

JUGOSLOVANSKE ŽELEZNICE

SKUPNOST JŽ št. 656/81

2

PROMETNI PRAVILNIK

Velja od 1. januarja 1982

PONATIS S PRVIMI SPREMEMBAMI,
DOPOLNITVAMI IN POPRAVKI

BEOGRAD 1985

Za ta pravilnik je pristojna Služba za organizacijo prevoza Skupnosti jugoslovanskih železnic.

Začetek veljavnosti tega pravilnika je objavljen v »Službenem glasniku SJŽ R št. 6/81.

Ta slovenska izdaja Prometnega pravilnika je prevod srbskohrvatske izdaje, ki je (izšla v Beogradu 1981(Saobračajni pravilnik)

V ta ponatis iz leta 1985 so vnešeni popravki ter spremembe in da polnila kot je to naznačeno na 9. strani.

V slovenščino prevedel

Štefan OKRUPA

Urednik

Milan KRKOVIČ

Naklada 1.000 izvodov

Založba in tisk:

Zavod za časopisno-založniško in propagandno dejavnost JŽ 11001 Beograd, Nemanjina 6, poštni predal 498

TA PRAVILNIK *MORAJO IMETI:*

a) delavci, ki opravljajo delo:

- dispečerja
- vlakovnega odpravnika
- prometno-transportnega odpravnika
- nadzornega vodje premika
- premikalnega vodje
- nadzornega kretnika
- vlakovodje
- strojevodje (motorovodje)
- potujočega nadzornika na vlečnih vozilih
- vozovnega preglednika
- voznika motornega progovnega vozila

b) v izvršilnih enotah delovna mesta:

- šefa enote
- pomočnika šefa enote
- dispečerja
- vlakovnega odpravnika
- strokovnega učitelja (šolskega instruktorja)
- preiskovalca
- v strokovni knjižnici
- nadzornega delavca za prometno službo
- šefa transportno-komercialnih del na postaji
- pomočnika šefa transportno-transportno-komercialnih
- nadzornega delavca za transportno-komercialna dela
- šefa potniške blagajne
- določevalca postajnega in vlakospremnega osebja
- vodje vozovne službe
- odjavnika
- telegrafista

- kretnika (nadzornega kretnika)
- šefa kurilniške podružnice
- šefa odseka voznega omrežja
- Šefa odseka elektrovlečne napajalne postaje
- nadzornika lokomotiv
- nadzornika vozovnih preglednikov
- kontrolno-prevzemnega organa
- poslovodje pri vzdrževanju vlečnih vozil
- poslovodje pri vzdrževanju voz - šefa progovnega odseka
- vodje progovnih del
- poslovodje za mostove in tehtnice
- šefa odseka za SV naprave
- šefa odseka za TT naprave
- rokovalca SV naprav
- rokovalca TT naprav
- rokovalca TT linij

c) delovna mesta v izvršilni službi v upravi ZTO in SJŽ, na katerih se opravljajo dela prometne službe, druga delovna mesta pa, če pristojni voditelj meni, da je potrebno.

POMEN KRATIC V TEM PRAVILNIKU

APB	- Avtomatski progovni blok
AS	- avtostop
CDK	- Center za daljinsko krmiljenje na elektrificiranih progah
CIM	- Mednarodna konvencija o prevozu blaga po železnici (Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemins de fer)
čl.	- člen
ENP	- električna napajalna postaja
idr.	- in drugo
IEV	- vzhodnoevropski čas
ipd.	- in podobno
itd.	- in tako dalje
JŽ	- Jugoslovanske železnice
km/h	- kilometrov na uro
MO	- medpostajna odvisnost
Navodilo 40	- Prometno navodilo
Navodilo 42	- Navodilo za premik
Navodilo 45	- Navodilo za opravljanje prometne službe na progah opremljenih z avtomatskim progovnim blokom
Navodilo 46	- Navodilo za opravljanje prometne službe na progah opremljenih s telekomando
Navodilo 47	- Navodilo o prometu salonskih voz
Navodilo 52	- Navodilo o tehničnih normativih in podatkih za izdelavo in izpolnitev voznega reda
Navodilo 54	- Navodilo za označevanje vlakov na progah JŽ
Navodilo 58	- Navodilo o obrazcih prometne službe in na činu za njihovo vodenje
Navodilo 70	- Navodilo za ugotavljanje in evidenco kapacitet ter organizacijo tovrnega prometa
Navodilo 79	- Navodilo za ravnanje ob izrednih dogodkih
Navodilo 90	- Navodilo za rabo voz in nakladalnih pripomočkov
Navodilo 99	- Navodilo za prevoz izrednih pošilk
Navodilo 161	- Navodilo o postopkih pri prevozu potnikov in

	prtljage
Navodilo 162	- Navodilo o manipulaciji pri prevozu pošilk stvari
Navodilo 163	- Navodilo o raziskovalnem in reklamacijskem postopku
Navodilo 164	- Navodilo o carinskem postopku v železniškem prometu
Navodilo 165	- Navodilo za vojaške prevoze po železnici
Navodilo 166	- Navodilo o paletizaciji na JŽ
Navodilo 227	- Navodilo za varnostne ukrepe pri električnem toku na elektrificiranih progah JŽ
Navodilo 228	- Navodilo za opravljanje službe na progah JŽ elektrificiranih z monofaznim sistemom 25 kV, 50 Hz
Navodilo 229	- Navodilo za opravljanje službe na progah JŽ elektrificiranih z enosmernim sistemom 3 kV
Navodilo 230	- Navodilo za ravnanje z brzinomeri na JŽ
Navodilo 233	- Navodilo o zaviranju
Navodilo 237	- Navodilo za rabo signalov za električno vleko
Navodilo 247	- Navodilo za delo strojnega osebja
Navodilo 248	- Splošno navodilo za samčno zasedbo dizelskih in električnih vlečnih vozil na omrežju JŽ
1 Navodilo 249	- Navodilo za vožnjo (promet) motornih vlakov
Navodilo 252	- Navodilo za mazanje voz
Navodilo 253	- Navodilo za vozovne preglednike
Navodilo 256	- Navodilo za ogrevanje potniških voz
Navodilo 257	- Navodilo za vzdrževane vozovne električne razsvetljave v eksploataciji JŽ
Navodilo 333 odst.	- Navodilo za zavarovanje prometa pozimi
P	- odstavek
Pravilnik 1	- Zavorni odstotek
Pravilnik 2	- Signalni pravilnik
Pravilnik 3	- Prometni pravilnik
1 Pravilnik 3	- Pravilnik o enotni organizaciji in delu operativne službe na JŽ
Pravilnik 7	- Pravilnik o prometu specialnega vlaka
Pravilnik 82	- Pravilnik o opravljanju radiotelegrafske službe na JŽ

Pravilnik 83	- Pravilnik o opravljanju brzojavnega in telefonskega prometa na JŽ	
Pravilnik 160	- Pravilnik o organizaciji prevoza potnikov in pošilk	
Pravilnik 241	- Pravilnik o popravljanju tirnih vozil	
Pravilnik 251	- Pravilnik tehnične vozovne službe	
Pravilnik 314	- Pravilnik o vzdrževanju zgornjega ustroja na JŽ	
Pravilnik 646	- Pravilnik o strokovni izobrazbi delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na JŽ	
Predpisi 325	- Predpisi o kategorizaciji prog	
PTN	- Prometno transportno navodilo k voznemu redu	
PTT	- Podjetje "za pošto, telegraf in telefon"	
PZM	- Potrebna zavrta teža masa	
R	- redno po voznem redu	
RDZ	- Radijska dispečerska zveza	11
RZM	- Resnična zavrta masa	
RIC 92	- Pravilnik o skupni rabi potniških in službenih voz v mednarodnem prometu (Regolamento Internazionale Carrozze)	
RID	- Pravilnik o prevozu nevarnega blaga po železnici v notranjem in mednarodnem prometu (Spt-51a) - (Reglement international concernant le transport des marchandises dangereuses)	
RIV 91	- Pravilnik o skupni rabi tovornih voz v mednarodnem prometu (Regolamento Internazionale Veicoli)	
RIV/II.95	- Predpisi za nakladanje voz (Priloga II, k Pravilniku RTV in Priloga II. k tarifi RT-1)	
Sporazum 32	- Sporazum o skupni rabi in nadomestilu za opravljeno delo in čezmerno zadrževanje za potniški voz	1
Sporazum 93	- Sporazum o skupni rabi in o izenačenju tovornih voz	
SEV	- srednjeevropski čas	
SJŽ	- Skupnost jugoslovanskih železnic SV naprave - signalno varnostne naprave	

SVP	- organizacija za vzdrževanje proge
sig. znak	- signalni znak
št.	- številka
t	- tona
toč.	- točka
TK naprave	- telekomandne naprave (naprave za urejanje vlakovnega prometa na daljavo)
TK proga	- proga na kateri se ureja vlakovni promet s TK napravami
TT naprave	- brzojavno-telefonske naprave
V _{max}	- maksimalna hitrost vlaka
V _o	- hitrost vlaka v premi vodoravni progi
ZOV	- zakon o osnovah varnosti v železniškem prometu
ZPPŽ	- Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu
ŽTO	- Železniška transportna organizacija
Pravilnik 4	- Pravilnik o izdelavi voznega reda
Pravilnik 8	- Pravilnik o notranjem in mednarodnem telegrafskem, telefonskem in radijskem prometu na Jugoslovanskih železnicah
Navodilo 44	- Navodilo o prometu vlakov brez vlakospremnega osebja, samo s strojevodjo na vlečnem vozilu
Navodilo 49	- Navodilo o izdelavi voznega reda
Navodilo 71	- Navodilo o začasnem urejanju prometa vlakov na dvotirnih progah v času kapitalnega remonta enega tira
2 Pravilnik 212	- Pravilnik o uporabi stabilnih naprav električne vleke na progah JŽ
Navodilo 236	- Navodilo o vodenju evidence dejavnosti vleke vlakov in vzdrževanja vlečnih vozil na progah JŽ.
Navodilo 248	- Navodilo o ravnanju vlečnih vozil v samčni zasedbi pri vleki vlakov na progah JŽ
Navodilo 249	- Navodilo o prometu motornih vlakov
Navodilo 265	- Navodilo o tehtanju železniških vozil
Navodilo 352	- Navodilo o mazanju voz
Navodilo 266	- Navodilo o poskusni vožnji železniških vozil po opravljenem popravilu

V S E B I N A

stran

I. poglavje: SPLOŠNE DOLOČBE IN POJMI PROMETNE SLUŽBE	19
1. člen Uvodne določbe.....	19
2. člen Pojem prometne službe.....	20
3. člen Predpisi, ki veljajo za opravljanje prometne službe.....	21
4. člen Delovna mesta izvršilne službe	23
5. člen Službena mesta na progi	26
6. člen Vlaki in njihov namen	29
7. člen Zdravstvena zmožnost in strokovna usposobljenost železniških delavcev	32
8. člen Razpored službe. Predaja in prevzem službe.....	35
9. člen Službeni znaki in vedenje na železniškem območju.....	38
10. člen Službena razmerja drugih organov do organov prometne službe	38
11. člen Opravljanje službe v navzočnosti osebe, ki je pooblaščen za nadzorstvo oziroma v navzočnosti pristojnega vodje	39
II. poglavje: PROGOVNE, POSTAJNE IN PROMETNE NAPRAVE	40
11. člen Določitev strani proge	40
12. člen Progovna znamenja in prehodi prek železniške proge.....	40
13. člen Proga in tiri	41
14. člen Raba na novo zgrajenih in preurejenih prog, napeljav, naprav in objektov na progi	42
15. člen Vzdrževanje prostega prostora proge	42
16. člen Računanje časa in določitev točnega časa	43
17. člen Progovne naprave	45
18. člen Kretnice. Lege kretnic	46
19. člen Zavarovanje kretnic	46
20. člen Redni pregled in vzdrževanje kretnic po postajnem osebju.....	48
21. člen Odpravljanje pomanjkljivosti in napak na kretnicah. Prerez kretnic	49
22. člen Tehnični pregled kretnic in varnostnih naprav po tehničnih organih.....	51
23. člen Vzdrževanje in pregled drugih naprav in signalnih sredstev	52

III. poglavje: DOLOČBE ZA RAVNANJE Z VOZMI	53
24. člen Pregled voz. Oprema voz.....	53
25. člen Poskusne vožnje. Dolžnosti osebja pri ravnanju z vozmi. Mazanje voz.	56
26. člen Splošni predpisi za nakladanje voz.....	59
27. člen Obremenljivost tovornih voz.....	61
IV. poglavje: OPRAVILA PREMIKALNEGA IN KRETNIŠKEGA OSEBJA .	62
28. člen Premik.....	62
29. člen Opravila kretnika.....	64
V. poglavje: SESTAVA VLAKOV	67
31. člen Splošne določbe za sestavo vlakov.....	67
32. člen Raba vlečnih vozil v prometu.....	70
33. člen Uvrstitev voz v vlake za prevoz potnikov.....	75
34. člen Uvrstitev voz in drugih vozil v tovarne vlake.....	77
35. člen Uvrstitev voz, naloženih z nevarnimi materijami.....	79
36. člen Spenjanje vozil.....	80
37. člen Dolžina vlakov in število osi pri vlakih.....	81
38. člen Teža vlaka. Obremenljivost strojev. Raba priprege in doprege.....	82
39. člen Priprava vlakov na izhodni postaji.....	83
40. člen Oprema vlakov.....	84
VI. poglavje: ZAVORE IN ZAVIRANJE VLAKOV	85
41. člen Vrste zavor na vozilih.....	85
42. člen Zaviranje vlakov.....	85
43. člen Razvrstitev voz z zavorami v vlaku.....	88
VII. poglavje: VOZNI RED	90
44. člen Vlaki v prometu in njihov rang.....	90
45. člen Vozni red in njegova izdelava.....	92
46. člen Razdelitev voznega reda enotam in osebju.....	102
47. člen Tehnični normativi in podatki za izdelavo in izpolnitev voznega reda.	104
VIII. poglavje: VPELJAVA VLAKOV	106
48. člen Razporedne postaje. Razporedni odseki.....	106
49. člen Splošne določbe za odpravo potnikov in blaga z rednimi in izrednimi	

vlaki	106
50. člen Lastni tovor razporedne postaje	108
51. člen Tovor vmesnih postaj razporednega odseka	108
52. člen Prehodni tovor sosednih železnic	110
53. člen Tovor, ki je namenjen čez prvo prihodnjo razporedno postajo	110
54. člen Napoved delovnih in nedelovnih strojev, motornih voz, zalogovnikov, snežnih plugov in snežnih odmetalnikov za odpravo z vlaki	110
55. člen Izbira izrednih vlakov, ki jih je treba vpeljati	111
56. člen Naročitev strojev za vleko vlakov	112
57. člen Odpoved strojev	113
58. člen Določitev vlakospremnega osebja za spremljavo vlakov	113
59. člen Vpeljava vlakov z vmesnih postaj razporednega odseka	114
60. člen Vpeljava posebnih vlakov	114
61. člen Vpeljava strojnih vlakov	115
62. člen Uporaba osebja in strojev	115
IX. poglavje: OBVEŠČANJE POSTAJ IN OSEBJA O VLAKOVNEM PROMETU	117
63. člen Splošne določbe za obveščanje o vlakovnem prometu	117
64. člen Način obveščanja o vlakovnem prometu	118
65. člen Obveščanje o prometu rednih in izrednih vlakov	118
66. člen Obveščanje postaj o spremembah v vlakovnem prometu z razporedne postaje	119
X. poglavje: SPREMNE LISTINE VLAKOV	126
67. člen Potni list. Vozovni izkaz. Plan dela vlaka	126
68. člen Kako ravnati, kadar se potni list ali kakšna priloga potnega lista izgubi ali postane nerabna	127
XI. poglavje: RAZPORED VLAKOVNEGA OSEBJA PRI VLAKIH. PRAVICA DO VOŽNJE NA VLEČNIH VOZILIH IN TOVORNIH VLAKIH 	129
69. člen Število in razpored strojnega in vlakospremnega osebja pri vlaku	129
70. člen Pravica do vožnje na vlečnem vozilu	135
71. člen Odprava oseb s tovornimi vlaki	136
XII. poglavje: HITROST PRI VLAKIH	140
72. člen Hitrost vožnje vlakov	140

73. člen	Hitrost vožnje čez kretnice	143
XIII. poglavje: URAVNAVANJE PROMETA VLAKOV		146
74. člen	Uravnavanje vožnje vlakov	146
75. člen	Dovoljenje	148
76. člen	Sporočilo o odhodu vlaka	153
77. člen	Prijava	156
78. člen	Odjava	157
79. člen	Odprava zaporednih vlakov, kadar je sporazum samo delno mogoč....	160
80. člen	Odprava zaporednih vlakov pri nemogočem sporazumu.....	160
81. člen	Obvestitev vlakovnega osebja o tem, da za sprednji vlak ni odjave.....	162
82. člen	Način sprejemanja in oddajanja prijave in odjave na postaji.....	164
83. člen	Prenehanje in začetek službe na službenih mestih z omejenim delovnim časom	164
84. člen	Promet deljenih vlakov	166
85. člen	Promet in spremljava po organih prometne službe.....	167
XIV. poglavje: SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, ODPRAVLJANJE VLAKOV		168
86. člen	Določitev rednih uvoznih tirov, zavarovanje voznih poti za vlake in raba kretnic	168
87. člen	Pregled kretnic pred uvozom in izvozom vlakov	173
88. člen	Prepoved sočasnega uvoza in izvoza vlakov	176
89. člen	Postavljanje uvoznih in izvoznih signalov. Kako ravnati, kadar so zaradi okvare nerabni oziroma kadar izjemoma ne veljajo.....	177
90. člen	Priprave za sprejem vlaka.....	180
91. člen	Obvestitev vlakovnega osebja o spremembah v prometu vlakov in o ukrepih za urejenost in varnost prometa	186
92. člen	Prihod in postanek vlakov na postaji	197
93. člen	Določitev kraja na postaji, kjer naj se ustavljajo vlaki	201
94. člen	Izjemen prevoz vlaka, ki ima po voznem redu ali po odredbi postanek na postaji.....	202
95. člen	Izjemna ustavitve vlaka, ki po voznem redu ali po odredbi na postaji nima postanka	203
96. člen	Odprava vlakov	205
97. člen	Vlakovna analiza	216
98. člen	Opravljanje službe na cepiščih, na mejnih postajah in na industrijskih tirih.....	216
XV. poglavje: URAVNAVANJE PROMETA ZAMUJENIH VLAKOV.....		217

99. člen	Promet zamujenih vlakov	217
100. člen	Križanje vlakov.....	219
101. člen	Dogovarjanje in odpadanje križanj.....	222
102. člen	Odprava zamujenih zaporednih vlakov	234
103. člen	Urejanje vlakovnega prometa brez dogovarjanja križanj in prehitenj	236
XVI. poglavje: DELO PROGOVNEGA OSEBJA		240
104. člen	Opravila odjavnika	240
105. člen	Opravila čuvaja prehoda.....	242
106. člen	Opravila progovnega čuvaja	245
XVII. poglavje: DOLŽNOSTI VLAKOVNEGA OSEBJA PRI VLAKU		248
107. člen	Dolžnosti vlakovnega osebja pri prevzemu vlaka	248
108. člen	Dolžnosti vlakovnega osebja med vožnjo	253
109. člen	Izvoz vlaka s postaje.....	255
110. člen	Vožnja na odprti progi.....	256
111. člen	Približevanje vlaka postaji.....	261
112. člen	Postanek vlaka na postaji.....	265
XVIII. poglavje: NEPRAVILNOSTI MED VOŽNJO NA ODPRTI PROGI... 268		
113. člen	Ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi.....	268
114. člen	Zavarovanje vlaka, ustavljenega na odprti progi	272
115. člen	Nadaljevanje vožnje in umik vlaka z odprte proge.....	279
116. člen	Kako ravnati, kadar se vlak ne more držati predpisanega voznega časa	281
XIX. poglavje: POSEBNE DOLOČBE ZA DVOTIRNE PROGE		283
117. člen	Promet vlakov na dvotirni progi	283
118. člen	Pričakovana vožnja po nepravem tiru.....	287
119. člen	Izjemna vožnja po nepravem tira.....	288
120. člen	Nepričakovana vožnja po nepravem tiru	289
121. člen	Obojestranski (izmenični) promet	290
XX. poglavje: POSEBNE VRSTE PROMETA		291
122. člen	Vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi.....	291
123. člen	Potiskanje vlakov.....	292

124. člen	Vožnja pomožnega vlaka (lokomotive).....	293
125. člen	Zapora proge – tira	296
XXI. poglavje: VOŽNJA PROGOVNIH VOZIL.....		299
126. člen	Splošne določbe za vožnjo progovnih vozil	299
127. člen	Tehnična zmožnost progovnih vozil za vožnjo. Vodstvo in spremljava progovnih vozil. Oznambe in oprema.....	301
128. člen	Vožnja s progovnim vozilom na progi	304
129. člen	Hitrost vožnje. Prevoz materiala s progovnim vozili in medsebojno spenjanje progovnih vozil.....	311
130. člen	Dolžnosti vodje progovnega vozila med vožnjo.....	313
131. člen	Prepustnice in razvid voženj s progovnimi vozili.....	316
132. člen	Čuvanje in zavarovanje progovnih vozil	317
133. člen	Vpeljava motornega progovnega vozila, ki vozi kot vlak	318
XXII. poglavje: ORGANIZACIJA PROMETA POD POSEBNIMI POGOJI, IZREDNI DOGODKI.....		320
134. člen	Splošne določbe.....	320
135. člen	Ravnanje ob močni burji.....	321
136. člen	Zadržanje vlaka na postaji zaradi izrednega dogodka	321
137. člen	Ravnanje ob sneženju in metežu.....	322
138. člen	Kako ravnati, kadar je razgled v daljavo oviran	324
139. člen	Prevoz potnikov, prtljage in blaga kadar je proga pretrgana	325
140. člen	Ustavitev prometa zaradi izrednih dogodkov	326
141. člen	Kako ravnati, če vozila uidejo. Pretrganje vlaka	326
142. člen	Naznanitev in vodenje razvida o izrednih dogodkih.....	328
143. člen	Ogled izrednih dogodkov in izsleditev vzrokov in krivde.....	329
XXIII. poglavje: RAZVID IN POROČILA O PROMETU		330
144. člen	Prometni dnevnik.....	330
145. člen	Odjavni dnevnik	331
146. člen	Poročilo o prometu	332
XXIV. poglavje: KONČNE DOLOČBE.....		333
147. člen	Prenehanje veljavnosti Prometnega pravilnika 62/78.....	333
148. člen	Začetek veljavnosti Prometnega pravilnika 2/81	333

Na podlagi 35. člena Zakona o osnovah varnosti v železniškem prometu (Uradni list SFRJ«, št. 62/77) in 127. člena Samoupravnega sporazuma o združevanju v SJŽ (»Sl. glasnik SJŽ, št. 2/81), izdaja Skupščina Skupnosti jugoslovanskih železnic

PROMETNI PRAVILNIK

I. POGLAVJE

SPLOŠNE DOLOČBE IN POJMI PROMETNE SLUŽBE

1. člen

Uvodne določbe

1. V tem prometnem pravilniku so določbe, po katerih se opravlja služba na Jugoslovanskih železnicah.

Promet specialnega vlaka ureja Pravilnik o prometu specialnega vlaka (Pravilnik 7).

Navodila, ki jih predvideva ta pravilnik, pa tudi druga navodila in pojasnila, s katerimi se nadrobneje urejuje opravljanje prometne službe v smislu določb tega pravilnika, izdaja Poslovodni odbor Skupnosti JŽ.

Zaradi uvedbe novega načina opravljanja in zavarovanja prometa, lahko Poslovodni odbor Skupnosti JZ, začasno dovoli

1 odstopanja od posameznih določb tega pravilnika in sicer samo v primeru, kadar je potrebno, da se z uporabo novih določb ugotovijo rezultati, preden se da predlog za spremembo in dopolnitev zadevnih določb. Za vsak takšen primer mora Poslovodni odbor SJŽ predpisati potrebne ukrepe za zavarovanje urejenega in varnega prometa. O tem mora obvestiti Skupščino SJŽ na prvi prihodnji seji, z navedbo kako dolg je rok odstopanja, ki pa ne sme biti daljši kot leto dni.

Spremembe, dopolnila, popravki in pojasnila se označujejo z zaporedno številko, posebej po vrstah, in se pod to številko objavljajo v Službenem glasniku SJŽ.

1 | 2. Določbe tega pravilnika so predpisane za glavne in posamezne stranske proge, če ŽTO za stranske proge ne določi posebne postopke po 6. točki 3. člena tega pravilnika.

Razporeditev prog na glavne in stranske opravlja Skupnost JŽ. Pregled glavnih in stranskih prog na omrežju JŽ je v Predpisu 325 in Navodilu 52.

3. Določbe tega pravilnika, predpisane za postaje, veljajo v celoti tudi za izogibališča. Prav tako veljajo te določbe tudi za prometna odpravništa (prometno-transportna odpravništa), če ni za posamezne primere v tem pravilniku drugače določeno. Vse določbe za prometna odpravništa veljajo tudi za prometno-transportna odpravništa.

Določbe, ki veljajo za vlakovnega odpravnika, veljajo tudi za prometno-transportnega odpravnika, če ni za posamezne primere v tem pravilniku drugače določeno.

Določbe, ki veljajo za vlake, veljajo tudi za strojne in motorne vlake, pa tudi za progovna vozila, kadar vozijo kot vlak.

2 2. člen

Pojem prometne službe

1. Prometna služba obsega vse tisto delo, ki je potrebno za organizacijo in opravljanje varnega, rednega in gospodarnega prometa vlakov in drugih železniških vozil.

2. V prometno službo spada:

2

- a) sestavljanje voznega reda in urejanje voženj vlakov na progi,
- b) dostavljanje voznih sredstev za prevoz potnikov, živali in blaga,
- c) vpeljevanje, sestavljanje in opremljanje vlakov,
- d) odpravljanje vlakov in nadzor nad njihovim prometom,
- e) odpravljanje motenj v vlakovnem prometu in
- f) služba pri vlakih na progi.

3. člen

3

Predpisi, ki veljajo za opravljanje prometne službe

1. Za opravljanje prometne službe veljajo, razen Prometnega pravilnika in Signalnega pravilnika, še Navodilo o tehničnih normativih in podatkih za izdelavo in izpolnitev voznega reda (Navodilo 52), Prometno navodilo, poslovni red postaje, kakor tudi navodila in odredbe, s katerimi se natančneje določa in razlaga, kako se opravlja prometna služba.

Z določbami poslovnega reda postaje, navodil in odredb, s katerimi se natančneje določa ali razlaga, kako se opravlja prometna služba, morajo biti delavci poprej seznanjeni, kar morajo potrditi s svojim podpisom.

2. Vsi delavci, ki jim je zaupano opravljanje izvršilne službe, morajo poznati predpise prometne službe v okviru pravilnika 646.

3. Vsak delavec se mora zavedati, da noben pravilnik (navodilo) ne more predvideti vsega, kar se utegne primeriti in določiti ustrezno ravnanje. Zato se pričakuje od osebne pobude in uvidevnosti delavca samega, da v vsakem posameznem primeru ohrani prisebnost, hitro presodi položaj ter v duhu pravilnika ukrene in stori vse, kar je v prid službi, ter tako zagotovi reden, nemoten in varen promet.

4. Pomembnejše odredbe za opravljanje službe da pristojni voditelj delavcem na znanje pismeno v »Knjigo odredb«.

5. Razen določb tega pravilnika veljajo, na elektrificiranih progah, na progah opremljenih z APB, telekomando, autostop napravami, ali radijsko dispečersko zvezo še tudi določbe posebnih predpisov, ki zadevajo samo te proge.

6. Za opravljanje prometne službe na posamezni stranskih progah se lahko glede na njihovo specifičnost (slab promet, nizke hitrosti, ni sestajanj vlakov in podobno) izdajo posebni predpisi, ki jih izdela ŽTO za svoje področje oz. za skupne proge ŽTO sporazumno.

7. Vse službe, ki opravljajo prevoz na železnici ali ga tehnično omogočajo, se imenujejo »izvršilne službe«.

Za izvršilne službe se štejejo:

- prometno-komercialna služba,
- služba za vleko in vozila,
- služba za vzdrževanje proge,
- služba za vzdrževanje stabilnih naprav električne vleke, in
- služba za zveze in signalno-varnostne naprave.

Za izvršilne enote se štejejo enote naštetih služb na progi, ki neposredno sodelujejo pri zavarovanju in izvršitvi prevoza (postaje, kurilnice itd.).

Za izvršilno osebje se šteje tisto osebje izvršilnih služb, ki v izvršilnih enotah neposredno urejuje vlakovni promet in skrbi za njegovo varnost in rednost.

8. Voditelji vseh izvršilnih enot na progi morajo redno nadzirati delo in službo, ki jo opravljajo delavci njihovih enot, glede na popolno in pravilno rabo predpisov za zavarovanje prometa.

ŽTO morajo po svojih določenih organih pogosto neposredno kontrolirati delo izvršilnega osebja, če pravilno rabi veljavne predpise za zavarovanje varnosti prometa. V ta namen morajo ŽTO, glede na svojo organizacijo, predpisati, kateri organi, na kakšen način in v kakšem obsegu bodo opravljali to kontrolo.

9. Za vsako postajo se mora predpisati Poslovni red postaje, kjer se zanjo natančneje določi način organizacije in opravljanja službe.

Določbe poslovnega reda postaje, ki zadevajo tudi osebje drugih enot, se morajo dati v znanje temu osebju na način, ki ga določi ZTO, posamezne take določbe pa morajo biti objavljene tudi v PTN k voznemu redu, posebno še, če zadevajo tudi vlakovno osebje.

Natančnejše določbe za izdelavo poslovnega reda postaje so v PN40.

10. Pri opravljanju prometne službe se vrši sporazumevanje s telekomunikacijskimi napravami - brzojavnimi, telefonskimi in radijskimi zvezami.

Sporazumevanje s sredstvi, ki omogočajo stalno in zanesljivo registriranje sporočil (brzojav in teleprinter, pa tudi telefon in radijska zveza z napravo za registriranje) se šteje kot dokazno sporazumevanje in se taka sredstva v nadaljnjem besedilu imenujejo brzojav.

Telefon in radijska zveza, ki sta brez naprave za registriranje se ne štejeta za dokazno sredstvo za sporazumevanje, v nadaljnjem besedilu ju imenujemo telefon.

Na progah, kjer je mogočih več načinov sporazumevanja, pomeni, kadar je beseda telefon v oklepaju, da se sporazumevanje s telefonom lahko opravlja samo, kadar je sporazumevanje z brzojavom nemogoče.

4. člen

Delovna mesta izvršilne službe

v določbah tega pravilnika se imenujejo delavci, ali skupine delavcev, ki pri določenih opravilih neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, v smislu določb tega pravilnika:

Vlakovni odpravnik - delavec, ki neposredno ureja in zagotovi varen uvoz, izvoz in prevoz vlakov na postaji in njihove varne vožnje na zadevnih medpastajnih progovnih odsekih.

Vlakovni dispečer - delavec, ki po določbah Pravilnika 3, neposredno ureja in vodi z osrednjega mesta, vožnje vlakov na določenem delu proge, oziroma na določenih progah, vse pa v okviru danih pristojnosti. Delavec, ki ureja vlakovni promet na TK progi na daljavo s pomočjo telekomandne naprave (TK naprava), se imenuje **vlakovni dispečer na TK progi**.

Prometni dispečer - delavec, ki z osrednjega mesta nadzoruje vožnje vlakov in daje postajam pravočasno potrebne dispozicije za urejeno odpravo tovora in urejen vlakovnih promet.

Telegrafist - delavec, ki opravlja telegrafsko-telefonsko službo.

Prometno-transportni odpravnik - delavec, ki opravlja prometno službo v prometnem odpravništvu, oziroma v prometno-transportnem odpravništvu, z določenimi omejitvami, predvidenimi s tem pravilnikom. V prometno-transportnem odpravništvu opravlja tudi opravila transportne službe.

Nadzorni vodja premika - delavec, ki usklajuje delo premikalnih skupin.

Premikalni vodja - delavec, ki neposredno vodi delo premikalne skupine.

Premikač - delavec, ki opravlja premik.

Premikalna skupina - skupno ime za premikalnega vodjo in določeno število premikačev.

Premikalno osebje - skupno ime za lokomotivsko osebje, ki sodeluje pri premiku in premikalno skupino.

Nadzorni kretnik - delavec, ki na določenih postajah z večjim obsegom prometa opravlja, po določbah 87, člena tega pravilnika, pregled kretnic, postavljene za vožnjo vlakov v pravilno in natančno lego ter hrani ključke zaklenjenih kretnic.

Kretnik - delavec, ki na kraju samem ali z osrednjega mesta neposredno postavlja njemu dodeljene kretnice, zaradi postavitve voznih poti vlakom ali za premikalne vožnje.

Kretniško osebje - skupno ime za nadzornega kretnika in kretnika.

Popisovalni vlakovodja - delavec, ki pri vlakih brez vlakovodje in v posebej določenih primerih, opravlja potrebne organizacijske priprave vlaka za njegovo urejeno in varno odpravo.

Postajno osebje - skupno ime za vlakovnega odpravnika, nadzornega vodjo premika, prometno-transportnega odpravaika, telegrafista, kretniško osebje, premikalno skupino, popisovalnega vlakovodjo, kot tudi za ostalo osebje prometno-transportne službe, ki sodeluje pri opravljanju prometne službe.

Vlakovno osebje - skupno ime za vlakospremno in osebje vlečnega vozila pri nekem vlaku.

Vlakospremno osebje (vlakospremniki) - skupno ime za vlakovodjo, zavirače in sprovodnike pri nekem vlaku.

Vlakospremno osebje, določeno za spremljavo nekega vlaka, se imenuje vlakovna skupina.

Vlakovodja - delavec, ki skrbi za urejeno pripravo in varno vožnjo ter delo vlaka na progi in na službenih mestih.

Zavirač - delavec, ki varuje vlak na postajah in na odprti progi (samopremaknitev, zavarovanje, prostost ločnič, opazovanje vlaka ter proge ipd.) ter opravlja med potjo tudi druga opravila.

Sprevodnik - delavec, ki opravlja transportna opravila v potniškem vlaku, sodeluje pri odpravi vlaka, opravlja pa tudi pri svojem vlaku opravila zavirača; oziroma premikača, kad pri vlaku, oziroma na postaji, ni takšnih delavcev.

Osebje vlečnega vozila - skupno ime za vse delavce, ki ravnaajo in strežejo vlečnemu vozilu pri vlaku, oziroma pri premiku (parna, električna, dizelska lokomotiva, motorni voz itd.).

Strojvodja—delavec, ki upravlja s parno dizelsko ali električno lokomotivo, motornimi vozmi ali motornim vlakom.

| 2

Pomočnik strojevodje - delavec, ki streže vlečnemu vozilu in opravlja opravila, ki so s predpisi predvidena. Pri parni vleki se imenuje ta delavec kurjač.

Pregledni delavec - delavec, ki organizira in opravlja preizkus avtomatskih zavor pri vlaku.

Vozovni preglednik - delavec, ki opravlja razen obveznosti preglednega delavca tudi ostale tehnične preglede na vozilih in pošiljkah, ki so predvideni s predpisi.

4

Voznik progovnega motornega vozila - delavec, ki vodi progovno motorno vozilo in opravlja v prometnem pogledu opravila vlakovodje, oziroma strojevodje, ki so s tem pravilnikom predvidena.

Vodja progovnega vozila - delavec, strokovno usposobljen za določena prometna opravila, ki v predpisanih primerih spremlja progovno vozilo.

Progovno osebje - skupno ime za progovnega čuvaja, čuvaja mostov, predorov, pobočij, potnih prehodov, vodje progovnih del, kot tudi eventualno drugo osebje vzdrževanja prog, ki sodelujejo pri zavarovanju vlakovnega prometa na odprti progi.

Progovna delavska skupina - skupno ime za vodjo progovnih del in določeno število delavcev za opravljanje del na progi.

Glasnik - določeni delavec, katerega naloga je zavarovati vožnjo svojega vlaka ali progovnega vozila pred drugimi vožnjami.

Odjavnik – delavec, ki na odjavnici ureja promet zaporednih vlakov

2

Operativec na Drči – delavec, ki izvaja na drči ranžiranje in upravlja z napravami za ranžiranje vlakov.

5

5. člen

Službena mesta na progi

1. Za opravljanje prometne in transportno-komercialne službe so na progah ,tale službena mesta:

- a) **Postaje.** Te uravnavajo vožnjo nasprotnih in zaporednih vlakov (križanja, prehitenja in vožnje zaporednih vlakov) in opravljajo celotni ali omejeni potniški in vlakovni promet.

Po tem, kako uravnavajo promet, se delijo postaje na tele vrste:

- **Vmesne postaje.** Te so med dvema razporednima postajama. Postaje, skozi katere vozi vlak od svoje izhodne do končne postaje so medpotne postaje tega vlaka.

- **Razporedne postaje.** Razen opravil pod a) v mejah veljavnih predpisov, vpeljujejo in odpovedujejo vlake, načrtujejo odpravo tovora, razstavljajo in sestavljajo vlake ter skrbijo za odpravo potnikov in blaga na svojem razporednem odseku.
 - **Ranžirne postaje.** Te v večjem obsegu razstavljajo in sestavljajo tovarne vlake za določene smeri ter imajo posebne skupine tirov in naprave za premik. To so hkrati tudi razporedne postaje.
 - **Cepne postaje** uravnavajo še prehod vlakov z ene na drugo cepno progo.
 - **Postaje prehoda** z dvotirne proge, na enotirno. Tu preide dvotirna proga v enotirno progo.
- b) Izogibališča** uravnavajo vožnjo nasprotnih in zaporednih vlakov (križanje, prehitenje, vožnje zaporednih vlakov) ter lahko odpravljajo potnike, prtljago, ekspresno blago in blago.
- c) Prometna odpravišтва**, v katerih se opravljajo križanja 1 vlakov. Za križanja v teh službenih mestih in za njihova prelaganja iz teh službenih mest -dogovarjajo s posredovanjem sosednjih-postaj ali izogibališč. Prometna odpravišтва lahko odpravljajo potnike, prtljago in ekspresno blago. Če se v takih v takih službenih mestih, razen naštetega, odpravlja tudi blago, se imenujejo **prometno transportna odpravišтва**.
- d) Odjavnice** uravnavajo vožnjo zaporednih vlakov v odjavnem razmiku.
- e) Cepišča.** Tu se na odprti progi cepi proga od proge.
- i) Križišča.** Tu se križata dve progi s tiri v isti ravni.
- g) Mesto prehoda z dvotirne proge na enotirno progo** je tam, kjer preide na odprti progi dvotirna proga v enotirno.
- h) Transportna odpravišтва in nakladališča** opravljajo celotno ali omejeno odpravo blaga in potnikov. Iz prometnih ozirov se tu opravlja tudi premik, in sicer samo

pri nabiralnih vlakih ali s posebnimi stroji, ki jemljejo ali puščajo vozove.

i) Postajališča. Tu se opravlja omejen potniški promet. Določena so samo za vstopanje in izstopanje potnikov pri vlakih, ki prevažajo potnike.

Službena mesta pod e) do i) so lahko hkrati tudi odjavnice. Službena mesta pod e) in g) lahko urejajo promet tudi nasprotnih vlakov, če so zasedena z vlakovnim odpravnikom ali prometno-transportnim odpravnikom in so opremljena s progovnimi glavnimi signali.

Vgrajevanje varovalnih kretnic na mestih, kjer se na odprti progi glavne proge priključi druga proga, ali tir, se opravlja po določbah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZOV).

Postaje, izogibališča in prometna odpravitšva se opremljajo z uvoznimi signali in predsignali, za hitrosti prek 100 km/h pa tudi z izvoznimi signali. Ostala službena mesta se opremljajo z ustreznimi glavnimi signali s predsignali (kritnimi, prostornimi).

Natančnejše določbe o opremljanju prog s signalno-varnostnimi napravami, z zvezi s 3, 4 in 5. odstavkom te točke se predpisujejo s posebnim navodilom.

2. Prometna odpravitšva oziroma prometno-transportna odpravitšva se lahko odpirajo samo na progah s slabim prometom; na progah z močnejšim prometom pa samo, če imajo uvozne signale s predsignali, ki so v odvisnosti s kretnicami. Na progah z močnejšim prometom je med dvema sosednjima postajama (izogibališčema) lahko samo eno tako službeno mesto, na progah s slabšim prometom pa dve ali več takih službenih mest.

Katere proge so po tej točki proge z močnejšim in katere s slabšim prometom, določi za svoje območje ŽTO.

Na enotirnih progah, na katerih se ne obvešča vlakovno osebje o spremembah v prometu in o spremenjenih križanjih, razen na progah s progovnim relejnim zavarovanjem (APB, TK proge in proge s kontrolirano medpostajno odvisnostjo), se prometna oziroma prometno-transportna odpravitšva ne morejo odpirati.

3. Službena mesta morajo biti označena s svojim uradnim imenom razločno in vidno, ponoči pa tudi osvetljena. Postajni prostor mora biti razsvetljen med uvozom, postankom, izvozom in prevozom vsakega vlaka. Pri potniških vlakih morajo biti sočasno razsvetljene še dohodne poti, peroni, čakalnice in vsi tisti prostori, ki so namenjeni potnikom.

25

1

6. člen

6

Vlaki in njihov namen

1. Za vlak se šteje, v smislu prometnih predpisov, vlečno vozilo, ki vozi samo ali z vozili v predpisani sestavi in predpisano signaliziran, in sicer od trenutka, ko ga prevzame vlakovno osebje na izhodni postaji, do trenutka prispetja, oziroma predaje na končni postaji.

2. Za vlak se šteje pravitako na predpisani način sestavljena sestava vozil, ki čaka na vlečno vozilo, ki čaka po prihodu na končno postajo na razstavljanje, oziroma ki čaka, zaradi določenih razlogov, na medpotni postaji na drugo vlečno vozilo.

