



Проект положения о движении поездов по русским железным дорогам (паровозным), открытым для общественного пользования (1892 год)



Пресс-архив

В этом номере воспроизводятся выдержки из предварительного проекта одного из главных документов, регламентирующих эксплуатационную деятельность железных дорог, – положения о движении поездов. Составлен он был более 130 лет назад. В части технических особенностей эксплуатации он представляет, может быть, меньший интерес, чем в части публикуемых фрагментов, относящихся к деятельности служащих железных дорог или, в современном понимании, персонала. При всей исторической отдалённости от нашего времени многие акценты в документе вполне актуальны, как например, требование к работникам при совмещении профессий обладать полным набором навыков по каждой из них.

При воспроизведении публикации максимально сохранены стиль, пунктуация и лексика того времени.

Ключевые слова: транспорт, история транспорта, железные дороги, персонал, история науки и техники.

Предварительный проект положения о движении поездов по русским железным дорогам (паровозным), открытым для общественного пользования. Выработан Комиссией, учреждённой циркуляром Департамента железных дорог от 21 апреля 1892 г., № 5190, под председательством инженера, Д. С. С. М. М. Петровского.

Организация службы движения

ГЛАВА I

Общие положения

§ 1

(1) Движение поездов по железной дороге, открытой для общественного пользования, производится непосредственным распоряжением службы движения под общим руководством управляющего дорогой, согласно с настоящим положением.

(2) При необходимости, в силу особых условий дороги, установить какие либо отступления от настоящего положения, таковые могут быть допущены не иначе как с разрешения Министра путей сообщения.

(3) Все лица, состоящие в службе движения, начиная с начальника этой службы, подчинены управляющему дорогой.

Примечание: Под именем правления дороги в настоящем положении должно разуметь также советы управления частных железных дорог, заменяющие правления, а под именем управляющих – также и начальников казённых и директоров частных железных дорог.

§ 2

(1) В состав службы движения входят следующие лица, имеющие непосредственное отношение к движению поездов:

Благодарности: редакция выражает признательность сотруднику библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке публикации.

Для цитирования: Проект положения о движении поездов по русским железным дорогам (паровозным), открытым для общественного пользования (1892 год) // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 1 (104). С. 126–132. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-15>.

Полный текст на английском языке, публикуется во второй части данного выпуска.
The text in English is published in the second part of the issue.

- а) начальник службы движения и его помощник;
- б) начальники центральных распорядительных отделов и местных отделений, ревизоры и контролёры движения;
- в) начальники станций и их помощники;
- г) сигналисты при постоянных станционных и путевых сигнальных постах;
- д) телеграфисты;
- е) стрелочники;
- ж) составители поездов и сцепщики;
- з) главные (обер-) кондукторы и кондукторы всех наименований.

Примечание: Паровозная прислуга, хотя и не принадлежит к службе движения, но в отношении передвижения подвижного состава подчиняется на станциях начальнику станций, или лицу, распоряжающемуся манёврами, а в пути – главному кондуктору.

(2) Из числа поименованных должностей управление каждой дороги учреждает состав службы движения, который утверждается Министром путей сообщения.

(3) Порядок определения к должности служащих, входящих в состав службы движения, и увольнения от должности и службы, а равно взаимные отношения служащих – определяются для каждой дороги, согласно с указаниями закона, постановлениями Министра путей сообщения и уставом общества подлежащей железной дороги.

(4) Должность начальника службы движения, в зависимости от условий дороги, может быть совмещена с должностью управляющего дорогой или другой должностью на дороге, с разрешения Министра путей сообщения. Для остальных должностей, поименованных в пункте 1-м настоящего параграфа, с утверждения управляющего дорогой, допускается совместительство временное, периодическое или постоянное нескольких должностей в одном лице, сообразно местным условиям движения и кроме того на каждого из служащих, независимо от обязанностей, определённых настоящим положением, могут быть возлагаемы и другие обязанности, относящиеся железнодорожной службы, если управляющим дорогой будет признано такое совмещение возможным без ущерба для дела.

