 — Saobraćaj radničkih kolica na pruži**

(Pravilnik 62, čl. 163)

1. Vođa kolica mora, najmanje na 15 minuta pre prolaska voza iz koga bilo pravca, ukloniti radnička kolica s koloseka i postaviti ih bar na 2 metra daleko od spoljašnje šine.

2. Kada se čuje signal za polazak voza, signal 9 ili 10, čuvari pruge ili odjavničari moraju zadržati radnička kolica, obavestiti vođu o tome, i ako treba, narediti, da se kolica odmah skinu sa koloseka.

3. Brzina sme biti tolika da se kolica mogu zaustaviti na daljini od 80 metara. Brzina se mora smanjiti pred putnim prelazima i na mestima gde je vidik sprečen.

4. Kolica mogu da uđu u stanicu samo po odobrenju skretničara.

5. Skretničari, čuvari pruge, blokari moraju da zabeleže u telefonski dnevnik prolazak kolica, odnosno kada su stavljena na kolosek ili skinuta sa koloseka.

6. Kolica smeju prelaziti preko izolovanih šina samo ako su odgovarajući stalni signali postavljeni na »stoj«.

7. U tunelima koji se nalaze u krivini, ili u kojima je vidik sprečen, mora pred kolicima ići radnik sa signalnom svetiljkom, ili zapaljenom bakljom na udaljenosti zaustavnog puta.

Sve, dok kolica ne izađu iz tunela, sme na njima da bude samo onaj, koji rukuje kočnicom; ostali radnici osim onih koji guraju moraju ići pored tunelskog zida, uvek van koloseka.

8. Ako se radnička kolica zadržavaju radom duže na pruži, ili su natovarena pa se ne mogu izbaciti, moraju se zaštititi u oba pravca onako, kako je propisano za vozove.

9. Zbog vožnje kolicima ne treba rukovati stalnim signalima.

#### **Čl. 86 — Osiguranje radničkih kolica kada stoje na pruži ili u stanici**

(Pravilnik 62, čl. 164)

Radnička kolica zaustavljena na koloseku na ma kome mestu, na pruži ili u stanici, moraju se zakočiti ili podmetačima osigurati da ne odbegnu.

#### **Čl. 87 — Vožnje ručnih drezina i drugih sličnih vozila**

(Pravilnik 62, čl. 166)

Propisi, koji se odnose na vožnju radničkih kolica, važe i za saobraćaj ručnih drezina, trokolica i drugih sličnih vozila.

#### **Čl. 88 — Odredbe o upotrebi i rukovanju motornih drezina i pružnih automobila**

(Pravilnik 62, čl. 167)

1. Motorne drezine (pružni automobili) su dvojake: lake i teške.

2. Lake motorne drezine (laki pružni automobili) su one, koje se na otvorenoj pruži, na mestima za to određenim, mogu brzo, najviše za 2 minuta dignuti sa koloseka.

Te drezine, redovno, imaju vretenastu dizalicu, kojom rukovalac (šofer) drezinu sam lako dignu sa koloseka, ili koju dva čoveka takode lako dignu sa koloseka, što se mora komisijski utvrditi od strane šefa sekcije, ložionice i organa saobraćajne službe. Na lakoj motornoj drezini (pružnom automobilu) mora biti naznačeno, da li je dovoljan sam šofer, ili su potrebna dva čoveka za brzo izbacivanje.

3. Teške motorne drezine (teški pružni automobili) su one, koje se, zbog velike težine, ne mogu dići sa koloseka.

4. Na motornu drezinu (pružni automobil) treba staviti tablicu na kojoj je označen tip drezine, odnosno automobila, laka ili teška, vlastita težina i najveća dopuštena brzina vožnje na sat i minut, kao i koliko se lica na njoj sme voziti.



Motorna drezina (pružni automobil), na kojoj nije označena vrsta, kao i laka motorna drezina, čija je vretenasta dizalica pokvarena, ili na kojoj nema svih propisanih oznaka, ima se smatrati teškom.

### **Čl. 89 — Lake motorne drezine i laki pružni automobili**

(Pravilnik 62, čl. 168)

#### **I Opšte odredbe**

1. Motornom drezinom (pružnim automobilom) može upravljati samo upravljač, tj. ono lice, koje je položilo ispit o upravljanju motornom drezinom i dobilo ovlaštenje za upravljanje. Osim toga upravljač mora položiti i ispit iz signalnog i saobraćajnog pravilnika.