3. Glede na vrsto prevozov, so vlaki lahko:

- vlaki za prevoz potnikov,
- vlaki za prevoz stvari (tovorni vlaki),
- vlaki za železniške potrebe (službeni vlaki),
- vlaki za primer izrednega dogodka (pomožni vlaki).

3

4. Vlaki za prevoz potnikov se delijo na:

- specialne vlake, namenjene za specialna potovanja. Promet teh vlakov poteka po posebnem predpisu;
- poslovne vlake, namenjene za hitrejši in udobnejši prevoz potnikov med poslovnimi centri;
- ekspresne vlake, namenjene za najhitrejši prevoz potnikov v notranjem ali mednarodnem prometu;
- brze vlake, namenjene za hiter prevoz potnikov v notranjem ali mednarodnem prometu

2

6

- pospešene vlake, namenjene za prevoz potnikov v no tranjem prometu, pri katerih so postanki na medpotnih postajah zmanjšani na najmanjšo mero;
- potniške vlake za prevoz potnikov na daljših relacijah, ki imajo postanke na postajah in izjemno tudi na postajališčih;
- lokalne vlake, za prevoz potnikov na krajših relacijah ki imajo postanke na postajah in postajališčih.

2

2

3

5. Vlaki za prevoz stvari (tovorni vlaki) se delijo na:

- ekspressne tovarne vlake, namenjene za najhitrejši prevoz stvari, posebno živih živali in pošiljk stvari, ki se hitro kvarijo, v mednarodnem in notranjem prometu;
- brze tovarne vlake, namenjene za hitri prevoz stvari, posebno pošiljk živih živali in pošiljk stvari, ki se hitro kvarijo, v mednarodnem in notranjem prometu,
- direktne tovarne vlake, namenjene za prevoz direktnega tovora iz ene razporedne (ranžirne) ali nakladalne (razkladalne) postaje, čez najmanj eno razporedno (ranžirno) postajo na isti ali tudi cepni progi;
- odsekovni tovorni vlaki, namenjeni za prevoz direktnega tovora iz ene, razporedne (ranžirne) ali nakladalne (razkladalne) postaje, do sosednje razporedne (ranžirne) postaje na isti ali cepni progi, ali do kakšne nakladalne (razkladalne) postaje pred njimi;
- nabiralni vlaki, namenjeni za prevoz medpostajnega tovora enega razporednega odseka;
- brzi manipulacijski vlaki, za prevoz vseh brzovoznih kosovnih pošiljk kot tudi kosovnih pošiljk v navadnem prevozu živih živali in stvari, ki se hitro kvarijo;
- nabiralno-manipulacijski vlaki, za prevoz medpostajnega tovora in kosovnih pošiljk na enem razporednem odseku;
- krožni tovorni vlaki, namenjeni za prevoz tovora med postajami znotraj železniškega vozlišča;
- industrijski vlaki, namenjeni za prevoz tovora za potrebe industrije na določenih relacijah, kot tudi za oskrbovanje industrijskih tirov, ki se cepijo z odprte proge.

Posamični tovorni vlaki so lahko:

6

- maršrutni vlaki, ki rabijo za prevoz direktnega tovora, na podlagi določb Pravilnika 3 in Navodila ŽTO ter Navodila za ugotavljanje in evidenco zmožljivosti in organizacijo tovornega prometa;
- vojaški vlaki, ki rabijo izključno za prevoz vojaških pošiljk in vojaških transportov.

6. Vlaki za železniške potrebe (Službeni vlaki) se delijo na:

3

- lokomotivske vlake, namenjene za odpravo delovnih lokomotiv zunaj službe;
- delovne vlake, namenjene za prevoz materiala za vzdrževanje in gradnje železniških naprav in objektov. Delovni vlaki lahko vozijo tudi kot pomožni vlaki;
- poskusni vlaki, namenjeni za ugotavljanje zmožnosti in brezhibnosti novih vozil ali vozil, ki so izstopila iz popravila;
- prazni vlaki, namenjeni za prevoz praznih potniških garnitur.

7. Vlaki za primer izrednega dogodka / pomožni vlaki se delijo na:

3

- pomožne vlake, ki se zaradi svoje opremljenosti pošiljajo na kraje izrednih dogodkov, za nudenje pomoči in odpravo nastalih ovir;
- pomožne lokomotivske vlake, ki se pošiljajo zaradi prevzema vleke vlaka, katerega lokomotiva se je na poti pokvarila.
- izvidniški lokomotivski vlaki, so namenjeni za ogled (pregled) proge ob izrednih dogodkih;
- lokomotivske križarke, ki se vpeljujejo v promet, zaradi odstranjevanja snega in leda s proge;
- snežni, odmetalniki, so vozila za odmetavanje snega s proge, z lastnim pogonom ali jih rine (vleče) lokomotiva.

8. V smislu opravljanja prometa se štejejo za tovarne vlake po določbah tega pravilnika, tudi vlaki iz 6, in 7, točke tega člena.

Pod imenom »brzi vlak« so mišljeni tudi specialni, poslovni in ekspresni vlaki v smislu opravljanja prometa.

9. ŽTO lahko odredi pri posameznih potniških vlakih postanek tudi v drugih službenih mestih, poleg predvidenih v določbah 4, točke tega člena.

10. Za motorni vlak se šteje dizel ali elektro motorni voz za prevoz potnikov, sam ali z eno ali več prikolic, katerega sestava predstavlja konstruktivno eno celoto (garnituro motornega vlaka).

11. Vlaki se označujejo z arabskimi številkami. Določbe za označevanje vlakov so predpisane v Navodilu za označevanje vlakov na progah JŽ (Navodilo 54).

7

7. člen

Zdravstvena zmožnost in strokovna usposobljenost železniških delavcev

1. železniški delavci, ki na določenih delih neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, morajo izpolnjevati posebne zdravstvene pogoje in biti strokovno usposobljeni za ta dela, v skladu s samoupravnimi splošnimi akti (predpisi), s katerimi se urejajo ta vprašanja.

2. Spričevalo o opravljenem strokovnem izpitu velja kot pooblastilo za samostojno opravljanje opravil, neposredno vezanih za opravljanje železniškega prometa.

3. Znanje, oziroma strokovna usposobljenost delavcev, katerih delo je neposredno zvezano z opravljanjem železniškega prometa, se mora preverjati, redno najmanj enkrat letno in izredno na posebni ukaz, ob izdaji novih predpisov, ali uvedbi novih sredstev in tehnologije; oziroma kadar delavec huje krši, ali očitno ne pozna predpisov, kot tudi brez posebnega

ukaza, pred začetkom opravljanja del, neposredno v zvezi s prometno varnostjo, če delavec teh del ni opravljal, iz kakršnega koli vzroka, dlje kot 6 mesecev.

Željniški delavci so obvezni, da se s samo izobrazbo in organiziranim obveznim rednim poučevanjem nenehno izpopolnjujejo, obnavljajo in dopolnjujejo svoje strokovno znanje.

Nadrobnejše določbe o pridobivanju strokovne izobrazbe za opravljanje določenih del, o preverjanju strokovne usposobljenosti, samoizobraževanju in rednem poučevanju, so predpisane v Pravilniku o strokovni izobrazbi delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa na Jugoslovanskih železnicah.

4. Vsak delavec, ki naj opravlja druga opravila v okviru svojega poklica, kadar se le-ta opravljajo po posebnih ali zahtevnejših predpisih (prehod z dvotirne na enotirno progo, na progo s progovnimi relejnimi napravami, ali RDZ sistemom, na elektrificirano progo, na službeno mesto, ali na dela s posebnimi zmogljivostmi in napravami), se mora seznaniti z novimi opravili, opraviti mora izredni praktični periodični izpit in pred začetkom samostojnega opravljanja del pisno izjaviti, da se čuti zmožnega za delo pri novih opravilih. Čas za seznanjanje določi ŽTO, za vsak primer posebej, glede na zahtevnost opravil.

5. Strojvodja, pomočnik strojevodje, voznik progovnega motornega vozila, vlakovodja, sprevodnik in zavirač se, pred samostojnim delom na nepoznani progi, ali če na določeni progi niso potovali dlje kot šest mesecev, pošljejo na vožnjo pod nadzorstvom, da bi se seznanili z razmerami na progi, in sicer v obe smeri, najmanj dvakrat podnevi in dvakrat ponoči, čere za strojevodjo in voznika progovnega motornega vozila, medtem ko velja za pomočnika strojevodje, vlakovodjo, sprevodnika in zavirača, da morajo prepeljati progo pod nadzorstvom, v obeh smereh, le enkrat podnevi in enkrat ponoči. Po seznanitvi z razmerami na progi da delavec, pred samostojnim potovanjem, pisno izjavo, da se je seznanil z organizacijskimi in tehničnimi značilnostmi zadevne proge.

7
3
6. Pri nujni vožnji po nepoznani progi se mora dodeliti strojevodji, vlakovne, oziroma priprežne lokomotive, vlakovodji, kot tudi vozniku progovnega vozila delavec istega poklica kot spremljevalec (pilot), ki dobro pozna razmere na zadevni progi z namenom pravočasnega opozarjanja na signale in signalne znake, kot tudi na karakteristične kraje in dela na odprti progi ter na službenih mestih.

2
Spremljevalec (pilot), strojevodja, vlakovodja in voznik progovnega vozila skupno so odgovorni, vsak za svoj del opravila, za vse nepravilnosti pri opravljanju službe.

2
ZTO lahko izjemoma odredi tudi drugega strokovno usposobljenega delavca za opravljanje del spremljevalca - pilota (vlakovodjo, vlakovnega odpravnikarja in podobno).

Če se ne morejo v neizogibnih primerih določiti pomočniki strojevodje, kot tudi sprevodniki, ali zavirači pri vlakih z vlakovodjo, ki ne poznajo progo, je obveznost strojevodje, oziroma vlakovodje, da te delavce pravočasno seznanjajo z značilnostmi in kraji stajišč stalnih signalov na prihodnjem odseku proge.

7. Vsak delavec se mora pred . samostojnim delom, ali prihodom na novo službeno mesto, seznaniti dokazno z določbami postajnega poslovnega reda, s tem pa hkrati potrjuje, da se je seznanil s krajevnimi razmerami in z lokalnimi normativnimi akti, ki so sestavni del postajnega poslovnega reda.

8. Vsak delavec mora imeti ustrezne predpise za opravljanje svoje službe za kar mora skrbeti vodja enote.

Delavec mora tudi sam skrbeti, da bo imel vse predpise za opravljanje svoje službe, mora nanje paziti, da se ne poškodujejo ter vnašati vanje pravočasno vsa dopolnila, spremembe, popravke in razlage. Predpise, ki mu manjkajo, mora zahtevati od svojega vodje.

Vsa dopolnila, spremembe, popravke, razlage in pojasnila . mora vodja službene enote oziroma določeni delavec dati dokazno na vpogled udeležnemu osebju in kontrolirati, kako jih je osebje vneslo pri določbah, ki pridejo v poštev.

9. Na vsakem delovnem mestu v izvršilni službi morajo biti na voljo ustrezni predpisi za opravljanje službe.

Prejem predpisov iz 1, odstavka prejšnje točke mora potrditi delavec, ki je predpise prejel.

Prejem predpisov iz 1, odstavka te točke mora potrditi delavec, ki ga določi vodja enote. Ta delavec je odgovoren za to, da so vsi predpisi v redu in da nobeden ne manjka.

Prejem predpisov mora delavec potrditi s svojim podpisom na predpisani tiskovni, ki se mora hraniti v enoti.

7

10. Službene enote in njihova delovna mesta morajo voditi razvid odredb in službenih obvestil, ki zadevajo opravljanje službe.

11. Poslovni red postaje in vse odredbe, ki zadevajo opravljanje službe, se morajo osebju, ki pride v poštev, dati v vednost pravočasno in proti potrdilu o prejemu.

12. Za izpolnitev prejšnjih določb odgovarja vodja enote.

13. Natančnejše določbe o tem, kako se oskrbuje osebje v enotah s predpisi in odredbami in kako se vodi o tem razvid, so v PN 40.

8. člen

8

Razpored službe. Predaja in prevzem službe

1. Razpored službe določi vodja enote pa predpisih, s katerimi je urejeno trajanje službe in počitka.

Razpored službe za podrejena službena mesta (izogibališča, prometna odpravništva, nakladališča, cepišča, odjavnice in druga) določi šef nadzorne postaje.

V razporedu službe mora biti predviden tudi čas, ki je potreben za počitek (dnevni in tedenski).

Vodja enote mora razpored službe za delovna mesta v svoji enoti, kakor tudi za delovna mesta v podrejenih službenih mestih, predložiti v odobritev pristojnemu ŽTO, če to ne določi drugače.

V razporedu službe se mora za vse osebje predvideti tudi poučevanje.

Izvršilno osebje, ki je odgovorno za varnost in rednost v prometu, se ne sme med službo obremenjevati z drugimi opravili v takem obsegu, da bi mu le-ta onemogočila pravilno in pravočasno opravljanje del pri zavarovanju varnega in urejenega prometa.

2. Služba se mora opravljati po službenem razporedu. Samo voljna menjava razporeda je prepovedana. Medsebojna menjava razporeda je dovoljena le s privolitvijo pristojnega vodje.

3. Vsak delavec mora priti v službo ob določenem času, zdravstveno zmožen, spočit in trezen. Spanje med službo je prepovedano, ne glede na trajanje efektivnega dela. Natančnejše določbe za preverjanje zmožnosti delavcev pred nastopom dela in med delom, so predpisani s Pravilnikom za preverjanje zmožnosti za delo delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa.

4. Kadar nastopi primer, da rasporeda službe in dela v izmeni ni moč izvajati, predpiše ŽTO postopek za nadaljevanje dela, oziroma, da poteka v smislu splošnih predpisov in določb, s katerimi se ureja v takšnih primerih varen promet.

5. Na postajah in na vseh službenih mestih z nepretrgano službo se le-ta predaja in sprejema osebno, in sicer pisмено in ustno. Tisti, ki službo predaja, mora onemu, ki službo sprejema, povedati vse, kar je potrebno, da se lahko služba pravilno, brez zastoja in brez motenj takoj nadaljuje.

Ob predaji službe (pisni in ustni) se morajo sporočiti vsi že storjeni ukrepi, pa tudi tisti, ki jih je treba še storiti.

Način predaje in sprejema službe se mora predpisati v Poslovnem redu postaje.

Pravilniki, navodila, vozni redi, poslovni red postaje, odredbe trajnega pomena, pisni nalogi, sprejete pa še neizpolnjene odredbe, signalna sredstva in ključi kretnic se morajo predajati pisno.

Natančnejše določbe o sprejemu in predaji službe so v PN 40.

6. Na postajah in službenih mestih, kjer ni nepretrgane službe, se sme z dovoljenjem ŽTO izjemoma opustiti osebno predajanje in sprejemanje službe. Za, take primere pa je treba določiti, kako se naj opravi izmenjava.

7. Pri predaji in sprejemu prometne službe mora biti praviloma navzoč šef postaje, ki se mora prepričati, ali se opravlja predaja in sprejem ob določenem času in po predpisih, toda za natančnost in pravilnost predaje in sprejema službe odgovarjata samo tisti, ki je službo predal in pa tisti, ki jo je sprejel.

Šef postaje mora s podpisom potrditi, da je bil navzoč pri predaji in sprejemu službe.

Drugačno ravnanje, kot pa je določeno v 1. odstavku te točke, predpisuje pristojno ŽTO za postaje, na katerih opravlja šef postaje prometno službo v turnusu, pa tudi za vse postaje ob tedenskem počitku in odsotnosti šefa postaje. To mora biti zapisano v Poslovnem redu postaje.

8. Delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, se pri nastopu na delo javijo vodji ali za to določenemu delavcu kot je predpisano s postajnim poslovnim redom.

9. Menjavi postajnega prometnega osebja v času, ko so na postaji vlaki, se je treba izogibati.

10. Če delavec med službo zboli in je ne more več opravljati, ali če zaradi bolezni ne more priti v službo, mora to takoj sporočiti pristojnemu vodji.

11. V izrednih razmerah (močan promet, prometne ovire) mora biti vodja enote od časa do časa navzoč tudi zunaj svojega rednega delovnega časa.

12. Vlakovni odpravnik se mora med delom prepričati, kot je to s postajnim poslovnim redom predpisano, ali je postajno in vlakovno osebje zmožno za delo pri opravilih v zvezi z varnostjo prometa.

9. člen

Službeni znaki in vedenje na železniškem območju

1. Osebe, ki je v službi, mora nositi predpisano službeno obleko oziroma službene znake.

Službeni znak morajo nositi delavci v službi na tehle delovnih mestih, in sicer:

vlakovni odpravnik - rdečo kapo,

prometno-transportni odpravnik - rdeč trak z emblemom na obodu kape, in

premikalni vodja stalne premikalne skupine - rdeč trak na rokavu leve roke.

2. Delavci, ki prihajajo, glede na svoj poklic, v stik z porabniki prevozov, se morajo vesti vljudno in, mejah svoje dolžnosti, ustrezljivo.

3. Odredbe in navodila se morajo dajati kratko in razumljivo. V navzočnosti tujih oseb je prepovedano vsako prepiranje, glasno opominjanje in grajanje.

4. Zaradi zagotovitve urejenega in varnega poteka prometa, varnosti potnikov, porabnikov železniških storitev, železniških delavcev in drugih oseb, stvari in železniške imovine, kot tudi zaradi izvajanja družbene samozaščite, se predpišejo s Pravilnikom o notranjem redu, postopki o vzdrževanju reda na železniškem območju in vlakih.

S. Delavec ne sme zapustiti svojega delovnega mesta, tudi če je sam v nevarnosti, dokler ne ukrene vsega, kar je potrebno za zavarovanje varnosti prometa.

10. člen

Službena razmerja drugih organov do organov prometne službe

Vodenje in opravljanje prometne službe je zaupano samo organom in delavcem te železniške službene stroke, ki tudi polno odgovarjajo za to, da jo pravilno opravljajo. Zato je prepovedano organom in delavcem drugih službenih strok, da bi jih motili pri opravljanju njihovih opravil.

Opravljanje službe v navzočnosti osebe, ki je pooblaščenca za nadzorstvo oziroma v navzočnosti pristojnega vodje

1. Navzočnost osebe, ki je pooblaščenca za nadzorstvo oziroma navzočnost pristojnega vodje ne odvezuje delavca odgovornosti pri opravljanju svoje službe.

2. Pristojni vodja je odgovoren za dane odredbe, odgovorni delavci pa za način njihove izpolnitve. Delavec mora obvezno izpolnjevati tudi ustne odredbe pristojnega vodje.

3. Če delavec meni, da odredba, ki jo je dal pristojni vodja, nasprotuje veljavnim predpisom in da ogroža varnost pro meta, mora vodjo na to opozoriti.

Kadar pristojni vodja tudi po delavčevem opozorilu ustno odredbo ponovi (vztraja pri dani odredbi), jo sme delavec izpolniti samo tedaj, če mu je dana poprej pismena odredba.

4. Delavec pa tudi na pismeno odredbo pristojnega vodje ne sme storiti ničesar, kar je po kazenskem zakoniku prepovedano ali kar je po njem kaznivo. Tudi tistih odredb, ki bi očitno ogrožale varnost prometa, ne sme izpolniti.

Pismene odredbe iz 2. odstavka 3. točke tega člena in pismene odredbe iz prejšnjega odstavka se morajo takoj poslati ŽTO.

5. Delavec mora osebo, ki je pooblaščenca za nadzorstvo, oziroma pristojnega vodjo seznaniti z razmerami na svojem delovnem mestu.

II. POGLAVJE

PROGOVNE, POSTAJNE IN PROMETNE NAPRAVE

12. člen

Določitev strani proge

1. Desna in leva stran proge se določita vedno po smeri od določene začetne točke proti končni točki proge, katerih pregled je prikazan v Navodilu 52.
2. Na dvotirni progi je »desni« tir tisti tir, ki je v smeri od začetne točke proti končni točki proge na desni, levi tiru pa je tisti, ki je na levi strani proge.

13. člen

Progovna znamenja in prehodi prek železniške proge

1. Ob progi morajo biti postavljeni kilometrniki in hektometrnikiki, ki zaznamujejo razdaljo od začetka proge v celih in desetinkah kilometra.
2. Velikost in dolžina nagiba proge (padec, vzpon in vodoravna proga) se zaznamujejo z nagibnimi kazali. Velikost nagiba je napisanja v‰, dolžina pa v metrih.

3. Kilometrniki, hektometrniki s sodimi števili in nagibna kazala se postavljajo ob desni strani proge. Hektometrniki z lihimi števili se postavljajo ob levi strani proge. Na dvotirnih progah se postavljajo vsa ta znamenja ob zunanji strani enega in drugega tira.

13

4. Prehodi prek železniške proge v isti ravni s tiri morajo biti zaznamovani s cestnimi opozorilnimi znamenji. Zapornice ali avtomatične svetlobne naprave se morajo postaviti na tistih potnih prehodih, kjer je to potrebno zaradi varnosti prometa.

14. člen

14

Proga in tiri

1. V širšem smislu se proga (zgornji in spodnji ustroj, objekti in progovne naprave, progovna oprema, progovni pas, železniške zgradbe, določeni zračni prostor nad tirom), deli na odprto progo in na postajno območje.

2. Odprta proga je del proge med dvema sosednjima postajama. Meja med odprto progo in postajnim območjem so uvozni signali, kjer pa le-teh ni, prve uvozne kretnice.

3. Progovni tir je tir med prvima uvoznima kretnicama dveh sosednjih postaj. Postajni del progovnega tira je del tega tira na postajnem območju med prvo uvozno kretnico in uvoznim signalom.

4. Postaja in ostala službena mesta imajo potrebne tiri, ki se imenujejo postajni tiri.

Tiri namenjeni za sprejem in odpravo vlakov se imenujejo glavni tiri. Glavni tiri, ki ležijo v direktnem podaljšku odprte proge, se imenujejo glavni prevozní tiri. Glavni prevozní tiri, na katere zaradi njihove konstrukcije vsi vlaki uvažajo v premo, izvažajo pa v odklon, oziroma uvažajo v odklon, izvažajo pa v premo, se imenujejo nepravilni glavni prevozní tiri.

Tiri, ki so namenjeni za nakladanje in razkladanje voz, za sestavljanje in razstavljanje vlakov, za postavitev voz za razkuženje itd., so stranski tiri.

14

Več tirov iste vrste sestavlja tirno skupino (npr.: sprejemno-odpravna tirna skupina, ranžirna skupina tirov, nakladalno-razkladalna skupina tirov itd.).

5. Tiri, ki so zvezani le z ene strani s sosednjim tirom, imenujemo slepe tire (okrnjene tire).

6. Tiri na postajah se zaznamujejo z arabskimi številkami, tako da dobi prvi tir pred postajnim poslopjem številko 1, ostali pa po vrsti 2, 3, 4 itd.

Razen tega so tiri še poimenovani tudi po namenu in kot je pri osebju v navadi: skladiščni, kurilniški, savski, kamniški itd.

7. Tiri, ki se cepijo s postaje ali na odprti progi, rabijo pa za dostavo in odpravo stvari za tistega, ki ima pravico jih uporabljati, so industrijski tiri.

15

15. člen

Raba na novo zgrajenih in preurejenih prog, napeljav, naprav in objektov na progi

1. Na novo zgrajene in preurejene proge, napeljave, naprave in objekti na progi se smejo izročiti prometu po opravljenem tehničnem pregledu na podlagi odločbe o njihovi izročitvi prometu.

2. Če je v zadevnih predpisih predvideno pokusno obratovanje napeljav, naprav in drugega pred strokovnim komisij-skim pregledom in odobritvijo, se mora med poskusnim obratovanjem zavarovati promet tako, kot je predpisano za dotično vrsto napeljav, naprav in drugega.

16

16. člen

Vzdrževanje prostega prostora proge

Predmeti, ki so poleg tira ali med tirom, morajo biti toliko oddaljeni od tirnic, da ne ogrožajo varnosti prometa.

2. Način odlaganja predmetov in materiala v. tiru, zraven tira in med tiri določajo predpisi gradbene službe, odvisen pa je od vrste predmeta in materiala, od tega, kako se zлага in od tega ali so tiri v premi ali v loku. Na elektrificiranih progah se je treba ravnati še tudi po predpisih, ki zadevajo te proge.

16

3. V smislu določb 2, točke tega člena, morajo biti navedene predpisane mere za vsako službeno mesto v poslovnem redu postaje. Te mere morajo biti izobešene na ustreznih delovnih mestih zaradi tega, da bi jih lahko videlo ob vsakem času prizadeto osebje in porabniki prevozov.

4. Za izpolnitev določb tega člena so odgovorni: na postaji šef postaje oziroma vlakovni odpravnik ali za to posebej določeni delavec; za okol depoja, kurilnice, delavnice itd. vodje omenjenih enot; na odprti progi osebje za vzdrževanje proge. Za izpolnitev določb tega člena na industrijskem tiru je odgovoren porabnik tira. Zato se morajo te določbe vnesti v izvršilne določbe za dostavljanje voz na tisti industrijski tir.

17. člen

17

Računanje časa in določitev točnega časa

1. Na podlagi določb Zakona o računanju časa velja na progah JŽ srednjeevropski conski čas (SEV) in v poletnem obdobju se uvaja letno računanje časa (IEV). Ravnanja na JŽ ob spremembah računanja časa so predpisana s 1 prilogo Prometnega navodila.

2. Zaradi varnega in rednega potekanja prometa se daje vsak dan točen čas ob 12 uri. Ob tej priliki se izvedejo primerjava vseh individualnih in primerjava ter naravnanje vseh javnih in službenih ur, kot tudi naporav za merjenje in registriranje časa, razen ur, pri katerih se vede korektura časa avtomatično s centralnega mesta.

2

Točen čas se daje tudi v trenutku spremembe računanja časa pri prehoda na letni in z letnega na conski čas, tako da se objavi nanovo vpeljani čas.

3. Način dajanja točnega časa, oziroma obveščanje o točnem času je predpisano s Pravilnikom 8.

4. Strojevodja vlakovodja in voznik motornega progovnega vozila ter vodja progovnega vozila morajo pred odhodom iz izhodne postaje vlaka (progovnega vozila) naravnati svoje ure s službeno uro izhodne postaje, oziroma uro vlakovnega odpravnikar, ki odpravlja vlak.

5. Službena mesta s prekinjeno službo ali z omejenim delovnim časom dobijo točen čas prek ŽAT centrale ali prek sosednjih zasedenih postaj neposredno pred začetkom dela.

6. Vsa službena mesta, ki sodelujejo pri urejanju prometa zaporednih in nasprotnih vlakov morajo imeti brezhibno in točno služben, uro, ki mora biti na tekem kraju, da jo lahko nemoteno uporabljajo postajni delavci, vlakovno osebje in če je mogoče tudi potniki.

V dispečerskih centrih (telekomande, prometa, CDK), na vsaki postaji v prostoru vlakovnega odpravnikar in v prostorih, kjer potekajo telekomunikacijska dela (centri za zveze), mora biti ura, po kateri se delavci ravnaajo pri opravljanju svojih del.

Vsaka zasedena kretniška postojanka, čuvajnica in prostor uvaja prehoda, morajo imeti službeno uro.

7. Vsi delavci izvršilne službe, katerih delo je v tesni zvezi z varnostjo prometa, morajo imeti, kadar so v službi, pri sebi uro, ki točno gre. Uro morajo imeti vsi delavci iz 4. člena tega pravilnika, razen: premikača, kretnika in zavirača. Razen navedenih morajo imeti pri sebi, med delom, ure sklepni zavirač, poslovođa ekipe in pooblaščeni delavci delavnic za vzdrževanje stabilnih naprav električne vleke in pooblaščeni postajni delavci.

Vsak delavec si mora kupiti uro iz lastnih sredstev.

V primeru, da se ure delavcev iz te točke ne ujemajo, je odločilni čas postajne službene ure, oziroma vlakovnega odpravnikar.

Progovne naprave

1. Proga, tiri in službena mesta kot objekti, so nadrobno definirani s predpisi gradbene službe. V prometnem smislu so ti objekti nadrobneje določeni v 5. in 14. členu tega pravilnika. Progovne naprave in oprema, ne glede na to, ali se nahaja na službenih mestih ali na odprti progi, rabijo za materialno zagotovitev pri organiziranju prometa, za urejeno izpolnjevanje voznega reda, kot tudi za zavarovanje varnih voženj vlakov in vozil na progi in tirih.

2. Z ozirom na to, da je večina progovnih naprav na službenih mestih, se štejejo le-te v prometnem smislu za postajne naprave. Sem spadajo: signali in signalne oznake, kretnice, križišča, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, oprema in naprave za vodenje prometa, drče in ostale naprave za premik na ranžirnih postajah, naprave električne vleke, dvigala, vozovne tehtnice, nakladalni profili in klančine, prenosnice, tirna odbijala na slepih tirih, napajalniki, pogrezni jarki v tiru, razne naprave za vzdrževanje in čiščenje voz, mesta in naprave za odpravo potnikov, prtljage, listin idr.

3. Signalni pravilnik (Pravilnik 1) predpisuje vrsto signalov, signalnih znakov in signalnih oznak, mesta vgraditve, namen in način njihove rabe.

4. Kretnice, kot najpomembnejše tirne naprave v tehničnem pogledu so opisane nadrobno v predpisih gradbene službe, natančnejše določbe za rabo kretnic pri vlakovnem prometu in premikalnih voznjah, so predpisane v 19., 20., 21., 22., 23. in 29. členu tega pravilnika, kot tudi v določbah PN 40 in Navodila 42.

5. Ostale naprave se vgrajujejo po predpisanih standardih, projektih in eksploatacijskih zahtevah, uporabljajo pa se na podlagi določb posebnih navodil ali postajnega poslovnega reda postaje.

6. Vzdrževanje, način rabe in pregledov naprav ter signalnih sredstev, se ureja s posebnimi samoupravnimi splošnimi akti.

19 19. člen

Kretnice. Lege kretnic

1. Kretnica je naprava, ki sta z njo dva tira med seboj zvezana in ki omogoča prehod vozil oziroma vlakov z enega tira na drugega brez prekinitve vožnje.

Kretnica se prestavlja ali na kraju samem, ali pa s posebno napravo iz postavljalnice (z osrednjega mesta).

2. Pri kretnicah razlikujemo:

a) redno lega; v njej mora biti kretnica takrat, kadar čeznjo ne uvozi (izvozi) vlak in kadar se čeznjo ne premika;)

b) pravilno lego; v njej je kretnica postavljena za name ravano vožnjo (v premo ali v odklon);

c) natančno lego; kadar se ostrice tesno stikajo z glavno tirnico.

3. Na vsaki postaji se morajo kretnice zaznamovati z zaporednimi arabskimi številkami, in sicer začnemo s številko 1 v smeri od začetka proge proti njenemu koncu. Prav tako se zaznamujejo kretnice v depojih, kurilnicah in delavnicah. Izjemoma se smejo zaznamovati s številkami in črkami kretnice, ki se pozneje vgradijo med že prej vgrajene kretnice. Na večjih postajah z več tirnimi skupinami (parki) in vozliščnih postajah se lahko zaznamujejo kretnice v vsaki skupini, oziroma postaji, začeni s številko 1 in črko (oznako) za skupino pred številko kretnice.

Na TK progah se zaznamujejo kretnice s številkami po zaporedju določenem s predpisi, ki urejajo opravljanje službe na teh progah.

20 20. člen

Zavarovanje kretnic

1. Zavarovane kretnice so tiste kretnice, ki se postavljajo in zapahujejo z osrednjega mesta ali se postavljajo na kraju samem, zapahujejo pa se z osrednjega mesta oziroma postavljajo in zaklepajo na kraju samem.

Vse druge kretnice se štejejo za nezavarovane kretnice.

2. Zavarovane kretnice delimo na:

a) **Zanesljivo pritrjene kretnice.** Te se postavljajo in zapahujejo z osrednjega mesta ali se postavljajo na kraju samem in zapahujejo z osrednjega mesta, so pa v taki odvisnosti od glavnih signalov, da se lahko le-ti postavljajo v lego za dovoljeno vožnjo le, če so kretnice postavljene za določeno vozno pot v pravilni in natančni legi. Take kretnice morajo imeti še mehanski ali električni kontrolni zapah, ki zagotavlja, da se ostrica dobro stika z glavno tirnico in da ostane v tej legi ves čas, dokler je signal v legi za dovoljeno vožnjo. Vse kretnice vključene v relejno SV napravo se štejejo za zanesljivo pritrjene, brez ozira na to, če se postavljajo skupinsko ali posamično, pa tudi v primeru, kadar se postavljajo ročno na kraju samem z obračanjem ročice, če svetlobni javljalniki v SV postavljalnici kažejo da so kretnice v pravilni in natančni legi, glavni signali pa se lahko postavijo v lego za dovoljeno vožnjo.

b) **Zanesljivo zaklenjene kretnice.** Te se na kraju samem postavljajo in zaklepajo s ključavnico, so pa v taki ključevni odvisnosti od glavnih signalov, da se le-ti lahko postavijo v lego za dovoljeno vožnjo le, če so kretnice postavljene in zaklenjene v pravilni in natančni legi.

c) **Pritrjene kretnice.** To so vse zavarovane kretnice skupinsko, s posameznimi tipkami ali na kraju samem pod a), če nimajo mehničnega ali električnega kontrolnega zapaha, oziroma če se pri relejnem zavarovanju po postavitvi kretnic skupinsko, s posamičnimi tipkami ali na kraju samem ročno, glavni signali ne morejo postaviti v lego za dovoljeno vožnjo ter pod b) če kretnice niso v ključevni odvisnosti od glavnih signalov.

Kadar se zavarovane kretnice pokvarijo (prerezi kretnic, okvare na varnostni napravi in na kretniških delih) se štejejo za nezavarovane vse dotlej, dokler se okvara ne popravi. Ravno tako se šteje kretnica za nezavarovano tudi med izključitvijo iz varnostne naprave zaradi izvajanja del na teh napravah ali na kretnici sami (2. točka 22. člena tega pravilnika), kot tudi v drugih primerih, ki so predpisani z tem pravilnikom in v Prometnem navodilu.

1

2

20₃

Če je med stikajočo se ostrico in glavno tirnico večji razmik, kot je dovoljen, se šteje kretnica za nezavarovano in se prek nje ne sme izvršiti nobene vožnje.

3. Kretnične ključavnice morajo biti take konstrukcije, da se ključavnica lahko zaklene in ključ iz nje izvleče le, če je kretnica v določeni pravilni in natančni legi.

Ključ kretnice ključavnice hrani tisti delavec, ki se brez njegovega dovoljenja kretnica ne sme prestaviti.

2

4. Na postajah morajo biti vse kretnice na glavni tirih, kot tudi cepne kretnice, s katerimi je dosežena zveza teh tirov s stranskimi tiri, zavarovane za vožnjo po glavnem tiru. V prometnem odpravništvu morajo bi vse kretnice na glavnih tirih, kot tudi cepne kretnice, s katerimi je dosežena zveza teh tirov s stranskimi tiri, zavarovane za vožnjo po glavnem tiru in na progah z močnejšim prometom še tudi v odvisnosti z uvoznimi signali (2. točka. 5. člena tega Pravilnika)

5. Kretnice na odprti progi morajo biti zavarovane v odvisnosti od glavnih signalov, ki varujejo mesto kjer, se cepi tir (kretnice na cepišču, cepne kretnice za industrijske tire, kretnice v nakladališčih transportnih odpravništvih itd.)

6. Kakšne vrste zavarovanja morajo imeti na posameznih progah kretnice, predpiše na predlog ŽTO, Skupnost JŽ.

21

21. člen

Redni pregled in vzdrževanje kretnic po postajnem osebju

1. Kretniki morajo kretnice in križišča, ki so jim dodeljena, čistiti, mazati in jih pregledovati, ali so brez napak in rabna. Na večjih postajah lahko določi ŽTO za čiščenje in mazanje kretnic tudi druge delavce.

2. Kretniki, vlakovni odpravniki in vodje del v enoti, opravljajo redni pregled kretnic v presledkih in v času, kar je odvisno od tehniške opremljenosti službenega mesta, obsega prometa, vremenskih razmer idr. Redni pregled kretnic se mora opraviti v smislu kontrole in preverjanja njihove uporabnosti med vlakovnim prometom. Delavci, ki jim je naložen pregled kretnic, v smislu določb tega člena, opravljajo pregled tudi ostalih postajnih in prometnih naprav na določenem območju, kot je to predvideno v določbah 24 člena tega pravilnika in postajnega poslovnega reda. Namen pregleda je ugotavljanje uporabnosti naprav, ali jih

delavci določene dejavnosti pravilno vzdržujejo, oziroma pošiljanje zahtev za popravilo službi določene tehniške dejavnosti.

21

3. Redni pregled in vzdrževanje kretnic na odprti progi, opravlja osebje vzdrževanja proge, po določbah Pravidnika o vzdrževanju zgornjega ustroja prog JŽ (Pravilnik 314).

4. Kretnica je rabna;

- a) če so vsi kretnični deli popolni in brez napake;
- b) če se gibljivi deli z lahkoto premikajo in ostrice enakomerno ležijo na blazinicah;
- c) če med ostrico in glavno tirnico ter na srcu ni peska, gramoza, snega, ledu itd.;
- d) če se ostrice popolnoma stikajo z glavnimi tirnicami;
- e) če je na kretnici predpisani kretnični signal in če je leta pravilno pritrjen tako, da se njegova lega lahko menja le v odvisnosti od gibanja ostric in hkrati z njimi. To ne velja za kretnice brez kretničnih signalov, ki so vključene v signalno-varnostno napravo.

5. Natančnejše določbe o rednem pregledu kretnic se predpišejo v PN 40 vzdrževanje in čiščenje kretnic pa urejajo ŽTO s svojimi normativnimi akti.

22. člen

22

Odpravljanje pomanjkljivosti in napak na kretnicah. Prerez kretnic

1. Kakor hitro se opazi na kretnici manjša napaka (poškodba), ki se lahko odpravi ali popravi, mora kretnik to tudi takoj storiti.

Če je poškodba večja, se marajo takoj obvestiti organi za vzdrževanje proge. Do njihovega prihoda pa mora postaja ukreniti vse potrebno za zavarovanje prometa.

Vse pomanjkljivosti (okvare), ki jih je opazil na kretnicah, ne glede na to, če jih je odpravil ali ne, mora kretnik vpisati

v knjigo, v katero se vpisuje redni pregled kretnic, nato pa pod številko in z navedbo natančnega časa obvestiti o tem vlakovnega odpravnika. Sprejeto obvestilo mora vlakovni odpravnik vpisati v svoj telefonski dnevnik.

2. To, da je kretnica prerezana ali to, da se mora kretnica iz katerega koli razloga izločiti iz varnostne naprave, mora kretnik oziroma nadzorni kretnik takoj sporočiti vlakovnemu odpravniku. Ta pa mora ukreniti vse, da se kretnica uredi tako, da se lahko dalje postavlja. Sporočilo vpišeta prvi in drugi v svoje dnevnike.

Prevoz vlakov prek prerezane kretnice se sme dovoliti šele, ko sta jo na kraju samem pregledala vlakovni odpravnik in kretnik, toda s pogojem, da je ostrica popolnoma v redu in da se tesno stika z glavno tirnico. V tem primeru hitrost vlaka ne sme biti večja kot 10 km/h.

Na progah s telekomando pregleda prerezane ali nezavarovane kretnice na nezasedenih postajah vlakovodja, oziroma strojevodja na ukaz vlakovnega dispečerja na TK progi. Natančnejše določbe, kako se kretnice pregledajo, predpiše ŽTO.

O vsaki prerezani ali nazavarovani kretnici je vlakovni odpravnik ali vlakovni dispečer na TK progi obvezen takoj dokazno obvestiti odgovorne delavce signalno varnostne in gradbene dejavnosti. Za rabo kretnice se do njihovega prihoda storijo potrebni ukrepi za zavarovanje varne vožnje čez takšne kretnice (zmanjšanje hitrosti, obveščanje na postaji in navlaku idr.), če pa je potrebno se lahko vožnja čez tako kretnico tudi prepove.

2 | Določbe 1., 2. in 3. odstavka te točke se uporabljajo tudi pri kretnicah, ki so zavarovane relejno signalno-varnostnimi napravami vse dotlej, dokler odgovorni postajni delavec ne vpiše v ustrezne evidence, da je prerezana kretnica zmožna za promet z redno hitrostjo.

3 | Do prereza kretnice pride kadar se prek nje prevozi po ostrici, ko kretnica ni prestavljena v pravilno lego, to je za nameravano vožnjo

3. O tem da se mora kretnica izločiti iz varnostne naprave zaradi izvajanja del na SV napravah ali na sami kretnici mora tista služba poprej pismeno obvestiti šefa postaje o nameravanih delih o tem koliko časa bodo ta dela trajala in o tem kakšna bo tehnična zmožnost kretnice in SV naprave glede na njeno uporabo med trajanjem del. Na podlagi takega

pismenega obvestila izda šef postaje pismeno odredbo z navodilom za rabo kretnice in SV naprave med tem ko, se bodo izvajala dela. Pri tem mora razen drugih določb tega pravilnika še posebej upoštevati določbe členov 20., 87., in 89 tega pravilnika. Na isti način je treba ravnati tudi pri izločitvi kretniških signalov.

22

Če se zaradi izločitve kretnic, oziroma glavnih signalov iz signalno-varnostne naprave ne more z glavnimi signali signalizirati tudi lega kretnic za vožnjo v premo, ali v odklon, se mora o tem s splošnim nalogo obvestiti vlakovno osebje. Podatki o prerezih, izločenju in ponovni vključitvi kretnic v napravo, pa tudi podatki o namestitvi in snetju ambulantne ključavnice se morajo vpisati v Beležnico motenj na aparatih in linijah. O tem obvesti vlakovni odpravnik tudi šefa postaje. Če se ta dela opravljajo na območju drugih službenih enot, se mora o njih v smislu določb prejšnjih odstavkov, obvestiti šef tiste enote, ki mora ustrezno ukrepati.

4. Za vzdrževanje kretniških varnostnih naprav veljajo posebni predpisi.

23. člen

23

Tehnični pregled kretnic in varnostnih naprav po tehničnih organih

1. Tire, tirne naprave, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, signale in stabilne elektrovlečne naprave se morajo stalno vzdrževati in biti vedno v redu. Pregled, način vzdrževanja in odpravljanja napak na navedenih napravah se določa s predpisi ustrezne službe.