5) Служащий, совмещающий несколько должностей, должен удовлетворять всем качествам и познаниям, установленным для каждой из совмещаемых им должностей, будь то совмещение постоянное, временное или периодическое.

§ 3

(1) Каждое лицо обязано временно устранить от должности непосредственно подведомственного ему служащего, оказавшегося ненадёжным или

обнаружившего неспособность к исполнению возложенной на него обязанности, и о таком устранении немедленно сообщить своему непосредственному начальству для дальнейшего распоряжения, приняв со своей стороны необходимые меры к безостановочному отправлению службы.

(2) Служащие, поименованные в § 2, должны обладать таким зрением и слухом, чтобы могли совершенно явственно различать употребляемые на дороге сигналы, и не иметь телесных недостатков, препятствующих им отправлять возложенные на них обязанности.

(3) Станционные и поездные служащие должны быть совершеннолетние, но при этом допускаются следующие изъятия:

а) окончившие курс в технических железнодорожных училищах могут быть допускаемы: к занятию должностей стрелочника, сцепщика, составителя поездов и кондуктора с 18-летнего возраста, если они удовлетворяют требуемым правилам и качествам для служащих;

б) телеграфисты, на которых не возлагается обязанностей по движению, допускаются к занятиям при телеграфных аппаратах с 16-летнего возраста.

(4) К исполнению должностей начальников станций, их помощников, сигналистов, стрелочников, составителей поездов, сцепщиков, главных кондукторов и кондукторов, допускаются лишь лица, выдержавшие испытание в полном знании предстоящих им обязанностей, причём начальники станций, их помощники и заместители должны назначаться из лиц, умеющих действовать телеграфом; составители поездов и главные кондукторы должны быть обязательно грамотны; сцепщики, стрелочники и кондукторы должны быть избираемы по возможности из грамотных.

(5) Каждое лицо, занимающее должность, поименованную в § 2 сего положения, должно быть снабжено инструкцией (наставлением), утверждённой управляющим дорогой, твёрдо знать положение о сигналах и инструкции подчинённых ему служащих и свободно объясняться на русском языке. Инструкции составляются согласно с настоящим положением и соответствующими постановлениями и распоряжениями Министра путей сообщения, и должны с возможной точностью и краткостью определять обязанности лица, которому они выдаются, и порядок подчинённости.

(6) К каждой инструкции обязательно должны быть приложены нижеследующие выборки из законов... кроме того из общего устава российских железных дорог должны быть включены в соответствующие инструкции подлежащие статьи, по усмотрению управляющего дорогой.



(7) Всякие изменения и дополнения в инструкциях, последовавшие вследствие распоряжения Министра путей сообщения, а равно изменения в законах и постановлениях, помещаемых в приложениях к инструкциям, сообщаются служащим приказом по линии управляющего дорогой.

(8) Инструкции выдаются каждому служащему под расписку, безграмотным же непременно прочитываются и разъясняются непосредственным его начальством.

(9) Служащий, допущенный к исполнению возложенных на него обязанностей, не может отговариваться незнанием или непониманием содержания преподанных ему инструкций, правил, положений и пр.

(10) Каждый состоящий в службе движения должен быть снабжён при исполнении им служебных обязанностей присвоенными его должности исправными сигнальными знаками, инструментами и всеми предметами, необходимыми для исполнения порученных ему обязанностей. Принимающий инструменты и сигналы обязан удостовериться в их годности и, в случае неисправности, немедленно заявить о том начальству.

(11) Каждый из поименованных в сих правилах служащих по движению должен быть во время нахождения своего на службе в форменной одежде или с присвоенным данной должности форменным знаком по утверждённому, в установленном порядке образцу.

§ 4

(1) Обязанности по движению должны быть поручаемы достаточному числу служащих, дабы они могли успешно исполнять возложенное на них дело и, в случае внезапной болезни кого-либо из них, его обязанности могли быть своевременно приняты другим лицом.