2. Motorna drezina i pružni automobili ne smeju preći brzinu od 60 km. na sat, na sporednoj pruži 50 km., a preko skretnica i putnih prelaza može se voziti najviše sa 30 km. na sat.

Preko krivina, pri poledici na šinama i kad je vidik sprečen, brzina se mora smanjiti prema potrebi.

3. Motor se mora iskopčati, ako se domaće životinje u blizini pruge uznemire od huktanja motora.

4. U nepreglednim tunelima brzina se mora smanjiti na 15 km., signalne svetiljke upaliti i stalno davati signal signalnom spravom.

5. Motorna drezina (automobil) mora biti snabdevena signalnim sredstvima kao i radnička kolica — izuzev signalnog kotura.

6. Svaka motorna drezina (automobil) mora biti snabdevena jakom signalnom napravom (sirenom).

#### **II Saobraćajne odredbe**

7. Za vožnju lake motorne drezine (pružnog automobila) ne treba davati polazni signal električnim signalnim zvonom, niti rukovati stalnim signalima, kao ni zatvarati branike.

8. Motorna drezina (pružni automobil) mora da prispe u stanicu bar na 5 minuta pre polaska voza iz suprotnog pravca, odnosno pre dolaska uzastopnog voza koji sledi motornu drezinu.

9. Ako motorna drezina (automobil) ma iz kojih razloga ne bi mogla stići u određeno vreme u stanicu, vođa motora mora izbaciti drezinu (automobil) s koloseka i to bar 5 minuta pre polaska voza iz stanice.

U ostalom važe sve odredbe kao i za saobraćaj radničkih kolica.

### **Čl. 90 — Odredbe za saobraćaj teških motornih drezina i pružnih automobila**

(Pravilnik 62, čl. 169)

Motorne drezine i pružni automobili, koji su označeni kao teški, imaju se smatrati vozom, i na njih se imaju primeniti propisi Pravilnika, koji se odnose na saobraćaj vozova.

Isto to važi i za lake motorne drezine (pružne automobile) koje su uvedene kao voz.

### **Čl. 91 — Zatvaranje koloseka**

(Pravilnik 62, čl. 170—173)

#### **a) Pojam zatvaranja koloseka**

1. Pod zatvaranjem koloseka razumeju se one mere, koje se preduzimaju za čuvanje sigurnosti saobraćaja, kad se neka pruga (kolosek) isključi iz upotrebe.

2. Zatvaranje koloseka može biti predviđeno i nepredviđeno.

#### **b) Predviđeno zatvaranje koloseka**

3. Predviđeno zatvaranje koloseka određuje se onda, kada, zbog nameravanih radova na pruži ili na izvesnim objektima na pruži, nastane potreba, da se neki kolosek, bilo delimično, bilo potpuno, privremeno isključi iz upotrebe.

4. Ako se predviđa da će se prekid koloseka završiti za vreme mirovanja između saobraćaja dvaju vozova, onda je dovoljno, da se neprohodno mesto zaštititi u oba pravca i o prekidu koloseka obaveste obe susedne stanice. Ali, ako bi taj prekid koloseka trajao duže vremena, onda treba postupiti i po propisima za nepredviđeno zatvaranje koloseka.

5. Za izvršenje onih zatvaranja koloseka, za koje nije sasvim sigurno, da će za njihovo trajanje biti dovoljno vreme mirovanja između saobraćaja dvaju vozova, treba pravovremeno zatražiti odobrenje nadležne Železničke uprave.

6. Starešina jedinice potvrđuje Žel. upravi prijem naredenja za zatvaranje koloseka. Bez ovlašćenja Žel. uprave ne sme se ni u kom slučaju zatvoriti kolosek.

Sem toga mora se imati i pristanak starešine dotičnog službenog mesta gde će se vršiti zatvor koloseka.



## c) Nepredviđeno zatvaranje koloseka

7. Pod nepredviđenim zatvaranjem koloseka razumeju se sve one mere, koje su potrebne, kada kolosek neočekivano postane neupotrebljiv, te se po njemu ne može voziti.

U takvim prilikama neprohodno mesto mora se odmah zaštititi sa obe strane.

8. Ako nastupi prekid koloseka između dve stanice, pa ako se smetnja ne može ukloniti pre dolaska prvog voza, mora službenik, koji je prvi saznao za prekid, da odmah zaštititi to neprohodno mesto, a zatim da da električnim signalnim zvonom signal: »Zaustaviti sve vozove«, i, da, na najbrži način, izvesti bar jednu od susednih stanica o toj smetnji.