2. Ugotovitve pri opravljenem pregledu kretnic iz 1. točke tega člena na postajah, izogibališčih, prometnih in prometno-transportnih odpravnih mest se vpišejo v prometni dnevnik teh službenih mest, podpiše pa jih organ, ki je pregled opravil.

Ugotovitve pri opravljenem pregledu kretnic na odprti progi, v transportnem odpravnih mestih in nakladališču se vpišejo v prometni dnevnik nadzorne postaje. Če ni prikladno zaradi kraja, kjer so kretnice na odprti progi, glede na nadzorno postajo, lahko šef sekcije pismeno obvesti šefa nadzorne postaje o stanju kretnic, ki ga je ugotovil. Podatke iz pismenega poročila vpiše šef nadzorne postaje v prometni dnevnik z navedbo številke poročila in datuma opravljenega pregleda.

23

Ugotovljene okvare in pomanjkljivosti se morajo takoj popraviti oziroma odpraviti, za kar je osebno odgovorno osebje, ki je opravilo pregled kretnic.

Zaradi lažje kontrole se mora na notranji strani sprednje platnice prometnega dnevnika v časovnem zaporedju zapisati samo datum vsakega opravljenega pregleda kretnic.

3. Šef progovnega odseka vpisuje opravljene preglede kretnic v prometni dnevnik po 4. odstavku prejšnje točke.

4. Pregled kretnic na območju drugih službenih enot (kurilnic, delavnic itd.) se opravi tudi po določbah Pravilnika 314, zapis o pregledu kretnic pa se vpiše v posebej za to določeno knjigo.

5. Pregled kretniških varnostnih naprav se opravlja po posebnih predpisih.

6. Tehnični pregled zavarovanih kretnic in varnostnih naprav opravljajo obenem določene osebe SVP in organizacije za SV naprave in zveze. Ugotovljeno stanje podpiše v tem primeru tudi organ sekcije za SV naprave. Izjeme dovoljuje ŽTO.

24

24. člen

Vzdrževanje in pregled drugih naprav in signalnih sredstev

1. Vse postajne naprave in signalna sredstva morajo biti vedno brez napak, signalna sredstva pa še v zadostni količini. Ves za to potrebni porabni material mora biti pripravljen na postaji na primernem kraju.

2. Vsi stalni signali na postaji in na progi se morajo pregledati glede na to ali se vidijo in ali so v redu. Natančnejše določbe za ta pregled predpiše Skupnost JŽ

3. Vse postajne naprave, kolikor niso dane v rabo kaki drugi službi, mora vzdrževati v redu tisto postajno osebje, ki opravlja prometno službo, predvsem pa tisti delavec, ki sta mu zaupana ravnanje s tisto napravo in nadzor nad njo.

4. Če se opazi na napravah kakšna okvara ali pomanjkljivost, se mor to takoj sporočiti tistemu organu, ki je določen, da okvaro popravi oziroma pomanjkljivosti odpravi.

III. POGLAVJE

DOLOČBE ZA RAVNANJE Z VOZMI

25. člen

25

Pregled voz. Oprema voz

1. Novi vozovi se morajo prej, preden se dajo v promet, v delavnici pregledati in zaznamovati z znamenjem investicijskega popravila.

Razen tega se mora vsak voz v delavnici po določenem času uporabe še obdobjno pregledati (investicijska popravila), kar se mora na vozu prav tako zaznamovati z znamenjem investicijskega popravila.

2. Vsak voz se mora pregledati prej, preden se postavi za nakladanje, preden se doda vlaku in po prispetju na postajo.

Na službenih mestih, kjer je tehnično-vozovno pregledno osebje, opravlja ta pregled to osebje. Na službenih mestih kjer ni tega osebja, opravlja pregled voz pred dostavo za nakladanje in po prispetju na postajo določeno osebje službenega mesta, pregled voz, preden se dodajo vlaku, pa opravi vlakovodja v navzočnosti osebe tistega službenega mesta. Če vlakovodja sumi, da voz ni v redu, je treba upoštevati to, kar odloči strojevodja.

Pregled voz preden se dostavijo za nakladanje v podrejenih službenih mestih, kjer ni postajnega osebja, se uredi v poslovnem redu postaje.

Ne smejo se dostaviti za nakladanje oziroma dodati vlaku vozovi, ki nimajo znamenja investicijskega popravila, kakor tudi ne vozovi s takim znamenjem, če jim je rok za investicijsko popravilo že potekel, ali vozovi s takimi pomanjkljivostmi, ki bi ogrožale varnost prometa vlakov, oseb, živali in blaga. Izjeme glede poteklega roka za investicijsko popravilo predpisuje za vozove v mednarodnem prometu RIV, v notranjem prometu pa Navodilo 90.

3. Vozove v vlakih pregledujejo vozovni pregledniki na za to določenih postajah.

Na drugih postajah opravljajo ta pregled vozovni pregledniki le, kolikor to dopušča postanek vlaka.

4. Vlakospremno osebje mora pred prevzemom vlaka na izhodni postaji pa tudi na vmesnih postajah, kjer to postanek vlaka dopušča, vse vozove skrbno pregledati. Ta pregled in pregled po 3, točki tega člena imata predvsem namen, da se najdejo in odstavijo od vlaka vozovi, ki niso zmožni za vožnjo in so nevarni za promet.

Pri pregledu voz se mora paziti na:

- a) stanje spenjalnih in vlečnih naprav pri vozu (vlečni drog, vlečni kavelj, spenjača);
- b) stanje odbojnih naprav pri vozu (odbojniki in njihovi deli);
- c) stanje mazalnih naprav in osnih vilic;
- d) stanje vzmeti;
- e) stanje podstavkov;
- i) stanje zavor;
- g) stanje zračne zavore;
- h) stanje vozovne omare oziroma stranic in poda pri tovornih vozovih; na elektrificiranih progah pa tudi še ali ni pločevinasta površina strehe voza dvignjena;
- i) da so pri pokritih vozovih, naloženih z vnetljivim blagom, vrata in okna dobro zaprta;
- j) stanje naklada v odkritih vozovih;
- k) obremenitev vzmeti pri naloženih vozovih;

- l) stanje nasadnih čepov pri tovornih vozovih z opleni;
- m) notranja oprema potniških voz;
- n) vrata in okna potniških voz;
- o) čistost potniških voz;
- p) stanje naprav za razsvetljava potniških voz;
- r) stanje naprav za parno oziroma električno gretje;
- s) stanje vodovoda in odtokov v straniščih in
- t) ali so pri vozovih s krilnimi vrati (čelnimi ali bočnimi) vrata dobro zaprta.

5. Če vlakospremno ali postajno osebje ne more zanesljivo dognati, ali so vozovi zmožni za promet ali ne, mora zahtevati mnenje o tem od vozovnega preglednika, kjer le-teh ni, pa od strojevodje. Njihovo mnenje je odločilno.

6. Kadar se dajo za prevoz vozila na lastnih kolesih, jih morajo pred odpravo pregledati kurilniški in delavniški strokovni organi.

7. Na pokvarjene vozove, za vožnjo nezmožne vozove, vozove ki se ne smejo naložiti, pa tudi na vozove z nerabno zavoro, se morajo na obe strani nalepiti predpisane nalepnice. Vse okvare in pomanjkljivosti na vozovih in vozovni opremi se morajo tako pravočasno ugotoviti in zaznamovati, da se ne bi povzročil ponovni premik in tudi ne zamuda vlakov. Posebno je treba skrbeti za to pri vlakih brez vlakospremnega osebja ali pri vlakih z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, ker so pri njih težavnejši pogoji za dodatni premik.

8. Vozovi, ki so se na progi, iztirili, se smejo po vtirjenju odpraviti do najbližje postaje le, če je strokovni organ strojne službe dognal, da so zmožni za vožnjo. Taki vozovi, kakor tudi tisti, ki so se na postaji iztirili, se smejo odpraviti dalje šele, ko jih je pregledal strokovni organ kurilnice - vozovni preglednik.

9. Na izhodnih, prehodnih, končnih pa tudi na tistih postajah kjer se vlakospremno osebje menja, se mora dognati stanje vozovnega inventarja v potniških in službenih vozovih po

25

inventarskih seznamih, pri tovornih vozovih pa se mora dognati stanje nakladalnih pripomočkov in vozovne opreme.

10. Glede pregleda voz in ravnanja s poškodovanimi vozmi veljajo še določbe Pravilnika 251 in Navodila 253.

26

26. člen

Poskusne vožnje. Dolžnosti osebja pri ravnanju z vozmi. Mazanje voz

1. Poskusne vožnje z vozmi se opravijo na zahtevo gospodarske organizacije ali enote, ki dela ali vzdržuje vozove, in sicer tako in v tistih primerih, kot je določeno v Pravilniku 241 in drugih tehničnih predpisih. Take vožnje se ne smejo opravljati s potniškimi vlaki.

2

Za poskusne vožnje železniških vozil (vlečnih in vlečenih) veljajo po izvedenem popravilu tudi določbe. Navodila za poskusne vožnje železniških vozil po izvedenem (popravilu (Nav. 266).

2. Med pokusno vožnjo ne smejo biti v vozovih zasebniki, razen v primerih, za katere da dovoljenje ŽTO.

3. Nalog za vpeljavo poskusne vožnje da šef postaje sporazumno z vodjem podjetja oziroma enote iz 1. točke tega člena. Če se vozovi za poskusno vožnjo dodajo kakemu drugemu vlaku, mora vlakovni odpravnik vpisati o tem opombo v potni list. Ta opomba se vpisuje tudi v potni list vlaka, s katerim se poskusna vožnja takih voz nadaljuje.

4. Z lastnimi in tujimi vozmi, ki bodo urvščeni v specialne vlake, se opravi poskusna vožnja po določbah Pravilnika 7.

5. Postaje, kjer ni delavnice (kurilnice), ki popravlja vozove, morajo vse vozove, ki so olistani za popravilo ali ki niso rabni, pošiljati v določene delavnice.

6. Če se mora kak voz popraviti za vožnjo na postaji, se mora pri pristojni kurilnici brzojavno (telefonično) zahtevati, da pošlje za to delo delavce. V brzojavki se morajo natančno navesti lastninski znak železnice, serija in številka voza, kratek opis poškodbe na vozu, pri vročem ležaju številka vročega ležaja in tip mazalne naprave, ali je voz prazen ali naložen in s čim je naložen ter ali je potrebna izmenjava delov. Dokler se voz popravlja, se ne sme premikati in se mora zavarovati s signali po določbah Pravilnika 1.

7. Če zakrivijo poškodbo na vozu, na snemljivih vozovnih delih, opremi ali inventarju, na nakladu ali nakladalnih pripomočkih porabniki železniškega prevoza ali druge osebe, se mora od njih zahtevati, da škodo poravnajo.

Ugotavljanje in plačilo nadomestila za škodo na vozovih in nakladalnih pripomočkih ter postopek s poškodovanimi vozmi se predpisuje z določbami Navodila 90 in Navodila 253.

8. Potnik, ki poškoduje ali zamaže voz ali vozovno opremo, mora povrniti škodo po določenem ceniku. Če noče plačati, se izroči šefu postaje ali vlakovnemu odpravniku na prvi postaji, kjer postanek vlaka to dopušča, ali na postaji, kjer potnik izstopi. Če se potnik tudi tam upre plačilu, mora šef postaje ali vlakovni odpravnik sestaviti zapisnik, ga izročiti skupaj s potnikom pristojnemu organu skupščine tiste občine in zahtevati plačilo škode.

Vlakovodja mora vpisati primer v potni list ali v določeno tiskovino. To navedbo mora vlakovni odpravnik potrditi s svojim podpisom.

9. Pri vojaških transportih se mora zahtevati povračilo škode na vozovih od komandanta transporta. Če komandant ne bi hotel plačati, mora vlakovodja v potnem listu ali na določenem obrazcu natančno opisati zadevo, iz spremnih listin tega transporta pa vpisati naslov vojaške enote ter komandantovo ime in čin.

10. Če se pokvari voz, ki je naložen z živino, povrne škodo lastnik transporta le tedaj, če je nastala škoda na vozu in vozovnih delih zaradi nezadostnega nadzorstva pri nakladanju ali razkladanju ali če je bila živina slabo privezana.

11. Če je povzročilo poškodbo poštno osebje ali osebje podjetij, ki so v stalni poslovni zvezi železnico, ali če je poškodbo povzročilo železniško osebje tujih železniških uprav na skupni postaji, se nikakršno povračilo škode ne zahteva takoj, marveč le priznanje poškodbe na poškodbenem nazznanilu. Če nastane zaradi priznanja poškodbe spor, določi ŽTO, kaj je treba storiti.

12. Če je s kakim podjetjem dogovorjeno, da plačuje manjša popravila z dogovorjeno vsoto (pavšalno), potem ni treba zahtevati, da prizna stroške za popravilo na poškodbenem naznanilu.

3

13. Sprevodniki in drugo osebje so odgovorni za povzročeno škodo na potniških vozovih (razbita okna, ogledala itd.) v kolikor ne izpolnijo svoje obveznosti:

a) da zaračunajo škodo osebi, ki jo je povzročila ali
b) da izstavijo Poročilo o nepravilnostih (K-91) s podpisom priče, če ni bilo mogoče ugotoviti povzročitelja škode.

Za natančno plačilo škode odgovarjajo delavci, ki jo izterjajo po veljavnih predpisih.

1

14. Ne glede na zadnje obdobjno mazanje voz se morajo vozovi z drsnimi osnimi ležaji in navadnimi mazalnimi napravami pred uporabo izredno namazati v tehle primerih:

- a) vozovi, ki nimajo zaznambe v obdobjnem mazanju;
- b) potniški vozovi, ki se uvrstijo izjemoma v brze eks presne in pospešene vlake s hitrostjo nad 70 km/h, če le-ti niso v redni sestavi teh vlakov;
- c) tovorni vozovi, ki se dodajajo lokalnim, pospešenim in brzim vlakom s hitrostjo nad 60 km/h;
- d) tovorni vozovi, ki so naloženi z eksplozivnim blagom, živimi živalmi ali mrljici pa tudi vozovi, ki so naloženi s težkimi ali ogromnimi predmeti, ki se ne morejo preložiti brez mehaničnih naprav in strokovnega nadzorstva;
- e) tovorni vozovi, ki se nakladajo z izvoznim blagom, prevažajo pa se z vlaki s hitrostjo nad 60 km/h; t) vozovi po dezinfekciji;
- g) odstavljeni vozovi po sprotnem popravilu, če je to potrebno zaradi mazalnih naprav;
- h) pomožni vozovi, snežni plugi, odmetalniki in vozovna dvigala.

Na službenih mestih, kjer ni vozovnih mazalcev, opravi izredno mazanje strojevodja ob pomoči vlakospremnega osebja.

15. Kadar je treba tehtati železniška vozila na podlagi določb Navodila o manipulaciji pri prevozu pošiljk stvari (Nav. 162) ali kadar nastane ta potreba v primeru zgraditve novega vozila, rekonstrukcije ali popravila ipd. se mora pri tehtanju železniških vozil ravnati na način, ki je predpisan z določbami navodila 162 in za nanovo zgrajena rekonstruirana ali popravljena vozila še na način, ki je predpisan z Navodilom za tehtanje železniških vozil (Nav. 265).

16. Za ravnanje z vozovi veljajo še tudi določbe Navodila 90, Sporazuma 93 in 94, pa tudi določbe RTV, RIV/II in RIC.

27. člen

Splošni predpisi za nakladanje voz

1. Naklad se mora naložiti v vozove tako, da na noben način ni ogrožena varnost prometa.
2. Naloženi predmeti morajo ležati varno in trdno ter biti zavarovani z verigami, zagozdami in drugimi sredstvi tako, da se zaradi sunkov in tresenja med vožnjo ne morejo premakniti.

3. Naklad mora biti enakomerno razdeljen na vsa kolesa voza, pri nakladanju na odkrite vozove pa je treba paziti še na to, da se ne preseže nakladalni profil.

4. Pri vozovih s posodami, ki ležijo druga na drugi, se smejo zgornje posode napolniti šele tedaj, ko so spodnje že polne. Posode, ki ležijo druga zraven druge se morajo enakomerno napolniti.

5. Pri nakladanju voz je treba paziti na največjo obremenitev na os in največjo obremenitev na tekoči meter na tistih progah, kjer bodo vozovi vozili.

Pošiljke s preseženim nakladalnim profilom, preseženo obremenitvijo na os in preseženo obremenitvijo na tekoči meter se sprejemajo za prevoz in odpravljajo samo s poprejšnjim dovoljenjem in soglasjem tistih ŽTO, na katerih območju se bo pošiljka prevažala. Natančnejše določbe so v Navodilu 99 in 52.

6. Da bi se zagotovila zavrta teža za vlake, se morajo v prvi vrsti tisti vozovi, ki imajo zavore, naložiti do mejne nakladne teže C) in za najbolj oddaljene postaje.

7. Odkriti vozovi z ročnimi zavorami se morajo naložiti tako, da naklad ne ovira ravnanja z zavoro.

8. Za nakladanje voz veljajo v celoti predpisi za nakladanje voz (RIV/II): Izjeme za lastno težo varovalnih voz pri pošiljkah, naloženih z dolgimi predmeti, so predpisane v 1. točki 34. člena tega pravilnika.

9. Kadar mora nakladati zelo težke in nerodne predmete železnica sama, morajo nadzorovati to nakladanje šef postaje sam oziroma šef skladišča, po potrebi pa tudi strokovni organi kurilnice.

10. Za nakladanje predmetov, ki zahtevajo zaradi nenavadne oblike ali konstrukcije posebne naprave za nakladanje ali sredstva za pritrditev mora postaja za vsak primer posebej zahtevati navodila od ŽTO.

Pri izrednih pošiljkah se je treba prepričati tudi še o tem, ali so le-te po predpisih zaznamovane; če se prevažajo po elektri-

ficiranih progah, pa še, če so predpisno ozemljene po določbah Navodilu 99.

27

11. Za odpravo predane stroje in predmete, ki potrebujejo zaradi velike teže ali zaradi konstrukcije posebno nadzorstvo, mora vedno spremljati strokovnjak.

12. Blizu kraja, kjer se navadno polnijo ali praznijo cisterne za prevoz vnetljivih tekočin, mora biti pripravljeno orodje in pesek za primer, če bi nastal požar.

13. Za rabo, nakladanje in odpravo voz z nevarnim blagom veljajo določbe RID.

14. Vojaške kuhinje, v katerih med vožnjo kuhajo, se nakladajo v odkrite vozove z visokimi stranicami. Če bi se morale prevažati iz katerega koli vzroka v pokritih vozovih, se za odvajanje dima vozovi ne smejo poškodovati, marveč se morajo odpreti vrata in okna.

28. člen

28

Obremenljivost tovornih voz

Vozovi se smejo nakladati do mejne nakladalne teže, ki je na njih napisana. Pri tem se mora paziti na največjo dovoljeno obremenitev na os, največjo dovoljeno obremenitev na tekoči meter, pa tudi na nakladalni profil (glej RIV/II in Navodilo 52).

IV. POGLAVJE

OPRAVILA PREMICALNEGA IN KRETNIŠKEGA OSEBJA

29. člen

Premik

1. S premikom se razume vsako gibanje vozil, ki ni vlakovna vožnja, se pa opravlja zaradi njihove premestitve z enega kraja na drugega, všteti tudi delo pri spenjanju in razpenjanju, zmanjšanju hitrosti in ustavitvi tega gibanja, zavarovanju premikalne vozne poti za taka gibanja, zavarovanju vozil zoper utek, dajanju odredb pa tudi pri vodenju teh opravil in nadzorstvu nad njimi.

Vsaka premaknitev vlaka potem, ko se le-ta ustavi na postaji, se šteje za premik (premaknitev zaradi sprostitve ločnice in podobno). Nadaljevanje vožnje vlaka po nenameravani (nepredvideni) ustavitvi se ne šteje za premik.

2. Vsebina premikalnega dela se predpiše posebej, pri čemer je treba zajeti opravila, ki imajo večji pomen in obseg kot je sestava in razstavljanje vlakov in vse do najmanjše premaknitve vozil na tirih in na tirnih napravah.

3. Za premikalna dela se štejejo tudi vse priprave za premaknitev vozil, opravila, ki se opravljajo med vožnjo, kot tudi ukrepi, ki se podzemajo pri zaustavljanju ali po zaustavitvi vozil.

4. Vrste voženj se predvidevajo, glede na tehniške opremljenosti službenih mest, obseg dela, lokalnih razmer in razpoložljivih delavcev, strokovno usposobljenih za premikalna dela.

5. Premikalne vožnje se opravljajo z vlečnim vozilom s pripetimi, ali nepripetimi vozili, kot tudi z drugimi sredstvi, kadar ni vlečnega vozila, oziroma kadar pogoji in velikost dela omogočajo premike tudi na drugačen način.

6. Vsaka premaknitev, ne glede na to, kako se opravlja, se ne sme opraviti brez udeležbe ali navzočnosti delavca, ki je strokovno usposobljen za premikalna dela.

7. Pri premikanju z vlečnim vozilom z nepripetimi vozili (odbijanje, spuščanje) je treba paziti na vrsto vozil in nakladov, položaj in opremljenost tirnih naprav, na nagibne razmere, na način zaustavljanja takšnih premaknitev, o čemer se morajo nadrobneje predpisati postopki.

8. Tehnologija dela pri premiku mora zajeti način rabe posamičnih elementov na vozilih in tiru: spenjač, zavor, kretnic, ročnih cokel, tirnih zavor in drugih sredstev, ki se rabijo stalno ali občasno.

9. Premikalne vožnje ne smejo ogrozati voženj vlakov ali drugih voženj in je treba zaradi tega predpisati varnostne ukrepe in določiti zaporedje postopkov pri vožnjah premikalnih sestavov ali vozil in rabo ustreznih naprav.

10. Varnostni ukrepi pri premiku se ne smejo zanemariti niti trenutek, posebno še, kadar gre za nevarne snovi, za varnostne ukrepe po končanem premiku in čuvanje osebne varnosti delavcev in oseb, ki neposredno opravljajo premikalna dela, ali so na območju premikalnega dela.

11 Službena mesta, v katerih se premika, morajo imeti sredstva za zavarovanje voz zoper samopremaknitev, na posamičnih tirih pa se vgrajujejo naprave za zavarovanje voz zoper utek (raztirniki, odbijala, tiri za lovitev uteklih vozil), katerih redna lega je, da preprečujejo utek vozil s tirov ali iz službenega mesta.

1

12. V zvezi določb tega člena, Navodila za premik (Navodilo 42), se predpišejo detaljno postopki za vodenje, organizacijo in opravljanje premikalnih del, o načinu spenjanja železniških

29

vozil pri premiku in pri pripravi vlakov za odpravo, o načinu in sredstvih za upočasnitev voženj in zaustavljanje vozil, o premikalnih voznih poteh, o sporazumevanju pri premiku, o vrsti premikalnih voženj, o uporabi voznih poti vlakov za potrebe premikalnih voženj (glavni tiri in odprta proga) in o posebnih ukrepih pri premiku.

Za opravljanje premikalnih del veljajo tudi določbe normativnih aktov, navedenih v Navodilu 42.

30

30. člen

Opravila kretnika

1. Kretnik opravlja med zavarovanjem prometa naslednja opravila:

- prestavlja kretnice in postavlja stalne signale, če je to predpisano s postajnim poslovnim redom pri zavarovanju voznih poti vlakov in za premikalne vožnje;
- sodeluje pri opravljanju premikalnih opravil;
- pazi na signalne znake električnega signalnega zvonca;
- daje vlakom potrebne signalne znake;
- opazuje signalne znake na vlakih in ukrepa ustrezno signalnim znakom, ki jih daje vlakovno osebje;
- takoj javi vlakovnemu odpravniku nerednosti ali okvare, ki ogrožajo vlakovno vožnjo (pretrganje vlaka, iztirjena vozila zlom osi, privzdignjena pločevinasta površina strehe na elektrificiranih progah, premaknjen naklad, požar na vlaku itd.);
- pazi na to, da so tiri na območju postaje brezhibni in imajo prost prostor za vožnjo, oziroma skrbni, da se eventualne ovire odstranijo;
- vodi predpisane beležnice in evidence.

2. Če je kretniku predpisano, da zapira tudi zapornice, oziroma da varuje promet na potnem prehodu, opravlja te obveznosti tako, kot je to predpisano za čuvaje prehodov.

3. Kretnik mora obvezno zaustaviti vlak, ki izvaža s postaje, v naslednjih primerih:

- če ni slišal signalnega znaka za naznanitev vlakovne vožnje;

- če zasliši signalni znak za naznanitev vlakovne vožnje iz nasprotne smeri po istem tiru;
- če se po prejetem signalnem znaku za naznanitev vlakovne vožnje, vlak odpravi na zaprti tir, poprej pa ni bil obveščen, da vozi vlak izjemoma po tem tiru;
- če zasliši zvončni signalni znak »Nevarnost«;
- če iz nasprotne smeri ni prispel vlak po istem tiru, poprej pa ni bil obveščen, da bo križanje na drugi postaji;
- če prispe vlak iz nasprotne smeri brez sklepnega signala ali odbojnika na zadnjem vozu, poprej pa ni obveščen o teh pomanjkljivostih;
- če oddaja vlakovno ali drugo osebje signalni znak »Stoj«;
- če opazi na vlaku kakšno okvaro, ki bi utegnila ogroziti nadaljnjo vožnjo tega ali drugega vlaka, oziroma progo in progovne naprave;
- če so na vlaku nepredpisni čelni signali, ali če ponoči niso razsvetljeni;
- če se vlak odpravi na nepravi tir dvotirni proge, ali na zaprto progo, on pa o tem ni bil poprej obveščen;
- če spelje vlak s postaje predčasno, on pa o tem ni bil poprej obveščen;
- če ni prispelo progovno vozilo, o katerega odhodu s sosednje postaje ali z odprte proge je bil obveščen, ali če ni bil obveščen, da je progovno vozilo prispelo na sosednjo postajo, oziroma da je bilo umaknjeno s tira;
- če ni bil dan nalog za zavarovanje vozne poti, ali zavarovanje vozne poti ni opravljeno.

4. Kretnik ni obvezen zaustaviti vlaka, če ni slišal signalnega znaka za naznanitev vlakovne vožnje v primeru, kadar obstaja motnja na napravah električnega signalnega zvonca njegovega delovnega mesta, o čemer je poprej s fonogramom obvestil vlakovnega odpravnika. Natančnejše določbe so v Signalnem pravilniku.

5. Razen opravil, predvidenih z določbami tega člena, opravlja kretnik obvezno tudi opravila, predpisana v drugih določbah

30

tega pravilnika ter ostalih predpisov (PN 40, Navodilu 42, postajni poslovni red idr.).

6. Obveznosti kretnikov pri zavarovanju prometa na postajah, ki imajo določeno vrsto zavarovanja, predpiše ŽTO za vsako postajo v navodilu za ravnanje s temi napravami, oziroma v postajnem poslovnem redu.

V. POGLAVJE

SESTAVA VLAKOV

31. člen

31

Splošne določbe za sestavo vlakov

1. Za sestavo vlakov veljajo določbe 31. do 39. člena in 43., 122. in 123. člena tega pravilnika.

2. Pri uvrščanju voz in drugih vozil v vlake se mora paziti:

- a) da so vozovi zmožni za promet oziroma za vožnjo;
- b) da so težki in naloženi vozovi (vozila) praviloma uvrščeni pred lahki in prazni (za potniške vlake glej 33. člen, za tovarne vlake pa 34. člen tega pravilnika);
- c) da višina osi odbojnikov voz nad gornjim robom tirnice v ravni med sosednjima spetima vozema ni večja od tiste, ki je določena v 3. in 4. točki tega člena;
- d) da vozovi ne presegajo največje obremenitve na os, največje dovoljene obremenitve na tekoči meter ali nakladalnega profila proge, razen, če je tako preseganje izjemoma dovoljeno; in
- e) da se zavorne utice in stojšča tudi tedaj ne dotikajo, kadar so odbojniki najbolj stisnjeni.

3. Kadar vozovi mirujejo, je dovoljena višina osi sredine odbojnika, merjena od gornjega roba tirnice:

- a) pri vseh praznih vozovih največ 1065 mm;
- b) pri tovornih naloženih vozovih in pri vozovih za prevoz potnikov brez prehodnic, ki so v njih potniki, pri največji obtežitvi enega in drugega voza, najmanj 940 mm;
- c) pri vozovih za prevoz potnikov s prehodnicami, ki so v njih potniki, pri največji obtežitvi voz, najmanj 980 mm;

4. Razlika med višinama osi sredine odbojnikov sosednjih spetih voz, ki mirujejo, sme biti:

- a) pri potniških vlakih, pri vlakih vseh vrst, ki se potiskajo ali rinejo, pa tudi pri tovornih vlakih, v katere so uvrščeni vozovi ne glede na težo po 2. točki 34, člena tega pravilnika, največ 80 mm;
- b) pri drugih tovornih vlakih, ki so sestavljeni po 1. odstavku 1. točke 34. člena tega pravilnika, največ 125 mm; in
- c) pri težkih vozilih, po določbah Navodila 52.

5. Kraj za uvrstitev posamičnih vozil, se določi z določbami, predpisani v 1. točki tega člena. Skupni pogoj za vse vlake je uvrstitev službenega, prtljažnega in sklepnega voza.

6. Prtljažni voz, oziroma kombinacija prtljažnega voza in parnega kotla, se uvrščajo v potniške vlake takoj za lokomotivo, ali pa se njihov kraj uvrstitve določi s sestavo vlakovne garniture v PTN k voznemu redu.

Kolikor ni predvideno, da se z vlakom prevaža prtljaga in ekspresne pošiljke, se prtljažni voz ne uvršča v potniške vlake.

7. Pri tovornih nabiralnih vlakih se uvršča službeni voz, v katerem se vozijo vlakospremniki, takoj za lokomotivo. ŽTO predpiše, pri katerih vlakih, nabiralnih in drugih, se uvršča službeni voz, z ozirom na dolžino potovanja vlakospremnega osebja ali iz drugih razlogov (terenske razmere na progi, letni čas, obseg dela, ni prostora v strojevodjevem oddelku loko-

motive ipd.). Za vlake v skupnem prometu predpiše ŽTO uvrstitev službenih voz sporazumno. Pregled tovornih vlakov s službenimi vozmi je v PTN k voznem redu.

8. Službeni in prtljažni voz mora imeti ročno in zračno zavoro, zavoro ob nevarnosti (zasilno zavoro) in manometer za kontrolo zračnega tlaka v glavnem zračnem vodu za zaviranje.

9. Zadnji voz v vlaku z brezhibno zračno in ročno zavoro, oziroma z brezhibno zračno ali brezhibno ročno zavoro, se imenuje »sklepni voz«,

10. Sklepni voz v potniških vlakih mora imeti brezhibno zračno, ročno in zasilno zavoro.

Zadnji tovorni voz, ki se doda potniškemu vlakom po določbah tega pravilnika, ki pa ima zračno zavoro, ni treba, da bi imel tudi ročno zavoro.

11. Pri tovornih vlakih, ima sklepni voz lahko le zračno zavoro s pogojem, da je na enem od desetih zadnjih voz brezhibna ročna ali pritrtilna zavora. V takšnem primeru zasede vlakospremnik mesto v zavorni utici, ki je najbližja koncu vlaka, oziroma na lokomotivi, če v vlaku ni zavorne utice.

12. ŽTO lahko v posameznih primerih predpiše zasedbo sklepnega voza. Če se zasede sklepni voz, mora imeti le-ta tudi ročno zavoro z zavorno utico. Vlakospremnik, ki zaseda sklepni voz, se imenuje »sklepni zavirač«:

13. Če se vlaki ne morejo zavirati z zračnim zaviranjem v celoti ali delno, v smislu določb tega pravilnika, ima sklepni voz lahko samo ročno zavoro, ki jo mora zasedati sklepni zavirač.

14. Pri vlakih s hitrostjo do 80 km/h, kot tudi pri lokomotivskih vlakih, se za zasedenim sklepnim vozom lahko doda en voz, ki se ne zavira, toda obvezno se mora vključiti v zračni vod, če je njegov zračni vod brezhiben. Ta voz se imenuje »priklopnik«. Vozovi, v katerih so potniki ali spremljevalci pošiljk, vozovi naloženi z vnetljivimi ali eksplozivnimi materijami ter težka vozila, se ne smejo uvrstiti v vlak kot priklopnik.

Raba vlečnih vozil v prometu

1. Kakršne koli vrste stroj, ki je namenjen za vleko vlakov, mora biti na čelu vlaka.

Parni stroj mora biti obrnjen z dimnikom naprej v smeri vožnje vlaka.

2. Pri lokalnih vlakih in pri drugih vlakih v posameznih izjemnih primerih smejo biti parni stroji s posebnim zalogovnikom tudi u obrnjeni legi (z zalogovnikom na čelu vlaka), toda hitrost vlaka tedaj ne sme biti večja kot 60 km/h, če ima zalogovnik podstavne vozičke, oziroma 50 km/h, če zalogovnik nima podstavnih vozičkov.

Če sta pri vlaku dva stroja na čelu, od katerih je drugi stroj s posebnim zalogovnikom v obrnjeni legi, potem hitrost pri tovornih vlakih ni omejena. Ta določba ne velja, kadar je na čelu vlaka delovni stroj, ki ni v službi, kot drugi pa uvrščen vlakovni stroj v obrnjeni legi.

3. Po določbah 1. točke tega člena se ni treba ravnati:

- a) pri premiku vozil;
- b) kadar se vlak rine (samo en stroj uporabljen na sklepu vlaka) ali potiska (redno en stroj na čelu in eden na sklepu vlaka);
- c) pri pomožni in poskusni vožnji vlaka ali
- d) kadar se mora vlak vrniti z odprte proge do prve naprave, kjer je mogoče stroj dati na čelo vlaka, pa tudi pri delovnih vlakih na progi in
- e) kjer to zahtevajo posebne krajevne razmere, toda le z dovoljenjem ŽTO.

Hitrost vlakov, ki se rinejo, ne sme biti večja od 25 km/h.

Potniški vlaki z lokomotivo na koncu vlaka, oziroma z motornim vlečnim vozilom na koncu ali v sredini garniture, ne štejejo za rinjene vlake, če je na čelu vlaka voz z napravo za krmiljenje, predvideno za vlečno vozilo (za pogon, za zaviranje, za AS, čuječnostna naprava idr.) na strani smeri vožnje vlaka, zasedeno pa je s strojevodjem. Hitrost takšnih vlakov se ne omejuje v smislu določbe 2. odst. te točke.

Oprema krmilnih voz z napravami in način njihovega vključevanja v vlak, oziroma za vlečno vozilo, se predpiše s posebnim navodilom.

4. Za vleko ali potiskanje enega vlaka se redno uporablja samo ena lokomotiva. Več strojev se sme uporabiti:

- a) če je vreme neugodno ali če vlečna moč enega stroja ne zadostuje;
- b) pri pomožnih vlakih kadar se vlaku nudi pomoč kakor tudi pri odstranjevanju snežnih ovir,
- c) kadar se dva vlaka združita v enega (združeni vlaki).

5. Brez posebnega dovoljenja se sme uporabiti največ dva stroja na čelu in eden na sklepu vlaka;

Uporabo večjega števila strojev za vleko vlakov, kot je določeno v prejšnjem odstavku, dovoljuje ŽTO.

6. Vse lokomotive, ki so uporabljene za vleko vlaka, pa naj bo to na čelu, na koncu ali na sredini vlaka (priprega, vlakovna, doprega) se imenujejo delovne lokomotive v službi pri vlaku.

Izjemno je lahko delovna lokomotiva v vlaku:

- Kadar se združita dva vlaka (združeni vlaki)
- Pri potiskanju vlaka ali dela vlaka z vlakom in
- Pri prevozih težkih vlakov.

Lega, kraj in kombiniranje električnih lokomotiv so predpisani s pravilnikom 212

7. Kadar je za vlak pšotreben še drugi stroj in se uporabi le ta za priprego (priprežni stroj) morata biti oba stroja iste vrste (serije)ali vsaj enake hitrost; na čelo se navadno postavi priprega.

Če takih strojev ni, mora biti prvi stroj na čelu vlaka stroj z večjo hitrostjo. Po tem pravilu se ni treba ravnati, če je priprega potrebna le na krajšem delu proge.

V primeru, da sta na čelu vlaka dva stroja, ki imata različni največji dovoljeni hitrosti, ne sme hitrost vlaka preseči največje dovoljene hitrosti tistega stroja, ki ima manjšo največjo dovoljeno hitrost.

Kadar se za vleko vlaka uporabita parni in dizelski stroj drug poleg drugega, se mora parni stroj vedno uvrstiti za dizelskim strojem.

Dizelski stroji so lahko opremljeni z napravami, ki omogočajo, da se z enega dizelskega stroja ravna z motorjem in zavorami drugega stroja. Kadar se za vleko vlakov uporabita na čelu dva taka stroja, ki se z njihovimi motorji in zavorami ravna z enega stroja, potem pa mora biti

strojevodja, ki vodi oba stroja v oddelku prvega stroja, Taka voznja se imenuje voznja v spregi.

Za voznjo vlaka z dvema ali več lokomotivami kot tudi z lokomotivo med tovorom ali vlakom (v primerih iz 3, 4, in 5 točke tega člena), se morajo predpisati ustrezni tehnični pogoji in ukrepi za sestavo ter varen promet tako sestavljenih vlakov, kar izda Skupnost JŽ

8. stroji s pritrjenim snežnim plugom ne smejo voziti z nazaj obrnjenim plugom, razen pri vlakih za odstranjevanje snega s proge, in še to pod nadzorstvom organa vlečne službe. ZTO lahko določi pri voznjah samih strojev na krajših relacijah, glede na višino in stanje snežnih plasti, drugačno ravnanje.

Sprednja določba se ne nanaša na stalno nameščene pluge na električnih in dizelskih strojih.

9. Med dva stroja, ki vlečeta vlak (med vlakovni stroj in priprego) ali med dva stroja, ki ga potiskata (dve dopregi), se ne smejo uvrstiti vozovi.

10. Vlečna vozila z motornim pogonom (dizelske in električne lokomotive, motorni vozovi) morajo biti opremljena z napravami za avtomatsko zaustavljanje vozil, kadar strojevodja ni čuječ ali je onesposobljen (Čuječnostna naprava).

11. Določbe o rabi motornih voz, sestavi motornih vlakov, o rabi motornih voz, prikolic in krmilnih voz v službi in zunaj službe, voznji v spregi, načinu spenjanja in zaviranja, kot tudi o možnosti uvrščanja takšnih vozil, kot delovne ali nedelovne, v ostale vlake, oziroma vleki motornih vlakov-garnitur z lokomotivo, se predpišejo v Navodilu za motorne vlake. Sestave garnitur so v PTN k voznemu redu.

Določbe tega navodila veljajo tudi za odpravo motornih vozil, če imajo odbojnik in spenjače kot ostala vozila ali specialno togo spenjačo, s tem da se vlaku lahko doda eno takšno progovno motorno vozilo.

12. Stroji, ki se odpravljajo izven službe, se smejo uvrstiti v vlak kot delovni ali nedelovni stroji.

Njihova največja dovoljena hitrost ne sme biti manjša od maksimalne hitrosti vlaka.

Za delovni stroj, ki ni v službi pri vlaku, se šteje tisti stroj, ki poganja le samega sebe, za nedelovnega pa tisti, ki ga je treba vleči, kot vsa druga vozila v vlaku.

13. Vsak delovni parni stroj, ki ni v službi, morata spremljati strojevodja in kurjač. Delovni stroj drugačne vrste, ki ni v službi, lahko spremlja samo strojevodja.

Nedelovni stroj mora vedno spremljati kurilniški delavec, ki je zmožen vsaj za službo zavirača, da lahko parni stroj po potrebi ročno zavira, ali iz drugih razlogov.

Če je v peči nedelovnega parnega stroja ogenj, ga mora brez-pogojno spremljati kurjač.

14. Delovne lokomotive izven službe je treba, če je le mogoče, odpravljati z vlaki za prevoz potnikov in ne delovne z tovornimi vlaki.

15. Če se sme po pregledu v voznoredni knjižici ali s posebnim dovoljenjem ŽTO, na progah, ki se bo po njih prepeljal stroj, uvrstiti več kot en stroj na čelo vlaka, potem se morajo nedelovni in delovni stroji, ki niso v službi, uvrstiti v vlak tik za vlakovnim strojem.

Če se delovni stroj, ki ni v službi, ne more uvrstiti za vlakovnim strojem, potem se mora odpraviti kot strojni vlak.

Glede števila delovnih strojev, ki niso v službi in ki se lahko odpravijo s strojnim vlakom, veljajo določbe prejšnjega odstavka. Odpravo večjega števila delovnih strojev, ki niso v službi, od števila strojev iz prejšnjega odstavka dovoljuje ŽTO.

Na delu proge, kjer vozijo vlaki s pripragami oziroma dopregami, pa tudi med postajami v posameznem vozlišču sme ŽTO izjemoma dovoliti, da se delovni stroji, ki niso v službi, uvrstijo na čelo vlaka pred vlakovni stroj, in sicer samo v primeru, če gostota prometa ne dovoljuje, da bi se odpravili kot strojni vlak.

Prav tako se lahko odobri da se lahko odpravljajo delovne lokomotive izven službe na koncu vlaka pod posebnimi pogoji in z ukrepi ki jih predpiše skupnost JŽ.

Dizelski nedelovni in dizelski delovni stroji, ki niso v službi, se smejo uvrstiti tik za vlakovnim strojem samo v primeru, če je vlakovni stroj dizelski ali električen.