1-й Вариант

(2) Число служащих определяется на основании нижеуказанных предельных норм бесменной службы отдыха в течение суток.

2-й Вариант

(2) Число служащих определяется на основании нижеуказанных предельных норм непрерывной службы и следующего за ним отдыха.

Для станционных служащих

(3) Для бесменной службы станционных служащих наибольший предел ежедневной работы допускается в зимнее время 12, а в прочее время года 14 часов в сутки, при обязательном условии предоставления непрерывного отдыха, безразлично днём или ночью, не менее 6 часов в сутки и сверх того непрерывного односуточного отдыха в течение каждого месяца два раза, причём служащему предоставляется право пользоваться этим отдыхом,

с согласия управления дороги, не по месяцам, а по совокупности нескольких месяцев.

1-й Вариант

(4) Когда, по условиям движения или вследствие особенной напряжённости работы, не представляется возможными соблюсти вышеприведённых норм для бесменной службы, то дежурства распределяются между двумя или более лицами в зависимости от нижеследующих норм дежурства и отдыха.

а) Начальники станций, помощники их, сигналисты, составители, сцепщики, старшие стрелочники и стрелочники при обыкновенных стрелках могут дежурить по 24 часа в сутки; сигналисты же и стрелочники при постах сосредоточенного действия – не свыше 16 часов в сутки.

б) Во всех случаях, когда непрерывная служба поименованных служащих будет достигать наивысших пределов указанных норм, последующий отдых, предоставляемый им, не должен быть менее числа часов предшествовавшей непрерывной службы.

в) Дежурства между служащими должны распределяться таким порядком, чтобы в течение четырёх суток общее число часов отдыха, предоставляемое служащим, равнялось общей сумме времени работы.

2-й Вариант

(4) Когда, по условиям движения или вследствие особой напряжённости работы, не представляется возможность соблюсти вышеприведённых норм для бесменной службы, то учреждается очередное дежурство между двумя или более лицами, причём наибольший предел непрерывной службы каждого из них не должен превышать:

а) для начальников станций, их помощников, сигналистов, составителей, сцепщиков, старших стрелочников и стрелочников при ручных стрелках – 24 часов, для сигналистов и стрелочников при центральных аппаратах – 16 часов.

б) Наименьший отдых служащих, следующий непосредственно за службой, должен быть не менее половины предшествовавшего числа часов дежурства.

в) Общий итог отдыха должен быть в сумме не менее 48 часов в течении 4 суток.

Для кондукторских бригад:

1-й Вариант

(5) Кондукторские бригады, назначаемые для сопровождения пассажирских, товаропассажирских, воинских и товарных поездов несут непрерывную службу не свыше 18 часов в сутки; непрерывный отдых бригад не должен быть менее 6 часов в течение суток, причём в течение определённого управляющим доро-

гой периода времени, для всей линии или для участка, средняя ежедневная продолжительность работы в сутки не должна превышать ни в каком случае 12 часов, а наибольший период, назначенный управляющим дорогой не должен быть допускаем свыше 6 суток.

(6) При составлении распределения дежурства и отдыха следует руководствоваться правилом назначения наибольшего отдыха в местах жительства бригад, ограничивая отдых в оборотном депо крайним пределом необходимости.

(7) В отдельных случаях продолжительность непрерывного нахождения кондукторских бригад в поездах может доходить и до 24 часов, но не иначе как с разрешения Министра путей сообщения.

(8) Продолжительность непрерывной службы кондукторских бригад рабочих поездов может быть доведена с разрешения управляющего дорогой и до 24 часов, при условии предоставления времени непрерывного отдыха не меньше числа часов предшествовавшей службы.

(9) Назначение смен, как и равно распределение сроков дежурства и отдыха станционным и поездным служащим производится распоряжением службы движения, в пределах вышеприведенных норм и утверждается управляющим дорогой.