Ako je na dvokolosečnoj pruzi nastupio prekid samo na jednom koloseku, onda se ne sme dati signal: »Zaustaviti sve vozove«, nego se neprohodno mesto mora samo zaštititi, a zatim, na najbrži način, izvestiti bar jednu od susednih stanica.

U izveštaju se mora tačno označiti mesto, obim i uzrok smetnje, a na dvokolosečnim prugama još i koji je kolosek neprohodan.

9. Starešina one stanice koja je dobila takav izveštaj, mora o prekidu telegrafom ili telefonom odmah izvestiti stanicu s druge strane prekida i obe dispozicione stanice. Tih stanica je opet dužnost, da, bez odlaganja, o tome obaveste sve, svoje zainteresovano osoblje, i da preduzmu potrebne mere za obezbeđenje saobraćaja.

Osim toga, dužnost je starešine ove stanice da telegrafom ili telefonom odmah obavestiti nadležnu pretpostavljenu vlast, saobraćajnog kontrolora i nadležne nadzorne organe održavanja pruge, naznačujući uzrok smetnje i verovatno vreme trajanja.

## d) Mere bezbednosti za vreme dok je kolosek zatvoren

10. Kada otpočne zatvaranje koloseka, moraju obe stanice, između kojih je prekid, da bi se zabranio i izlazak iz stanice na zatvoreni kolosek, postaviti signal »Stoj« na zatvoreni kolosek iza izlazne skretnice po mogućnosti tako, da se tim ne ometa manevrisanje.

Ispred vidnog signala »Stoj« prema stanici treba položiti i praskalice.

No, bez obzira na ove mere, koje stanice moraju preduzeti, službenici održavanja pruge moraju neprohodno mesto da zaštite prema propisima Signalnog pravilnika.

11. Ako se u stanici zatvara glavni prolazni kolosek, da ulazak nije moguć, stanica mora biti propisno zaštićena. Ako je ulazak na ostale koloseke moguć, onda će se skretnica, koja vodi na te koloseke, u tom položaju na pouzdani način pričvrstiti i osigurati.

Isto tako ima se skretnica pričvrstiti na slobodni kolosek i onda, kada se zatvara i koji drugi kolosek.

Osim toga mesto prekida ima se označiti sa obe strane signalom »Stoj«, koji se, u tom slučaju, postavlja na sredini koloseka. Za slobodne koloseke ima se postaviti signal »Opozivni signal«.

12. Šef sekcije mora izvestiti čuvaru pruge o predviđenom zatvaranju koloseka, a starešine stanica izvestiće o tome stanične službenike i vozno osoblje.

Vozni službenici imaju se obavestiti »Opštim nalogom« u dispozicionim, polaznim i onim stanicama, u kojima se menja osoblje.

13. Otvaranja koloseka mora šef sekcije ili njegov zamenik, u svakom slučaju javiti obema stanicama.

Ako šef sekcije za vreme rada utvrdi, da se određeni rok neće moći održati, mora o tome izvestiti čuvaru pruge i stanice pismenim izveštajem ili telefonom.

## Čl. 92 — Vanredni događaji

(Pravilnik 62, čl. 175—177)

## a) Postupak pri jakoj buri

Pri jakoj buri teretni vozovi smeju putovati na delu pruge na kojim preta opasnost, samo tako, ako teretna kola budu natovarena najmanje sa 75% svoje tovarne snage. Prazna kola, kao i otvorena kola natovarena druskim vozilima, daskama, drvenim ugljem u vrećama, senom ili slamom, ne smeju se ostaviti u vozu, niti se smeju dodavati.

Po potrebi može se smanjiti broj osovina.

## b) Zadržavanje vozova u stanici iz obzira sigurnosti ili zbog neprohodnosti pruge

2. Pri vanrednim vremenskim neprilikama, na pr. pri provali oblaka ili pri jakoj oluji itd. kada bi se mogla dogoditi nesreća, može šef stanice, odnosno otpravnik vozova, zadržati voz na stanici dotle, dok se te vremenske neprilike ne poprave, ili



dok ne stigne izveštaj sa pruge, da nema opasnosti po voz. U ovakvim prilikama, treba postupiti s najvećom oprežnošću.

U slučaju potrebe, treba otpraviti na prugu posebnu lokomotivu, da izvidi prilike. Mašinovodi treba narediti, da, za vreme putovanja preko opasnih mesta, obrati najveću pažnju.