Če se dizelski stroj, ki vleče vlak, pokvari na odprti progi, vlak pa se mora prepeljati s pomožnim parnim strojem, tedaj se parni stroj lahko uvrsti tik pred dizelskim strojem, in sicer samo do prve postaje. Tu se mora dizelski stroj odstaviti od vlaka oziroma zavarovati proti parnemu stroju z enim varovalnim vozom. Če se pokvarjeni dizelski stroj ne more odpra-

viti naprej tako, kot je predpisano v določbah te točke in v določbah 16. točke tega člena, se sme pokvarjeni dizelski stroj (nedelovni) prepeljati s posebnim parnim strojem. V nobenem od obeh primerov ni treba uvrstiti varovalnih voz, toda pri prevozu pokvarjenega dizelskega stroja se mora kuriti kotel pazljivo, da se ne bi povzročil požar. Pri čiščenju ognja na postajah se mora parni stroj ločiti od dizelskega stroja in se sme ogenj čistiti najmanj na razdalji 20 m od njega. Po opravljenem čiščenju se mora ogenj pogasiti.

16. Če se nedelovni stroj ne more uvrstiti v vlak za vlakovnim strojem, se lahko uvrsti tudi na drugo mesto v vlaku, vendar se je treba v tem primeru ravnati v celoti po določbah Navodila 52 o uvrščanju težkih vozil.

17. Če se uvrsti v vlak stroj s pritrjenim snežnim plugom, se mora uvrstiti na strani, kjer je plug, še en voz, ki gre do namembne postaje stroja, da bi se med potjo izognili odpenjanju in spenjanju na strani, kjer je snežni plug.

18. Zalogovnik (strojni) se mora uvrstiti na sklep vlaka. Če pa ima zalogovnik na sprednji strani pomožne odbojnice, se lahko uvrsti za vlakovnim strojem ali za zadnjim nedelovnim strojem.

Zalogovniki morajo biti neopremljeni (morajo biti prazni), vedno pa morajo biti brez vode, razen če so namenjeni za prevoz vode za oskrbo kurilnic in postajnega osebja z vodo.

19. Pri lastnem zalogovniku ni treba določiti spremljevalca, razen, če je potreben iz tehničnih razlogov. Za zalogovnik, ki je dan za prevoz kot zasebna pošiljka, pa mora dati pošiljatelj strokovnega spremljevalca, ki potuje v primernem pokritem vozu ali v službenem vozu, mora pa zalogovnik med postanki na postajah mazati. Ne lastni, ne zasebni zalogovnik, se med vožnjo ne zavirata ročno.

Zalogovnik se ne sme dodajati na sklep vlaka, ki vozi brez vlakospremnega osebja.

20. Če je treba parni kotel pod paro in z ognjem v kurišču odpraviti brez službe, se sme odpraviti z vsemi vlaki (razen z motornimi vlaki), če to dovoljuje hitrost, s katero sme voziti parni kotel.

2 | **Uvrstitev voz v vlake za prevoz potnikov**

1. Za potniške vozove se po določbah tega člena štejejo: potniški vozovi obeh razredov, posebni potniški vozovi (spalniki, jedilniki, salonski, merilni in podobni vozovi), poštni in prtljažni vozovi.

Nadrobnejše določbe o uvrščanju salonskih voz v potniške vlake so predpisane v Navodilu o prometu salonskih voz (Navodilo 47).

2. V potniške vlake se uvrščajo potniški in tovorni vozovi po njihovih tehničnih lastnostih glede največje dovoljene hitrosti, z ozirom na konstruktivne lastnosti voz, zadnje obdobjo popravilo in kraj uvrstitve v vlak, predpisane določbe tehničnih in vozovnih normativov, kakor tudi na podlagi organizacijskih potreb, predpisanih z določbami tega pravilnika.

3. Garniture potniških vlakov sestavljajo potniški vozovi istega tipa, samo vozovi s podstavnimi vozički ali samo dvoosni vozovi ali triosni vozovi. Če to ni mogoče, potem sestavlja vsak tip voz posebno skupino voz v garnituri vlaka.

4. Če ima garnitura v svoji sestavi potniške vozove s podstavnimi vozički in potniške dvoosne in triosne vozove, se uvrstijo vozovi s podstavnimi vozički, ker so težji, pred dvoosnimi ali triosnimi vozovi.

5. Pri vlakih s hitrostjo do 80 km/h se sme en potniški voz s podstavnim vozičkom uvrstiti za dvoosnimi ali triosnimi vozovi.

6. Če ni dovolj prtljažnih in tovornih naloženih ali zbirnih voz s godstavnimi vozički, se lahko en takšen dvoosni voz uvrsti pred potniške vozove s podstavnimi vozički.

7. Redna sestava potniških vlakov se predpiše v PTN k voznemu redu ali s posebno odredbo. Če potrebe ne zahtevajo drugačne sestave vlakov, se uvrstijo vozovi po naslednjem zaporedju: poštni, en zbirni ali naloženi tovorni voz, prtljažni, potniški, v katerih so potniki in ostali tovorni vozovi.

8. Merilni voz se uvršča v potniške vlake, glede na konkretno zahtevo ustrezne službe, z ozirom na karakteristike voz in njihovo vlogo med vožnjo vlaka.

3

9. Vlakom za prevoz potnikov se lahko dodajo na koncu tovorni vozovi zavrti z zavorami s hitro delujočim zaviranjem in izjemoma tovorni vozovi zavrti s počasi delujočo zavoro, pod pogoji, ki so predpisani v Navodilu o zaviranju vlakov.

3

~~**10.** Potniškim vlakom do hitrosti 80 km/h se lahko doda na koncu vlaka, namesto tovornih voz, zavrtih z hitro delujočo zavoro, do 10 osi tovornih voz, zavrtih z počasi delujočo zračno zavoro, oziroma voz zavrtih z hitro in zračno počasi delujočo zavoro. Skupno število osi takšnih voz ne sme biti večje kot 1/3 števila osi potniške garniture.~~

Resnična zavrti teža dodatnih voz mora znašati najmanj 50° njihove kosmate teže.

11. Za uvrstitev voz, naloženih s spremljanimi osebnimi avtomobili, velja posebno navodilo o uvrstitvi takšnih tovornih voz v vlake s prevozom potnikov.

12. Katerim potniškim vlakom se lahko dodajo tovorni vozovi po določbah 6. 9. točke tega člena, s kakšno vrsto naklada, predpisuje SJŽ in ŽTO v PŤN k voznemu redu, kakor tudi s posebno odredbo za vsak posamezni primer.

13. Za uvrstitev voz v potniške vlake, z ozirom na hitrost vlaka, je odločilna v voznem redu predpisana maksimalna hitrost vlaka.

2

~~**14.** ŽTO lahko predpiše, da se lokalnim vlakom lahko dodajo pred potniško garnituro tovorni vozovi, zavirani z zračno zavoro. Takšni vlaki smejo voziti s hitrostjo do 60 km/h in imeti največ 100 osi.~~

~~Če se dodajo tovorni vozovi z zračnimi zavorami za potniško garnituro preko števila določenega v 9. in 10. točki tega člena, sme znašati število osi takšnih voz največ 40, oziroma sme znašati skupno število osi v vlaku največ 80. Maksimalna hitrost vlaka ne sme biti večja kot 50 km/h.~~

15. Potniškim vlakom se ne smejo dodajati naloženi ali prazni vozovi za prevoz plina, vozovi s posodami, razen s posodami za prevoz mleka, in vsi vozovi, ki se zavirajo ročno,

kot tudi vozovi naloženi z nevarnim blagom po določbah RID-a

16. Vozovi, v katerih se prevažajo potniki, se morajo ponoči razsvetliti, v predorih pa tudi podnevi, če traja vožnja skozi nje dlje kot 1 minuto. Podnevi je treba razsvetljevati vozove, ki so opremljeni z električno razsvetljavo tudi v predorih, skozi katere traja vožnja manj kot 1 minuto, če je na kakšnem delu proge, drug za drugim več takšnih predorov, med katerimi traja vožnja kratek čas. Seznam teh predorov se objavlja v voznoredni knjižici. Če je razsvetlitev garniture omogočena iz strojevodjevega oddelka, se razsvetlujejo potniški vozovi v vseh predorih. Če se mora potniški vlak razsvetliti že na izhodni postaji, potem je treba to storiti prej, preden vstopijo potniki v vlak.

Na postajah, na katerih razsvetljuje vlake postajno ali tehnično osebje, je vlakospremno osebje obvezno prepričati se, ali je razsvetljava v celoti izvršena. Če razsvetljuje vlake vlakospremno osebje, je obvezno to storiti pravočasno.

Za razsvetljevanje potniških voz in ravnanje z razsvetljavo, veljajo tudi še določbe Navodila 257.

34. člen

Uvrstitev voz in drugih vozil v tovarne vlake

1. Pri sestavi tovornih vlakov se težji vozovi (vozila) uvrščajo v vlak pred lahkimi vozovi. Težka vozila, sama ali s svojimi vmesnimi vozovi, se uvrščajo v sprednji del vlaka pred ostalimi vozmi. Pri vlakih sestavljenih samo iz praznih voz, se lahko vozovi ločijo samo tedaj, kadar se morajo uvrščati za praznim vozom, ki se šteje za težko vozilo.

Katera vozila se štejejo za težka je predpisano v Navodilu 52. Za lahek voz se šteje naložen ali prazen voz, katerega kosmata teža oziroma lastna teža je manjša od 10 ton. Varovalni in vmesni vozovi, ki se uvrščajo v sprednji del vlaka, morajo imeti kosmato oziroma lastno težo najmanj 10 ton.

2. Pri nabiralnih in krožnih vlakih se vozovi uvrščajo po zaporedju namembnih postaj. Če se s temi vozovi odpravljajo tudi težka vozila, se le-ta uvrščajo v prvi del vlaka pred drugimi vozovi.

3. Za sestavljanje tovornih vlakov veljajo še tudi sestave, predpisane v PTN k voznemu redu, kot tudi ustrezne določbe Pravilnika 3 in Navodila 70.

4. Kadar obstajajo tehnični razlogi za to, se smejo tovornim vlakom, zaviranim z zračno o počasi delujočo zavoro, dodati na konec vlaka vozovi, ki se zavirajo ročno, in sicer največ do 10 osi. Skupno število osi ne sme biti večje od $1/3$ števila osi osnovnega dela vlaka, ki se zavira z zračnim počasi delujočim zaviranjem. V tem primeru se šteje, da je ves vlak zavrt z zračnim počasi delujočim zaviranjem.

3 Resnično zavrt: teža vseh dodanih ročno zavrtih voz mora znašati najmanj 40% kosmate teže teh voz. Če je dodano tovornemu vlakom, prav tako iz tehničnih razlogov, večje število osi od števila iz 1. odstavka te točke, se šteje, da je takšen vlak mešano zavrt, hitrost vlaka pa ne sme biti večja, kot 60 km/h. Če je število ročno zavrtih osi večje od polovice skupnega števila osi v vlakom, potem se šteje, da je takšen vlak zavrt ročno, hitrost pa ne sme biti večja, kot 50 km/h,

5. Pogoji za uvrstitev voz in vozil v tovrne vlake z ozirom na obremenitev na os in tekoči meter, vrsto koles, hitrost, vrsto zavore in obdobjno popravilo so določeni s tehničnimi predpisi, predpisi vozovne službe in Navodilom za zaviranje vlakov (Navodilo 233).

6. Dva ali več voz z opleni, ki so speti s togo spenjačo, se uvršča na konec vlaka, in sicer največ 3 dvojice (pari). Za temi vozmi se lahko doda voz s sklepno zavoro. Vozovi z opleni morajo imeti prehodni zračni vod. Hitrost takšnih vlakov ne sme biti večja, kot 50 km/h.

7. Več voz naloženih z elastičnim (upogljivim) dolgim nakladom dolžine 60 in več metrov, se uvršča na koncu vlaka.

8. Če je potrebno posebno ravnanje pri uvrstitvi voz za popravilo v vlake, se določi mesto in način uvrstitve s pisno zah-

tevo vozovno-tehnične službe (razpored premika, spremnica, vozovna nalepnica ipd.).

34

9. Uvrstitev vozovnih dvigal, snežnih odmetalnikov in vozil za mehanizirano vzdrževanje proge in progovnih naprav se opravi po pogojih za prevoz in rabo takšnih vozil. Ta navodila izda ŽTO, glede na tehnične karakteristike in namen vsakega vozila.

10. Uvrstitev in prevoz izrednih pošiljk, kamor spadajo tudi vozovi, naštetih v določbah 6. in 7, točke tega člena, se opravi po posebnih predpisih (Navodilo 99, Priloga II RIV).

11. Vlakov na glavni progi je prepovedano dodajati tovarne vozove z namenom, da bi jih pustili na odprti progi brez lokomotive, zaradi nakladanja ali razkladanja.

Na stranskih progah lahko ŽTO odobri puščanje tovornih vozov na odprti progi brez lokomotive, s pogojem, da se predpišejo ustrezni varnostni ukrepi.

35. člen

35

Uvrstitev voz, naloženih z nevarnimi materijami

1. V določbah RID in predpisih o manipulaciji pri prevozu blaga je predpisano, katere materije se štejejo za nevarne in s kakšnimi pogoji se le-te sprejemajo za prevoz, oziroma s kakšnimi pogoji se prevažajo.

Pošiljke z nevarnimi materijami, ki se pogojno sprejemajo na grevoz, se zaznamujejo z nalepnicami za nevarnost, ki se lahko, razen z oznakami RID, zaznamujejo s črkovnimi in številčnimi oznakami po predpisih o manipulaciji pri prevozu blaga na JŽ.

2. Vozovi naloženi z nevarnimi materijami se prevažajo s tovarnimi vlaki po določbah PTN k voznemu redu.

3. Eksplozivne snovi ali predmeti napolnjeni z eksplozivnimi snovmi razreda 1 RID-a se prevažajo v vozovih s kotalnimi ležaji na oseh, s pločevino proti iskrenju, ki ne sme biti pritrjena neposredno na pod voza, z elastičnimi odbojniki in vlečno napravo.

2

35

2

4. Vozovi, ki so označeni z RID nalepnicami razreda 1 (nevarnost eksplozije), se ločijo najmanj z enim varovalnim vozom od voz, ki so označeni z RID nalepnicami razreda 3, 4.1, 4.2, 4.3 ali 5 (nevarnost požara, samovnetljivo, snovi ki povzročajo vžig)

Vozove z nalepnicami RID razreda 1 se uvršča pred vozove označene z RID nalepnicami razreda 3 , 4.1, 4.2, 4.3 ali 5.

2

5. Kot varovalni voz se uvrščajo prazni ali naloženi vozovi, ki nimajo niti ene RID nalepnice za nevarnost od številke 1 do številke 8 (nevarnost eksplozije, nevarnost požara, samovnetljivo, strupene snovi in škodljive za zdravje, radioaktivne, korozivne-jedke snovi).

6. V enem vlaku se prevaža največ 10 voz v eni skupini, ki imajo nalepnicico za nevarnost številke 1. Če, se uvršča v vlak več taksnih skupin, se uvrsti med njih po 4 varovalne voze po določbah 5. točke tega člena.

7. Vozovi naloženi z eksplozivnimi materijami z RID nalepnicami št. 1 se ločijo od vsake delovne lokomotive najmanj z enim varovalnim vozom, odkriti tovorni vozovi, naloženi z vnetljivimi materijami, pa se ločijo od parne lokomotive z najmanj 4 varovalnimi vozmi.

36

36. člen

Spenjanje vozil

Spenjanje železniških vozil obsega postopke spenjanja in odpenjanja vozil, oziroma spajanja vozil, zaradi njihove skupne vožnje pri premiku ali vožnji vlaka in ločitve vozil neposredno pred premikalnimi vožnjami.

Spenjanje obsega spajanje ali ločitev vlečne naprave pri spenjači na vreteno, oziroma odbojno-vlečne naprave pri avtomatski spenjači, kot tudi spajanje in razklenitev nosebnih vo-

dov in prevodnikov za potrebe zaviranja, pogon različnih avtomatskih naprav, gretja, razsvetljave itd., kolikor niso ti vodi v sestavi same avtomatske spenjače
Nadrobne določbe o napravah za spenjanje s spenjačo na vreteno in postopki v zvezi s spenjanjem, se predpišejo v določbah Navodila za premik, za spenjanje s centralno (avtomatsko) spenjačo, pa se predpišejo s posebnim tehničkim navodilom.

36

37. člen

37

Dolžina vlakov in število osi pri vlakih

1. Največja dolžina vlaka v metrih se ravna po koristnih dolžinah glavnih tirov, največje število osi pa po vrsti in načinu zaviranja ter hitrosti vlaka.

2. Dolžina vlaka se meri v metrih in oseh. Podrobne določbe o dolžini vlakov v metrih in oseh so v Navodilu 52 ter Navodilu 233.

1

3. Preseganje dolžine vlaka, z ozirom na koristno dolžino postajnih glavnih tirov, je dopustno le, če se vlaki s preseženo dolžino na takšnih postajah medseboj ne sestajajo. Če ima vlak s prevozom potnikov preseženo dolžino, sme pri sestajanju z drugim vlakom uvoziti, ali prevoziti postajo le kot drugi vlak, se pravi, po uvozu vlaka iz nasprotne ali druge smeri.

4. Vlak brez vlakospremnega osebja, oziroma z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, ne sme imeti presežene dolžine na progi, na kateri se na posameznih postajah sestajanje takšnega vlaka z drugim vlakom ne more opraviti brez delitve, oziroma se ne da dognati prek postajnega osebja ali avtomatskih naprav, da sta oba vlaka vsa in popolnoma uvozila na postajo. Delitev takšnega vlaka je dopustno na postajah, ki imajo delavce, strokovno usposobljene za premik.

5. Vlakovno osebje vlaka s preseženo dolžino se obvešča s splošnim nalogom o postajah, za katere ima vlak preseženo dolžino v metrih. Pri zahtevanju dovoljenja, je treba poudariti, da je vlak s preseženo dolžino.

Teža vlaka. Obremenljivost strojev. Raba priprave in doprega

1. Skupna teža vlaka, ki se rabi za določitev potrebne zavrte teže, obsega resnično težo vseh vozil v vlaku: težo vlečnih vozil, lastno težo voz, težo nakladov in težo ostalih vlečnih vozil. Pri parni vleki se teža delovnih lokomotiv ne všteje v skupno težo vlaka.

2. Načrtovana (planirana) teža vlaka je teža, ki se navede v voznem redu, glede na vlečno moč lokomotive, ali načrtovano sestavo vlaka, na podlagi katere se izračunavajo vozni časi. Ta teža je enaka redni obremenljivosti lokomotiv, ki jih imajo lokomotive lahko na določeni progi, ali delu proge, odvisno od njihovih vlečnih karakteristik, pri določeni hitrosti in odločilnem progovnem uporu.

3. Resnična, teža vlaka, je teža vseh vozil, ki so uvrščena v vlak, brez teže delovnih lokomotiv.

Teža vlečenega dela vlaka, oziroma resnična teža vlaka, ki se ugotovi pri popisu vlaka pred njegovo odpravo, ne sme biti večja od načrtovane teže vlaka, oziroma od redne obremenljivosti določenih lokomotiv za ta vlak, pri čemer se upošteva tudi naprežanje vlečne naprave na najneugodnejšem vzponu proge. Pri tem vzporejanju se ne upoštevajo delovne lokomotive v službi in zunaj službe.

4. Nadrobne določbe o težah vlakov in njihovi rabi se predpišejo v Navodilu 52 in Navodilu 233.

5. Če je za vlak potreben še drug stroj, tedaj se mora le-ta uporabiti:

a) kot priprava, če je teža vlaka, t.j. redna obremenljivost obeh lokomotiv enaka, ali manjša od teže, ki jo dopušča vlečna naprava po določbah Navodilu 52, in

b) kot doprega, če je vsota obremenljivosti obeh strojev pri tistem vlaku večja kot mejna obremenitev lokomotive na čelu vlaka, po določbah Navodila 52; izjemoma se sme mimo te določbe uporabiti za vleko drugi stroj kot dopre

ga tudi v primeru, kadar mora potiskati vlak samo do določenega kraja na odprti progi in se od tam vrniti na postajo.

Kadar sta vlakovni stroj in doprega raznih serij oziroma moči, se mora kot doprega uporabiti močnejši stroj.

38

6. Če se odpravi vlak z več stroji, tedaj se mora na čelo vlaka dati stroj z največjo hitrostjo. Izjeme lahko dovoli ŽTO, če se rabi priprega ali doprega na kratkih odsekih.

Potniškim vlakom se lahko da priprega oziroma doprega v vsakem primeru, kadar vlečna moč vlakovnega stroja zaradi vremena ali slabega stanja stroja ne zadostuje, vlak pa bi se zaradi daljšanja voznih časov precej zamudil.

Tovornim vlakom se sme dati priprega oziroma doprega le, če bi bile izrabljene najmanj 50°/o njene redne obremenitve.

Za uvrstitev priprege ali doprege pri vlakih veljajo še določbe PN 40.

7. Pri izrednem vlakom mora biti izrabljene najmanj 70°% redne obremenljivosti, stroja ali pa 90°/o največje dovoljene dolžine vlaka.

Izjemno slabšo izrabo strojev dovoljuje ŽTO ali Skupnost JŽ.

8. Na izhodni postaji vlaka in na postajah, na katerih se spre..meni teža vlaka, mora vlakovodja obvestiti strojevodje delovnih lokomotiv v službi o številu osi, dolžini in o teži vlaka na tiskovini S-66 (glej 8. točko 107, člena tega pravilnika). Na postajah, na katerih se menja lokomotivsko osebje, se je treba ravnati po določbah 5. ost. 15. točke 91. člena tega pravilnika.

39. člen

39

Priprava vlakov na izhodni postaji

1. Na izhodni postaji se mora vlak o pravem času sestaviti, da bi imelo vlakospremno osebje dovolj časa za to, da vlak do njegovega rednega odhoda lahko pregleda, po predpisih prevzame in opremi.

Vlaki morajo biti pravilno sestavljeni tako, da se pred samim odhodom ne bodo dodajali ali odstavljali nobeni. vozovni. To velja še posebej za vlake brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja.

39

Pri potniških vlakih, mara osebje, določeno za premik, speti spenjače in cevi za zračno zaviranje, pri tovornih vlakih pa speti spenjače.

Pri tovornih vlakih brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, kakor tudi pri vlakih, ki jih spremljata samo vlakovodja in sklepni zavirač, mora na izhodnih (razporednih) postajah premikalno ali drugo postajno osebje speti vozove in skleniti zavorne cevi.

2. Potniški vlaki se morajo pozimi sestaviti o pravem času tako, da se potniški vozovi še pred vstopom potnikov lahko zadosti ogrejejo.

Natančnejše določbe o ogrevanju vlakov so v Navodilu za ogrevanje potniških voz (Navodilo 256).

3. Če vlaka ni bilo moč sestaviti o pravem času, ga mora vlakospremno osebje pregledovati kar med sestavljanjem.

40

40. člen

Oprema vlakov

1. Pri vsakem vlaku morajo biti signalna sredstva, ki so predpisana s Signalnim pravilnikom. Sklepna signalna svetilka vlaka spada v opremo stroja.

2. Razen signalnih sredstev iz 1. točke tega člena, mora biti na vlečnem vozilu še:

- 3 |
- ključ za rabo progovnega telefona
 - 4 ročne cokle
 - cev za parno gretje službenega voza, pri tovornih vlakih pozimi, ki jo namešča in snema strojno osebje.

3. Opremljanje vlečnih vozil in vlakov s priborom za prvo pomoč in aparati za hitro gašenje požarov je predpisano s posebnim samoupravnim splošnim aktom.

VI. POGlavJE

ZAVORE IN ZAVIRANJE VLAKOV

41. člen

41

Vrste zavor na vozilih

1. Vlaki se zavirajo z avtomatičnimi zračnimi zavorami, ki se spravijo v delovanje z vlečnih vozil, ali posameznih vozil, oziroma avtomatično, kadar se vlak strga.

2. Vsa vozila imajo zračni vod. Večina vozil ima zračno zavoro, del vozil, pa ima glede na njihovo vrsto, tudi ročno zavoro. Potniški vozovi, kot tudi vlečna vozila imajo vedno zračno in ročno zavoro. Ročna zavora se šteje na vlečnih vozilih za pritrdilno zavoro, ne glede na to, kje je vgrajena.

3. Vrste zavor, glede na njihovo konstrukcijo in eksploatacijske latnosti zavor in železniških vozil, se predpišejo z določbami Navodila 233 (glej 9. točko 42. člena tega pravilnika).

42. člen

42

Zaviranje vlakov

1. Pri vsakem vlaku se zagotovi najmanj tolikšno število zavor, ki je potrebno, da se od skupne teže vlaka zavira tisti del, ki ustreza zavornemu odstotku za predpisano zavorno razdaljo,

odločilni nagib proge, vrsto zaviranja in maksimalno hitrost vlaka.

2. Glede na vrsto in hitrost vlaka, vrsto voz in vrsto zračnih zavor, ima vlak lahko:

- hitro delujoče zaviranje,
- počasi delujoče zaviranje,
- mešano zaviranje (hitro in počasi delujoče).

~~3. Ročno zaviranje se uporablja le kadar se pokvarijo zračne naprave na odprti progi pri vseh vlakih, ali zaradi izjemne uvrstitve voz s pokvarjeno napravo za zračno zaviranje že z izhodne postaje le pri tovornih vlakih.~~

~~4. Vlak zavira mešano, kadar se zavira delno zračno (s hitro, ali počasi delujočo zavoro), delno pa ročno, le-pri okvari naprav zračne zavor v kakšnem delu vlaka na odprti progi, če obstajajo za to pogoji ročne zavor in vlakospremniki).~~

5. Kadar se izjemoma uporabljajo ročne zavor, se le-te štejejo za počasi delujoče zavor.

6. Pri zagotovitvi zaviranja vlakov, pride v poštev:

- skupna teža vlaka, ki se rabi pri določitvi potrebne zavrte teže vlaka, v njej pa je zajeta resnična teža vseh vozil v vlaku (teža vlečnih vozil, lastna teža voz, teža nakladov in teža ostalih vozil);
- potrebna zavrta teža vlaka (PZT), ki se določi računsko, kot ukrep za zagotovitev pravilne in zanesljive zaustavitve vlaka v mejah zavorne razdalje;
- resnična zavrta teža vlaka (RZT), ki predstavlja zavrto težo vseh vozil v vlaku z brezhibnimi zavorami, ki se spravijo v delovanje, uračunajoč tudi zavrto težo delovnih lokomotiv;
- zavorni odstotek, je razmerje med resnično zavrto težo vlaka in skupno težo vlaka, glede na dolžino zavorne razdalje, maksimalne hitrosti vlaka, vrste zaviranja in odločilnega nagiba proge;
- odločilni nagib proge, je nagibno razmerje med dvema točkama vzdolžnega profila proge, z določeno višinsko

razliko, ki se določa po posebnih predpisih za vsako progo posebej;

- resnična teža vlaka, je teža vseh vozil, ki so uvrščena v vlak, brez teže delovnih lokomotiv;
- načrtovana (planirana) teža vlaka, je teža vlaka, ki se vpiše v vozni red vlaka, glede na vlečno moč lokomotive, ali načrtovano sestavo vlaka. Na podlagi te teže se računajo vozni časi;
- zavorna razdalja vlaka, je dolžina poti, ki jo prepelje vlak od začetka zaviranja do popolne zaustavitve. Dolžina zavorne razdalje je odvisna od tehničnih lastnosti proge, kraja na katerem so vgrajeni signali in organizacije prometa.

3 | 7. Predpisane zavorne razdalje na progi znašajo 700, 1000, in 1500 metrov. ŽTO objavi v voznoredni knjižici dolžino zavorne razdalje za vsako progo. Ta zavorna razdalja je enotna za posamezno progo, oziroma za progovni razporedni odsek.

8. Zavorni odstotki se predpišejo s posebnimi tabelami za posamezne zavorne razdalje, s podatki za zračno hitro in počasi delujoče zaviranje. V voznem redu vsakega vlaka se navede določeni (največji) zavorni odstotek.

9. Nadrobne določbe o zavorah in zaviranju vlakov in posamičnih vozil ali skupin vozil, pri njihovih vožnjah, kot tudi, kadar mirujejo, se predpišejo v določbah Navodila 233. S tem navodilom se določajo:

- naprave in elementi zavor na vozilih;
- menjala zračnih zavor in njihova raba;
- napisi na vozilih o zavrti teži vozil in način njene določitve, kadar se ne more razbrati napisana zavrta teža;
- način izračuna in določitve potrebne zavrte teže, pa tudi teža, ali hitrosti vlaka, kadar resnična teža ni zadostna;
- zaviranje težkih vozil in drugih vozil, ki se prevažajo s posebnimi pogoji;
- razmerje med številom voz, ali osi v vlaku, glede na vrsto zaviranja, vrsto zavore, z oziroma na vrsto in

42

- hitrost vlaka, vrsto voz in nakladov, kot tudi kraj uvrstitve voz v vlak;
- pregled brezhibnosti delovanja zavor pred odhodom vlaka in med potjo, kot tudi dolžnosti preglednih delavcev ter ostalih delavcev, ki sodelujejo pri pregledu;
 - vrste zavor na vlečnih vozilih, pregled zavor v depaju in pri vlaku, okvara naprave in zaviranje, odprava motenj in postopki pri nadaljnji vožnji vlaka;
 - premikalni sestav in zaviranje, zaustavljanje posameznih vozil in skupin vozil z napravami in sredstvi za zaviranje (tirne zavore, ročne zavore, pritrdilne zavore, vzvodne zavore, ročne cokle);
 - zavarovanje vlaka, delov vlaka, skupine vozil, ali posameznih vozil, zoper samopremaknitev na odprti prog} in na službenih mestih; naprave in sredstva za zavarovanje;
 - potrebno število ročnih (pritrdilnih) zavor, ali zavorne opreme, ki jo je treba zagotoviti pri vsakem vlaku med njegovo sestavo, kot minimum zavarovanja zoper samopremaknitev, v primeru izjemne zaustavitve na progi;
 - zavorni odstotki, z ozirom na vrsto zaviranja in dolžino zavorne razdalje;
 - zavore na progovnih vozilih in njihovih priklopnih vozilih;
 - druge rešitve v zvezi z eksploatacijo zavor in zaviranjem vlakov, oziroma posameznih vozil ali skupin vozil.

43

43. člen

Razvrstitev voz z zavorami v vlaku

1. Razpored voz z zavorami v vlaku, oziroma koliko voz, ali osi, brez zavore, ali z izločenimi zavorami, se sme uvrstiti med dva voza z delujočo zavoro, se predpiše z določbami Navodila 233.

2. Glede razporeda zavor, se šteje vlečno vozilo kot vsako drugo vozilo v vlaku. Za zaviranje nepripete doprege veljajo določbe za lokomotivo, kadar vozi sama, na podlagi česar se določa hitrost vlaka, dokler se potiska.
3. ŽTO določa, pri katerih vlakih mora imeti zadnji voz, oziroma prvi voz zraven lokomotive tudi ročno zavoro, kadar je to potrebno (organizacija spremljave vlakov, dodaja enega voza brez zavore, prevoz določenih pošiljk, pomanjkanje službenih voz pri ročno zavrtih vlakih idr.).
4. Zasedba zavor pri zračno zavrtih vlakih po vlakospremnikih, kadar so le-ti pri vlaku, ni v odvisnosti z zaviranjem vlaka. Njihovo mesto je v zvezi z zavarovanjem vlaka med vožnjo in postanki na progi in na postajah (sklepni signal, opazovanje vlaka in proge, zavarovanje zoper samopremaknitev, prostost ločnic, premik, nakladanje in razkladanje idr.).
5. S predpisi za varstvo pri delu se določi, katere zavore se ne zasedajo.

VII. POGLAVJE

VOZNI RED

44

44. člen

Vlaki v prometu in njihov rang

1. Glede na prometne potrebe, so lahko vlaki naštetih v 6. členu tega pravilnika, redni ali izredni.

Za **redni vlak** se šteje vsak vlak, ki vozi redno vsak dan ali pa najmanj 5 dni v tednu, bodisi, da ta vlak vozi ves čas ali samo v določenem času med veljavnostjo splošnega voznega reda.

Za **izredni vlak** se šteje vsak vlak, ki ne vozi redno, ali pa vozi manj kot 5 dni v tednu.

1 | **Osnovni vlak** je vsak redni ali izredni vlak (razen deljenih, službenih in pomožnih vlakov), za katerega je vozni red vnaprej določen in objavljen v voznem redu.

Izredni vlaki so:

- **Vlaki po potrebi.** Njihov vozni red je v splošnem voznem redu in je zanje določeno, da vozijo kot izredni vlaki samo, kadar je potrebno. Sem spadajo tudi tisti vlaki, ki vozijo ob določenih dnevih, vendar manj kot 5 dni v tednu.
- **Deljeni vlaki.** Ti vozijo po voznem redu kakega rednega ali že vpeljanega izrednega vlaka.

- **Posebni vlaki.** Ti vozijo od primera do primera po posebnem voznem redu, ki se izdelava ločeno od splošnega voznega reda.

Vozni red posamičnih posebnih vlakov se lahko predvidi tudi v splošnem voznem redu (10 točka 45. člena tega pravilnika).

- **Pomožni vlaki.** Ti vozijo v izrednih razmerah in se zanje zaradi nepredvidenega in nujnega primera pa tudi zaradi postavljene naloge ne more rabiti vozni red drugega vlaka in ne izdelati poseben vozni red (po možni vlaki in lokomotive, izvidniški lokomotivski vlaki, lokomotive križarke, snežni odmetalniki). Takim vlakom se s splošnim nalogom določi čas odhoda iz izhodne postaje, maksimalna hitrost in postanek na vseh postajah, kar pomeni toliko, kot njihov vozni red.

2. Glede na pomembnost imajo, med opravljanjem prometa in urejanjem vlakovnih voženj, vlaki naslednji rang in naslednje zaporedje pri dajanju prednosti:

- a) specialni vlaki,
- b) poslovni vlaki,
- c) ekspresni vlaki,
- d) brzi vlaki,
- e) pospešeni vlaki
- f) potniški vlaki
- g) lokalni potniški vlaki,
- u) ekspresni-tovorni vlaki,
- i) brzi tovorni vlaki,
- j) vojaški vlaki,
- k) brzi manipulacijski vlaki,
- l) direktni tovorni vlaki,
- m) odsekovni tovorni vlaki,
- n) nabiralno-manipulacijski vlaki,
- o) nabiralni vlaki,
- p) pomožni vlaki,
- r) službeni vlaki.

Vlaki iz mednarodnega prometa imajo prednost pred vlaki istega ranga iz notranjega prometa.

Z instradacijo vojaškega transporta se vojaškemu vlakom lahko določi tudi drugačni rang.

44

Lokalnim potniškim vlakom lahko, glede na njihov namen, določi ŽTO tudi višji rang. ŽTO lahko da višji rang tudi tovornim vlakom iz mednarodnega prometa ali tovornim vlakom, ki imajo komercialno-poslovni pomen.

Službeni vlaki (pomožni vlaki, pomožni lokomotivski vlaki, lokomotive križarke, snežni odmetalniki itd.) imajo lahko prednost pred vsemi drugimi vlaki, kadar so vpeljeni v promet zaradi nujenja pomoči ali odstranitve ovir na progi.

45

45. člen

Vozni red in njegova izdelava

1. Za vsak vlak se mora izdelati vozni red, ki ga je treba objaviti in dati v uporabo zainteresiranemu osebju, in sicer na način ter v obliki kot je to predpisano s tem pravilnikom, Pravilnikom o izdelavi voznega reda (prav. 4) in Navodilom o izdelavi voznega reda (Nav. 49).

2. Vsak vozni red, razen voznega reda pomožnih vlakov, mora vsebovati naslednje podatke:

- vrsto in številko vlaka, zavorni odstotek, vrsto spremljave, serijo lokomotive ali vrsto vlečnega vozila, obremenitev lokomotive, kot tudi čas prometa za vlake, ki vozijo samo določene dni v tednu ali v določenem obdobju veljavnosti voznega reda;
- vozovne razrede pri vlakih za prevoz potnikov;
- razdaljo med službenimi mesti in sicer v celih in desetinah delov kilometrov;

2

- imena postaj, izogibališč, prometnih odpravništev, cepišč, mest prehodov z dvotirne na enotirno progo, ki jih vlak na svoji poti prevozi z ali brez zadrževanja, postajališč, nakladališč in transportnih odpravništev, samo v primerih, če ima vlak na le
teh postanek;
- omejene hitrosti prek kretnic tudi na odprti progi;
- uvoz na slepi tir, na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, oziroma na tir, na katerem tovornemu vlakom, ni zagotovljena prepeševalna pot zaradi premika na izvozni strani;
- na TK progah znake za mejna, zasedena, n4zasedena in začasno zasedena službena mesta;
- redni vozni čas med službenimi mesti v minutah za tovarne vlake in v minutah in polovicah minut za vlake za prevoz potnikov, ekspresne in brze tovarne vlake;
- čas prihoda, postanka in odhoda vlaka;
- križanja vlakov na postajah enotirne proge in na postajah prehoda z dvotirne na enotirno progo, če se na takih progah obvešča vlakovno osebje o spremembah v vlakovnem prometu in ; o spremenjenih križanjih;
- križanja in prehitenja s pripombo »čaka« in čaka na« se vpiše-jo pri vseh vlakih in vsa križanja samo pri posebnih vlakih, katerih vozni red ni v grafikonu splošnega voznega reda, na vseh progah ne glede na to, če se vlakovno osebje obvešča o spre-membah ali ne;
- o srečanju, oziroma dohitenju vlakov na odprti pragi in na postajah kratkega odseka dvotirne proge, ki je del enotirne proge, oziroma paralelnih prog, z izjemo postaje prehoda, kot tudi primera, ko je treba vpisati znak simboličnega sestajanja;
- opremljenosti proge: APB, TK, MO, RDZ, AS, OS idr.;
- označitev dvotirne proge z oznakama za elektrificirane progo in progo z obojestranskim prometom;
- označitev prometa vlaka po nepravem tiru dvotirne proge ali po drugem tiru paralelne proge kot tudi za rinjene vlake;
- maksimalno hitrost vlaka po rednem in sosednjem tiru;
- najkrajše vozne čase;
- skupno vožnjo, postanke in potovanj;
- označitev proge, na kateri je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih;

- označitev vlakov za prevoz potnikov, ki imajo postanke samo iz prometnih razlogov, kot tudi vlakov, pri katerih se vpiše prihod vlaka kot odhod;
- označitev službenih mest s prekinjeno službo pri ustreznem vlaku;
- označitev mest na progi prek katerih je treba voziti z zmanjšanimi hitrostmi, ki so upoštewane pri izdelavi voznega reda, in sicer z navedbo kilometrske lege in vzroka«.

3. Voznoredna knjižica vsebuje tabelarne preglede voznih redov, preglede, tabele in sezname o stanju na progi ali progah, ki so vsebovani s to knjižico in mora, če je potrebno, vsebovati:

- pregled prometnih mest;
- pojasnila uporabljenih znakov v voznem redu;
- oddaljenost službenih mest na progi v kilometrih in desetinah kilometrov (delna in skupna);
- kilometražo proge;
- grafični način urejanja voženj zaporednih vlakov v prostornem razmiku;
- tabelo predpisanih razmikov za odpravljanje vlakov v odjavnem in blokovnem razmiku;
- pregled rednih in izrednih vlakov;
- pregled začetka in konca dela na službenih mestih s prekinjenim delovnim časom;
- pregled počasnih voženj in omejenih hitrosti;
- pregled kilometrske lege in strani proge, kjer so progovni telefoni;
- dolžino zavorne razdalje za vsako progo;
- zavorne odstotke za zavarovanje vlaka proti samopremaknitvi;
- način označitve postaj na TK progah;
- seznam službenih mest, na katerih je dovoljena redna indirektna odprava vlakov;
- pregled serij in števila lokomotiv, ki lahko vozijo na posamičnih progah istočasno;
- seznam predorov, v katerih morajo biti razsvetljene potniške garniture vlakov tudi podnevi;
- pregled prometnih mest in vlakov, kjer jih kretnik ne pričakuje pri kretnici;

- pregled predaje in prevzema spremnih listin;
- pregled uvoznih in izvoznih signalov, ki se avtomatično postavljajo na »Stoj« pred prevozom konca vlaka;
- pregled postaj, na katerih opravlja vozovni preglednik tehničnovozovno pregledno službo;
- pregled lege naprav za javljanje plazov in krušenja;
- pregled prog in relacij, na katerih sta dovoljeni redna priprežna in doprežna služba pri vlakih;
- pregled omejenih hitrosti prek kretnic;
- pregled nevtralnih sekcij in signalov za električno vleko;
- pregled najkrajših postankov vlakov na posamičnih postajah za potrebe vleke;
- pregled zvez in čakalnih dob;
- pregled službenih mest na TK progah, na katerih se služba pooblaščenega postajnega delavca pretrga;
- pregled zapor tirov zaradi strojnega vzdrževanja prog;
- pregled zapor tirov zaradi, rednega vzdrževanja električnega voznega omrežja;
- seznam odsekov za vzdrževanje električnega voznega omrežja;
- seznam postaj, na katerih se na izvozni strani daje s.z. »Pazi« zaradi potnega prehoda opremljenega z »Andrejevim križem«;
- in drugi pregledi, ki jih predpiše SJŽ na predlog ŽTO ali sama SJŽ.

2

4. Grafikon prometa vlakov je grafični prikaz voženj vseh rednih vlakov in vlakov po potrebe na eni progi za obdobje 12 ali 24 ur.

5. Oblika in elementi knjižic ter grafikonov so predpisani z Navodilom 49.

Splošni vozni red se izdela tako, da se najprej izdela grafikon prometa vlakov in se potem na podlagi le-tega izdela voznoredna knjižica.

Grafikon prometa vlakov in voznoredna knjižica sta namenjena izključno za službeno uporabo.

Križišča, pa če so odprta za javni promet. Izjeme dovoljuje Skupnost JŽ.

Razen navedenih podatkov so v voznem redu tudi podatki o mestih prek katerih je treba voziti z zmanjšano hitrostjo, ki je že vračunana v voznem redu, in sicer z navedbo kilometrske lege vzroka. Vzroki zmanjšane hitrosti so zaznamovani s kraticami: sk=kretnica (če je na odprti progi), m=most, t=predor (tunnel) st= slab teren, k=lok (križana), u=križišče idr. Omenjene hitrosti čez kretnice po določbah 1. odstavka pod e) te točke in 73. člena tega pravilnika, se označujejo posebej kot z voznim redom predvidene in posebej kot izjemne vožnje z omejeno hitrostjo, ki so odrejene s pismenim nalogom ali s signalnimi znaki dvopomenskih signalov.