2-й Вариант

(5) Для кондукторских бригад наибольший предел непрерывной службы не должен превосходить 18 часов. При особых условиях дороги наибольший предел непрерывной службы допускается и в 24 часа, но не иначе как с особого на то разрешения Министра путей сообщения. Означенные предельные нормы могут быть применяемы как в отношении одной, так и по совокупности нескольких поездок.

Примечание: В указанных предельных сроках службы кондукторских бригад заключается и время, потребное на приём и сдачу поездов.

(6) По достижении непрерывной службы вышеуказанных в настоящем § предельных норм, кондукторам обязательно должен быть предоставлен отдых, наименьший предел которого определяется в месте постоянного жительства равным половине, а вне его, не менее одной трети предшествовавшей службы. Отдых, предоставленный ранее наступления предельных норм, хотя бы при нескольких поездках, прерывает течение общей продолжительности службы лишь в том случае, если таковой отдых был не менее вышеуказанных соотношений к предшествовавшей службе.

(7) Время отдыха в 3 часа и более, проведённое вне места постоянного жительства, – засчитывается в общую сумму отдыха, указанного ниже, лишь под условием предоставления бригадам приспособленного для отдыха помещения в пределах станции.

Примечание: Отдых менее 3-х часов засчитывается в число часов службы.

(8) Общий итог часов отдыха, как в пунктах постоянного жительства бригад, так и вне таковых, должен, в определённый период времени, не превышающий 6 суток, равняться сумме часов службы, причём отдых должен быть распределён по возможности равномерно.

(9) Распределение дежурства станционных служащих, а равно и работы кондукторских бригад производится распоряжением службы движения с утверждения управляющего дорогой.

(10) При отправлении служащих в пассажирских, товаро-пассажирских или в товарных поездах к месту назначения для отправления ими служебных обязанностей, половина времени, проведённого таковыми служащими в пути, считается за отдых, если на них не будет возложено никаких обязанностей во время следования.

(11) В случаях чрезвычайных, которые не было возможно предвидеть заблаговременно (как например, при действии непреодолимой силы, опоздании поездов и т.п.), допускаются случайные отступления от вышеуказанных норм непрерывной службы, но с тем, чтобы управление дорогой озаботилось восстановлением при первой возможности соотношения отдыха к продолжительности предшествовавшей службы.

§ 5

(1) Пределы ответственности каждого служащего определяются содержанием настоящего положения, данной ему инструкции и сообщёнными ему распоряжениями по дороге, причём применяются следующие правила:

а) Если неисполнение, или неудовлетворительное исполнение, какой-либо из обязанностей произошло от несвоевременного сообщения исполнителю, или вследствие поручения обязанностей, сопряжённых с должностями, поименованными в § 2, лицу, не обладающему качествами, указанными в этом параграфе, то ответственность падает на того, кем сделаны таковые упущения.

б) В случае невозможности исполнить свою обязанность лично, каждый должен своевременно передать исполнение тому лицу, которое на такой случай назначено начальством; при отсутствии же такого лица, каждый должен неотлагательно известить подлежащее начальство о невозможности исполнения своих обязанностей.



ГЛАВА II

Распределение обязанностей между служащими

§ 6

(1) Каждый служащий, независимо от исполнения возложенных на него непосредственно обязанностей, должен, по мере возможности, содействовать предотвращению всякой опасности, которая может угрожать движению по железной дороге. В случае крушения поезда, подвижного состава, или какого-либо другого происшествия на дороге, каждый служащий обязан немедленно принимать зависящие от него меры к оказанию помощи, и к ограждению сигналами места происшествия.

(2) В случае пожара, каждый служащий, заметивший последний, обязан безотлагательно подать сигнал тревоги. По такому сигналу служащие железной дороги обязаны немедленно прибыть к месту пожара и, заняв свои места, действовать согласно инструкции.

Примечание: Требование это не распространяется на служащих, исполняющих во время пожара ответственные обязанности по приёму и отправлению поездов.