3. Ako je pruga iz koga bilo uzroka neprohodna, te se zapreka do dolaska prvog voza ne može ukloniti, onda o tome treba hitno obavestiti obe susedne stanice, koje moraju sporazumno sa svojim dispozicionim stanicama, preduzeti mere da se previše vozova ne nagomila u stanicama njihove pruge.

4. Ako se predviđa, da će prekid saobraćaja trajati duže vremena, onda odmah treba o tome telegrafski ili telefonski izvestiti Glavnu upravu železnica i Železničku upravu, saobraćajnog kontrolora i sve stanice dispozicione pruge. Ako bi prekid saobraćaja imao uticaja na priključni putnički saobraćaj stranih železnica, onda treba i službenike priključnih stanica stranih železnica odmah obavestiti o nastalom prekidu saobraćaja, a. po mogućstvu i o njegovu trajanju.

#### c) Postupak za vreme padanja snega i vejavice

5. Pre početka zime, šefovi sekcija za održavanje pruge moraju označiti stanicama one koloseke, na kojima je dopušten prolazak snežnih grtala i ralica.

6. Šefovi stanica narediću, da skretničari i stanični radnici čiste sneg i led tako, da skretnice, srca, napojnici, peroni, pristupi ka staničnim zgradama, putni prelazi i druga stanična postrojenja budu uvek očišćeni od snega i od leda.

Naročitu pažnju treba obratiti na to, da skretnice i srca budu potpuno čisti.

7. Ako šef stanice nema dovoljno radne snage za čišćenje snega i leda, naročito za čišćenje skretnica, okretnica i prenosnica koje spadaju u delokrug stanice, tražiće od sekcije za održavanje pruge.

8. Kad je poledica, treba sve pristupe ka stanici posuti peskom, pepelom ili drugim sličnim materijalom. Za nabavku i zalihu takvog materijala ima da se brine sekcija za održavanje pruge.

9. Vozni službenici moraju na pruzi obratiti pažnju na padanje snega, i svoja opažanja saopštiti prvoj stanici u kojoj se voz bavi po redu vožnje, a u slučaju opasnosti voz bezuslovno mora stati na prvoj stanici.

10. Ako sloj snega nije visok, a vetar nije jak i ne duva iz nepovoljnog pravca, onda se voz može otpraviti s jednom lokomotivom, ili sa zapregom. U takvom slučaju treba prosuditi da li je potrebno smanjiti opterećenje voza.

Ako su prilike na pruzi nepovoljne, šef stanice, odnosno otpravnik vozova mora se dogovoriti sa organima vuče i održavanje pruge o uređenju saobraćaja, obzirom na vremenske i mesne prilike.

11. Ako je voz stao na pruzi zato, što mašinovoda nalazi, da će se voz zaglaviti u snegu ili je čuvar pruge, iz bojazni da se voz ne zaglavi u snegu, dao signal »Stoj«, onda će, po izvršenom zaštićenju voza, vozovoda s mašinovodom odlučiti, da li da se sa celim vozom, ili samo s lokomotivom probije sneg. Ako je u vozu tehnički službenik održavanje pruge, onda ovaj odlučuje.

12. Ako, usled vremenskih neprilika, ili drugog kog uzroka, pokušaj probijanja ne bi bio uputan, ili, ako nije uspeo, voz će se, ako je moguće, povući nazad u stanicu.

Voz, koji se povlači preko snežnih zapreka, mora voziti oprezno i lagano, da ne bi iskliznuo.

#### d) Upotreba snežnih grtala

13. Ako je stanica dobila izveštaj, da je pruga zavejana, ili se sama uverila, da voz ne bi mogao, bez pomoći, preći preko zavejanog mesta, mora o tome odmah izvestiti šefa sekcije za održavanje pruge, kako bi se vozu, na vreme dodalo snežno grtalo ili, prema potrebi, poslalo pred vozom.

14. Ako brzina voza nije veća od 30 km/sat, onda se snežno grtalo sme staviti pred lokomotivu voza. Za vozove veće brzine mora se uvesti posebna vožnja snežnog grtala.

Zabranjeno je, radi odgrtanja snega, staviti snežno grtalo pred lokomotivu, voza koji prevozi putnike.

15. Snežno grtalo stavlja se neposredno pred lokomotivu.

16. Za vožnju snežnog grtala treba upotrebiti, redovno, samo jednu lokomotivu.

Ako su potrebne dve lokomotive, onda druga lokomotiva treba da bude u obrnutom položaju, tj. tako, da tenderi obeju lokomotiva dođu jedan uz drugi.