Redna omejena hitrost pri vožnji v odklon čez kretnice je 50 km/h in se v voznoredno knjižico ne vpisuje, razen v primeru iz 9. odstavka te točke. Taka hitrost se tudi ne signalizira s hitrosnimi kazali.

Omejene hitrosti za vožnjo čez kretnice v odklon, večje ali manjše kot 50 km/h se označujejo s številko in črko »S«, omejene hitrosti za vožnjo v premo pa samo s številko brez ozira na to, če je omejena hitrost predvidena z voznim redom ali izjemna, po nalogu oziroma signalizirana z dvopomenskimi signalnimi znaki.

Če so kretnice pritrjene ali nezavarovane se vpisujejo vse omejene hitrosti, z voznim redom predvidene in izjemne, pri vožnji v premo samo s številko, pri vožnji v odklon pa s številko in črko »S«. Prav tako se v vozni red vpisuje redna omejena hitrost za vožnjo čez kretnice, ki so v odvisnosti z uvoznim signalom, če lega glavnega signala za vožnjo v odklon ni predsignalizirana.

Izjemna vožnje z omejeno hitrostjo označujejo redno hitrost v odklon, razen če je signalizirana izjemna vožnja v premo, hitrost čez kretniško področje pa je manjše kot največja progovna hitrost.

Hitrost vožnje čez zanesljivo pritrjene ali zanesljivo zaklenjene križiščne kretnice in kretnice na zgib (korenske kretnice) se vpisuje kot omejena hitrost, kadar je manjša kot največja dovoljena progovna hitrost.

Če ni vpisana nikakršna omejena hitrost, potem velja za vožnjo v premo največja dovoljena hitrost, na progi, pri vožnji v odklon pa omejena hitrost 50 km/h, oziroma največja dovoljena hitrost na progi, če je manjša kot 50 km/h.

Pri uvozu vlaka na slepi tir, pri uvozu motornega vlaka na tir, ki je zaseden z drugim takim vlakom, na postah ali, na katerih glavni tirni niso s signali razdeljeni na omejene odseke vozne poti uvozom vlaka na tir, na katerem tovrstnemu vlakom ni zagotovljena prepeljevalna pot zaradi premika na izvozni strani, se označuje z voznim redom omejena hitrost čez kretnice z znaki, hitrost vožnje pa je predpisana v 86. členu tega pravilnika.

Če je omejena hitrost iz karšnegakoli, razloga manjša, kot je v zadevnih določbah predpisana, se vpiše poleg ustreznega znaka še ta nižja omejena hitrost.

Kadar so pri zanesljivo pritrjenih kretnicah dvopomenski glavni signali opremljeni s hitrostnimi kazali in predkazali, se omejene hitrosti čez kretnice ne označujejo.

Omejene hitrosti prek kretnic na odprti progi se označujejo kot omejene hitrosti po določbah te točke. Če je cepna kretnica istočasno službeno mesto (cepišče, mesto prehoda z dvotirne na enotirno progo in podobno) se vpiše ime službenega mesta, drugače pa kilometrska lega kretnice.

Na službenih mestih s pretrgano službo se označuje hitrost prek kretnic v času pretrganja službe kot redna omejena hitrost (50 km/h), v kolikor ni predpisana manjša omejena hitrost. Ta hitrost se označuje v voznem redu kot z voznim redom predpisana omejena hitrost.

5. V voznoredni knjižici morajo biti še pojasnila o znamenjih, ki se rabijo v voznem redu, opombe, oddaljenost službenih mest na progi v celih in desetinkah kilometra (delna, in skupna kilometraža proge z grafičnim pregledom načina uravnavanja vožnje zaporednih vlakov v prostorem razmiku, tablica predpisanih presledkov za odpravo vlakov odjavnem in blokóvnem razmiku, pregled rednih in izrednih vlakov, pregled začetka in konca dela na službenih mestih z omejenim delovnim časom, pregled počasnih voženj, ki niso vštete pri izračunavanju voznih časov vlakov, pregled kilometerske lege in strani proge, kjer so progovni telefoni, zavorna razdalja za vsako progo, pa tudi tisti podatki, ki jih določi Skupnost JŽ.

~~6. Grafikon prometa vlakov je narisani (grafični) pregled voznje vseh rednih vlakov in vseh vlakov po potrebi na kaki progi. Obliko grafikona in podatke, ki morajo biti v njem, predpiše- Skupnost JŽ.~~

~~7. Splošni vozni red se izdelava tako, da se najprej nariše grafikon prometa - vlakov nato pa se po njem izdelava voznoredna knjižica.~~

~~8. Grafikon prometa vlakov in voznoredna knjižica sta namenjeni samo za službeno rabo.~~

6. Med veljavnostjo voznega reda se mora za posebni vlak narediti vozni red tako, da se njegova masa nariše v veljavni grafikon splošnega voznega reda, in sicer od postaje do postaje po izračunanih voznih časih in postankih, ki so potrebni prometno-transportni in vlečni službi.

Vozni časi in postanki se določalo po namenu vlaka.

Če je posebni vlak še posebej pomemben, se sme njemu v prid motiti vozni red manj pomembnih vlakov. V takih primerih se mora pri sestanku z manj pomembnimi vlaki v voznem redu posebnega vlaka v stolpcu »sestanki« napisati zraven številke vlaka manjšega pomena-opomba »čaka«. Izdelani vozni red osebnega vlaka se oznani pisno ali z brzojavko po dolčbah 16. in 17. točke 66. člena tega pravilnika.

7. Trase nekaterih posebnih vlakov se lahko vrišejo v grafikon splošnega voznega reda že kar pri njegovi izdelavi, vendar samo z dovoljenjem Skupnosti JŽ. Trase posebnih vlakov morajo biti v grafikonu rdeče narisane, njihovi vozni redi pa natisnjeni na koncu voznoredne knjižice. Tudi za te vlake velja v vsem določba 3. odstavka prejšnje točke, pri tem pa se mora v voznem redu vlaka manjše pomembnosti v stolpcu »sestanki« napisati pred številko posebnega vlaka opomba »čaka na«.

Če je potrebno v grafikonu splošnega voznega reda vrisati več tras posebnih vlakov, ki bodo vozili istega dne oziroma v istem časovnem obdobju, se morajo takrat njihovi medsebojni sestanki določiti v službenih mestih.

Če pa posebni vlaki ne bodo vozili istega dne oziroma v istem časovnem obdobju, ali pa, če bodo samo izjemoma vozili istega dne oziroma v istem časovnem obdobju, se sme vozni red posebnega vlaka manjše pomembnosti motiti z voznim redom, posebnega vlaka večja pomembnosti. V takem primeru se mora v voznem redu posebnega vlaka večje pomembnosti v stolpcu »sestanki« napisati zraven številke posebnega vlaka manjše pomembnosti opomba »čaka«, v voznem redu posebnega vlaka manjše pomembnosti pa v istem stolpcu pred številko vlaka večje pomembnosti opomba »čaka na«.

Pri izdelavi voznega reda za posebni vlak med veljavnostjo splošnega voznega reda je treba glede njegovih sestankov s posebnimi vlaki, katerih vozni redi so v splošnem voznem redu ravnati po določbah 9. točke tega člena.

3 | Podrobnejše določbe o konstrukciji grafikona in sekanju tras vlakov so predpisane v Navodilu 49.

-**Križanje** - sestanek dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postajah pri enotirnem prometu.

-**Prehitenje** - sestanek dveh ali več vlakov iz iste smeri v postaji enotirne ali dvotirne proge odkoder se prihodnji vlak odpravi pred sprednjim vlakom k i je prišel prej.

-**Srečanje** - sestanek dveh vlakov iz nasprotnih smeri na postaji ali na odprti progi dvotirne proge, oziroma na paralelnih progah, ko vozita eden in drugi po svojem določenem tiru pred takim sestankom in „po njem“.

-**Dohitenje** - sestanek dveh ali več vlakov iz iste smeri na postaji enotirne in dvotirne proge v primeru, ko se sprednji vlak odpravi pred prihodnjim vlakom, ki je prišel pozneje, oziroma vzporednih proga sestajanje dveh vlakov iste smeri na odprti progi ali na postaji kadar eden in drugi vlak vozita po svoji določeni progi.

Križanja, prehitenja, srečanja in dohitenja se imenujejo s skupnim imenom sestanki.

9. Šteje se da ima vlak križanje z nasprotnim vlakom na svoji izhodni postaji takrat, kadar pride nasprotni vlak po istem tiru 15 minut ali manj pred njegovim odhodom, na končni postaji pa takrat, kadar odpelje nasprotni vlak po istem tiru 15 minut ali manj po njegovem prihodu.

Prav tako se šteje, da ima vlak prehitenje na svoji izhodni postaji takrat, kadar odpelje sprednji vlak po istem tiru 15 minut ali manj pred njegovim odhodom, na končni postaji pa takrat, kadar pride prihodnji vlak po istem tiru 15 minut ali manj po njegovem prihodu.

Glede vnašanja podatkov o sestankih vlakov v Vozni red se razporedne postaje, cepne postaje in postaje prehoda z dvotirne na enotirno progo štejejo v duhu določb te točke za vmesne postaje, če nobeden od vlakov, ki se sestanejo, ne prične ali ne konča vožnje na njih.

10. V vozni red se vpiše v stolpec »Sestanki« v oklepaju številka tistega vlaka, ki po voznem redu na postaji oziroma na mestu prehoda z enotirne na dvotirno progo, cepni postaji in na cepišču preide na dvotirno oziroma na svojo progo v času 15 minut ali manj.

Ta »simbolični« sestanek opominja postajno in vlakovno osebje, da je treba pri zamudi ali predčasni vožnji pričakovati tudi resničen sestanek s takimi vlaki.

11. Pri izdelavi voznega reda se mora za vsako postajo določiti in izračunati najmanjši, potrebni časovni presledek med uvozom oziroma izvozom prihajajočih in odhajajočih vlakov, ki se njihove vozne poti dotikajo. Ti časovni presledki se morajo upoštevati pri izdelavi voznega reda.

12. Na postajah enotirne proge, na postajah, kjer dvotirna proga preide v enotirno (razen, če zveza kretnic dopušča sočasni uvoz), na postajah dvotirne proge, kjer sočasni uvoz vlakov glede na tirne zveze ni zavarovan in tudi ni mogoč, pa tudi na postaja dvotirne proge, kjer se vozne poti uvozečih in izvozečih vlakov križajo, mora biti vozni red sestavljen tako, da znaša razlika v času med prihodom dveh vlakov iz nasprotnih smeri oziroma iz raznih smeri najmanj 1 minuto pri potniških vlakih, 2 minuti pa pri drugih vlaki.

Na postajah dvotirne in enotirne proge, kjer se vozne poti dotikajo ali križajo, se morata časa odhoda in prihoda vlakov določiti tako, da zaradi izvoza vlaka ni treba ustaviti prihajajočega vlaka pred uvoznim signalom.

Prav tako je treba ravnati pri določanju časa prihoda vlakov iz raznih smeri na cepiščih in križiščih.

13. Če vozi pri križanju pri enotirnem prometu eden od vlakov skozi postajo brez postanka, se mora sestaviti vozni red tako da znaša časovna razlika med prihodom enega vlaka in prevozom drugega najmanj 3 minute.

Ta časovna razlika se lahko zmanjša na 1 minuto pri križanju motornih in strojnih vlakov na vseh postajah, pri križanju drugih vlakov pa na tistih postajah, ki imajo varno napravo.

14. Pri sestavljanju voznega reda je treba paziti na to, da prihodnji vlak ne odpelje za sprednjim vlakom prej, dokler ne mine redni vozni čas sprednjega vlaka na posameznem prostornem odseku, povečan za čas, ki je potreben za dajanje, odjave, oziroma predpisani presledek za vožnjo zaporednega vlaka.

15. Za brzojavno ali telefonično dajanje odjave se računa 2 minuti.

ŽTO lahko glede na krajevne razmere določi za posamezna sužbena mesta tudi daljši čas za dajanje odjave

16. Na progah, kjer so odjavnice, se mora vozni red sestaviti tako, da prihodnji vlak ne pride do prostornega signala prej, preden ni sprednji vlak prevozil prihodnje odjavnice oziroma ni prišel na postajo (glej 102 člen tega pravilnika).

17. Pri sestavljanju voznega reda se ne sme za eno postajo določiti sestanek večjega števila vlakov, kot pa ga dopušča število glavnih tirov.

Izjemoma se lahko mimo določb prejšnjega odstavka v voznem redu določi sestanek vlakov, kot pa jih dopušča število glavnih tirov na postajah, in sicer:

- a) na postajah, ki imajo glavne tire razdeljene s predpisanimi signali na omejene odseke vozne poti, in
- b) na postajah brez signalov pod a), na katerih se garniture dveh ali več motornih vlakov, ki prihajajo na to postaje sprejmejo na isti tir z namenom, da se odpravijo dalje kot en vlak. ŽTO predpiše za take primere za vsako postajo posebne varnostne ukrepe, ki jih je treba vnesti v poslovni red postaje.

18. Redni uvozni tir, na katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana za vlak prepeljevalna pot, se sme določiti samo izjemoma za tovarne vlake v ranžirnih in večjih razporednih postajah, ki jih določi ŽTO. Za take primere mora ŽTO glede na krajevne razmere, signalno-varnostno zavarovanje in krajevno delo na postaji predpisati posebne varnostne ukrepe. Le-ti se morajo vpisati v poslovni red postaje.

19. Vozni red je računsko pravilno sestavljen, če se času odhoda vlaka z izhodne postaje prištje vsota voznih časov in postankov, pa se ta rezultat ujema s časom prihoda vlaka na končno postajo. To je treba dognati za vsak vlak.

20. Za porabnike železniških prevozov se sestavi vozni red v posebni obliki

21. Na progah, kjer se vlaki redno potiskajo, se mora v voznem redu določiti zadosti tras za strojne vlake.

22. Pri izdelavi voznega reda se morajo ravnati delavci, ki ga izdelujejo, po vseh določbah tega pravilnika, Pravilnika o izdelavi voznega reda (Prav. 4), Navodila o izdelavi voznega reda (Nav. 49), Navodila 52 in drugih predpisov, ki se nanašajo na varen promet vlakov.

23. Izdelan in objavljen vozni red je obvezen za vse organizacijske enote in delavce. Železniške transportne organizacije in delavci so dolžni sprejeti vse organizacijske ukrepe za njegovo pravilno in redno izvajanje.

46. člen

Razdelitev voznega reda enotam in osebju

1. Vsaka postaja mora o pravem času dobiti vozne rede za vse vlake, ki vozijo na tej progi, in sicer zase in za vsa podrejena službena mesta (izogibališča, prometna odpravništva, odjavnice, cepišča, križišča, mesta prehoda z dvotirne na enotirno progo, transportna odpravništva, nakladališča in postajališča).

Tovarne in strojne vlake, ki niso redni, je treba v grafikonu in voznoredni knjižici zaznamovati. Zaznamovanje se opravi v grafikonu s podčrtavanjem ali tiskanjem z modro barvo, v voznoredni knjižici in izvlečkih iz voznega reda pa s podčrtavanjem v zaglavju in rubriki »sestajanja«. Vlaki, ki niso redni

in vozijo v določenem obdobju veljavnosti voznega reda, se podčrtavajo s pretrgano črto.

2. Postajno osebje, osebje službenih mest na odprti progi in progovno osebje dobi »Izpisek iz voznega reda« za vlake, ki vozijo na njegovi progi; izdelan je v časovnem zaporedju.

Izpisek iz voznega reda za postajno osebje mora vsebovati: vrsto in številko vlaka, čas odhoda iz sosednje postaje, čas prihoda na lastno postajo, čas postanka v njej in čas odhoda iz nje, številke vlakov, s katerimi se sestane (vlaki iste parnosti iz nasprotni smeri se zaznamujejo z zvezdico) in številko uvoznega tira pa tudi najkrajši vozni čas od sosednje postaje; izpisek za osebje na postajališčih, nakladališčih in transportnih odpravnih stvih; čas odhoda iz sosednje postaje, čas prihoda, postanka in odhoda s teh službenih mest, čas prihoda v sosedno postajo pa tudi najkrajši vozni čas; izpisek za progovno osebje pa: čas odhoda iz ene sosednje postaje in čas prihoda v drugo sosednjo postajo pa tudi najkrajši vozni čas.

Izpisek iz voznega reda za progovno osebje se mora izdelati tudi za tiste potne prehode, na katerih je promet zavarovan z avtomatskimi svetlobnimi signali ali zapornicami, ki se začasno zaradi okvare na pogonu zasedejo (11. točka 113. člena tega pravilnika). V te izpiske se morajo sproti vnesti spremembe kot tudi v izpiske iz voznega reda, ki se redno rabijo. Ti izpiski iz voznega reda se hranijo skupaj s signalnimi sredstvi, določenimi za čuvanje prehodov, v enoti, ki je določena za zasedbo takih potnih prehodov.

V ustrezni koloni v izpisu iz voznega reda za postajno osebje se mora pri vlakih brez vlakospremnega osebja oziroma pri vlakih z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja označiti način spremljave s kraticami iz 2. odstavka 4. točke 69. člena tega pravilnika.

Izpisek iz voznega reda se mora obesiti v službenem prostoru osebja, ki ga zadeva. Vlaki, ki niso redni se morajo oznamovati: na način, ki je predpisan v prejšnji točki, pri vlakih, ki vozijo ob določenih dnevih, pa se mora vpisati, katere dneve vozijo.

Izpisek iz voznega reda se mora napraviti tudi za tista delovna mesta, ki se iz kakršnihkoli razlogov zasedejo le od časa do časa.

46 | 3. Vsakemu strojevodji, vlakovodji in vozniku motornega
2 | progovnega vozila, se mora dati voznoredna knjižica.
Kateri izmed drugih delavcev morajo imeti med delom
voznoredno knjižico odloča ŽTO.

4. Voditelji službenih enot morajo vozne rede razdeliti oseb-
ju, in sicer proti pismenemu potrdilu.

5. Sefi postaj odgovarjajo za to, da je za občinstvo na vidnem
kraju izobešen tisti vozni red, ki velja in sicer vsaj za progo,
kjer je njegova postaja. Podatki za to postajo se morajo rdeče
podčrtati. Ti vozni redi pa ne smejo vsebovati podatkov o vla-
kih, ki se ustavljajo samo iz prometnih ozirov.

6. Razen tega mora vsaka postaja (postajališče, transportno
odpravništvo) napraviti po časovnem zaporedju pregled o pri-
hodi in odhodi potniških vlakov. V ta pregled se ne smejo
vnesti potniški vlaki, ki imajo postanek samo iz prometnih
ozirov.

3 | Pri vlakih, ki imajo postanek za potrebe prometnih ozirov
(označeno z Y) se vpiše čas odhoda.
Pregled se mora izobesiti na vidnem in pristopnem kraju.

47 | 47. člen

Tehnični normativi in podatki za izdelavo in izpolnitev voznega reda

2 | 1. Navodilo o tehničnih normativih in podatkih o izdelavi in
izpolnitvi voznega reda (Nav. 52) je namenjeno za izdelavo in
izpolnitev voznega reda in vsebuje potrebne tehnične podatke
in dopolnilne določbe za izdelavo voznega reda, kot tudi za
izvajanje med eksploatacijo.

2. Navodilo 52, kot tudi vsi drugi predpisi, ki so v zvezi z
izdelavo in izvajanjem voznega reda, morajo biti ažurirani
vsako leto do konca novembra, tako da so lahko podlaga za
izdelavo naslednjega voznega reda.

~~Tablica 3 - Največja dovoljena dolžina vlakov glede na
koristno dolžino glavnih tirov~~

Tablica	4 - Največje dovoljeno število osi glede na vrsto zaviranja in hitrost vlaka
Tablica	5 - Hitrosti vlakov in največje dovoljene hitrosti
Tablica	6 - Odločilni nagibi in odločilni upori prog
Tablica	7 - Teže vlakov
Tablica	8 - Določitev vozniških časov potovanj vlakov
Tablica	9 - Zaviranje vlakov in odstotki zavrte teže
Tablica	10-Tehnični podatki o lokomotivah in motornih vlakih
Tablica	11- Tehnični podatki o vozovih
Tablica	12-Domovne postaje in intervencijska območja pomožnih vlakov in pomožnih lokomotiv
Tablica	13-Domovne postaje, intervencijska območja in tehnični podatki o vozovnih dvigalih.
Tablica	14- Podatki o voznem omrežju.

VIII. POGLAVJE

VPELJAVA VLAKOV

48 48. člen

Razporedne postaje. Razporedni odseki

1. Za vsako progo mora ŽTO določiti razporedne postaje in razporedne odseke.

Razporedne postaje opravljajo na svojem razporednem odseku dolžnosti, ki so določene v tem pravilniku.

2. Seznam razporednih postaj in njihovih razporednih odsekov je v PTN ŽTO k voznemu redu.

49 49. člen

Splošne določbe za odpravo potnikov in blaga z rednimi in izrednimi vlaki

1. Redni potniški vlaki se vpeljejo v promet enkrat za ves čas veljavnosti splošnega voznega reda, in sicer ob njegovi uveljavitvi ali ob njegovi spremembi med veljavnostjo.

Potrebne garniture za potniške vlake sestavljajo določene izhodne postaje potniških garnitur oziroma direktnih voz.

Količino voz po serijah in njihovo zapovrstje v garnituri določa in predpiše Skupnost JŽ oziroma ŽTO v PTN k voznemu redu za vsak vlak po ugotovljeni potrebi.

2. Za pravilno sestavo potniških garnitur oziroma za pravilno uvrstitev direktnih voz v vlake po PTN k voznemu redu odgovarjajo izhodne in vračevalne postaje potniških garnitur oziroma direktnih voz.

Sestavo garnitur za izredne vlake določi Skupnost JŽ ali ŽTO za vsak primer posebej.

3. Ob večjem navalu potnikov so izhodne postaje vlakov oziroma razporedne postaje dolžne ojačiti redne garniture. Druge postaje, ki niso navedene v prejšnjem odstavku, morajo zahtevati ojačitev garnitur od tistih postaj, ki imajo na voljo rezervne potniške vozove, in sicer prek svoje razporedne postaje.

4. Skupnost JŽ in ŽTO lahko predpišeta še posebne določbe za ojačenje garnitur pri posameznih vlakih.

5. Razporedne postaje morajo neprestano skrbeti za potniški promet in, če je potrebno, predlagati ŽTO, da se sestava vlakov poveča ali zmanjša.

6. Kadar je naval potnikov nenavadno velik ali kadar se tak naval pričakuje, pa ga tudi ojačeni redni vlaki ne zmorejo oziroma ne bi zmogli, se morajo vpeljati deljeni vlaki ali vlaki po potrebi.

Potniški vlak se mora razdeliti praviloma na dva dela takrat, kadar bi se morala dati zaradi povečanega sestava dva stroja za daljši del proge.

7. Redni tovorni vlaki se vpeljejo enkrat za več čas veljavnosti splošnega voznega reda, in sicer ob njegovi uveljavitvi ali ob njegovi spremembi med veljavnostjo.

Tovorni vlaki po potrebi se smejo vpeljati le tedaj, kadar je zanje zadosti tovora, da je stroj glede na določbe 38, in 62. člena tega pravilnika izrabljen.

Delitvi tovornih vlakov se moramo, če le mogoče, izogniti.

49

8. Pri zagotovitvi tovora za vlake moramo upoštevati:

- a) tovor, ki je pripravljen za odpravo na lastni postaji;
- b) tovor, ki so ga napovedale vmesne postaje lastnega razporednega odseka;
- c) tovor, ki bo prišel s sosednjih železnic;
- d) tovor, ki bo prišel s sosednjih razporednih odsekov in
- e) nedelovne stroje, motorne vozove, zalogovnike, snežne pluge in snežne odmetalnike.

9. Za lažji pregled tovora, ki je napovedan za odpravo, se vodi na razporedni postaji dnevnik napovedanega tovora.

10. Če za redni tovorni vlak ni zagotovljenega zadosti tovora, se mora vlak o pravem času odpovedati, razen, če kaki drugi razlogi ali posebne odredbe ne zahtevajo, da vendar vozi (prevoz živih živali in drugih nujnih pošiljk).

50

50. člen

Lastni tovor razporedne postaje

Na razporedni postaji mora delavec, ki je za to določen, pisno napovedati vlakovnemu odpravniku za odpravo pripravljene naložene in prazne vozove s potrebnimi podatki.

51

51. člen

Tovor vmesnih postaj razporednega odseka

1. Vmesne postaje morajo ob določenem času napovedati pristojni razporedni postaji za odpravo pripravljene tovor (naložene in prazne vozove).

če je katera vmesna postaja hkrati tudi cepna postaja, tedaj mora prehodni tovor, ki ga dobiva s cepne proge, napovedati kot svojega.

2. Tovor se napove z brzojavko, s fonogramom ali pisno, napoved pa mora imeti tele podatke:

- a) število osi in kosmato težo v tonah;
- b) število in zavrto težo voz z zavorami, in sicer posebej zračno in ročno;
- c) namembno postajo, če leži ta na lastnem ali na sosednjem razporednem odseku in
- d) tovor z zavarovanjem redne izročitve, žive živali, eksplozivno in vnetljivo blago, skupine voz, naloženih z dolgimi predmeti, ki so povezani s trdo spenjačo, in prazni vozovi.

Za napoved in prevoz izrednih pošilk veljajo določbe Navodila 99.

3. Pri napovedi tovora, ki je namenjen za postaje onstran prihodnjega razporednega odseka, se navede ranžirni rajon.

4. Vlakovni odpravnik razporedne postaje mora v planu dela nabiralnega vlaka« oziroma v potnem listu nakazati napovedani tovor vlaku, za katerega je napovedan.

če razporedna postaja ni nakazala tovora vlaku, za katerega je bil napovedan, se mora vnovič napovedati z opombo, da je že bil napovedan, oziroma, da je po vlaku zaostal.

5. Nenapovedan tovor ali napovedan, pa nenakazan tovor, sme vmesna postaja dodati vlaku le, če zaradi tega ne zaostane na prihodnjih vmesnih postajah tovor, ki je na njih nakazan. O tem se mora obvestiti sosednja razporedna postaja v smeri vožnje, oziroma postaja na istem razporednem odseku, za katero je dodan tovor. Če se doda napovedan, toda nenakazan tovor, pa se mora obvestiti tudi prizadeta razporedna postaja.

6. če se nakazani tovor iz katerega koli vzroka vlaku ni mogel dodati, se mora o tem obvestiti razporedna postaja, ki je tovor nakazala, in sosednja razporedna postaja v smeri vožnje oziroma vmesna postaja na istem razporednem odseku, za katero bi se moral dodati tovor.

7. Natančnejše določbe o tem, kako in kdaj se prijavlja tovor za posamezne proge predpiše ŽTO v PTN k voznemu redu.

52 52. člen

Prehodni tovor sosednih železnic

Na mejnih postajah in na postajah, na katerih se priključi železnica, ki ni v sestavu JŽ, se napoveduje prehodni tovor po posebnem dogovoru.

53 53. člen

Tovor, ki je namenjen čez prvo prihodnjo razporedno postajo

1. Vsaka razporedna postaja mora takoj po odhodu prijaviti sosednji razporedni postaji s fonogramom, oziroma z analizo vlaka tovor, ki gre čez to razporedno postajo. Ta prijava se opravi za vlak posebej, po določbah PN 40 in Pravilnika 3

2. Zato, da sosednja razporedna postaja lahko o pravem času priskrbi stroje in vlakospremno osebje pa tudi morebitno vpe ljavo izrednih vlakov, mora odzadnja razporedna postaja po zbranih in prejetih podatkih o tovoru že vnaprej obvestiti so sednjo razporedno postajo o tovoru, ki ga namerava odpraviti s prihodnjimi vlaki.

54 54. člen

Napoved delovnih in nedelovnih strojev, motornih voz, zalogovnikov, snežnih plugov in snežnih odmetalnikov za odpravo z vlaki

1. Delovne stroje, ki niso v službi, in nedelovne stroje, motorne, vozove in zalogovnike mora postaji napovedati za odpravo delavnica ali kurilnica, snežne pluge in snežne odmetalnike pa organ za vzdrževanje proge, in sicer z brzojavko - fonogramom ali pisno.

Če naj se taka vozila odpravijo z določenim vlakom, se mora to v napovedi povedati.

2. Vlakovni odpravnik mora potrditi prejem napovedi in vpisati čas prejema.

54

3. Če je za odpravo kakega vozila predpisana predaja spremnih listin (vozni list in podobno), je treba pripraviti vozilo za odpravo in predati prevozne listine na način in ob času, kakor je določeno za prevzem za prevoz drugih pošiljk.

55. člen

55

Izbira izrednih vlakov, ki jih je treba vpeljati

1. Po zbranih podatkih o tovoru sestavi vlakovni odpravnik razporedne postaje pregled stanja tovora, ki se mora odpraviti.

2. To, koliko izrednih vlakov naj se vpelje, se določi po skupni količini in po vrsti napovedanega tovora ter po vlečni moči strojev. Pri tem je treba upoštevati tudi to, koliko od tega tovora bo odpravljenega z rednimi vlaki.

3. Izbira izrednih vlakov je odvisna od vrste in nujnosti tovora ter od postaj, za katere je namenjen.

Za blago, ki se mora odpraviti najprej, in za tisto blago, ki se mora prepeljati daleč, se morajo porabiti hitrejši in direktni vlaki.

4. Razporedna postaja mora razdeliti in razvrstiti napovedani tovor po vrstah in namenjenosti na posamezne vlake in skrbeti, da bodo vlaki pravilno sestavljeni.

Razporedne postaje morajo z rednimi vlaki odpraviti predvsem tovor, ki je napovedan za odpravo z vmesnih postaj.

5. Natančnejše določbe za načrtovanje odprave tovora in vpeljavo vlakov so v pravilnik 3. in PN 40.

6. Prepovedano je vpeljati izredni vlak, pri katerem je čas od njegove naznanitve postajam do njegovega voznorednega odhoda z izhodne postaje krajši kot 2 uri.

Izjemoma in v upravičenih primerih se smejo vpeljati v promet vlaki, do katerih odhoda je čas krajši od 2 ur, toda z iz-

55

hodne postaje se smejo odpraviti samo s pogojem, da je vlakovni odpravnik te postaje dognal, da so vsa službena mesta in vse prizadeto postajno, vlakovno in progovno osebje na delu proge, kjer bo vozil vlak prej, preden bosta minili 2 uri od njegove naznanitve, obveščeni o prometu tako vpeljanega vlaka.

56

56. člen

Naročitev strojev za vleko vlakov

1. Za redno vleko vlakov in za dodatno vleko (priprege, doprege, premikalke), o katerih so enote za vleko obveščene enkrat na začetku voznega reda, ni treba posebej naročati vlečnih vozil.

2

Za vsak drug primer kakor tudi tedaj, kadar je za kak vlak potreben močnejši ali šibkejši stroj, kot pa ga kurilnica redno daje, se mora vedno in o pravem času naročiti stroj. Čas za naročitev lokomotiv se predpiše v PN 40.

1 | 2. Stroj naroča redno razporedna postaja, samo v izjemnih primerih pa tudi vmesna postaja po razporedni postaji, in sicer pisno, z brzojavko ali s fonogramom takoj, ko se določijo vlaki, ki se morajo vpeljati v promet.

Razporedna postaja v kraju kurilnice mora poslati kurilnici pisno naročilo tudi tedaj, če je naročilo že poprej opravila telefonično.

V naročilu se mora vpisati vlak oziroma namen, ki se zanj stroj zahteva, ter vrsta stroja oziroma kosmata teža vlaka. Kurilnica mora potrditi prejem naročila in navesti stroj, ki ga bo dala.

3. Zamude vlakov in vse motnje, ki vplivajo na raspored (turnus) strojev se morajo o pravem času sporočiti kurilnici tako, kot je predpisano v poslovnem redu postaje.

4. Natančnejše določbe o tem, kako se naročajo stroji se predpišejo v PN 40 .

Odpoved strojev

1. Če stroj, ki ga mora kurilnica, redno dajati ali ki je bil posebej naročen, ni več potreben, se mora takoj odpovedati tako, kakor je to določeno za naročitev stroja. Kurilnica mora prejem odpovedi potrditi.

2. Motorni voz se mora odpovedati prav tako kakor stroj.

Določitev vlakospremnega osebja za spremljavo vlakov

1. Vsaka razporedna postaja mora a pravem času poskrbeti za to, da bo iz njenega staleža zagotovljeno po 69. členu tega pravilnika potrebno vlakospremno osebje za vlake, ki bodo vozili.

2. Za redne vlake sestavi domovna postaja vlakospremnega osebja razpored (turnus) spremljave in ga pošlje ŽTO v potrditev.

V tem razporedu mora biti določeno tudi potrebno število rezervnih skupin za spremljavo izrednih vlakov.

Potrjeni razpored voženj se mora razglasiti vlakospremnemu osebju.

Za druge vlake se rabi vlakospremno osebje (skupine vlakospremnega osebja) iz rezerve, ali pa se, če je potrebno, razpored spremljave spremeni po 4. točki 8. člena tega pravilnika.

3. Pri vsaki skupini vlakospremnega osebja je treba, če le mogoče, določiti nekoga od vlakospremnikov, ki ima izpit in ki lahko prevzame službo vlakovodje, če bi bilo potrebno.

4. Takoj, ko določijo postaje, ki niso domovne postaje vlakospremnega osebja, kateri vlaki naj se vpeljejo, se morajo prepričati, če bodo skupine vlakospremnega osebja tistih vlakov,

58

ki prihajajo, zadostovale za vlake v nasprotni smeri. Če se dožene primanjkljaj, se mora zahtevati vlakospremno osebje od domovne postaje.

59

59. člen

Vpeljava vlakov z vmesnih postaj razporednega odseka

1. Če ima kakšna vmesna postaja razen tovora, ki se lahko odpravi z rednimi vlaki, pripravljenega za odpravo še toliko tovora, da zadostuje za vpeljavo izrednega vlaka, mora ta vmesna postaja zahtevati vpeljavo izrednega vlaka pisno, v nujnem primeru pa z brzojavko pri pristojni razporedni postaji.

2. Vse določbe, ki se nanašajo na vpeljavo vlaka (napoved vlaka postajam, naročitev strojev, določitev vlakospremnega osebja, oprema vlaka itd.), mora izpolniti pristojna razporedna postaja. O danih odredbah se mora o pravem času obvestiti izhodna postaja vlaka.

60

60. člen

Vpeljava posebnih vlakov

1. Posebni vlaki se smejo vpeljati le z dovoljenjem ŽTO po voznem redu, ki ga le-to izdela in razpošlje postajam, oziroma po voznem redu posebnega vlaka, katerega vozni red je v splošnem voznem redu.

2. V izjemno nujnem primeru lahko tudi razporedna postaja vpelje posebni vlak. Če voznega reda za posebni vlak ni v voznoredni knjižici, mora le-ta poskrbeti za to, da se vozni red o pravem času razpošlje postajam, kurilnicam in organizacijam UVP. Razen tega mora poskrbeti tudi za to, da bodo o pravem času na voljo potrebni vozovi, stroj in vlakospremno osebje ter oprema za vlak.

Vpeljava strojnih vlakov

1. Stroji, ki se pri vračanju ne morejo izrabiti ali, ki se pošljejo kaki postaji za odpravo vlaka, pa se ne morejo odpraviti s kakim drugim vlakom, se odpravijo sporazumno s kurilnico po primernem voznem redu (vsak stroj zase ali več strojev skupaj).
2. Pri strojnem vlakcu opravlja strojevodja čelnega stroja tudi dolžnosti vlakovodje. Če je potrebno, se mora za ta vlak določiti vlakovodja ali kak drug delavec, ki je strokovno zmožen za službo vlakovodje in ki mora biti na stroju.
3. O tem; po kakšnem voznem redu naj vozi strojni vlak, se mora postaja sporazumeti s kurilnico.
4. Strojnemu vlakcu se lahko izjemoma doda en voz z zavoro ali brez zavore - priklopnik.

Uporaba osebja in strojev

1. Razporedne in izhodne postaje morajo skrbeti za to, da stroje ter vlakospremno in premikalno osebje kar najbolje izrabijo. Zato se morajo truditi, da se režijskim vožnjam strojev in vlakospremnega osebja, če le mogoče, izognejo, pri premiku pa, da se izognejo odvečnim in nepotrebim vožnjam. Da za dosego navedenega razporedne in izhodne postaje oziroma končne postaje lahko o pravem času odredijo vse, kar je potrebno, morajo biti vedno natančno obveščene o prometu in o vožnji vlakov.
2. Izhodne postaje morajo skrbeti, da se pri vlakih vlečna moč strojev kar najbolj izrabi, vlake pa morajo tako sestaviti, da so izrabljeni v obremenitvi in v največji dovoljeni dolžini. Odprava tovora za vmesne postaje in nakazovanje tovora z njih mora biti tako preračunano, da vlaki, če le mogoče, na nobenem progovnem odseku ne vozijo neizrabljeni.

3. Izredni vlak je treba vpeljati le, če je stroj dobro izrabljen, toda tudi za njim vozeči redni vlaki morajo biti dobro izrabljeni.

Prav tako je treba paziti na izrabljenost vlečne moči priprege ali doprege (ali sta glede na tovor, ki naj se prepelje s tistim vlakom, res potrebni).

4. Glede izrab strojev glej še določbe 38. člena tega pravilnika pa tudi določbe tablice 7 Navodila 52.

IX. POGLAVJE

OBVEŠČANJE POSTAJ IN OSEBJA O VLAKOVNEM PROMETU

63. člen

63

Splošne določbe za obveščanje o vlakovnem prometu

1. Kadar koli mora voziti kakšen vlak, se morajo prej o tem obvestiti vse postaje in vse osebje tistega dela proge, na katerem bo vlak vozil, kakor tudi druge prizadete postaje in osebje.
2. če vlaka ni bilo mogoče napovedati ali napoved ni mogla biti pravočasna in popolna, sme vlak voziti le z upoštevanjem posebnih previdnostnih ukrepov, ki so predpisani s tem pravilnikom.
3. O vseh spremembah v vlakovnem prometu se morajo obvestiti vse postaje in osebje v duhu določb 1. točke tega člena, in sicer z obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu.
4. S spremembami v vlakovnem prometu je treba razumeti: vpeljavo izrednih vlakov, odpoved rednih ali že vpeljanih vlakov in spremembo vrste vlaka.

Način obveščanja o vlakovnem prometu

Promet vlakov se naznani:

- z voznoredno knjižico,
- z izpiskom iz voznega reda,
- z brzojavnim (telefonskim) obvestilom o spremembah v vlakovnem prometu,
- s pismenim naznanilom,
- s telefonskim sporočilom ali pismenim sporočilom o spremembah v prometu, ki se daje postajnemu in progovnemu osebju,
- s splošnim nalogom vlakovnemu osebju in
- z naznanilnim strojem (motornim vozom) ali z motorno drezino.

Obveščanje o prometu rednih in izrednih vlakov

1. Promet rednih vlakov naznani ŽTO enkrat za vselej ob spremembi voznega reda.

Spremembe v prometu rednih vlakov se morajo že prej o pravem času naznaniti prizadetemu osebju. Ta določba velja tudi za druge spremembe, napravljene v splošnem voznem redu med njegovo veljavnostjo.

2. Promet izrednih vlakov naznani razporedna postaja takrat, ko jih vpelje, tako kot postajam, tudi postajnemu in progovnemu osebju po določbah 66. člena tega pravilnika in določbah PN 40.

Obveščanje postaj o spremembah v vlakovnem prometu z razporedne postaje

1. Spremembe v prometu vlakov opravljajo razporedne postaje vsaka na svojem razporednem odseku. Ob posebnih razmerah lahko ŽTO pooblasti za to tudi vmesne postaje.
2. Vsako menjavo tiste vrste vlaka, ki jo ima po voznem redu, npr. to, da bo vozil kak tovorni vlak kot strojni vlak ali narobe, mora razporedna postaja naznaniti vmesnim postajam.
3. Razporedna postaja sme odpovedati redni vlak z veliko zamudo in ga vpeljati pod drugo številko (v kasnejši trasi), če se s tem doseže večje olajšanje pri opravljanju prometne službe, zlasti na enotirnih progah s pogojem, da je razporedna postaja izhodna postaja vlaka in da je končna postaja na isti progi, oziroma da se sprememba v vlakovnem prometu lahko objavi od izhodne do končne postaje vlaka. Prepovedano je spremenjati trase potniških vlakov in maršrutnih tovornih vlakov. | 1
4. Spremembe v vlakovnem prometu se naznanijo enkrat ali večkrat na dan ob določenem času za vsak razporedni odsek. Naznanitev zunaj določenega časa je dovoljena le v izjemnih in nujnih primerih.

Na progah z zelo močnim prometom lahko ŽTO dovoli olajšavo.

Pri določanju časa za naznanitev sprememb v vlakovnem prometu se morajo upoštevati tudi službene razmere progovnega osebja.

5. Spremembe v vlakovnem prometu se naznanijo razporednemu odseku proge ob določenem času brzojavno (telefonično).

6. Če se vpelje vlak le do neke vmesne postaje ali se odpove od neke vmesne postaje, se mora o tem obvestiti tudi sosednja razporedna postaja in vsaka udeležena izhodna postaja vlakov.

7. Brzovjavna (telefonična) okrožnica oziroma »Pisno naznanilo« o spremembah v vlakovnem prometu mora obsegati: dan, številko oziroma ime vlaka in progo.

8. Če v vlakovnem prometu ni sprememb, mora dati razporedna postaja ob določenem času okrožnico, da je vlakovni promet nespremenjen.

9. Če kakšna vmesna postaja pri oddaji okrožnice o spremembah v vlakovnem prometu trenutno ni bila navzoča, jo je treba kasneje poklicati o pravem času, da se ji okrožnica sporoči.