(3) Служащие по движению обязаны вести себя по отношению к публике скромно и вежливо, но при этом с твёрдостью и настойчивостью требовать исполнения установленных правил; они должны быть предупредительны в пределах предоставленных им служебных прав. При невнимании посторонних лиц к предупреждениям служащих или нежелании подчиниться законным их требованиям, служащие обязаны обращаться к жандармской полиции за содействием, причём о более важных случаях доносить своему начальству.

(4) Агенты службы движения, поименованные в § 2 настоящего положения, при исполнении ими своих служебных обязанностей, по отношению к публике, пользуются правами лиц, состоящих на государственной службе¹.

§ 7

Начальник службы движения

(1) Лицо, которому поручено непосредственное заведывание службой движения именуется начальником службы движения.

(2) К обязанности начальника службы движения относятся:

- а) непосредственное, ответственное заведывание и распоряжение движением по дороге и личным составом этой службы;
- б) забота о соответственном развитии станций, сигнализации их и поездов, достаточном количестве подвижного состава, устройстве помещений и приспособлений, необходимых для совершаемого движения, о снабжении станций, поездов и служащих необходимыми сигналами,

инструментами, инструкциями, прочими предметами и материалами, о достаточном числе служащих и о соответствии их требованиям службы;

в) наблюдение за правильным и своевременным движением поездов;

г) наблюдение за точным применением и исполнением всех относящихся железных дорог правил, положений, постановлений и распоряжений правительства, а также и правил, преподанных управлением дороги;

д) составление расписаний и графиков движения поездов;

ж) ведение установленной отчётности.

Примечание 1: В нетерпящих отлагательства случаях, начальник службы движения принимает собственной властью и под собственную ответственность все необходимые по вверенной ему части меры для обеспечения безопасности, правильности и безостановочности движения;

Примечание 2: Ближайшее, под общим руководством начальника движения, заведывание и распоряжение службой и наблюдение за точным исполнением служащими всех действующих правил может быть возлагаемо на помощника начальника движения, начальника центрального распорядительного отдела, начальников местных отделений, ревизоров и контролёров движения.

§ 8

Начальники станций

(1) Для заведывания станцией по приёму и отправлению поездов назначается особое лицо, именуемое начальником станции.

(2) Начальник станции обязан:

а) содержать в *полной* исправности для движения поездов находящееся в пределах станции: пути переводы, сооружения, сигналы и подвижной состав, устранять по возможности, замеченные неисправности и в случае надобности требовать содействия и распоряжения подлежащих лиц;

б) заботиться о соответственном для станции количестве: путей, переводов, сооружений, сигналов подвижного и личного состава, и о снабжении служащих станций инструкциями, сигналами и прочими предметами;

в) наблюдать за точным исполнением обязанностей службы всеми поездными и станционными служащими и распределять обязанности между последними в зависимости от условий движения и существующих на это правил;

г) руководить и наблюдать за производством манёвров, не допуская никаких отступлений от действующих правил;

д) следить, чтобы подвижной состав, поставленный на путях, и равно прибывающие поезда не выходили за пределы габарита и были прочно укреплены;

е) отправлять и принимать поезда по предварительному убеждению, что путь для движе-

¹ Подлежит установлению в законодательном порядке.

ния свободен, что точно соблюдены правила сношений с соседними станциями и условия надлежащего составления поезда, что последний сопровождается определённым числом поездных служащих и снабжён установленными сигналами;

ж) распоряжаться подачей помощи поездам и пассажирам, пострадавшим в пути и на станции, принимая возможные меры и руководя, в подлежащих случаях, действиями служащих по возобновлению правильного и безопасного движения на пути или на станции;

з) вести установленную отчётность по движению поездов.

Примечание: Под словами «начальник станции» следует разуметь также и помощников их, вступивших в исправление должности начальника станции.

§ 9

Сигналисты

(1) Сигнальные посты между станциями, и в пределах таковых, учреждаемые для сношений по приёму и отправлению поездов, поручаются ведению особых лиц, именуемых сигналистами.