17. Ako se predviđa, da vožnja snežnog grtala neće biti bez zastoja, treba povesti radnike s potrebnim alatom. Ako se



radnici ne mogu smestiti na tenderu lokomotive, onda treba za njih dodati jedna kola iza lokomotive.

Za vreme vožnje ne sme se niko nalaziti na snežnom grtalu.

18. Vožnju snežnog grtala mora pratiti službenik koji je osposobljen za samostalno vršenje saobraćajne službe, koji preuzima dužnost vozovode.

Na onim delovima pruge, na kojima snežno grtalo ima da čisti sneg, mora ga pratiti organ sekcije za održavanje pruge, po mogućnosti inženjer, koji poznaje prilike na pruzi, i koji će izdavati potrebna naređenja u pogledu brzine putovanja i rada lokomotive.

Ako je potrebno, pratiće vožnju snežnog grtala i službenik vuče.

19. Vožnja snežnog grtala koje ide pred vozom mora u granicama svoje dopuštene brzine, po mogućnosti održavati red vožnje i onog voza koji ga sledi.

Voz sledi snežno grtalo, redovno, u prostornom razmaku, koji je propisan za dotičnu prugu.

Ako, zbog vremenskih neprilika, postoji mogućnost, da sneg, od prolaska snežnog grtala do dolaska voza, ponovo zavije prugu, može se voz, po dogovoru pratioca snežnog grtala i otpravnika vozova, otparivati i u vremenskom razmaku ali najmanje na 5 minuta.

20. Vremenski razmak, koji je utvrđen između snežnog grtala i voza, mora se, »Opštim nalogom« staviti do znanja voznim službenicima snežnog grtala i voza, koji sledi snežno grtalo, susednoj stanici i, ako je moguće, pružnom osoblju. Po prolasku snežnog grtala čuvari pruge moraju 5 minuta davati signal: »Stoj«.

Određeni razmak vremena ne sme se skratiti.

21. Voz mora slediti snežno grtalo brzinom kojom ide snežno grtalo, koja se vozovodi i mašinovodi voza mora saopštiti »Opštim nalogom«.

Voz i snežno grtalo moraju stati u svakoj stanici.

22. Mašinovoda snežnog grtala mora češće davati signal »Pazi«.

Ako je snežno grtalo na pruzi stalo, onda se mora, u svakom slučaju, odmah i što brže zaštititi pozadi i na više mesta treba položiti praskalice. Mašinovoda će češće davati signal »Pritegni

kočnice«. U takvom slučaju voz koji ide za snežnim grtalom, mora stati, a mašinovoda i vozovoda odlučuje, da li je zgodnije pričekati čišćenje pruge, ili se vratiti u stanicu.

23. Ako na dvokolosečnoj pruzi na jednom koloseku saobraća snežno grtalo ili ralice, onda se u isto vreme, između te dve stanice, na drugom koloseku ne sme otparivati voz.

#### e) Postupak kada je vidik u daljinu sprečen

24. Kada je vidik u daljinu, zbog magle, vejavice i t. sl., toliko sprečen, da se ne može pouzdano i s propisane udaljenosti zapaziti položaj stalnih signala, odnosno ručni signali pružnog osoblja, koji se eventualno daju, ima se brzina voza podešavati prema mogućnosti zapažanja signala i češće se mora davati signal: »Pazi«.

#### Čl. 93 — Postupak kad vozila odbegnu, ili kada se od voza za vreme vožnje, otkinu

(Pravilnik 62, čl. 180)

1. Kad vozila odbegnu, ima se postupiti po propisima Signalnog pravilnika.

2. Kad skretničari i pružno osoblje doznadu, da su odbegla vozila, ili jedan deo voza, onda će u prvom redu, zatvoriti brannike, a zatim će upotrebiti, sva sredstva, kojima raspolažu da zaustave odbegla vozila.

Ako se po jačini i pravcu vetra, ili po nagibu pruge, može zaključiti, da odbegla vozila jure u susret vozu, onda voz treba odmah zaustaviti, i obavestiti vozovodu i mašinovodu o odbeglim vozilima, a vozovoda će prema prilikama, potrebno narediti.

Ako je zaustavljeni voz s putnicima, i on se, ma iz kakvih uzroka, ne može povući natrag, onda će se, ako prilike dopuštaju, putnici pozvati da, što brže, izidu iz kola.