10. Natančnejše določbe o naznanitvi sprememb v vlakovnem prometu so v PN 40.

11. V primeru, kadar je na sredstvih za sporazumevanje (brzovjavno-telefonično) motnja in sporazumevanje nikakor ni mogoče, se mora naznanitev sprememb v vlakovnem prometu opraviti s Pisnim naznanilom.

12. Pismeno naznanilo pošlje postajam praviloma tista razporedna postaja, ki vpelje vlak, in sicer s primernim poprejšnjim vlakom, ki se ustavi na vseh prizadetih postajah in ki prispe v končno postajo prej, kakor vlak, ki se naznanja. Če pa takega poprejšnjega vlaka ni, mora vlakovni odpravnik, če je mogoče, brzovjavno ali telefonično zahtevati od sosednje razporedne postaje oziroma od kake vmesne postaje, da naznani vožnjo izrednega vlaka z vlakom iz nasprotne smeri. Po potrebi se lahko opravi naznanitev deloma z vlakom iste smeri, deloma pa z vlakom iz nasprotne smeri.

Z vlakom brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja se ne sme poslati Pisno naznanilo. Če pa se mora poslati pisno naznanilo z vlakom, ki naj bi predvidoma vozil brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom tega osebja, tedaj se mora določiti zanj polnoštevilen sestav vlakospremnega osebja.

13. Vlakovni odpravniki morajo vedno, posebno pa še, če sporazum ni mogoč, poizvedeti pri vlakovodji, če ima morda Pisno naznanilo, ga vzeti v vednost in to s podpisom potrditi. Vlakovodje morajo sami opomniti vlakovne odpravnike na Pisno naznanilo in so odgovorni za to, da ga vsi vlakovni odpravniki vzamejo v vednost.

Če vlakovni odpravnik opazi, da katera od odzadnjih postaj naznanila ni podpisala, mora naznanilo namesto nje podpisati, to postajo pa z brzojavko ali pisмено opomniti in jo obvestiti, kateri izredni vlak je vpeljan v promet.

V prometnih odpravištvih vzame v vednost in podpiše Pisno naznanilo prometno-transportni odpravnik.

14. Naznanitev posebnih vlakov, ki njih vozni red ni v vozno-redni knjižici, se opravi razen brzojavno (telefonično) še s Pisnim naznanilom. Pisnem naznanilu se mora priložiti še vozni red posebnega vlaka.

15. Če katera postaja voznega reda posebnega vlaka ni dobila, mora vlakovni odpravnik za svojo postajo izpisati iz voznega reda, ki je priložen Pisnem naznanilu, tele podatke:

- a) številko oziroma ime posebnega vlaka, maksimalno hitrost vlaka, redno obremenitev stroja,
- b) čas prihoda na postajo in odhoda s postaje, in sicer za tri odzadnje postaje, za prvo prihodnjo postajo, kakor tudi za lastno postajo in za tisto prihodnjo postajo, ki je primerna za križanje in prehitenje,
- c) najkrajši vozni čas med temi postajami,
- d) odhod iz odzadnje razporedne postaje oziroma z izhodne postaje, če je le-ta bližja kot pa razporedna,
- e) številke vlakov, ki se z njimi posebni vlak križa ali prehiteva na lastni postaji in na obeh sosednjih postajah, kakor tudi vse opombe, ki se nanašajo na križanje ali prehitenje na postajah, za katere so podatki vzeti.

Pisno naznanilo se mora poslati s takim prejšnjim vlakom, ki ima zadosti postanka na postajah.

Razporedna postaja mora na koncu okrožnice o vpeljavi posebnega vlaka dodati.

»Pisno naznanilo z voznim redom poslano z vlakom št.«

Če je Pisno naznanilo z voznim redom poslano z nekim vlakom prej, preden se da obvestilo o spremembah v vlakov-

nem prometu, mora razporedna postaja takoj s posebno brzojavno okrožnico obvestiti vse postaje o tem, da je s tistim vlakom poslano Pisno naznanilo z voznim redom posebnega vlaka.

16. Če se zaradi pomanjkanja časa posebni vlak tudi s Pisnim naznanilom ne more naznaniti, vozni red pa prej ni bil razposlan postajam, se mora na koncu brzojavne (telefonske) okrožnice o naznanitvi posebnega vlaka dodati njegov popolni vozni red, če vozni red ni v voznoredni knjižici.

17. Kadar mora posebni vlak nujno voziti, popolni vozni red zanj pa se ne more izdelati in naznaniti niti ne brzojavno (telefonično) po prejšnji 16. točki, tedaj se morajo že prej odrediti sestanki posebnega vlaka z drugimi vlaki na poti po določbah 10, točke 101. člena tega pravilnika, pri tem pa se morajo rabiti vozni časi prikladnega vlaka. V takem primeru mora biti obvestilo o prometu posebnega vlaka takole:

»Dne..... vozi posebni..... vlak št.....od postaje A do postaje M. Odhod iz A ob uri min, stroj ser.....sestava maksimalna hitrostkm/h, vozni časi in postanki kot pri vlaku št..... (ali vozni čas kot pri vlaku št.....postanek v B.....min. Itd.). Križanje z vlakom št..... v z vlakom št.....v.... itd.«.

Ko dobijo vlakovni odpravniki tako okrožnico, morajo vsak za svojo postajo in za obe sosednji postaji izračunati čas prihoda, odhoda ali prevoza in po teh podatkih naznaniti promet tega vlaka, transportnim odpravištvom, nakladališčem, postajališčem in vsemu prizadetemu postajnemu in pogovnemu osebju.

18. Vozni red posebnega vlaka, ki ga ni v voznoredni knjižici, dobi samo vlakovno osebje takega posebnega vlaka. Vlakovno osebje posebnega vlaka, za katerega ni voznega reda v voznoredni knjižici, se mora obvestiti s Splošnim nalogom o prometu vseh rednih in izrednih vlakov, s katerimi se bo posebni vlak sestal. Vlakovno osebje posebnega vlaka, katerega vozni red je v voznoredni knjižici, se obvesti o spremembah v vlakovem prometu tako, kot je določeno za vlakovno osebje drugih vlakov, katerih vozni red je v voznoredni knjižici.

Vlakovno osebje drugih vlakov se obvesti s Splošnim nalogom o prometu vsakega posebnega vlaka, s katerim se sestanejo.

Vlakovno osebje posebnega vlaka, ki je bil naznanjen po določbah 17. točke tega člena., se obvesti s Križnim nalogom o vseh odrejenih križanjih. Vlakovno osebje posebnih vlakov, katerih vozni red je v voznoredni knjižici ali je posebej izdela, se obvesti samo o tistih križanjih pri katerih je zapisana v voznem redu v stolpcu »sestanki za številko vlaka opomba »čaka«.

Vlakovno osebje nasprotnih vlakov se obvesti o križanjih s posebnim vlakom:

- če je vozni red posebnega vlaka v voznoredni knjižici, samo o tistih križanjih, pri katerih je zapisana v voznem redu nasprotnega vlaka v stolpcu »sestanki« pred številko takega posebnega vlaka opomba »čaka na«, in
- če je vozni red posebnega vlaka posebej izdelan ali če je posebni vlak naznanjen po določbah 17. točke tega člena, o vseh križanjih s takim posebnim vlakom.

Določbe te točke o obveščanju vlakovnega osebja tistih vlakov, pri katerih je v stolpcu »sestanki« pred številka posebnega vlaka zapisana opomba. »čaka na«, veljajo tudi za obveščanje vlakovnega osebja posebnega vlaka manjše pomembnosti, pri katerem je zapisana v stolpcu »sestanki« pred številko posebnega vlaka večje pomembnosti opomba »čaka na«. Križni nalog, ki se daje vlakovnemu osebju posebnega vlaka in nasprotnih vlakov, ima, če je v voznem redu opomba »čaka« ali »čaka na«, pomen posebnega opozorila na taka križanja. Obveščanje s Splošnim in Križnim nalogom po določbah te točke se na progah, kjer je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremembah v vlakovnem prometu in spremenjenih križanjih, opusti, razen v primerih, ko se rabijo določbe Pravilnika 7.

19. Vlakovno osebje posebnega vlaka in drugih vlakov mora obvestiti s Križnim nalogom v duhu prejšnje točke vlakovni odpravnik razporedne ali izhodne postaje vlaka.

Za to, da se obvesti vlakovno osebje nasprotnega vlaka s Križnim nalogom o križanju s posebnim vlakom, je soodgovorna

še odzadnja postaja, ki odpravlja nasprotni vlak na postajo rednega ali odrejena križanja. Če nasprotni vlak na omenjeni postaji nima postanka, je za obvestitev soodgovorna tista odzadnja postaja, kjer se vlak zadnjič ustavi. Prav te postaje so soodgovorne tudi za obveščanje vlakovnega osebja nasprotnega posebnega vlaka manjše pomembnosti o križanju s posebnim vlakom večje pomembnosti (3, odstavek 10, točke 45. člena tega pravilnika).

20. Če se posebni vlak zaradi okvare na sredstvih za sporazumevanje tudi tako ne more naznaniti, kot je določeno v 16. in 17. točki tega člena, se mora opraviti naznanitev s posebnim strojem oziroma motornim vozom (naznanilni strojni oziroma naznanilni motorni vlak) ali z motorno drezino. Strojni oziroma motorni vlak ali motorno drezino mora spremljati delavec, ki je pooblaščen za samostojno službo vlakovnega odpravnika. Ta mora s Pisnim naznanilom obvestiti vse postaje, izogibališča, prometna odpravništva, vsa službena mesta na odprti progi in progovno osebje o prometu posebnega vlaka (glej 85. člen tega pravilnika).

Če je mogoče naznaniti vlak brzojavno (telefonično) s kakšne vmesne postaje, ali če je mogoče poslati Pisno naznanilo s kakim prejšnjim vlakom, potem naznanilnega stroja ni treba pošiljati dalje.

21. Kadar na enotirnih progah naznanitve posebnega vlaka ni mogoče opraviti niti z strojem oziroma naznanilnim motornim vlakom ali z motorno drezino, potem posebni vlak ne sme voziti.

22. Promet službenega vlaka se naznani prav tako, kot promet drugih vlakov, toda v okrožnici se mora povedati še namen vožnje.

Promet pomožnih vlakov je treba, če je le mogoče prav tako naznaniti. V obvestilu o prometu se mora navesti njegova maksimalna hitrost, čas odhoda z izhodne postaje pa tudi to, da se mora ustaviti na vsaki postaji in da morajo postaje odrediti križanja oziroma da se morajo dogovoriti za križanja po določbah pod f) iz 10. točke 101. člena tega pravilnika.

23. Za promet delovnih vlakov, ki so vpeljeni kot pomožni vlaki med dvema sosednjima postajama, se morajo te postaje

poprej sporazumeti o vožnji takšnih vlakov. Vlakovno osebje se mora pisno obvestiti o vsem, kar je potrebno za urejenost in varnost prometa.

24. Redni in izredni vlaki, ki vozijo po pomožni poti, se uvedejo kot posebni vlaki.

25. Progovno osebje se tam, kjer je telefon, obvesti tudi o zamudi vlakov, o predčasnih vožnjah vlakov, o izrednih pošiljkah v vlaku, ki presegajo nakladalni profil, o načinu potiskanja vlakov, o spremembi redosleda zaporednih vlakov, kot o vsem, kar je v zvezi z varnim vlakovnim prometom. Vsa ta obvestila daje odzadnja postaja v smeri vožnje zadevnega vlaka.

26. Progovni poslovodje morajo imeti med delom na progi priklopljen prenosni telefon na progah, na katerih obstaja možnost, na določenem telefonskem vodu. Kako se ti telefoni uporabljajo, se ureja s posebnim navodilom, ki ga izda ŽTO, pri čemer je treba upoštevati tudi uporabo telefonskih mest na odprti progi (pri APB na elektrificiranih progah ipd.). Progovni poslovodja mora obvestiti vlakovne odpravnike sosednjih postaj o mestu in času začetka in konca dela progovne delavske skupine na progi.

Če se signalna oznaka 206: »Mesto dela na progi« postavi na kraj-ši razdalji kot je predpisana, mora progovni poslovodja o tem obvestiti vlakovnega odpravnika, tako da bo le-ta o tem obveščal z nalogom strojevodje (3. točka 46. čl. Prav. 1).

27. O spremembah v prometu, kot tudi o spremembah, ki vplivajo na urejenost in varnost v prometu (o zamudah, o predčasnih vožnjah vlakov, o vožnji vlaka z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil v širino idr), je treba obvezno obvestiti postajne delavce in druge delavce na službenih mestih na odprti progi, ki so vezani za izvršitev prometa, kot je to predpisano v določbah PN-40.

X. POGLAVJE

SPREMNE LISTINE VLAKOV

67. člen

Potni list. Vozovni izkaz. Plan dela vlaka

1. Spremne listine vlakov so: potni list, vozovni izkaz in plan dela nabiralnega vlaka.

Potni list je glavna spremna listina vlaka. Vanj se vpišejo podatki o storitvah vlaka, strojev, vlakospremnega in strojnega osebja, o opravljeni vožnji vlaka, o prepeljanem tovoru in o opravljenem zavarovanju varnosti in urejenosti vlakovnega prometa.

1 | Vozovni izkaz, poročilo o sestavi in zaviranju vlaka in načrt (plan) dela nabiralnega vlaka, so pomožne tiskovine, ki se vodijo zraven potnega lista.

2. Oblika, raba in to, kako se vodijo spremne listine vlakov, se predpiše v PN 40.

2 | 3. O nerednostih, kot so nerazsvetljeni signali, odprte zapor-nice, okvare na avtomatskih svetlobnih signalih potnega pre-hoda, uvoz vlaka v odklon itd., o čemer bi vlakovno osebje moralo biti obveščeno, pa ni bilo, obvesti vlakovodja šefa svoje domovne postaje s poročilom na obrazcu S-67 in pri vlakih brez vlakovodje strojevodja na obrazcu EV-38 na podlagi določb Navodila 236

4. Poškodbe in pomanjkljivosti na vozovih, ki se doženejo na postajah, kjer ni tehnično-vozovnega organa, se ne zapišejo v

potni list, marveč se vpiše o tem potrebna pripomba v predajni seznam K-93, v oba izvoda, ki ju potrdi vlakovni odpravnik. En izvod predajnega seznama se priloži potnemu listu, na podlagi katerega tehnično-vozovna služba ŽTO obravnava primer, ugotavlja vzroke in krivce. Prav to velja tudi za izgubo ali poškodbo snemljivih vozovnih delov.

5. Strojvodja sme pogledati, kaj je v potnem listu zapisano.

6. Potni list se lahko prinese v pisarno vlakovnega odpravnika na tistih postajah, kjer to dopušča postanek vlaka in če vlakovodji ni treba paziti na prtljago in blago v službenem vozu. Pri vlakih brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja se potni list na vmesnih postajah ne prinaša v pisarno vlakovnega odpravnika, kolikor ŽTO ne določi drugače.

ŽTO določi postaje in vlake, pri katerih mora vlakovodja nositi potni list v pisarno vlakovnega odpravnika in objavlja o tem pregled v voznoredni knjižici.

Pri vlakih, pri katerih je vlečno vozilo zasedeno samo s strojevodjem, ki vodi potni list, se vpisujejo podatki vanj ter se predajajo in prevzemajo spremne listine pri vlečnem vozilu.

7. Pri vlakih z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, ki imajo vlakovodjo, vodi potni list vlakovodja, kot tudi v primerih, ko je vlakovodja v sredini ali na koncu vlaka 4. in 14. točka 69. člena ter 15. točka 91. člena tega pravilnika). Pri vlakih brez vlakovodje vodita potni list strojvodja oziroma motorovodja in vlakovni odpravnik.

1

68. člen

Kako ravnati, kadar se potni list ali kakšna priloga potnega lista izgubi ali postane nerabna

1. Če se potni list med potjo izgubi, mora napisati vlakovodja za del proge, ki ga vlak še ni prepeljal, nov potni list in pripomniti na njegovi prvi strani, da se je potni list za prevoženi del proge izgubil.

To velja tudi za priloge k potnemu listu.

V novi potni list mora vlakovodja kar moč natančno vpisati tudi tiste podatke, ki so bili vpisani v izgubljenem potnem listu.

2. Na prvi postaji se mora vlak brezpogojno ustaviti, da lahko vlakovni odpravnik vpiše v novi potni list vse podatke, ki se nanašajo na varnost prometa.

Če so veljala izgubljena pisna naznanila in pisni nalogi tudi za neprepotovani del proge, mora vlakovni odpravnik dati nove.

3. Če je postal potni list ali kakšna njegova priloga nerabna, se mora zamenjati z novo, nerabni potni list in priloge pa se priložijo novemu potnemu listu.

4. Pri vlakih brez vlakovodje opravi dolžnosti vlakovodje, ki so predpisane v tem členu, vlakovni odpravnik tiste postaje, kjer se je vlak ustavil zaradi izgubljenega potnega lista, in sicer po ustnih in pisnih podatkih strojevodje.

XI. POGLAVJE

RAZPORED VLAKOVNEGA OSEBJA PRI VLAKIH. PRAVICA DO VOŽNJE NA VLEČNIH VOZILIH IN TOVORNIH VLAKIH

69. člen

69

Število in razpored strojnega in vlakospremnega osebja pri vlaku

1. Pri vsakem vlaku mora biti toliko osebja vlečnega vozila in vlakospremnega osebja, kolikor je potrebno za opravljanje vseh del in dolžnosti pri vlaku in vlečnih vozilih (zasedanje vlečnih vozil, zagotovitev ročne RZM zavarovanje vlaka, ki se je ustavil na odprti progi, nadzorstvo nad vozovi pri vlaku, medpotni premik in drugo).

2. Število strojnega osebja za zasedbo vlečnih vozil vseh vrst določajo predpisi za vlečno službo. S tem mora biti seznanjeno vse prizadeto postajno osebje

2 | Pri električnih in dizelskih-lokomotivah, pri motornih vozovih in motornih vlakih vseh vrst vleke mora biti strojevodja med vožnjo in med premikom v prvem (sprednjem) oddelku v smeri vožnje.

3. Za spremljavo vsakega vlaka se dodeli vlakovodja in potrebno število zaviračev oziroma sprevodnikov, ki opravljajo pri vlaku dela in dolžnosti, določene s tem pravilnikom.

Vlakovna skupina, ki jo sestavljata vlakovodja in najmanj en zavirač oziroma sprevodnik, pomeni popoln sestav vlakospremnega osebja (skupine).

Vlakovna skupina, v kateri je samo vlakovodja ali samo sklepni zavirač oziroma samo eden ali več sprevodnikov, pomeni zmanjšano število (zmanjšani sestav) vlakospremnega osebja (skupine). Če ni za spremljavo določen noben delavec od vlakospremnega osebja (vlakovodja, sprevodnik ali zavirač), tedaj vozi tak vlak brez vlakospremnega osebja. Vlaki, pri katerih je vlečno vozilo samčno zasedeno, morajo imeti najmanj enega vlakospremnika, razen na določenih progah s pogoji, ki se predpišejo navodilom 44. Pri tovornih vlakih samo s strojevodjem na vlakovni lokomotivi, se strojevodja druge delovne lokomotive, ki se pri vlaku uporablja za pripravo ali doprego oziroma, ki se odpravlja z vlakom kot delovna lokomotiva zunaj službe, uporabi za opravljanje opravil vlakospremnika, če je vlak brez vlakospremnikov.

4. Spremljava vlakov samo z vlakovodjem, samo s sklepnim zaviračem ali samo s sprevodnikom in opustitev spremljave z vlakospremnim osebjem sta dovoljeni samo pri zračno zavrtih rednih in izrednih vlakih. Vlakovno osebje se mora obvestiti o zmanjšanem številu vlakospremnega osebja, strojno osebje pa tudi še o tem, da vozi vlak brez vlakospremnega osebja. Redno se opravi to obveščanje tako, da se v zaglavju voznega reda pod vrsto in številko vlaka vpiše kratica »brez« (brez vlakospremnega osebja), »VV« (samo z vlakovodjem), »Sprev.« (samo s sprevodniki - sprevodnikom), oziroma »Sklp.« (samo s sklepnim zaviračem-sklepnikom). Če v voznem redu ni določena ena od teh spremljav, ali pa se določeni način spremljave menja, se mora obveščanje opraviti s splošnim nalogom na izhodni (razporedni) postaji kakor tudi na postaji, kjer se menja vlakovno osebje (7. točka pod w) in 22, točka 91. člena tega pravilnika). Vlakospremno osebje se obvešča o spremljavi vlaka z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja še tudi s službenim razporedom. Obveščanje vlakospremnega osebja o zasedbi vlečnega vozila. samo s strojevodjo, se opravi z vpisom kratice »SZ« (samčna zasedba) v vozni red, s kratico »SZ - brez« pa kadar je vlak samo s strojevodjem pri samčni zasedbi in brez vlakospremnega osebja.

Vožnja vlakov z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja (spremljava samo z vlakovodjem, samo s sklepnim zaviračem oziroma samo z enim ali z več sprevodniki) ali vožnja vlakov brez vlakospremnega osebja je dovoljena v primerih, določenih v 4., 5., 7, 8. in 9. točki tega člena.

Kadar za spremljavo vlaka ni določen poseben vlakovodja, opravlja strojevodja hkrati še dolžnosti vlakovodje. Kadar pa samo vlakovodja spremlja vlak, tedaj opravlja le-ta pri tovarnih vlakih hkrati dolžnosti sklepnega zavirača in zasede sklepno zavoro, pri potniških vlakih pa opravlja dolžnosti sprevodnika (sklepnega sprevodnika).

5. Brez vlakospremnega osebja smejo voziti brez ozira na hitrost in nagib tile vlaki:

- a) vlaki ki prevažajo prazne potniške garniture
- b) tovorni vlaki, razen vlakov iz 3. odstavka 9. točke tega člena, ki pa smejo imetinajveč 700 m dolžine.

Vlakom brez vlakospremnega osebja se ne smejo dodajati priklopniki. Pri takih vlakih se ne sme opravljati nakladanje in razkladanje na odprti progi. Izjemoma se sme z vlaki brez vlakospremnega osebja odpravljati tovor, ki je za vmesne postaje tođa samo, če je zagotovljeno osebje za premik in če to odobri ZTO.

6. Pri potniških vlakih se navadno določi potrebno število sprevodnikov po številu potniških voz, ki jih je treba oskrbovati, če je potrebno pa še vlakovodja.

Sprevodniki pri potniških vlakih. opravljajo hkrati še dolžnosti zaviračev. Sprevodnik, ki oskrbuje zadnji voz pri vlaku, je obenem tudi sklepni sprevodnik (zavirač), kolikor ni dodeljen posebni sklepni zavirač.

~~Če pri vlaku ni dovolj vlakospremnikov, ki bi lahko zagotovili RZM pri ročnem zaviranju za hitrost najmanj 20 km/h se sme za ročno zaviranje vlaka, ko se pokvari zračna zavora, porabit tudi strojevodjev pomočnik, vendar samo do prve prihodnje postaje.~~

7. Mimo določb 6. točke tega člena lahko vozijo brez sprevodnikov tile potniških vlaki, če je za njihovo spremljavo določen vlakovodja, in sicer:

- a) potniški vlaki, lokalni potniški vlaki s strojno vleko, če je med vožnjo mogoč prehod skozi vso potniško garnituro;
- b) motorni vlaki (motorni vozovi s prikolicami ali brez njih), če lahko vlakovodja med vožnjo brez nevarnosti

preide iz motornega voza v prikolico ali pa če je tak prehod mogoč na postajah, kjer ima vlak voznoredni postanek.

8. ŽTO določi, kateri potniški vlaki bodo vozili z vlakovodjem.

9. Zračno zavrtim tovornim vlakom se dodelita vlakovodja in en zavirač.

Mimo določb prejšnjega odstavka lahko ŽTO določi, da se dodeli takim vlakom samo en vlakospremnik.

Nabiralnim in manipulativnim vlakom se dodeli vedno vlakovodja in najmanj eden zavirač. Večje število zaviračev določi ŽTO glede na obseg dela, ki ga mora vlak opraviti in organizacije prometa na progi.

2 | ŽTO lahko določi relacijo, na kateri lahko vozijo vlaki brez vlakospremnega osebja

Dodelitev vlakospremnikov, ali delavcev prometne službe, posamičnim vlakom pri prevozu določenih vrst pošilk po splošnih zakonskih predpisih ali posebnih ukazih, kadar mora železniški delavec biti obvezno spremljevalec, se predpiše v PTN k voznemu redu.

10. Vlakom z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja se sme dodajati tovor za vmesne postaje in na vmesnih postajah samo, če imajo le-te na razpolago osebje za premik, in sicer, če to določi ŽTO.

3 | ~~**11.** Vlakom, ki se iz svoje izhodne postaje zavirajo ročno ali mešano se mora dodeliti ustrezno število zaviračev za kritje PZM vlaka.~~

12. To, kako naj se spremljajo, oziroma, kdaj lahko vozijo brez vlakospremnega osebja vlaki, ki oskrbujejo s prve sosednje postaje industrijske tire, nakladališča ali transportna odpravnitva na odprti progi, je določeno v 122. členu tega pravilnika.

13. Vsako ŽTO določi za svoje območje, na katerih progah in kateri vlaki smejo voziti brez vlakospremnega osebja, oziroma pri katerih vlakih smejo biti stroji samčno zasedeni. Pri tem je treba paziti, da ne bodo olajšave, glede spremljave vlakov in zasedbe strojev, škodovale urejenosti in varnosti prometa.

Olajšave glede spremljave vlakov in zasedbe vlečnih vozil ki vozijo na območju dveh ali več ŽTO, določijo udeležena ŽTO sporazumno.

V posebnem pregledu v PTN k voznemu redu mora ŽTO razglasiti, na katerih progah in kateri redni vlaki oziroma vlaki po potrebi in deljeni vlaki smejo voziti brez vlakospremnega osebja, z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, oziroma samo s strojevodjem na vlečnem vozilu. Kretniki in drugo prizadeto postajno osebje, vozovni pregledniki pa tudi odjavniki in progovno osebje še obveščajo o tem z izpiskom iz voznega reda (4. odstavek 2. točke 46. člena tega pravilnika).

Razporedne (izhodne) postaje morajo s posebno brzovajvko že prej obvestiti vmesne postaje na svojem razporednem odseku, kakor tudi prizadete prihodnje razporedne postaje, o vsaki spremembi v spremljavi vlaka, oziroma zasedbi vlečnega vozila, kadar le-ti nista taki, kot je določeno v pregledu v PTN k voznemu redu.

14. Vlakovodja mora biti praviloma v službenem (prtljažnem) vozu, pa tudi v primeru, kadar po PTN k voznemu redu prtljažni voz ni zraven stroja. Če je potrebno, mora vlakovodja zavirati z ročno zavoro službenega (prtljažnega) voza. Če pri potniškem vlaku ni prtljažnega voza, mora biti vlakovodja v prvem oddelku prvega potniškega voza zraven stroja. Če pri tovornem vlaku ni službenega voza, zasede vlakovodja mesto na lokomotivi. Pri vlakih z električno vleko je vlakovodja v drugem oddelku za strojevodjo električnega stroja, če je ta oddelek prost in naprava za krmiljenje blokirana, pri vlakih z dizelskim strojem, ki ima čelne oddelke za strojevodje, zasede prostor v prostem oddelku za strojevodje.

Če je motornemu vlaku dodeljen vlakovodja potem le-ta zasede določeno mesto v motornem vozu, če pa motorni voz nima oddelka za vlakovodjo, pa zasede mesto v oddelku za strojevodjo.

~~Če se ves vlak zavira ročno z izhodne postaje, pa tud kadar se mora vlak zaradi okvare pri zračni zavori odpraviti naprej, z ročnim zaviranjem, zasede vlakovodja zavorno utico za lokomotivo ki ima prva ročno zavoro.~~

~~Pri vlakih, ki se rinejo mora imeti prvi voz vlaka dobro ročno zavore zasesti pa jo mora vlakovodja, oziroma~~

15. Pri vlakih, ki se rinejo mora imeti prvi voz na čelu vlaka zavorno utico z brezhibno ročno zavoro, ki jo mora zasesti vlakovodja, oziroma sklepni zavirač (sprevodnik).

Na posameznih progovnih odsekih, industrijskih progah in tirih, na katerih se lahko opravlja promet vlakov samo z rinjenjem, sme imeti prvi voz samo zračno zavoro, pod pogojem: da je določen način sporazumevanja med strojevodjo in delavcem na čelu vlaka, omogočeno zračno zaviranje vlaka s čela vlaka, zavarovan promet vlaka na vseh potnih prehodih, možno dokazno sporazumevanje med vsemi udeleženi službenimi in delovnimi mesti in določena, krajevnim razmeram, ustrezna hitrost in dolžina vlaka. Konkretno in dopolnile pogoje predpiše ŽTO za vsak primer (progo) posebej.

16. Sklepni zavirač mora zasesti sklepni voz po določbah 31. čl. tega pravilnika. Vlakospremnik mora ne glede na to, kje se pri vlaku nahaja, opravljati dolžnost sklepnika.

17. Vodja pri vlaku je med vožnjo na progi in na službenih mestih, kjer ni vlakovnega odpravnik, vlakovodja, na postajah pa vlakovni odpravnik.

18. Zavirači morajo zasesti zavorne utice tistih voz, ki jim jih pismeno določi vlakovodja. Brez njegovega dovoljenja jih ne smejo samovoljno zamenjati.

19. Vlakospremno osebje se mora zgledati v službo pri vlaku ob določenem času. Vlakovodja se mora zgledati pri vlakovnem odpravniku, drugo vlakospremno osebje pa pri vlakovodji. Pri vlakih brez vlakovodje se vlakospremno osebje zgleda pri vlakovnem odpravniku, pri teh vlakih s prevozom potnikov pa še tudi pri strojevodji. Čas, ob katerem se mora vlakospremno osebje zgledati v službo pri vlaku, določi ŽTO ob spremembi voznega reda.

20. Vlakovodja se mora prepričati, ali je vse za vlak določeno osebje prevzelo službo in ali je zanj zmožno, o čemer mora obvestiti vlakovnega odpravnik. Vsako nerednost glede prihoda v službo, prevzema dolžnosti in glede zmožnosti za službo mora prijaviti vlakovnemu odpravniku. Pri vlakih brez vlakovodje se o tem, ali je vlakospremno osebje zmožno za službo prepriča vlakovni odpravnik.

Pravica do vožnje na vlečnem vozilu

1. Na stroju in v oddelku za strojevodjo motornega voza smejo biti razen strojevodje in pomočnika strojevodje le tisti železniški delavci in osebe, ki imajo pisмено dovoljenje za vožnjo na stroju in v oddelku za vodjo motornega voza.

Na vlečnem vozilu (v oddelku za strojevodjo, na komandnem mestu) mora biti izobešen napis, koliko oseb sme, razen strojevodje in pomočnika hkrati potovati.

Osebe, ki se vozijo na vlečne vozilu (v oddelku za strojevodjo, na komandnem mestu), morajo paziti, da ne bodo motile strojnega osebja pri delu.

2. Nadzorni organi prometne službe smejo potovati na stroju oziroma v oddelku za vodjo motornega voza tudi brez posebnega dovoljenja za vožnjo, kadar stroj, delovni motorni voz brez službe oziroma delovna motorna garnitura brez službe vozijo kot vlak.

3. Razen delavcev iz 1. in 2. točke tega člena lahko potujejo na lokomotivi brez pisnega dovoljenja vlakovni odpravniki in osebje za premik pri premiku, spremljevalci pomožnih voženj, spremljevalci snežnih plugov in odmetalnikov, kot tudi vlakospremno osebje iz 11. točke 31. člena in 14. točke 69. člena tega pravilnika.

Vlakovne skupine se lahko odpravljajo na vlečnem vozilu tovornih in lokomotivskih vlakov, če niso mogle biti odpravljene drugače.

4. Pri poskusni vožnji s strojem ali s celim vlakom kakor tudi z motornim vozom sme biti zraven le železniško osebje, ki je za to službo določeno, pri vožnji s strojem, ki se komisijsko pregleduje, pa tudi še nadzorni organi.

5. Imena oseb, ki se vozijo na stroju (motornem vozu), se morajo vpisati v potni list.

6. Vlakovni odpravniki in nadzorni organi prometne službe imajo pravico kontrolirati na stroju ogrevanje in zračno zaviranje.

Odprava oseb s tovornimi vlaki

1. S tovornimi vlaki, ki po voznem redu niso določeni za prevoz potnikov, se ne smejo prevažati osebe, ki niso v službi pri vlaku.

2. Mimo določbe 1. točke se smejo peljati s tovornim vlakom:

- a) Vlakovne skupine, kadar potujejo režijsko.
- b) Železniško osebje na službenem potovanju, če je to na službenem nalogu napisano.
- c) Vojaštvo vojaških enot, ki je instradirano s tovornimi vlaki, spremljevalci vojaških pošiljk, ki so vpisani v vozni list take pošiljke, kakor tudi posamezne vojaške osebe in manjše vojaške skupine z dovoljenjem vojne delegacije.
- d) Spremljevalci pošiljk, če je spremljava predpisana v ZPPŽ in CIM ali pa če jo je dovolilo ŽTO, in sicer na podlagi vpisa v voznem listu in posebne izkaznice, ki jo da šef postaje.
- e) Organi javne varnosti, kadar so v službi, na podlagi potnega naloga.
- f) Tehniško osebje sekcije za regulacijo hudournikov, in sicer ob pomoči pri povodnji ali pa zaradi dela na tere nu; v prvem primeru se pelje na podlagi naloga pristojnega vodje organizacije, v drugem primeru pa na podlagi pisnega dovoljenja ŽTO.
- g) Carinski organi pri spremljavi vlakov na podlagi naloga pristojnega upravnika carinarnice.
- h) Gasilske skupine ob pomoči pri požaru na podlagi pisnega napotila organa za notranje zadeve.
- i) Poštno osebje potujočih pošt, ki so uvrščene v tovarne vlake, kakor tudi drugo osebje PTT, ki ima pravico do potovanja v potujočih poštah, na podlagi dovolilnice pristojnega PTT prometa. Tehniško-poštno osebje na podlagi brezplačne železniške vozovnice, ki mu daje

- pravico do potovanja s tovornimi vlaki po pogodbi o prevozu z železnico.
- j) Delavske skupine organizacije UVP v primeru velikih del na progi ali v primeru pomoči pri izrednih dogodkih na podlagi potnega naloga ali klica. na pomoč.
 - k) Strokovni delavci in osebje kurilnic, delavnic za popravilo voz, služb za SV naprave in zveze ter elektrotehnične službe, kadar se pošiljajo zaradi popravila voz ali naprav, na podlagi potnega naloga.
 - l) Zdravniki in babice, kadar gredo pomagat železniške.. mu osebju in njegovim družinskim članom, na podlagi brzozjavke, ki se je z njo zahtevala pomoč.
 - m) Težki bolniki in poškodovanci na nosilih s spremljevalci kadar se morajo takoj prepeljati v bolnišnico, na podlagi vpisa vlakovnega odpravnika v potnem listu.

Osebe, naštete v 1. odst. te točke, morajo same skrbeti za svojo osebno varnost. Vlakovni odpravnik ali delavec, določen s postajnim poslovnim redom izroča tem osebam izvleček o varnostnih ukrepih med vožnjo in postankom vlaka na postaji po določbah navodila 58

| 2

3. Vse osebe, ki potujejo s tovornimi vlaki, morajo imeti ustrezne prevozne izkaze.

4. Naštetim osebam se mora pri tovornem vlaku določiti prostor takole:

- vojaštvu vojaških enot in spremljevalci vojaških pošiljk na dolgih relacijah v potniških ali pokritih tovornih vozovih tako, kot je določeno v odredbi o instradaciji; posameznim vojaškim osebam ali manjšim vojaškim skupinam v službenem vozu, spremljevalcem vojaških pošiljk; na kratkih relacijah, pa v vozu, ki ga spremljajo, ali pa v zavorni utici tega ali sosednjega voza;
- spremljevalcem pošiljk v vozovih s pošiljko, če pa ne morejo biti v njih, v službenem vozu ali kakem praznem vozu ali pa na zavori voza, ki ga spremljajo, ali sosednjega voza;
- organom javne varnosti, tehniškemu osebju sekcije za regulacijo hudournikov, carinskim organom, tehniške-

- mu osebju PTT, posameznim strokovnim delavcem podjetij ali enot JŽ, zdravnikom in babicam v službenem vozu, drugemu poštnemu osebju pa v potujoči pošti;
- težkim bolnikom in poškodovancem ter njihovim spremljevalcem v službenem vozu.

5. Naštete osebe se morajo zglasiti na izhodni postaji pri vlakovnem odpravniku, ki nato obvesti vlakovodjo tistega vlaka.

6. Število oseb, ki se lahko vozijo v službenem vozu, določi za vsak primer posebej vlakovni odpravnik.

Osebe, ki se vozijo v službenem vozu, ne smejo biti v oddelku za vlakovodjo.

7. Če je pri vlaku večje število oseb, pa zanje ni prostora v službenem vozu, ali če vlak službenega voza sploh nima, se mora zanje določiti prostor v praznih pokritih vozovih, če pa tudi takih ni pri vlaku, se morajo za te osebe uvrstiti v vlak posebni tovorni ali potniški vozovi.

8. Vlakovodja zadevnega tovornega vlaka in vlakovni odpravnik tiste postaje, na kateri te osebe stopijo v vlak, morata skrbeti za razporeditev oseb, ki se peljejo z vlakom.

9. Osebe, ki se peljejo s tovornim vlakom, morajo med vožnjo in med postanki na postajah izpolnjevati ukaze postajnega in vlakospremnega osebja za varno razporeditev in gibanje, tako med vožnjo, kakor tudi med postankom vlaka napostajah.

10. Vlakovni odpravnik mora vpisati v potni list imena vseh oseb, ki se peljejo s tovornim vlakom, na katerem delu proge in v katerem vozu se peljejo.

Na službenih mestih, kjer ni vlakovnega odpravnika, vpiše podatke iz prejšnjega odstavka v potni list vlakovodja.

11. Tovorni vlak se zaradi vstopanja in izstopanja naštetih oseb oziroma potnikov na postajah, kjer po voznem redu nima postanka, ne sme ustaviti. Izjemoma se sme ustaviti tovorni vlak samo v primerih, če bi morale vstopiti ali iztopiti osebe,

naštete v 2. točki pod t), h), j), l) in m) tega člena, kar mora biti posebej napisano v službenem nalogu ali pa, če to odredi vlakovni odpravnik in vpiše tako odredbo v potni list.

71

12. Težkim bolnikom in poškodovancem na nosilih ter njihovim spremljevalcem se lahko določi prostor tudi v prtljažnem vozu brzega, potniškega in mešanega vlaka. Te osebe morajo prav tako imeti ustrezne prevozne izkaze.

XII. POGLAVJE

HITROST PRI VLAKIH

72. člen

Hitrost vožnje vlakov

1. Hitrost vožnje vlaka je odvisna od pogojev vleke in največje dovoljene hitrosti. Na podlagi teh pogojev se mora določiti oziroma predpisati vsakemu vlaku največa hitrost, ki sme z njo voziti, kadar so izpolnjeni določeni pogoji vleke. Tako predpisana hitrost se imenuje »maksimalna hitrost vlaka (V_{max})«.

2. Maksimalna hitrost vlaka se mora vpisati v vozni red vsakega vlaka.

3. Vlakom, ki jim je treba določiti maksimalno hitrost (pomozni vlaki), ali ki se jim mora v voznem redu predpisana maksimalna hitrost iz kakšnega koli razloga zmanjšati, se mora predpisati maksimalna hitrost s splošnim nalogom (glej 91. člen tega pravilnika).

4. Z največjo dovoljeno hitrostjo razumemo tisto največjo hitrost, ki jo, glede na tehnične pogoje, dovoljujejo proga s svojimi napravami (gornji ustroj, kretnice itd.), padci glede na varnost zaviranja, loki, zmožnosti vozil, vrsta zaviranja, mesto in lega stroja pri vlaku, pa tudi način sestave vlaka.

Največje dovoljene hitrosti vlaka se predpišejo v Navodilu 52.

5. Maksimalna hitrost vlaka, ki je določena po 2, in 3, točki tega člena, se ne sme preseči v nobenem primeru.

Prav tako se tudi največje dovoljene hitrosti ne smejo preseči, razen pri poskusnih vožnjah, in sicer z dovoljenjem ŽTO ali Skupnosti JŽ.

6. Redni in najkrajši vozni časi so usklajeni z določeno obremenitvijo stroja, ki pride v poštev, in z maksimalno hitrostjo vlaka.

Redni vozni čas se rabi, kadar vlak vozi redno. Najkrajši vozni časi se rabijo tedaj, kadar je vlak zamujen, če pa vozi predčasno, samo v primeru iz 30. točke 96. člena tega pravilnika. Najkrajši vozni časi se ne smejo v nobenem primeru še bolj skrajšati.

Pri zamujenem vlaku si je treba prizadevati, da vozi tudi pri nezmanjšani teži vlaka z najkrajšimi voznimi časi, kolikor to dovoljujejo posebni pogoji vleke (stanje stroja, pogonske energije in vremenske razmere).

7. Največja dopustna hitrost glede na vrsto zaviranja in vrsto vlaka, se predpiše z določbami Navodila 233.

8. Če je pri vlaku z voznim redom ali kako drugače predpisana večja hitrost, kot pa je tista s katero, mora voziti glede na posebne omejitve po tem pravilniku, tedaj se mora vlaku hitrost zmanjšati.

Navadno se mora hitrost vlaka zmanjšati v tehle primerih:

- a) Kadar vozi pred vlakom snežni plug za pluzenje snega (glej 12, točko 124, člena).
- b) Kadar se delovni vlak med delom premika na odprti progi ali kadar se umika na postajo ali kadar se s postaje spet vrača na odprto progo, hitrost ne sme biti večja od 25 km/h.
- c) Kadar se uvrstijo v vlak vozila, ki je zanje največja dovoljena hitrost posebej določena, hitrost ne sme biti večja od njihove največje dovoljene hitrosti.