(2) Сигналисты обязаны:

а) содержать в полной исправности для движения пост и аппараты, возможно чаще убеждаясь в целости, исправности и надлежащем действии таковых;

б) заботиться о замене и исправлении всего испортившегося на посту и аппаратов, равно о чистоте и своевременном освещении сигналов;

в) наблюдать, чтобы пост был всегда свободен для следования поездов;

г) исполнять точно при приёме и отправлении поездов все правила сигнализации поста и сношений с соседними станциями;

д) сообщать немедленно подлежащему начальству и соседним станциям или постам о неисправностях поста или аппаратов, влекущих за собою нарушение установленного порядка движения поездов;

е) уведомлять соседние станции или посты и подлежащее начальство о происшествиях с поездами и требовать высылки помощи на основании действующих правил;

ж) вести установленную отчётность по движению поездов.

§ 10

Телеграфисты

(1) Действие телеграфными аппаратами станции поручается телеграфистам.

(2) Телеграфист обязан:

а) наблюдать, чтобы аппараты и комнатное телеграфное устройство находились в исправности, а в случае повреждения принимать возможные меры к их своевременному исправлению;

б) сообщать обо всех без исключения повреждениях телеграфа как на линии, так и на станции,

немедленно начальнику станции, механику и надсмотрщику телеграфа;

в) передавать поездные, служебные телеграммы и частную корреспонденцию на основании существующих правил;

г) вести установленную отчётность по телеграфу.

§ 11

Стрелочники

(1) Лица, на которых возлагаются обязанности по содержанию, охранению и действию рельсовыми переводами именуются стрелочниками.

(2) Стрелочник обязан:

а) содержать в полной исправности порученный ему пост, убеждаясь в целости, исправности и надлежащем действии переводов;

б) заботиться о замене и исправлении всего испортившегося на посту, о чистоте и своевременном освещении сигналов;

в) наблюдать, чтобы порученный ему пост и смежные пути были свободны для передвижения подвижного состава;

г) держать стрелки всегда в том положении, которое будет для сего определено и переводить их: для пропуска поездов по указанию начальника станции, а при манёврах по указанию лица, распоряжающегося манёврами или по требованиям, заставляемым установленными сигналами;

д) находиться на стрелке, обращённой к ожидаемому поезду острием пера; если на посту имеется несколько таких стрелок, то все остальные закреплять принятыми на дороге приборами, — при отсутствии или порче приборов такие стрелки ограждать сигналами остановки; соблюдение настоящего правила не обязательно при манёврах;

е) сообщать немедленно подлежащему начальству о всех неисправностях на пути и стрелочных постах, извещать станционных служащих о происшествиях установленными сигналами, ограждать сигналами подвижной состав или место, препятствующее движению.

Примечание: При централизации переводов обязанности лиц, действующих так, определяются особыми правилами, издаваемыми управлением дорог.

§ 12

Составители

(1) Производство всякого рода передвижений подвижного состава в пределах станции (станционные манёвры) может быть поручаемо особым лицам, именуемыми составителями.

(2) Составитель обязан:

а) убеждаться в надлежащем состоянии и положении пути, переводов, сооружений, подвижного состава и сигналов в районе предстоящей работы;

б) руководить и наблюдать за работой сцепщиков, стрелочников и прислугой маневрового паровоза, а равно и всякого другого двигателя;



в) производить манёвры в пределах путей, указанных ему начальником станции;

г) составлять поезда, не отступая ни в чём от действующих правил в отношении подачи сигналов, скорости движения, рода, количества, размещения и соединения подвижного состава;

д) сообщать немедленно подлежащему начальству о всех замеченных неисправностях как в отношении пути, сигналов и подвижного состава, так и в отношении подведомственных составителей служащих;

е) следить за надлежащим размещением вагонов на путях и за прочным укреплением их.

Примечание: Для производства собственно сцепки и расцепки подвижного состава могут быть назначаемы особые служащие, именуемые сцепщиками, которые действуют под непосредственным руководством составителя или лица, распоряжающегося манёврами.

§ 13

Главный кондуктор

(1) Главный кондуктор, есть начальник сопровождаемого им поезда.