3. Kad se u stanici čuje signal: »Odbegla vozila«, ili se dobija izveštaj, da su odbegla vozila, moraju svi prisutni službenici upotrebiti sve mere, da se odbegla vozila zaustave, a da se tim ne izlože opasnosti ni oni sami, ni putnici i službenici, koji se, eventualno, nalaze na vozilima.

Opšte mere, koje treba preduzeti, su sledeće: Pre svega, skretnice se imaju tako postaviti, da odbegla vozila idu na spo-



redni kolosek; zatim će svi službenici svim silama nastojati, da duž celoga koloseka na obe šine nabacuju gomile šljunka i peska, osim toga, treba nabaciti na šine pruća i slame, i postaviti papuče.

Kada se čuje signal: »Odbegla vozila« ne sme ona stanica, iz koje su vozila odbegla, a ni ona, prema kojoj beži, pustiti nikakav voz na dotičnu prugu sve dotle, dok ne dobije obaveštenje, da je svaka opasnost otklonjena.

4. Ako se predviđa, da se odbegla vozila neće moći zaustaviti, u stanici, a na pruži do susedne stanice nalazi se voz, bilo protivnog bili istog pravca, onda treba skretnicu bilo kojeg sporednog koloseka postaviti u polovični položaj ili na drugi način prouzrokovati, da odbegla vozila iskliznu.

Ako na odbeglim vozilima nema putnika, ili službenika, onda se ona mogu pustiti i na prazan, slepi, krnji kolosek.

5. Odbegla vozila mogu se uhvatiti i lokomotivom, koja se šalje u susret.

6. Kad se voz raskine u stanici, stanični službenici moraju davati voznim službenicima signal: »Stoj«, a vožno osoblje prihvatajući taj signal prenosi ga do mašinovode.

7. Ako su se vozila otkinula od voza za vreme vožnje, dužno je vožno osoblje otkinutog dela voza pritegnuti kočnice, i čim je otkinuti deo stao, davati signal: »Stoj«.

8. U slučaju, kada prednji deo voza produži vožnju, jer osoblje na tom delu nezna da je voz raskinut čuvar pruge i osoblje otkinutog dela voza moraju odmah da zaštite zaustavljeni deo voza u oba pravca, ali prvenstveno u onom pravcu iz kog bi mogla nastati opasnost po zaustavljena vozila i da postupe po propisima Signalnog pravilnika.

9. Pri raskidanju voza mogu nastupiti ova tri slučaja:

- a) da su otkinuta vozila sama stala, ili su zaustavljena. U tom slučaju, mora voz oprezno ići nazad do odbeglih vozila, i, kada ova prikvači, produžiti put. Ako kvačenje nije moguće, voz će produžiti bez ovih vozila, a njih će zaštititi po propisu o zaštićavanju zaostalog dela voza.
- b) da otkinuta vozila idu za prednjim delom, a nije ih moguće zaustaviti. U tom slučaju će prvi deo produžiti put, a mašinovođa će podešavati brzinu tako, da ga otkinuta

vozila stignu. Zatim će voz stati, pa će se dalje postaviti kao u slučaju pod a).

- c) da se otkinuta vozila kreću u obrnutom pravcu i da ih je nemoguće zaustaviti. U tom slučaju, mora prednji deo kod prve stražare stati i dati signal »Odbegla vozila« ako se taj signal nije već čuo. Posle toga vožno osoblje mora pregledati voz, a zatim voz može nastaviti vožnju.

#### Gl. 94 — Saobraćajni dnevnik

(Pravilnik 62, čl. 183)

1. Sve dispozicione, polazne i krajnje stanice moraju voditi saobraćajni dnevnik za dispozicione stanice o saobraćaju svih vozova, i lokomotivskih, koji dolaze i odlaze.

2. Medustanice moraju voditi saobraćajni dnevnik za medustanice.

3. Saobraćajni dnevnik se vodi prema predviđenim i oštampanim rubrikama.

#### Gl. 95 — Odjavni dnevnik

(Pravilnik 62, čl. 185)

1. Na onim prugama, na kojima vozovi saobraćaju u odjavnom ili blokovnom razmaku, mora svaka stanica, odjavnica i blokarnica voditi »Odjavni dnevnik«.

2. U odjavni dnevnik upisuju se, u predviđenim rubrikama svi službeni razgovori i sva saopštenja data za saobraćaj vozova i drugih vozila, uz tačno naznačenje vremena.

## PHOTOGALERIJA

Web portal o istoriji željeznice u BiH

Web portal on the history of railways in BiH

[www.photogalerija.com](http://www.photogalerija.com)