- d) Kadar je na postaji ali na progi odrejena počasna vožnja, hitrost ne sme biti večja od hitrosti, ki je predpisana za tako mesto.
- e) Kadar vozijo vlaki izjemoma kot izredni v tistem času, ko na progi med prenehanjem službe ni določen promet vlakov, hitrost ne sme biti večja od 30 km/h.
- f) Kadar se mora zavoljo varnosti vlaka ob slabi vidnosti signalov na progi zaradi megle ali meteža hitrost zmanjšati, se mora hitrost zmanjšati na takšno hitrost, pri kakršni se signali lahko zapazijo (1. točka 138. člena tega pravilnika).
- g) Kadar vlak izjemoma prevozi postajo brez postanka, hitrost ne sme biti večja kot 25 km/h, kadar je razgled oviran (2. točka 94. člena tega pravilnika).
- h) Kadar vlak redno vozi na slepi tir, na zasedeni tir, ali tovorni vlak na tir, kadar ni zavarovana prepeljevalna pot, hitrost ne sme biti večja od hitrosti, ki je predpisana v 3. točki 86. člena tega pravilnika.
- i) Kadar mora vlak izjemoma uvoziti na postajo s posebno predvidnostjo, hitrost ne sme biti večja od 10 km/h (11. točka 96. člena tega pravilnika).

Zmanjšanje hitrosti vlaka, glede na vrsto in število lokomotiv in način rabe lokomotiv, kadar prevzame zaviranje vlaka druga lokomotiva (vlakovna, namesto priprežne), se predpiše z določbami Navodila 52.

Zmanjšanje hitrosti vlaka z električno vleko; zaradi rabe, ali odprave delovnih lokomotiv parne vleke, oziroma prepoved rabe, ali odprave, takšnih lokomotiv, se predpiše z določbami Navodila 228 in Navodila 229.

9. Pri vlakih s priprego se upoštevajo še omejitve hitrosti, ki jih zahteva največja dovoljena hitrost uporabljene priprege.

10. Stroji in motorni vozovi morajo biti opremljeni z brzinomerom za merjenje in registriranje resnične hitrosti po Navodilu 230.

Pri vlakih, ki vozijo z večjo hitrostjo kot je predpisano z določbami ZOV morajo biti vlečna vozila in proge opremljene

z napravami za avtomatično zaustavljanje vlakov pri signalih, ki prepovedujejo nadaljno vožnjo. Natančne določbe za te naprave in ravnanje se predpišejo s posebnim navodilom (Navodila 425, 426 in 427).

72

73. člen

73

Hitrost vožnje čez kretnice

1. Hitrost vožnje čez kretnice je odvisna od tehničnih lastnosti kretnic, vrste zavarovanja (nezavarovane kretnice, zavarovane kretnice in način zavarovanja), če so v odvisnosti z glavnimi signali za vožnjo v premo in v odklon pri vožnji proti ostrici in če je vožnja v premo ali v odklon.

2. Čez pritrjene ali nezavarovane kretnice je hitrost, pri vožnji v premo, enaka dovoljeni hitrosti za vožnjo v odklon in ne sme preseči 50 km/h.

3. Čez zanesljivo zaklenjene in zanesljivo pritrjene kretnice je pri vožnji v premo dovoljena hitrost enaka največji dovoljeni hitrosti na progi, v kolikor ni omejena zaradi konstrukcijskih lastnosti kretnice (radius kretniškega loka, križiščne (angleške) kretnice, kretnice z ostricami na zgib (cep, koren) in ostali tehnični razlogi).

4. Če pri zanesljivo zaklenjenih in zanesljivo pritrjenih kretnicah kretnice na srednjem in izvoznem postajnem območju niso v odvisnosti z uvoznim signalom in ne z izvoznim signalom in je prek njih vožnja proti ostrici, hitrost vožnje vlaka na celotnem postajnem območju ne sme biti večja, kot je le-ta predpisana v 2. točki tega člena.

2

5. Na službenih mestih brez izvoznih signalov, hitrost vožnje čez kretnice ne sme preseči 100 km/h.

6. Pri zanesljivo zaklenjenih in zanesljivo pritrjenih kretnicah se šteje, da je hitrost vožnje čez kretnice v odklon omejena hitrost in je vedno manjša kot predpisana hitrost za vožnjo v premo, odvisno od radiusa loka konstrukcijskih lastnosti kretnic.

7. Omejene hitrosti čez kretnice se vpisujejo, po določbah 45. člena tega pravilnika v vozni red vsakega vlaka.

Če je treba, zaradi posebnih pogojev, voziti čez kretnice z manjšimi hitrostmi kot so v določbah tega in 45. člena tega pravilnika, ali Pravilnika 314 in Navodila 52 ali manjše od predvidenih največjih dovoljenih hitrosti za del proge, se morajo tudi te hitrosti vpisovati v vozni red vsakega vlaka.

Omejena hitrost velja za celotno postajno območje, oziroma do ali od prvega naslednjega dvopomenskega signala v postaji, ki signalizira ustrezno hitrost čez kretnice pripadajočega kretniškega področja.

8. Pri določanju hitrosti prek kretniškega področja postaje velja hitrost za vožnjo čez kretnico, čez katero je dovoljena hitrost vožnje najmanjša.

9. Največje dovoljene hitrosti čez kretnice so predpisane v Pravilniku o vzdrževanju gornjega ustroja proge (Pravilnika 314) in z Navodilom o tehničnih normativih in podatkih za izdelavo in uresničitev voznega reda (Navodila 52).

10. Če je treba voziti prek kretnice izjemoma z manjšo hitrostjo, kot je v voznoredni knjižici vpisana (posebna previdnost, prerez zavarovane kretnice, izločitev kretnice iz varnostne naprave, vožnja po nepravem tiru in temu podobno), mora biti vlakovno osebje o dovoljeni hitrosti pri vožnji čez kretnice obveščeno s splošnim nalogom iz postaje, kjer se vlak po voznem redu zadnjič ustavi.

Če vlakovno osebje s splošnim nalogom o izjemni vožnji z zmanjšano hitrostjo čez kretnice ni obveščeno, je treba vlak ustaviti pred uvoznim signalom oziroma na zavorni razdalji, če ni uvoznega signala ter ga ustno ali prek telefona obvestiti o vožnji z zmanjšano hitrostjo.

11. O vožnji v odklon, oziroma o vožnji z omejeno hitrostjo, se obvešča vlakovno osebje s pisnim nalogom le v primeru, Le pri zanesljivo zaklenjenih in zanesljivo pritrjenih kretnicah, lega glavnih signalov za vožnjo z omejeno hitrostjo ni predsignalizirana s signalnim znakom predsignala.

12. Motorna progovna vozila smejo voziti čez kretnice s hitrostjo, ki je za polovico manjša od tiste, ki je na vozilu napisana, če v voznem redu ni predpisana manjša hitrost za vožnjo čez njih.

Če motorno progovno vozilo ne vozi kot vlak, hitrost vožnje čez kretnice ne sme preseči 35 km/h.

XIII. POGLAVJE

URAVNAVANJE PROMETA VLAKOV

74. člen

Uravnavanje vožnje vlakov

1. Na enotirnih in dvotirnih progah smejo voziti zaporedni vlaki drug za drugim samo v prostornem razmiku.

Glede uravnavanja vožnje zaporednih vlakov so enotirne in dvotirne proge lahko razdeljene na:

- postajne prostore odseke na katerih uravnavata dve sosednji postaji vožnjo zaporednih vlakov v postajnem razmiku;
- odjavne prostore odseke, na katerih uravnavata dve sosednji odjavnici ali postaja in sosednja odjavnica vožnjo zaporednih vlakov v odjavnem razmiku;
- blokovne prostore odseke, ki so opremljeni z avtomatičnim progovnim blokom. Na odsekih z avtomatičnim progovnim blokom se vožnja zaporednih vlakov uravnava avtomatično s tem, da postavlja prostorni signal v lego za prepovedano vožnjo, oziroma v lego za dovoljenje vožnjo, vlak sam.

Razen prostornega razmika je treba pri vožnji vlakov v odjavnem in blokovnem razmiku zagotoviti še takšen razmik v

času vožnje zaporednih vlakov, da vlaki ne stojijo pred prostornimi signali zaradi različnega časa potovanja skozi prostorne odseke (intervali zaporednih vlakov).

2. Odjavnice morajo imeti likovne ali svetlobne prostorne signale in odjavne telefone.

Za ureditev proge z avtomatičnim progovnim blokom kakor tudi za delo na taki progi veljajo posebne določbe, hi jih izda Skupnost JŽ (Navodilo 45).

3. Na enem prostornem odseku (postajnem, odjavnem ali blokovnem) sme biti na istem tiru ob istem času samo en vlak.

4. Doprega, ki vozi po končanem potiskanju na razdalji 100 metrov za svojim vlakom do prihodnje postaje, se šteje za sestavni del vlaka.

5. Na progah z enotirnim prometom uravnava promet nasprotnih vlakov sosednji postaji med seboj tako, da pred odpravo vsakega vlaka doženeta, da na medpostajnem odseku, na katerega hočeta odpraviti vlak, ni drugega vlaka iz nasprotne smeri (glej 75. člen tega pravilnika).

6. Križanja in prehitenja se opravljajo na postajah, izogibalščih in na prometnih odpravništvih po določbah tega pravilnika.

Na cepiščih se uravnava križanja in prehitenja po določbah navodila za opravljanje službe na teh službenih mestih.

7. Promet vlakov se lahko uravnava tudi z enega samega osrednjega mesta (z vlakovnim dispečerjem, s telekomando - z vlakovnim dispečerjem na TK progah) (Navodilo 46).

8. Za uravnavanje voženj vlakov na progi se zahtevajo in dajejo dovoljenja, dajejo avize oziroma dajejo prijave in avize za vlake i dajejo odjave (glej 75, 76, 77. in 78. člen tega pravilnika).

Dovoljenje se mora obvezno zahtevati in dajati na enotirnih progah in na dvotirnih progah pri enotirnem prometu, na dvotirnih progah pri dvotirnem prometu pa samo v primeru iz 20 točke 75. člena tega pravilnika.

74

Aviziranje vlakov in dajanje odjave je obvezno na vseh progah, dajanje prijave pa samo, če vozijo vlaki v odjavnem razmiku.

Na progah z avtomatskim progovnim blokom se daje odjava s tem, da se sprostí (razreši) avtomatični prostorni signal.

9. Za zahtevanje in dajanje odjav in dovoljenj se sme praviloma rabiti le poseben telefonski vod, ki je vanj vključen telefon z menjalom, tako da sta pri razgovoru lahko samo tisti dve službeni mesti, ki dajeta in sprejemata odjavo ali dovoljenje.

Če proga takega telefona nima ali če je za to določeni telefonski vod pokvarjen, se lahko rabi tudi drug telefonski vod, toda pred oddajo fonograma se mora vrsta fonograma posebej poudariti z besedo: »Odjava« oziroma »Dovoljenje«.

10. Za uravnavanje in spremljavo prometa deljenih in posebnih vlakov pa tudi pomožnih vlakov veljajo tudi še določbe 84. in 85. člena tega pravilnika.

75

75. člen

Dovoljenje

2

1. Na enotirnih progah, dvotirnih progah pri enotirnem prometu, pri obojestranskem prometu kot tudi za odpravo vlaka po nepravem tiru dvotirne proge, mora zahtevati vlakovni odpravnik prej preden ga odpravi dovoljenje (privolitev) od naslednje postaje.

Za pomožne vlake se mora zahtevati in dajati dovoljenje na vseh progah.

S tem, da da prihodnja postaja dovoljenje, potrdi, da proti postaji, ki je dovoljenje zahtevala, ni odpravila nasprotnega vlaka, premikalnega sestava ali progovnega vozila, in da ponujeni vlak lahko sprejme na postajo.

2. Če je treba za kak vlak preložiti ali pa odrediti križanje, se mora križanje dogovoriti prej, preden se zahteva oziroma da dovoljenje.

3. Dovoljenje se mora zahtevati od prihodnje postaje prej, preden se odda signalni znak za naznanitev vlakovne vožnje z električnim signalnim zvoncem, največ pa 10 minut pred odhodom vlaka.

4. Če se predvidi, da vlak ne bo mogel po dobljenem dovoljenju odpeljati v 10. minutah, potem je treba o tem obvestiti postajo, ki je dala dovoljenje (s čimer se dovoljenje razveljavi) s fonogramom:

»Dovoljenje za vlak št..... se razveljavlja! (priimek vlakovnega odpravnika).«

Pred odpravo takšnega vlaka se mora dovoljenje ponovno zahtevati.

5. Dovoljenje se mora zahtevati za vsak, pa tudi za deljeni vlak, in sicer od postaje do postaje (izogibališča, prometnega odpravnštva), kakor tudi do službenih mest in od njih, v smislu določb 3. odst. 1. točke 5. člena tega pravilnika.

6. Dovoljenje se zahteva brzojavno ali telefonično s takole brzojavko:

»Ali sprejmete vlak št(priimek vlakovnega odpravnika).«

Vprašana postaja da dovoljenje brzojavno ali telefonično z brzojavko:

»Vlak št.....sprejem, (priimek vlakovnega odpravnika).«

Postaja, ki je zahtevala dovoljenje, potrdi prejem dovoljenja na brzojavu s svojim klicnim znakom in z znakom »razumel, na telefonu pa z navedbo imena postaje, z besedo »razumel« in s priimkom delavca, ki je fonogram sprejel.

7. Kadar nepripeta doprega nadaljuje vožnjo za vlakom do sosednje postaje, se dovoljenje zahteva z brzojavko:

»Ali sprejmete vlak št.....z nepripeto doprego, (priimek vlakovnega odpravnika).«

Vprašana postaja da v tem primeru dovoljenje z brzojavko:

»Vlak št..... z nepripeto doprego sprejem, (priimek vlakovnega odpravnika)«.

Kadar ne pripreta doprega potiska vlak samo do določenega kraja na odprti progi, od koder se vrača nazaj na postajo, se zahteva dovoljenje z brzojavko:

»Ali sprejmete vlak št.....z ne pripeto doprego, ki se vrne, (priimek vlakovnega odpravnik)«.

Vprašana postaja da v tem primeru dovoljenje z brzojavko:

»Vlak št.....z nepripeto doprego, ki se vrne, sprejemem Priimek vlakovnega odpravnik) «.

8. Pri zahtevi in dajanju dovoljenja za vlak, s katerim se prevaža izredna pošiljka, ki presega nakladalni profil, se mora za številko vlaka dodati Z izredno pošiljko.

Pred odpravo vlaka z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil, pri katerem je prepovedano srečanje z vsemi vlaki na odprti progi, morajo postaje na dvotirnih in vzporednih progah dati sosednji postaji opozorilo z brzojavko:

»Vlak št.....z izredno pošiljko bo odpeljal s postaje..... ob . . . urimin, Do prihoda na postajo drugi tir oziroma vzporedna proga nevozna od..... uremin. do.. .. uremin.

za vse vlake in progovna vozila (priimek vlakovnega odpravnik)«.

Postaja, ki je dobila tako opozorilo, potrdi, da ga je vzela v vednost, s tem, da potrdi prejem brzojavke še z besedo »razumel« (priimek vlakovnega odpravnik).

Če tečeta progi vzporedno samo na enem delu proge in odpravlja vlak z izredno pošiljko iz prejšnjega odstavka postaja, ki je skupna za obe progi, da opozorilo z brzojavko sosednji postaji na eni in drugi progi. Kadar ta postaja prejme tako brzojavko od sosednje postaje na eni progi, mora takoj dati Opozorilo z brzojavko sosednji postaji na drugi progi.

Takoj po oddanem dovoljenju oziroma po sprejemu opozorila za vlak z izredno pošiljko s preseženim profilom mora vlakovni odpravnik obesiti na telefon ali bločno napravo tablico z napisom: »Vlak z izredno pošiljko«. Tablico sname šele, ko dospje vlak na prihodnjo postajo.

9. Na progah, ki je na njih opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih, kakor tudi na progah, ki se na njih ureja vlakovni promet brez dogovarjanja križanj in prehitenj se sme zahtevati in dajati dovoljenje na telefonu le,

če je le-ta opremljen z registrofonom. Telefon brez registrofona se lahko rabi samo izjemoma, kadar sta brzojav in registrofon pokvarjena, in sicer tako, kot je predpisano za dogovorjanje križanj v navzočnosti priče (glej 5., 7. in 8. točko 101. člena tega pravilnika).

Če kaka proga nima brzojava, telefon pa le začasno ni opremljen z registrofonom, mora ŽTO za čas, dokler ne bo opremljen, predpisati posebne ukrepe za urejeno in zanesljivo zahtevanje in dajanje dovoljenja, pri čemer mora upoštevati tudi določbe 101. člena tega pravilnika, ki so našteje v prejšnjem odstavku.

10. Pri križanju se da odjava in hkrati zahteva dovoljenje takole:

»Vlak št.....tukaj, ali sprejmete vlak št.....(Priimek vlakovnega odpravnika)«.

11. Pri ostrem križanju se sme zahtevati dovoljenje tudi pred odjavo, in sicer pogojno z brzojavko:

»Ko dospe vlak št....., .ali sprejmete vlak št..... (Priimek vlakovnega odpravnika).

Odgovor v tem primeru je:

»Ko dospe vlak št.....tja, sprejemem vlak št.....(Priimekvlakovnega odpravnika)«.

Prepovedano je zahtevati in dajati pogojno dovoljenje, preden dospe vlak za neprieto doprego, ki nadaljuje vožnjo za vlakom oziroma pred vrnitvijo doprege, ki se vrača z odprte proge na postajo.

12. Pri odpravi zaporednih vlakov v postajnem razmiku se sme zahtevati dovoljenje šele po prejeti odjavi od Prihodnje postaje.

Za vlaka, ki vozijo drug za drugim na »tesno odjavo«, se lahko po določbah 8. točke 78. člena tega pravilnika hkrati da sporočilo o odhodu in zahteva dovoljenje za prihodnji zaporedni vlak, oziroma se smeta obenem dati odjava in dovoljenje. V tem primeru se sporoči odhod in zahteva dovoljenje z brzojavko:

»Vlak št....odpeljal oburi.....min in ko dospe tja ali sprejmete zaporedni vlak št(priimek vlakovnega odpravnika)«.

Dovoljenje za zaporedni vlak se da v tem primeru hkrati z odjavo z brzojavko:

»Vlak št....tukaj, sprejem vlak št....(priimek vlakovnega odpravnika)«.

Za zaporedni vlak, ki vozi za takim vlakom, ki ima nepripeto doprego, se sme zahtevati in oddati dovoljenje šele ko sta dospela vlak in nepripeta doprega na prihodnjo, oziroma ko se je vrnila doprega z odprte proge na postajo, ki zahteva dovoljenje.

13. Pri odpravi zaporednih vlakov v objavnem ali blokovnem razmiku se sme zahtevati dovoljenje potem, ko je bila sprejeta odjava od prvega prihodnjega objavnika.

Če vozi sprednji vlak z nepripeto doprego do sosednje postaje, se sme zahtevati dovoljenje za zaporedni vlak šele po prejeti odjavi po določbah 6. točke 78. člena tega pravilnika. Kadar se nepripeta doprega vrača z odprte proge na postajo, se sme zahtevati dovoljenje za zaporedni vlak po prejeti odjavi za sprednji vlak in po vrnitvi doprega na postajo.

14. Če vprašana postaja zaradi kakega vzroka ne more dati dovoljenja, mora na ponudbo odgovoriti z brzojavko:

»Naj čaka vlak št.....(priimek vlakovnega odpravnika)«.

Če na dvotirni ali vzporedni progi postaja, ki ji je bilo dano opozorilo z brzojavko iz 2. odstavka 8. točke tega člena, ne more iz kakšnegakoli razloga sprejeti vlaka z izredno pošiljko, tedaj zavrne sprejem vlaka z brzojavko:

»Naj čaka vlak št.....tam, do drugačne odredbe (priimek vlakovnega odpravnika)«.

Ko preneha vzrok, zaradi katerega je bil sprejem vlaka iz 1. ali 2. odstavka te točke zavrnen, mora postaja, ki je sprejem zavrnila, sama dati dovoljenje za ponujeni vlak.

15. Brzojavke o dovoljenju, ki se dajejo na telefonu (fonogrami), mora vlakovni odpravnik vpisati v telefonski dnevnik in jih sam oddati oziroma sprejeti. Drugačno ravnanje dovoli ŽTO.

16. Brzozjavke o dovoljenju, ki se dajejo na brzozjavu, mora vlakovni odpravnik vpisati v brzozjavni dnevnik, preden se oddajo. Če z dovoljenjem ŽTO lahko odda dovoljenje sosednji postaji tudi drug delavec, sme vlakovni odpravnik take brzozjavke (fonograme) podpisati šele potem, ko se je prepričal, da je dovoljenje pravilno vpisano.

Poslovni odbor SJŽ sme predpisati olajšave glede vpisovanja brzozjavk, ki se nanašajo na zahtevanje in dajanje dovoljenja.

17. Kadar je motnja na sredstvih za sporazumevanje, se odpravljajo vlaki brez dovoljenja, pri tem pa se je treba natančno ravnati po določbah 80., 99., 100., 101. in 102. člena tega pravilnika.

18. Čeprav se da dovoljenje, je treba določbe o dogovoru za križanja in o dajanju odjave brezpogojno in natančno izpolniti.

19. Na enotirnih progah se lahko z dovoljenjem ŽTO opusti zahtevanje in dajanje dovoljenj, če obstaja avtomatska kontrola medpostajne odvisnosti.

20. ŽTO lahko, če je potrebno, določi obvezno zahtevanje in dajanje dovoljenja na dvotirnih progah tudi pri dvotirnem prometu (za posamezne dele proge ali posamezne postaje, posebno za tiste postaje, med katerimi je cepišče, križišče ali mesto prehoda na odprti progi, za vlake, ki vozijo z nepripeto doprego, idr.).

21. V prometnih odpravništvih zahteva in daje dovoljenje prometno-transportni odpravnik.

76. člen

Sporočilo o odhodu vlaka

1. Vsak odhod vlaka s postaje (izogibališča, prometnega odpravništva) se mora sporočiti prvi sosednji postaji (izogibališču, prometnemu odpravništvu). Če so med dvema postajama tudi odjavnice, potem se morajo tudi te obvestiti o odhodu vlaka s postaje (izogibališča, prometnega odpravništva).

Sporočilo o odhodu vlaka se imenuje aviza in se odda, telefonsko ali telegrafsko, takoj po odhodu, oziroma prevozu vlaka. Čuvaje prehodov se obvešča o odhodu vlaka s postaje (izogibališča, prometnega odpravnštva) s signalnimi znaki električnega signalnega zvonca, oziroma s telefonskim budilnikom.

2. Aviza se mora glasiti:

»Vlak št.....odpeljal (prevozil), »R« ali »ob (ura in minuta)«, ali »predčasno ob (ura in minuta)«, oziroma »vlak št.....bo predvidoma prevozil ob..... (ura in minuta)«, ali »predčasno ob..... (ura in minuta)«.

3. Če je vozni as med dvema postajama, ali med postajo in prvim službenim mestom na progi, ki se obvešča o odhodu ! vlaka (cepišče, odjavnica, potni prehodi idr.), krajši kot 5 mi-
b nut, tedaj se mora sosednji postaji, oziroma tem službenim mestom na odprti progi predavizirati čas odhoda, in sicer naj-
pozneje na 5 minut pred verjetnim odhodom (prevozom) vlaka s postaje (izogibališča, prometnega odpravnštva).

Na progah, ki nimajo naprav za oddajo signalnih znakov električnega signalnega zvonca, oziroma za oddajo signalnih znakov s telefonskim budilnikom, na katerega sta priključeni le dve sosednji postaji in čuvaji prehodov, kot tudi v primeru, kadar so takšne naprave, tam kjer obstajajo, pokvarjene, se mora oddati predaviza in aviza potnim prehodom vedno, ne glede na vozni čas vlaka do potnega prehoda.

Fonogram predavize se mora glasiti:

»Vlak št.....bo predvidoma odpeljal s postaje..... (Ime postaje, izogibališča, prometnega odpravnštva) ob..... uri minut. (Priimek vlakovnega odpravnikar, oziroma prometno-transportnega odpravnikar)«.

4. Če se čas odhoda ali prevoza vlaka, katerega odhod ali prevoz je bil predaviziran spremeni, tedaj je treba sosednji postaji naknadno sporočiti resnični čas odhoda, oziroma prevoza.

5. Predaviziranje potnim prehodom se mora opraviti tako pravočasno, da se dobi potrdilo od potnih prehodov še pred postavitvijo glavnih signalov za prevoz, oziroma izvoz vlaka, bodisi da se ti signali postavljajo v lego za dovoljeno vožnjo posebej, ali hkrati s postavitvijo vozne poti. Na službenih mestih, na katerih se evidentira čas postavitve signalov v lego za dovo-

ljeno vožnjo, mora biti razvidno zaporedje izvršenih opravil V zvezi s predaviziranjem in postavljanjem signalov. Zavarovanje vozne poti in lega glavnih signalov na postaji, ki daje predavizo, ne zavisi od predaviziranja službenim mestom, ki so zavarovana z glavnimi signali.

6. Potrdilo za predaviziranje dajo le potni prehodi in službena mesta, ki niso zavarovana z glavnimi signali. Potrdilo se daje pod številko, imenom potnoga prehoda, oziroma službenim mestom in priimkom delavca. To potrdilo se evidentira. Če je telefonski vod vključen v registrofon, se številka ne daje, predaviza in potrdilo pa se ne evidentirata.

7. Zaradi neopravljenega predaviziranja sosednji postaji, ki je že dala dovoljenje za vlak, se vlaka ne zaustavlja zaradi dajanja splošnega naloga, kolikor se le-ta ne daje iz drugih razlogov (7, točka 91. člena tega pravilnika). Če vlak odpelje s postaje, se vlakovodja in strojevodja obveščata o neopravljenem predaviziranju le ustno.

8. Če sporazum s potnim prehodom ni mogoč, se mora postaja ravnati po določbah 11, točke 105. člena tega pravilnika, kot da je obveščena, da so zapornice pokvarjene, in da potni prehod ni zaprt.

Kadar sporazum ni mogoč, je odgovoren za varnost prometa na potnem prehodu čuvaj potnega prehoda. Le-ta se mora obvezno ravnati po določbah 3., 6., 7., 8., 9. in 10. točke 105. člena tega pravilnika.

9. Če se čuvaj potnega prehoda ne javi, da bi sprejel predavizo, sredstva za sporazumevanje pa so brezhibna, se je treba ravnati po določbah 11., točke 105. člena tega pravilnika, tako kot da sporazum ni mogoč.

10. Potni prehodi z močnim železniškim in slabim cestnim prometom, so lahko z redno zaprtimi zapornicami. Pri takšni ureditvi zahteva čuvaj potnega prehoda, za vsak posamični primer, dovoljenje za odpiranje zapornic. Vlakovni odpravnik odzadnje postaje proti začetku proge daje dovoljenje s fonogramom. Predaviziranje vlakov se v takšnih primerih ne opravlja. Takšne potne prehode določa ŽTO v sporazumu s pristojnimi organi.

76

11. Sporočilo o odhodu vlaka (aviza) posamičnim službenim mestom (vozliščne in cepne postaje, cepišča idr.) mora vsebovati tudi podatek o zaporednem vlaku, če ni predpisano zahtevanje dovoljenja na takšni progi. Fonogram se glasi:

»Vlak št.....odpeljal ob uri minut. Sledi vlak št.....(Priimek vlakovnega odpravnik)«.

Kolikor pride medtem do sprememb v zaporedju voženj. vlakov, se takšnemu službenemu mestu prijavi prihajajoči vlak s posebnim fonogramom:

»Prihaja vlak št(Priimek vlakovnega odpravnik)«.

Službena mesta, katerim se naznanja vožnja zaporednega vlaka, določa ŽTO.

77

77. člen

Prijava

1. Na progah, na katerih vozijo vlaki v odjavnem oziroma blokovnem razmiku, se mora uvoz vlaka v prostorni odsek prijaviti prihodnji odjavnici, oziroma postaji z enim daljšim zvonjenjem na budilniku odjavnega telefona, kar pomeni:

»Vlak prihaja«

—————
»Vlak prihaja«

2. Prijava se sme dati le, če je prostorni odsek, ki bo vanj privozil vlak, prost.

Če je odjava prejeta, prijava za zaporedni vlak pa se ne more dati, se zaporedni vlak lahko pusti tudi brez prijave.

3. Prijavo da postaja tik pred oddajo signalnega znaka za naznanitev vlakovne vožnje, če pa električni signalni zvonec ne deluje ali če ga sploh ni, pa tik pred odhodom vlaka, odjavnica pa, ko se ji vlak bliža.

Če je bilo znamenje »Vlak prihaja« oddano po pomoti se mora na budilniku z nepravilno razvrščenim daljšim in krajšim zvonjenjem preklicati, npr.:

-.·-·-·-·-·-·-

(Preklic znamenja »Vlak prihaja«)

4. Kakor hitro se dobi prijava in je prihodnji prostorni odsek po 78, členu tega pravilnika za ta vlak prost, se mora prostorni signal takoj postaviti v lego za dovoljeno vožnjo.

77

5. Na progah, kjer ni odjavnega telefona, se da prijava na navadnem telefonu z besedami: »Vlak prihaja«.

6. Na progah kjer vozijo vlaki v postajnem razmiku, se daje sosednji postaji brzojavno ali telefonično samo sporočilo o odhodu vlaka (aviza) po 2, točki 76, členu tega pravilnika.

78. člen

78

Odjava

1. Postaje, izogibališča, prometna odpravništva, odjavnice in progovne blokovnice potrdijo z odjavo odzadnjemu službenemu mestu, da je odzadnji prostorni odsek postal prost, potem ko je vlak, ki ga je to odzadnje službeno mesto odpravilo, ves in s sklepnimi signali prišel na službeno mesto oziroma ga prevozil. Na enotirnih progah se lahko z dovoljenjem ŽTO opusti dajanje odjave, če obstaja medpostajna odvisnost izvoznih signalov (privoljenje) in kontrola zasedenosti medpostajnega prostornega odseka. ŽTO lahko dovoli, da se ne daje odjava tudi na dvotirni progi, kadar vozi vlak po pravem tiru, s pogojem, da obstaja kontrola medpostajnega prostornega odseka in odvisnost signalov z napravami za kontrolo prostosti medpostajnega odseka. Odjava se daje pri postajnem razmiku brzojavno ali telefonično, pri odjavnem razmiku telefonično, oziroma se dožene ali je prispel vlak na prihodnjo postajo, s preverjanjem avtomatske kontrole prostosti medpostajnega prostornega odseka.

1

2. Odjava se daje le od enega službenega mesta do drugega za vsak vlak posebej takoj po njegovem prihodu oziroma prevozu, in sicer tako kot je določeno v 3., 4. in 6. točki tega člena, kar se evidentira na način, ki je predpisan v 41. členu navodila

2

Način dajanja in evidentiranja odjave na postajah in odjavnica je predpisan v Navodilu 58.

3

Ko je vlak popolnoma in ves uvozil na postajo in ko je za njim uvozni signal postavljen na »Stoj«, mora vlakovni odpravnik brzojavno ali telefonično obvestiti odzadnjo postajo z brzojavko:

»Vlak št....tukaj, (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Šteje se, da je vlak popolnoma in ves uvozil na postajo, ko je tudi zadnje vozilo s predpisanim sklepnim signalnim znakom 60: »Sklep vlaka«, oziroma tudi doprega, ki vozi za vlakom, prevozil ustrezne ločnice na uvozni strani tako, da ne ovira uvoza in izvoza drugemu vlaku na sosednje tire in s sosednjih tirov.

Če je čas, ki ga vlak potrebuje, da pride na prihodnjo postajo, minil, odjave pa še ni, mora odzadnja postaja brzojavno ali telefonično zahtevati odjavo z vprašanjem:

»Ali je vlak št.....tam?«

Vlakovni odpravnik vprašane postaje odgovori na to, kakršno je pač stanje, »Ne, proga zasedena«, ali pa da odjavo:

»Vlak št...tukaj, (Priimek vlakovnega odpravnika).

Prihodnji vlak se sme odpraviti šele po prejeti odjavi. Na progi, kjer isti stroj prevaža vse vlake v obe smeri, se lahko odjava opusti. Seznam takih prog je v PTN k voznemu redu.

4. Ko je vlak odpeljal mimo prostornega signala in se je odjavnik prepričal, da je sklepni signal na vlaku, mora postaviti prostorni signal na »Stoj« in nato na budilniku z dvema dolgima zvonjenjema -- poklicati odzadnja odjavnico (postajo). Ko se le-ta oglasi s besedami:

»Tukaj odjavnica - postaja«.

ji mora dati telefonično odjavo z besedami:

»Vlak št.....tukaj, (priimek odjavnika) «.

Prav tako mora dati odjavo tudi postaja odzadnji odjavnici, če so izpolnjeni pogoji za odjavo.

Če odjave ni o pravem času, jo je treba zahtevati s tremi kratkimi zvonjenji na budilniku:

•••
(»Klic k odjavi«)

Odjavnica (postaja), ki prejme to znamenje, da nato po tem, kakršno je pač stanje, odjavo ali pa pet kratkih zvonjenj

....., kar pomeni: »**Ne, proga zasedena**«, povrh tega pa sporoči še telefonično:

»**Ne, proga zasedena, (priimek odjavnika oziroma vlakovnega odpravnik)**«.

5. Zato, da pri prometu v odjavnem oziroma blokovnem razmiku zaporedni vlaki ne stojijo pred prostornimi signali, jih morajo postaje odpravljati po 2. točki 102. člena tega pravilnika.

6. Če vozi za vlakom doprega, se sme prostorni (uvozni) signal postaviti na »Stoj« in dati odjava šele, ko je odpeljala mimo tudi doprega. Če se vlak potiska z neprieto doprego, se mora odjava pri postajnem in odjavnem razmiku glasiti:

»**Vlak št.....in doprega tukaj, (priimek vlakovnega odpravnik ali odjavnik)**«.

7. Če tečeja proge vzporedno samo na nekem delu odprte proge med dvema postajama, mora postaja, ki je odpravila vlak, ki ima uvrščeno pošiljko s preseženim nakladalnim profilom, po prejeti odjavi od prihodnje postaje obvestiti o tem sosedno postajo na drugi vzporedni progi s brzovjavko:

»**Vlak št....z izredno pošiljko dospel na postajo (priimek vlakovnega odpravnik)**«.

8. Postaja lahko z istim fonogramom hkrati da odjavo in zahteva dovoljenje, ali da odjavo in dovoljenje; ali da odjavo in sporoči odhod vlaka (glej 75. in 76. člen tega pravilnika).

9. če je po dobljenem sporočilu o odhodu vlaka (avizi) od odzadnje postaje minilo 5 minut od časa verjetnega prihoda vlaka ali prevoza skozi postajo oziroma prevoza vlaka mimo odjavnice, vlak pa še ni prišel, mora službeno mesto, ki pričakuje prihod (prevoz) vlaka, takoj obvestiti s fonogramom odzadnje postajo oziroma odjavnico, da vlak še ni prišel, in ne sme čakati, kdaj bo odzadnje službeno mesto zahtevalo odjavo. Odjavnica mora v takem primeru takoj obvestiti še odzadnje odjavnico pa tudi prvo prihodnjo postajo, kakor na enotirni, tako tudi na dvotirni progi.

V takem primeru je treba domnevati, da se je vlaku primerilo kaj takega, kar je opisano v 113., 114., ali 115. členu tega pravilnika. Sporočilo, ki ga da službeno mesto o tem, da vlak še

78

ni prišel, pomeni hkrati tudi zahtevo, da je treba vlak, ki je na odprti progi, zavarovati po določbah 12, točke 114. člena tega pravilnika. Če postane v tem času sporazum nemogoč, se zaporedni vlak ne sme odpraviti po določbah 80, člena tega pravilnika prej, dokler se ne dožene da je prejšnji vlak ves prišel na prihodnjo postajo.

79

79. člen

Odprava zaporednih vlakov, kadar je sporazum samo delno mogoč

1. Kadar je med dvema sosednjima mestoma motnja na brzozjavu ali telefonu taka, da neposredni sporazum ni mogoč, potem se morajo obvestila po 78. členu tega pravilnika dajati s posredovanjem drugih službenih mest.

2. Če pri prometu v odjavnem razmiku sporazum s telefonom ni mogoč, telefonski budilnik odjavnega telefona pa je brez napake, se da odjava le na budilniku z dvema dolgima zvonjenjema.

V tem primeru mora službeno mesto, ki sprejema, z znamenjem »Klic k odjavi« zahtevati ponovitev znamenja za odjavo. Sele potem, ko se na ta klic spet zaslišita dve dolgi zvonjenji, se sme prihodnji vlak odpraviti brez naloga za previdnost.

3. Oddane in prejete odjave samo na telefonskem budilniku se vpisujejo po določbah 2. točke 145. člena tega pravilnika.

80

80. člen

Odprava zaporednih vlakov pri nemogočem sporazumu

1. Kadar je med dvema sosednjima službenima mestoma motnja na vseh sredstvih za sporazumevanje taka, da tudi posreden sporazum po 79, členu tega pravilnika ni mogoč, morajo zaporedni vlaki voziti po določbah tega člena.

2. Če pri prometu v postajnem razmiku zaradi primera iz prejšnje točke za sprednji vlak ni odjave; se sme odpraviti prihodnji vlak le v razmiku, ki ustreza rednemu voznemu času pred njun vozečega vlaka do prihodnje postaje. Temu času se dodajo predvideni postanki na progi in še dve minuti za odjavo. Ta razmik ne sme biti manjši od 30 minut.

Razen tega se mora odhod prihodnjega vlaka določiti tako, da bo razmik med prihodom dveh vlakov na prihodnjo postajo najmanj 30 minut, prihodnjemu vlaku pa se mora še dati Nalog za previdnost.

Če je tudi sprednji vlak odpravljen z nalogom za previdnost, zaradi česar ne sme voziti z večjo hitrostjo kot 30 km/h (2. odstavek 2. točke 81. člena tega pravilnika), sa za odpravo zaporednega vlaka ne vzame redni vozni čas sprednjega vlaka po 1, odstavku te točke, temveč čas, ki se izračuna na podlagi največje dovoljene hitrosti 30 km/h, in sicer v primeru kadar je maksimalna hitrost vlaka večja od te hitrosti. Vozni čas v minutah se izračuna po temle obrazcu:

$$T = \frac{L \cdot 60}{V}$$

kjer je

L= razdalja v km in desetinkah km med dvema službenima mestoma,

V= hitrost v km/h (v tem primeru 30 km/h).

Tako izračunan čas, s potrebnim postankom na progi, povečan za dve minuti za odjavo, ne sme biti manjši od 30 minut, oziroma ne manjši od rednega voznega časa pred njim vozečega vlaka.

3. Če pri prometu v odjavnem razmiku:

- a) postaja ni dobila odjave, odpravi zaporedni vlak z Nalogom za previdnost po določbah 2. točke 102. člena tega pravilnika, vendar tako, da je časovni razmik med odhodom dveh vlakov s te postaje, pa tudi med prihodom dveh vlakov na prihodnjo postajo najmanj 20 minut; če je tudi sprednji vlak odpravljen z Nalogom za previdnost, se mora upoštevati razmik, izraču-

80

nan na podlagi hitrosti 30 km/h v duhu določbe 3. odstavka prejšnje točke;

- b) odjavnik za sprednji vlak tudi na znamenje »Klic k odjavi« ni mogel dobiti odjave, mora ustaviti prihodnji vlak in mu dati nalog za previdnost, vrh tega pa ga mora zadržati, če od prevoza pred njim vožečega vlaka ni minilo najmanj 20 minut.

2

~~4. V primeru, ko se zaporedni vlak odpravlja za vlakom brez vlakospremnega osebja, ne sme biti predpisani razmik iz 2. in 3. točke tega člena manjši kot 30 minut.~~

5. Za odpravo zaporednih vlakov iz prometnega odpravništva v času, ko je sporazum nemogoč, mora ŽTO izdelati tablico najmanjših časovnih razmikov za posamezne vrste vlakov. V času nemogočega sporazuma vpiše prometno-transportni odpravnik čas odhoda zaporednega vlaka v razdelek »druge opombe« naloga za previdnost.

81

81. člen

Obvestitev vlakovnega osebja o tem, da za sprednji vlak ni odjave

1. Vsakemu vlaku, ki se odpravi brez odjave za vlak, ki je vozil pred njim, se mora dati nalog za previdnost tako, kot je določeno v 91. členu tega pravilnika.

V nalogu za previdnost se mora vpisati službeno mesto (postaja, odjavnica), od katerega in do katerega se mora previdno voziti. Če se ne more zanesljivo ugotoviti; na katerem delu proge med postajama ni treba previdno voziti, tedaj se z nalogom za previdnost predpiše previdna vožnja od službenega mesta, ki izda nalog, do prihodnje sosednje postaje.

2. Z nalogom za previdnost se ukaže vlakovnemu osebju, da mora voziti po razgledu v daljavo in po drugih razmerah na progi tako previdno in s takšno hitrostjo, da se vlak lahko o pravem času ustavi pred sprednjim vlakom, če bi se ta morebiti ustavil.

Hitrost vlaka ne sme biti v nobenem primeru večja kot 30 km/h.

Če je bil vlak brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja odpravljen tik pred tem, preden je nastala popolna motnja na sredstvih za sporazumevanje, ali pa če je bil odpravljen med tako motnjo, se mora o tem, da je prejšnji vlak odpravljen brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, obvestiti prihodnji zaporedni vlak. To obvestilo se vpiše v nalog za previdnost zato, da stori vlakovno osebje med vožnjo na progi posebne varnostne ukrepe in da ustrezno uravnava vožnjo, pri čemer mora računati s tem, da je na progi prejšnji vlak, ki morebiti ni zadaj zavarovan.