(2) Главный кондуктор обязан:

а) убеждаться при отправлении поезда со станции в правильном составлении поезда, надлежащем сцеплении его, правильной нагрузке подвижного состава, исправном действии тормозов, надлежащем количестве и исправном состоянии, и действии сигнальных принадлежностей;

в) наблюдать, чтобы в поезде было установленное число поездной прислуги, и чтобы таковая была правильно распределена в поезде;

г) наблюдать за точным исполнением обязанностей службы поездной и паровозной прислугой, а равно за соблюдением в поезде всеми лицами установленных правил;

д) следить за прочным и вполне безопасным размещением груза на открытом подвижном составе;

е) действовать тормозом в определённых случаях;

ж) распоряжаться остановкой на станции и отправлением поезда со станции согласно действующих для сего правил;

з) убеждаться в целости поезда, прибывшего на станцию и докладывать об этом начальнику станции;

и) останавливать поезд во всех замеченных случаях, угрожающих безопасности и правильности движения, а также для предотвращения несчастий с лицами, следующими в поезде или находящимися на пути;

л) принимать соответствующие меры по ограждению остановившегося поезда, требовать помощи пострадавшему поезду и оказывать возможную помощь пострадавшим;

к) вести установленную отчётность по движению поездов.

§ 14

Кондукторы

(1) Для обслуживания поезда, в помощь главному кондуктору, назначаются особые лица, именуемые кондукторами.

(2) Кондуктор обязан:

а) наблюдать за правильной нагрузкой подвижного состава и за надлежащим сцеплением поезда;

б) заботиться об исправном действии тормоза, порученного ему для обслуживания; равно об надлежащем состоянии и действии сигнальных принадлежностей;

в) подавать сигналы остановки во всех случаях, угрожающих безопасности движения поезда и лиц, следующих в нём и находящихся на пути;

г) действовать вагонным тормозом в надлежащих случаях и согласно существующим правилам;

д) исполнять немедленно все распоряжения главного кондуктора, относящиеся до движения поездов;

е) ограждать поезд при всякой его остановке сигналами.

§ 15

Машинисты

(1) Независимо от обязанностей по уходу, содержанию и действию паровозом, машинист обязан:

а) во время нахождения паровоза на станционных путях приводить его в движение не иначе, как по приказанию начальника станции, по сигналам главного кондуктора или распоряжающегося манёврами, а при движении по обслуживаемым стрелкам, во время производства манёвров, по получении ответного сигнала от стрелочника, согласно положению о сигналах;

б) после всякой остановки поезда приводить его в движение не иначе, как по сигналу отправления поданному главным кондуктором;

в) перед отправлением поезда удостовериться, что состав соответствует установленным на дороге правилам, и что прицепка к поезду тендера и паровоза сделана правильно;

г) когда состав поезда не соответствует указанным правилам, заявить об этом начальнику станции.

(2) В случае разногласия между начальником станции и машинистом, таковые разрешаются порядком, установленным управлением каждой дороги.

(3) При следовании одиночных паровозов обязанности главного кондуктора возлагаются на машиниста.

**Приложение к журналу
«Железнодорожное Дело», 1892 г., № 45–46 ●**



РЕЦЕНЗИЯ

134

Снова о праве. Военное право: транспортные аспекты.

АВТОРЕФЕРАТЫ ДИССЕРТАЦИЙ

138

- Диагностирования изоляции силовых трансформаторов системы тягового электроснабжения с применением мобильных технических средств.
- Повышение эффективности работы тепловозного газодизеля путём регулирования соотношения воздуха и топлива в цилиндрах.
- Вертикальные динамические силы в контактах колёс экипажа и рельсов в безбалластной конструкции пути.
- Информационного взаимодействия в системах поддержки принятия решений и управления перевозочным процессом сырьевых поставок.

КНИЖНАЯ ЛОЦИЯ



НОВЫЕ КНИГИ

144

Новые учебники и монографии российских издательств по транспортной проблематике.