3. Postaji ni treba dati prihodnjemu vlaku naloga za previdnost:

- a) Če odjave ni, pa se lahko zanesljivo dožene, da je praga do prihodnje postaje oziroma odjavnice prosta. To je na enotirni progi nedvomno, če pripelje vlak iz nasprotne smeri. O tem, da je sporazum nemogoč se mora vlakovno osebje obvestiti s splošnim nalogom. Če traja motnja na sredstvih za sporazumevanje dlje časa, se sme po prihodu vlaka iz nasprotne smeri odpraviti le prvi vlak brez naloga za previdnost, drugim zaporednim vlakom pa se mora dati nalog za previdnost.
- b) Če na progah, kjer je promet zaporednih vlakov v odjavnem razmiku, postaja od prihodnje odjavnice ni do bila odjave, je pa od prihodnje postaje brzojavno ali telefonično izvedela, da je prišel sprednji vlak na tisto postajo, lahko odpravi prihodnji vlak brez naloga za previdnost. To posredovanje sosednje postaje se mora sporočiti vlakovnemu osebju s splošnim nalogom (glej 7. točko 110. člena tega pravilnika).

4. Odjavniku, zaradi izročitve naloga za previdnost, ni treba ustaviti prihodnjega vlaka:

- a) če odjavnik sam ni mogel dati odjave, zaradi česar je že odzadnja odjavnica (postaja) morala dati nalog za previdnost prihodnjemu vlaku;
- b) če odjavnik ni dobil odjave, pa se z odzadnjo postajo lahko sporazume, mora zahtevati naj že ta postaja da nalog za previdnost prihodnjemu vlaku, da ga ne bo

81

moral zaradi tega ustavljati pri odjavnici. Vlakovni odpravnik mora zapisati v nalog za previdnost odjavnico, od katere dalje je motnja in od koder dalje se mora voziti previdno;

c) v primeru pod a) iz 3. točke tega člana.

V primeru pod a) in b) prejšnjega odstavka mora odjavnik zaustaviti prihodnji zaporedni vlak le, če je razmik manjši kot 30 minut.

82

82. člen

Način sprejemanja in oddajanja prijave in odjave na postaji

1

1. Vlakovni odpravniki morajo sami dati in sprejeti prijave in odjave ter vsa telefonska obvestila, ki zadevajo varnost prometa.

2. Če je vlakovni odpravnik zadržan z drugim, bolj pomembnim službenim delom, ki se ne more odložiti, sme za dajanje in sprejemanje prijave ali odjave pooblastiti telegrafista.

V takem primeru se mora zapisati odjava v določeni dnevnik, vlakovni odpravnik pa jo mora prej, preden se odda, podpisati. Prejete odjave se morajo tako sporočiti vlakovnemu odpravniku proti podpisu.

3. Pooblastilo za dajanje odjave se mora dati za vsak vlak posebej.

4. Prometno-transportni odpravniki morajo vedno sami dati in sprejeti prijave in odjave pa tudi vsa telefonska obvestila, ki zadevajo varnost prometa.

83

83. člen

Prenehanje in začetek službe na službenih mestih z omejenim delovnim časom

1. Če na kakšnih službenih ali delovnih mestih v določeni dobi dneva ni potrebno, da bi se opravljala služba, se za ta čas z njo lahko preneha. Čas začetka in konca prenehanja službe se mora natančno določiti.

2. Ob času, ko v odjavnici ni službe, smejo vlaki na tem delu proge voziti le v postajnem razmiku.

3. Odjavnik mora pred prenehanjem službe:

- a) prostorne signale postaviti v lego za dovoljeno vožnjo in jih ponoči razsvetliti, kolikor vlaki med prenehanjem službe vozijo;
- b) verigo, ki se z njo potegne svetilka na prostorni signal, mora z žabico prikleniti na signalni steber, vzode za postavitev prostornih signalov pa mora, če so zunaj čuvajnice, prikleniti s ključavnico in ključe shraniti na določenem kraju.

Nato mora sporočiti obema sosednjima postajama s fonogramom:

»Po vlaku št.....ob....uri..... min, se bo na odjavnici št.....služba nehala, (priimek odjavnika) «.

Ko sta obe sosednji postaji potrdili prejem tega fonograma, mora odjavnik službene prostore zakleniti in shraniti ključ na določenem kraju.

Telefonski aparati ne smejo biti med prenehanjem službe izločeni.

4. Ko odjavnik spet začne službo, mora prostorne signale postaviti v redno lego »Stoj«, nato pa obe sosednji postaji obvestiti s fonogramom:

**»Odjavnica št.....zasedena in se služba nadaljuje ob.... uri...
....min, (priimek odjavnika)«.**

5. Na progi, kjer je med dvema postajama več odjavnic, se morajo sporočila o prenehanju in začetku službe dati v obe smeri od enega do drugega prostornega službenega mesta vse do sosednjih postaj.

Telefonska sporočila o prenehanju in začetku službe se morajo vpisati v odjavni dnevnik, razen tega pa se mora vpisati tudi stanje prostornih signalov in telefona.

6. Kadar odjavniki sporočijo, da so spet začeli službo, jim morata vlakovna odpravnika sporočiti številke zadnjih vlakov, ki sta jih odpravila v postajnem razmiku in jih obvestiti o spremembah v rednem vlakovnem prometu v obeh smereh ter o zamujenih in predčasno odpravljenih vlakih.

7. Vsa sporočila o začetku in koncu prenehanja službe morata postaji vpisati v določeni dnevnik.

8. Vlakovni odpravnik mora v pismeni predaji prometne službe vpisati vse tiste odjavnice, kjer je služba ob predaji pretrgana.

9. Če kak odjavnik ob določenem času ne sporoči, da je spet začel službo, morajo voziti vsi vlaki toliko časa v postajnem razmiku, dokler vsi odjavniki ne sporočijo, da so spet začeli službo. Vlakovni odpravnik mora o tem obvestiti strojevodjo in vlakovodjo s splošnim nalogom, in sicer z besedami:

»Na odjavnica št.....se ne opravlja služba«.

10. Določbe o prenehanju in začetku službe na drugih službenih mestih z omejenim delovnim časom kakor tudi določbe za uravnavanje prometa med prenehanjem službe na teh mestih so v PN 40.

11. Seznam službenih mest, ki je na njih ob določenem času služba pretrgana, je v voznoredni knjižici za ustrezno progo. Razen tega se mora v voznem redu vsakega vlaka poleg naziva službenega mesta vpisati posebno znamenje, ki pomeni, da tisto službeno mesto pri tem vlaku ni zasedeno (4. točka 45. člena tega pravilnika).

84. člen

Promet deljenih vlakov

1. Če se vlak odpravi v več delih, velja za vse dele vozni red osnovnega vlaka.

Izhodna oziroma razporedna postaja lahko s splošnim nalogom določi vlakovnemu osebju deljenega vlaka, da na posameznih službenih mestih, kjer ima osnovni vlak po voznem redu postanek, ne ustavljajo vlaka. To se mora sporočiti vsem takim službenim mestom z brzojavno okrožnico, razen tega pa še pri oddaji analize. Službena mesta morajo to upoštevati in, kolikor je potrebno, ravnati po določbah 96. člena tega pravilnika.

2. Na progi, na kateri vozijo zaporedni vlaki v odjavnem razmiku, se odpravi deljeni del vlaka po določbah 2. točke pod a) 102. člena tega pravilnika.

3. Vlaki za prevoz potnikov, ki se označujejo s tri in štirištevilčnimi številkami se lahko vpeljajo v promet v več delih po določbah navodila o označevanju vlakov na JŽ (Nav. 54).

Zaporedje prometa osnovnega in deljenih vlakov se lahko spremeni, če je katerikoli vlak iz izhodne ali vmesne postaje zamujen ali predčasen. Vlakovne številke se pri tem ne smejo spremeniti.

4. Deljeni vlaki se smejo vpeljati po voznem redu posebnih vlakov, katerih vozni red je v voznoredni knjižici, samo izjemoma takrat, kadar ni druge možnosti za vpeljavo takega vlaka.

Vpeljava deljenih vlakov po voznem redu posebnih vlakov, katerih voznega reda ni v voznoredni knjižici, je prepovedana.

85. člen

Promet in spremljava po organih prometne službe

1. Spremljavo vlakov, ki vozijo po določbah Pravilnika 7, Navodila 47 in Navodila 165, se izvede na način kot je s temi predpisi urejeno.

2. Spremljavo posebnih, pomožnih, službenih in drugih vlakov, če je to potrebno, določi ŽTO za svoje proge in v skupnem prometu v dogovoru z zainteresiranimi ŽTO.

ŽTO določijo v skupnem prometu sporazumno relacijo spremljave takih vlakov.

3. Za spremljevalca vlaka so lahko določi delavec prometne dejavnosti, ki ima opravljen strokovni izpit najmanj za poklic vlakovnega odpravnikarja in ki je periodično preverjen (Prav. 646 in 655).

4. Spremljevalec, ki je po določbah tega člena določen za spremljavo vlaka, se imenuje »prometni organ«.

5. Dolžnosti prometnega organa, ki spremlja vlake iz 1. točke tega člena, so določene z določbami teh predpisov. Dolžnosti prometnega organa, ki spremlja vlak iz 2. točke tega člena, so da sprejema ukrepe za red in varen promet vlaka, ki ga spremlja. V tem smislu se dogovarja z vlakovnim odpravnikom oz. dispečerjem in drugimi pristojnimi delavci z

84

2

85

2

85

namenom sprejema ustreznih ukrepov za reden in varen promet vlaka, ki ga spremlja, kot tudi drugih vlakov.

6. Prometni organ, ki spremlja vlake po Navodilu 47 in 165 ter 2, točke tega člena mora biti v času spremljave v komandnem prostoru strojevodje pri strojevodji. Kraj spremljave vlakov po Pravilniku 7 je določen s tem pravilnikom.

2

7. Posebni, pomožni in službeni vlak, ki ga ni bilo nikakor mogoče naznaniti progovnemu osebju, se mora ustaviti na vsaki postaji.

8. Določbe o prometu pomožnih vlakov v času prekinjene službe, na progah z omejenim delovnim časom, so predpisane v PN-40.

XIV. POGLAVJE

SPREJEMANJE VLAKOV NA POSTAJO, ODPRAVLJANJE VLAKOV

86. člen

86

Določitev rednih uvoznih tirov, zavarovanje voznih poti za vlake in raba kretnic

1. Z rednim uvoznim tirom razumemo že prej določeni tir, na katerega bo vlak uvozil, oziroma, po katerem bo prevozil.

2. Za vsak redni in izredni vlak se mora že prej določiti in predpisati redni uvozni tir.

Pri določanju rednega uvoznega tira za redni ali izredni vlak velja načelo, da naj se sprejme vsak vlak na glavni prevozni tir.

Redni uvozni tiri za redne in izredne vlake se morajo predpisati postajnemu osebju v poslovnemu redu postaje in se morajo vpisati v izpisek iz voznega reda.

Za deljene vlake velja kot uvozni tir tisti tir, ki je predpisan za osnovni del vlaka.

3. Hitrosti čez kretnice pri rednem uvozu, prevozu ali izvozu, vožnji z omejeno hitrostjo in izjemni vožnji z omejeno hitrostjo, reden uvoz na slepi tir, uvoz na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, kakor tudi redni uvoz tovornega vlaka na tir, na

katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana prepeljevalna pot, se morajo v voznem redu vsakega vlaka zaznamovati z znamenji, ki so predpisana v navodilu 49.

Kadar je z voznim redom kot redni uvozni tir določen tir, ki je zaseden z drugim vlakom, oziroma tir, na katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana za tovorni vlak prepeljevalna pot, se morajo razen določb tega pravilnika upoštevati še posebni varnostni ukrepi, ki jih predpiše ŽTO (2. odstavek pod b) iz 20. točke in 21. točka 45. člena tega pravilnika).

Če tir, na katerem zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana za vlak prepeljevalna pot, ni opremljen z mejnimi tirnimi signali, se mora pri izvozni ločnici tega tira postaviti s. zn. 96a: »Stoj«. Kretnica, pri kateri se cepi ta tir na izvozni strani, ne sme biti med uvozom vlaka postavljena v tako lego, da bi vodila na tir, na katerega vozi vlak.

Hitrost vlaka čez kretnice pri uvozu, izvozu in prevozu ne sme biti večja od hitrosti, ki je predpisana v 73. členu tega pravilnika.

Ne glede na to ali je vožnja čez kretnice v premo ali v odklon, hitrost vlaka ne sme biti:

- a) pri uvozu na glavne slepe tire in na glavne tire razdeljene na mejne odseke vozne poti, v primeru sprejema vlaka na prvi odsek deljenega tira v smeri vožnje vlaka, kadar je zagotovljena najmanj 50 metrska prepeljevalna pot - večja kot 30 km/h;
- b) pri uvozu tovornih vlakov na glavne tire, kadar za njih na izvozni strani postaje ni stalno zagotovljena prepeljevalna pot --večja kot 20 km/h; in
- c) pri uvozu na tire zasedene z drugim vlakom ali z drugimi vozili in na glavne tire . razdeljene na mejne odseke vozne poti, v primeru sprejema vlaka na prvi odsek deljenega tira v smeri vožnje vlaka, kadar ni zagotovljena najmanj 50 metrska prepeljevalna pot - večja kot 10 km/h.

Če je v primerih iz prejšnjega odstavka iz kakršnih koli razlogov predpisana za vožnjo prek zadevnih kretnic manjša hitrost, tedaj velja predpisana manjša hitrost.

4. Kadar se sestane na postaji več vlakov, je treba za posamezne vlake določiti tir tako, da vlaki, ki nimajo postanka, prevozijo postajo po glavnem prevoznem tiru. Če so med njimi tudi potniški vlaki, je treba skrbeti za to da uvozeči ali izvozeči vlak ne ogroža varnosti potnikov pri izstopanju in vstopanju v vlak (glej 10. točko 90. člena tega pravilnika).

5. Vlaki se morajo vedno sprejemati na njihove redne uvozne tire. Če je treba redni uvozni tir spremeniti tako, da se vožnja v premo spremeni v vožnjo v odklon ali nasprotno, se mora ravnati po določbah 90. člena tega pravilnika.

6. Za uvoz, prevoz in izvoz vlaka se mara zavarovati vozna pot.

2 | Vozna pot je del progovnega tira na postajnem območju in določeni postajni tir prek katerega naj bi vozil vlak.

2 | **7.** Natančnejše določbe o tem, kaj obsega vozna pot vlaka in način njenega zavarovanja, so predpisane v (PN 40)

8. Postavljena in zavarovana vozna pot se ne sme spremeniti vse dotlej, dokler se ne opravi predvidena vožnja. Če je potrebno spremeniti že postavljeno in zavarovano vozno pot, lahko to stori vlakovni odpravnik samo po predhodni razveljavitvi postavljene vozne poti tako pravočasno, da ne ogrozi varne vožnje vlaka za katerega je bila postavljena vozna pot.

9. Kretniki ravnajo s tistimi kretnicami, ki se postavljajo na kraju samem, in so tudi odgovorni za njihovo pravilno in natančno lego kakor tudi za izvršitev odrejenega zavarovanja vozne poti.

V prometnih odpravištvih, kjer ni kretnikov, ravna s kretnicami pri zavarovanju vozne poti prometno-transportni odpravnik. V takih primerih opravlja prometno-transportni odpravnik tudi vse druge dolžnosti kretnika.

Če vlakovni odpravnik iz kakršnega koli vzroka ne odredi zavarovanja vozne poti za vlak, ga mora kretniško osebje opomniti, da se bliža čas prihoda oziroma čas odhoda. To mora storiti kretniško osebje posebno tedaj, kadar se na glavnih tirih premika.

Prav tako mora kretniško osebje opomniti vlakovnega odpravnika na vsako ustavitev in zadrževanje vlaka pred uvoznimi signali, na katero ni bilo že prej opozorjeno. Če ni telefonske zveze s kretniškimi postavljalnicami, obvešča kretniško osebje o tem vlakovnega odpravnika, kolikor je pač mogoče.

10. Ravnanje s kretnicami, ki se postavljajo z osrednjega mesta oziroma iz bločnih postavljalnic, predpiše ŽTO v Navodilu za rabo bločne naprave za vsako postajo posebej.

11. Vlakovni odpravnik oziroma nadzorni kretniki so poleg kretnikov odgovorni za pravilno in natančno lego kretnic in za odrejeno zavarovanje vozne poti.

Če vlakovni odpravnik z osrednjo bločno napravo postavlja kretnice sam brez kretnikovega posredovanja, je on sam odgovoren za pravilno in natančno lego kretnic.

12. Lega kretnic mora ustrezati nameravani vožnji, ustrezna ostrica kretnice pa se mora tesno stikati z glavno tirnico. Kretniki morajo skrbeti za nemoteno vožnjo čez kretnice.

13. Kretnice se postavljajo za uvoz, izvoz, oziroma prevoz vlaka po dobljeni odredbi za zavarovanje vozne poti. Pri zavarovanju vozne poti za uvoz vlaka ostanejo tiste kretnice, ki ležijo na prepeljevalni poti, v redni legi, pri križanjih in prehitevanjih pa v legi za uvoz nasprotnega vlaka, oziroma za izvoz zaporednega vlaka.

Na postajah, ki imajo relejno oziroma elektromehanično varnostno napravo, se mora predpisati lega kretnic na prepeljevalni poti z navodilom iz 10. točke tega člena.

Kadar se ne pričakuje vlak ali kadar se ne premika, morajo kretniki postaviti kretnice v redno lego. Izjemno ravnanje velja za kretnice na postajah, ki so zavarovane s postajnimi relejnimi signalno-varnostnimi napravami, za katere veljajo določbe postajnega poslovnega reda in navodila za ravnanje s takšno napravo.

Če ima kretnica tako redno lego, da vodi na kakšen tir, ki je začasno zaseden, se mora, če je mogoče, tedaj postaviti za vožnjo na prosti tir.

14. V kretniški postavljalnici (utici) mora viseti na vidnem kraju »Pregled rednih leg kretnic«.

15. V izpisku iz voznega reda za kretniško osebje in za vlakovne odpravnike mora biti za vsak vlak vpisan redni uvozni tir.

1

16. Kretniki pričakujejo vlake pri uvoznih oziroma izvoznih kretnicah.

Kretniki morajo vedno pričakovati vlake pri nezavarovanih uvoznih oziroma izvoznih kretnicah, kadar se vozi čez te proti ostrici.

V poslovnem redu postaje mora biti določen kraj, kjer morajo kretniki pričakovati vlake pri kretnicah, ustrezno krajevnim razmeram (številu kretnic, posebno nezavarovanih, rabi telefona idr.).

Na postajah z varnostno napravo, kjer so kretnične bločne postavljalnice, pričakuje kretnik (blokovnik) vlake na balkonu

ali pri oknu blokovnice tako, kakor določi ŽTO kar pa se mora vpisati tudi v poslovni red postaje.

86

Natančnejše določbe za pričakovanje vlakov pri uvoznih oziroma izvoznih kretnicah, kakor tudi primeri, v katerih kretniki pri zavarovanih kretnicah ne pričakujejo vlakov, se morajo predpisati v PN 40.

Kretnik, oziroma nadzorni kretnik, ki pričakuje vlake pri uvozni oziroma izvozni kretnici, mora vpisati v telefonski dnevnik (zapisnico) natančen čas uvoza oziroma izvoza vlaka.

17. Če bi osebje vlaka, ki se bliža postaji ali vozi s postaje, z mahanjem ali ustno zahtevalo, da se lega kretnice spremeni, kretnik tega ne sme storiti, temveč mora vlaku dati s. zn. 91: »Stoj«. O tem mora obvestiti vlakovnega odpravnika in zahtevati nalog za nadaljnje ravnanje.

18. Tiste kretnice na postaji čez katere vozijo vlaki, kakor tudi kretnice na odprti progi morajo biti ponoči razsvetljene. Kretnice, čez katere se ponoči premika, morajo biti med premikom prav tako razsvetljene.

ŽTO določi, na katerih postajah in v katerih primerih na odprti progi kretnic ni treba razsvetljevati.

87. člen

87

Pregled kretnic pred uvozom in izvozom vlakov

1. Noben vlak ne sme uvoziti na postajo ali z nje izvoziti, dokler se vlakovni odpravnik oziroma nadzorni kretnik osebno ne prepriča o pravilni in natančni legi kretnic, čez katere bo vlak vozil. Obenem se mora prepričati, ali so kretniki na svojih mestih in ali so zmožni za zaupano jim službo.

2. Pred uvozom ali izvozom vsakega vlaka se morajo na kraju samem pregledati vse nezavarovane kretnice, čez katere vozi vlak proti ostrici, pri čemer se mora zlasti paziti na to, da se

ostrica popolnoma stika z glavno tirnico, pri kretnicah, ki so pritrjene s kretnično zaporo, ali je kretnična zapora popolnoma zaprta.

Če so pritrjene kretnice z uvoznimi in izvoznimi signali v taki zvezi, da se s postavitvijo signala v lego za dovoljeno vožnjo samo pritrdujejo kretnice v legi, v kakršno so že postavljene, se morajo pred pritrditvijo prav tako pregledati tiste kretnice, čez katere bo vozil vlak proti ostrici.

Prav tako se morajo kretnice pregledati na postaji s kretnično varnostno napravo, če mora vlak uvoziti ali če mora s take postaje izvoziti mimo signala, ki kaže signalni znak »Stoj«.

Na postajah s kretnično varnostno napravo se morajo v to napravo vključene kretnice, čez katere bo vozil vlak pri uvozu oziroma pri izvozu, pregledati na kraju samem samo v primeru, kadar naprave ne kažejo zanesljivo, da so kretnice zavarovane v pravilni in natančni legi. Primeri, v katerih se morajo take kretnice pred uvozom oziroma izvozom vsakega vlaka pregledati na kraju samem, se predpišejo z navodilom za rabo signalno-varnostnih naprav na zadevni postaji.

Če sme vlak peljati čez prerezano kretnico proti ostrici (2. točka 22. člena tega pravilnika), se mora taka kretnica pregledati na kraju samem pred vožnjo vsakega vlaka.

Za pregled nezavarovanih ali prerezanih kretnic na progah, opremljenih s telekomando, veljajo določbe 22. člena tega pravilnika.

3. Vlakovni odpravnik mora vpisati opravljeni pregled kretnic v telefonski dnevnik (beležnico) kretnikov z navedbo številke vlaka, uvoznega oziroma izvoznega tira in natančnega časa, kdaj je pregled opravil in se nato podpisati. Številka tira se mora vpisati z arabsko številko in besedami. Natančnejše določbe o tem, kako se vpisujejo številke tirov pri zavarovanju vozne poti so predpisane v PN 40.

4. Kretniški telefonski dnevnik (beležnica) oz. knjiga, ki je predpisana z določbami PN 40 in Navodila 58, rabi obenem tudi za vpisovanje pregleda kretnic po določbah prejšnje točke.

5. Če postavlja, za izvoz svojega vlaka, po uvozu nasprotnega vlaka, kretnice vlakovno osebje, se nezavarovane in pritrjene

kretnice, prek katerih vozi križni vlak po ostrici, pregledajo tako, da vlakovni odpravnik oziroma nadzorni kretnik pregleda lego kretničnega signala. Kako se pregledajo kretnice, kadar je razgled iz kakršnega koli vzroka oviran, se mora predpisati, v postajnem poslovnem redu.

6. Če so zanesljivo pritrjene ali zanesljivo zaklenjene kretnice z uvoznimi in izvoznimi signali v taki odvisnosti, da se uvozni oziroma izvozni signal lahko postavi v lego za dovoljeno vožnjo le tedaj, kadar so vse kretnice na vozni poti poprej postavljene v pravilno in natančno lego in v tej legi zavarovane, tedaj kretnic ni treba pregledovati.

Kadar se kretnice prestavljajo z osrednjega mesta, se je treba prej, preden se postavi signal v lego za dovoljeno vožnjo, prepričati, ali tiste kretnice, čez katere bo vozil vlak proti ostrici, v redu delujejo v osrednji postavljalni napravi, in sicer s tem, da se spremeni lega vzvodov teh kretnic.

Če je kretnica zapahnjena le za vožnjo v premo, se pregleda njena brezhibnost, v smislu določb prejšnjega odstavka, če je bila pred tem postavljena vozna pot v odklon, ali, če je vodila premikalna vozna pot čez kretnico in ali se je takšna kretnica prestavljala.

7. Če se pritrjene kretnice pritrjujejo z osrednjega mesta, niso pa v zvezi z uvoznim oziroma izvoznim signalom, ni treba na kraju samem pregledovati kretnic, čez katere bo vozil vlak proti ostrici. Vlakovni odpravnik oziroma nadzorni kretnik se mora o pravilni in natančni legi teh kretnic prepričati tako, da pregleda vzvode osrednje postavljalne naprave. Pred pregledom lege vzvoda se je treba s spremembo njegove lege prepričati, če le-ta v osrednji napravi v redu deluje. Če je natančna lega kretnic zavarovana z električno zaporo, se mora vlakovni odpravnik prepričati o natančni legi kretnice tako, da pogleda na vidno kontrolno napravo, če je mogoče, pa tudi na lego kretničnih signalov.

8. Pritrjenih kretnic, ki so zaklenjene s kretnično ključavnico, ni treba pregledovati na kraju samem, če hrani ključ vlakovni odpravnik, prometno-transportni odpravnik ali nadzorni kretnik. Vlakovni odpravnik, prometno-transportni odpravnik oziroma nadzorni kretnik se mora pred prihodom oziroma odhodom vlaka prepričati, če so ključi kretnic na določenem mestu.

9. Pri križanjih in če je razdalja med kretnicami in prometno pisarno velika, oziroma, kadar postaja nima kretnika, so olajšave, glede ravnanja s ključi zaklenjenih kretnic, predpisane v PN40.

10. Dvojniki ključev zaklenjenih kretnic, raztirniov in zapornih brun se morajo hraniti zalivkani, vendar tako, da jih vlakovni odpravnik oziroma prometno-transportni odpravnik v potrebi lahko rabi. O vsaki rabi teh ključev se mora obvestiti šef postaje pisno.

11. Postaje z omejenim delovnim časom morajo imeti razen unikata in dvojnika kretničnih ključev še tudi rezervne ključe, ki jih hranita sosednji postaji z nepretrgano službo. Natančnejše določbe o tem, kako ravna vlakovodja s kretnicami in kako se hranijo kretnični ključi na sosednjih postajah, so v PN 40.

12. Če se izgubi unikat ali dvojnik ključa, se marajo kretnice, raztirniki, oziroma zaporna bruna, katerih ključ je izgubljen, šteti za nezavarovane, dokler se ne najde unikat oziroma dvojnik ključa ali ne zamenja ključavnica.

88. člen

Prepoved sočasnega uvoza in izvoza vlakov

1. Sočasni uvoz, izvoz ali uvoz in izvoz dveh ali več vlakov je na postaji dovoljen samo tedaj, če se njihove vazne poti ne križajo ali nedotikajo.

2. Če se vozne poti križajo (dotikajo), se mora ravnati takole:

- a) pri sočasnem uvozu dveh vlakov iz iste ali iz nasprotnih, smeri se sme drugi vlak spustiti na postajo šele potem, ko se je prvi vlak že ustavil na postaji znotraj ločnic svojega uvoznega tira;
- b) pri sočasnem izvozu dveh ali več vlakov v isto smer se sme prihodnji vlak odpraviti šele potem, ko je prejšnji vlak popolnoma sprostil vozno pot prihodnjemu vlakcu, in

c) pri sočasnem uvozu in izvozu dveh vlakov, se sme odpraviti vlak iz postaje šele, ko je prihajajoči vlak sprostil izvozno ločnico, oziroma nasprotni vlak se sme sprejeti v postajo, ko mu je izvozeči vlak sprostil vozno pot.

3. Na postajah, ki nimajo uvoznih signalov, se mora v primeru sočasnega uvoza dveh vlakov eden od teh ustaviti s postavljanjem oziroma dajanjem s. zn. 96a, oziroma s. zn. 96b: »Stoj«, ki se daje na zavorni razdalji pred uvozno kretnico.

4. Glede sočasnega uvoza in izvoza vlakov glej še določbe 45. člena tega pravilnika.

5. V poslovnem redu postaje se mora predpisati natančnejše ravnanje pri zaustavljanju vlaka pred uvoznim signalom oziroma pred uvozno kretnico na postajah, ki nimajo uvoznih signalov, v primeru sočasnega uvoza vlakov. Pri tem je treba misliti na to, ali ima vlak v službenem mestu postanek ali ne, na. morebitno preseženo največjo dovoljeno dolžino, vrsto vlaka, terenske razmere (uvoz v padcu ali vzponu) vremenske razmere (megla, snežni metež), uvoz v premo ali v odklon, kakor tudi na vse drugo kar vpliva na varno izvršitev sestanka vlakov.

Pred uvoznim signalom oziroma pred uvozno kretnico je treba praviloma ustaviti tisti vlak, ki na postaji nima postanka ali tistega, ki prihaja v padcu, oziroma vlak s preseženo dolžino.

89. člen

Postavljanje uvoznih in izvoznih signalov. Kako ravnati, kadar so zaradi okvare nerabni oziroma kadar izjemoma ne veljajo

1. Redna lega uvoznih in izvoznih signalov je določena v Signalnem pravilniku.

2. Delavec, ki mu je zaupano postavljanje stalnih signalov, nesme sprostiti (deblokirati) oziroma postaviti signala v lego za dovoljeno vožnjo prej, preden se ne prepriča, da sta tir in

vozna pot za vlak popolnoma prosta in da ni nobenega zadržka za neoviran in varen uvoz oziroma izvoz vlaka.

3. Uvozni signal se sme postaviti v lego za dovoljeno vožnjo le, kadar se pričakuje vlak, in sicer samo po odredbi vlakovnega odpravnika. Izvozni signal se postavlja v lego za dovoljeno vožnjo tik pred odpravo vlaka, in sicer samo po odredbi vlakovnega odpravnika. Vlakovni odpravnik sme to odrediti šele po prejeti odjavi za sprednji vlak, pa tudi po prejetem dovoljenju, če je to predpisano.

4. Če se ti signali lahko postavljajo brez poprejšnjega blokovega soglasja vlakovnega odpravnika ali brez ključev, vlakovni odpravnik pa s fonogramom ali pisno odredi, da se postavi signal v lego za dovoljeno vožnjo, mora delavec, ki postavlja signal, vpisati v določeni dnevnik natančni čas, kdaj se signal postavil v lego za dovoljeno vožnjo, vlakovni odpravnik pa mora vpisati natančni čas, kdaj mu je postavljalec signala po uvozu vlaka sporočil, da je signal postavil na »Stoj«.

5. Če vlakovni odpravnik z blokom nakaže uvoz vlaka na tir, ki je zaseden ali je vozen le do določenega mesta, pa tega ne sporoči poprej s fonogramom ali pisno blokovnikom na postavljalnicah, mora blokovnik, preden postavi signal v lego za dovoljeno vožnjo, zahtevati od vlakovnega odpravnika, da to napravi. Prav tako mora ravnati, kadar se sprememba uvoznega tira nakaže samo z blokom.

6. Kadar vlakovni odpravnik nakaže uvoz samo z blokom, mora blokovnik o tem takoj s fonogramom obvestiti sosednjega (izvoznega) blokovnika. Šele, ko ta soglaša z uvozom na določeni tir, sme blokovnik blokirati nakazani uvoz in postaviti signal na »Prosto«. Fonogrami o obveščanju se vpišejo v kretniški telefonski dnevnik (beležnico) pod številko, tir pa se vpiše s številko in z besedo.

Če je med kretniškima postavljalnicama na uvozni in izvozni strani taka blokova odvisnost, da se uvozni signal ne more postaviti v lego za dovoljeno vožnjo brez prejšnje blokove privolitve izvoznega kretnika (blokavnika), tedaj niso potrebna telefonična obvestila med uvoznim in izvoznim kretnikom (blokavnikom).

ŽTO lahko določi za posamezne postaje oziroma primere, da odredi vlakovni odpravnik zavarovanje vozne poti tudi s fonogramom prej, preden nakaže uvoz vlaka z blokom.

7. Če je uvozni ali kakšen drug glavni signal zaradi okvare neraben, se mora o tem s splošnim nalogom obvestiti vlakovno osebje po tisti postaji, kjer se vlak po voznem redu ali po odredbi zadnjič ustavi. V obvestilu o pokvarjenem glavnem signalu, ki kaže v redni legi signalni znak za dovoljeno vožnjo, se mora navesti, kakšen signalni znak kaže pokvarjeni signal in če je vožnja mimo signala prepovedana z zaustavnim signalnim loparjem.

O pokvarjenem predsignalu se mora vlakovno osebje obvestiti le v primeru, če se predsignal zaradi okvare v legi »Pričakuj prosto« ali »Pričakuj omejitev hitrosti« ne more postaviti v lego »Pričakuj stoj«. To obvestilo pomeni za vlakovno osebje, da je treba od predsignala do pripadajočega glavnega signala voziti previdno.

O nerabnosti izvoznega signala zaradi okvare, se vlakovno osebje vlaka, ki ima postanek na postaji, obvešča s splošnim nalogom na postaji, na kateri je signal pokvarjen. Na tej postaji se obvešča s splošnim nalogom tudi vlakovno osebje vlaka, ki na postaji nima postanka, če ni na voljo delavca, ki bi dajal s. zn. 85: »Naprej« pri izvoznem signalu. Če je na postaji delavec, ki bo dajal ta signalni znak, se je treba ravnati po 1. odstavku te točke.

V primeru iz prejšnjega odstavka, kadar na postaji ni delavca za dajanje s.z. 85 »Naprej« pri izvoznem signalu, se sme vlakovno osebje obvestiti o nerabnosti izvoznega signala zaradi okvare s splošnim nalogom šele, ko so izpolnjeni vsi pogoji za varno nadaljevanje vožnje tega vlaka s te postaje.

Glede ravnanja v primeru, kadar so zaradi okvare nerabni prostorni signali, glej še določbe 4. točke 104. člena tega pravilnika.

8. Natančnejše določbe o ravnanju s signali in njihovi legi na progah z omejenim delovnim časom so predpisane v PN 40.

Če je voznem redu vlaka poleg imena postaje, izogibališča ali prometnega odpravnštva vpisano določeno znamenje o prenehanju službe, tedaj se vlakovno osebje ne obvešča s splošnim nalogom o izjemni neveljavnosti glavnih signalov v teh službenih mestih, in sicer samo v primeru, če bo njihov vlak vozil skozi v času določenega prenehanja službe glej 4.točko 45. člena in 11, točko 83. člena tega pravilnika).

Na progah kjer se v postaji vozna pot postavlja avtomatično (avtomatski prevozni režim - APR), ko postaja ni zasedena, uvozni in izvozni signali za vlak veljajo in so označeni v voznoredni knjižici po določbah Navodila za izdelavo voznega reda.

90. člen

Priprave za sprejem vlaka

1. Pred prihodom vlaka mora vlakovni odpravnik odrediti vse kar je potrebno za vzdrževanje reda, pravilnosti in varnosti prometa. Posebno mora paziti na to, da je tir, ki bo nanj pri vozil vlak, o pravem času prost, kakor tudi na to, da se vlak ne ustavi brez potrebe pred uvoznim signalom, posebno takrat ne, kadar sporazum s sosednjo postajo ni mogoč.

Za sprejem vlaka, v katerem je uvrščena izredna pošiljka s preseženim nakladalnim profilom po širini, se mora zavarovati prostost sosednjih tirov v dolžini najmanj 15 metrov od ločnice, če ni posebej določena večja razdalja. O sprejemu vlaka s tako pošiljko mora vlakovni odpravnik pravočasno telefonično obvestiti s fonogramom kretniško in premikalno osebje. Pri preverjanju prostosti uvoznega tira se mora preveriti tudi prostost sosednjih tirov na tej razdalji.

2. Razen tega mora vlakovni odpravnik skrbeti, da sta prtljaga in blago za nakladanje pripravljena na pripravnem kraju, po potrebi pa tudi priprave za nakladanje in razkladanje težkih predmetov.

3. Na postajah, kjer se menjajo stroji ali kjer se dodaja priprega ali doprega, mora vlakovni odpravnik odrediti, da bodo stroji o pravem času pripravljene na določenem kraju.

4. Potem, ko se je vlakovni odpravnik prepričal o zavarovanju vozne poti po 86. in 87. členu tega pravilnika, se mora o pravem času prepričati - glede na krajevne razmere tudi na kraju samem - ali so vse njegove odredbe natančno izpolnjene, ali je vsak delavec na svojem mestu in ali je tir, ki bo nanj pripeljal vlak, popolnoma prost. Nato postavi oziroma odredi postavitev uvoznega signala v lego za dovoljeno vožnjo in gre na mesto, kjer mora pričakovati vlak.

5. Spremembo rednega uvoznega tira sme odrediti samo vlakovni odpravnik. Kretniško in drugo prizadeto postajno osebje mora biti obveščeno o vsaki spremembi uvoznega tira.

Kretniško osebje se obvešča o spremembi uvoznega tira na postajah, kjer se daje nalog za uvoz po telefonu z istim fonogramom, s katerim se da nalog za uvoz, s pripombo, da ta vlak »izjemno« uvaža na zadevni tir. Takšen fonogram se mora dati tudi na postajah, kjer se daje nalog za uvoz samo z bločnim aparatom, in sicer še preden se da nalog z bločnim aparatom.

Drugo prizadeto osebje se obvešča v spremembi uvoznega tira tako, kakor je predpisano v poslovnem redu postaje.

6. Če naj zaradi spremembe rednega uvoznega tira redni ali izredni vlak uvozi v odklon oziroma brez postanka na postaji izvozi v odklon, se morata s splošnim nalogom obvestiti o tem strojevodja in vlakovodja po tisti odzadnji postaji, kjer se ta vlak po voznem redu ali po odredbi zadnjič ustavi.

Zaradi tega, da bi se omogočil izjemen prevoz tovornih vlakov na postaji, kjer imajo zadnji postanek pred postajo dogovorjenega križanja, se lahko, mimo določb 1. odstavka te točke, obvesti vlakovno osebje na bolj oddaljeni postaji s križnim nalogom o uvozu, oziroma uvozu in izvozu v odklon (10. točka 91, člena). Zmanjšana hitrost zaradi vožnje vlaka v odklon velja za celo območje postaje, ki ga mora vlak prevoziti.

7. Če mora zaradi spremembe uvoznega tira vlak, ki je zanj v voznem redu določen uvoz v odklon, ali ki je bil že pred tem s splošnim nalogom obveščen o uvozu v odklon, uvoziti v premo, vlakovnega osebja o taki spremembi ni treba obveščati. Pri izjemnem uvozu v premo namesto v odklon hitrost vožnje čez kretnice ne sme preseči največje dovoljene hitrosti na tem delu proge, oziroma izjemoma omejene hitrosti, ki je v voznem redu predvidena. Strojvodja mora v tem primeru posebej skrbno opazovati tir, na katerega vozi in poziti na ročne signalne znake postajnega osebja.

8. Če vlakovnega osebja iz kakršnegakoli razloga ni bilo mogoče pisno obvestiti o spremembi vožnje vlaka iz preme v odklon pri uvozu oziroma pri prevozečem vlaku se mora vlak zaustaviti pred uvoznim signalom, ta pa se sme postaviti v lego za dovoljeno vožnjo šele, ko se je vlakovni odpravnik prepričal, da se je vlak ustavil, osebno, s fonogramom kretnika oziroma

kakega drugega odgovornega delavca, ali po signalnem znaku »pazi«, ki ga da strojevodja 2 krat po ustavitvi vlaka pred uvoznim signalom, razen v primeru navedenem v 10 odstavku 11. točke tega člena.

Pri spremembi uvoznega tira iz preme v odklon, kadar je vlakovno osebje o tem obveščeno s pisnim nalogom ali je vlak zaradi tega ustavljen pri uvoznem signalu, hitrost vožnje preko postajnega območja ne sme preseči 50 km/h, oziroma izjemno omejene hitrosti, ki je vpisana v voznoredni knjižici. Pri zavarovanju vozne poti mora vlakovni odpravnik s fonogramom ali pisno, obvestiti kretniško osebje o izjemni spremembi uvoznega tira glede na tir, ki je z voznim redom določen.

9. Vlaka ni treba ustavljati pri uvoznem signalu ali s pisnim nalogom obveščati o spremembi vožnje iz preme v odklon:

- a) če je postaja opremljena s predsignali, ki nakazujejo lego uvoznega oziroma izvoznega signala za vožnjo z omejeno hitrostjo in
- b) če je hitrost vožnje v premo enaka hitrosti pri vožnji v odklon (pri pritrjenih in nezavarovanih kretnicah - 2. točke 73. člena tega pravilnika).

10. Če se sestaneta na postaji ob istem času dva ali več vlakov, ki prevažajo potnike, velja načelo, da se vlak, ki pride pozneje, spusti na tir za vlakom, ki je prišel prej.

Kadar je določeno, da vlak, ki pride kasneje na postajo, uvozi na tir, ki je bližje postajnemu poslopju kot pa tir, ki je določen za sprejem vlaka s prevozom potnikov, ki pride prej, sme vlakovni odpravnik spustiti na postajo drugi vlak šele tedaj:

- ko se je vlak, ki pride prej, že ustavil, potniki pa so že izstopili in vstopili,
- ko je opozoril vlakospremno osebje vlaka, ki stoji na bolj oddaljenem tiru, na predvideno vožnjo vlaka po tiru, ki je bližje postajnemu poslopju, da vlakospremno osebje opozori potnike in po izstopu in vstopu potnikov zapre vsa stranska vrata na vozovih svojega vlaka.

V poslovnem redu postaje ali s pisno odredbo šefa postaje se morajo za take primere predpisati še drugi neobhodni ukrepi

za zavarovanje varnosti potnikov glede na krajevne razmere na postaji (npr. zagotovitev vsaj enega prostega tira med tirom, na katerega se spusti vlak, ki pride prej in tirom, na katerega, se spusti vlak, ki pride kasneje), razpoložljivo postajno osebje, postajne zvočne naprave itd. Če se iz kakršnih koli razlogov ne more zagotoviti varnost potnikov v duhu prejšnjih dveh odstavkov, se morajo spremeniti uvozni tiri o pravem času in na predpisan način tako, da se potniški vlak, ki pride prej in ki ima na postaji postanek, spusti na tir, ki je bližje postajnemu poslopju.

Določbe prejšnjih odstavkov se nanašajo tudi na vlake za prevoz potnikov, ki imajo postanek iz prometnih razlogov, če bo vlak ustavljen na postaji.

Določbe te točke ne zadevajo postaj, na katerih je varnost potnikov pri izstopanju in vstopanju v vlak zavarovana z zgrajenimi podzemeljskimi dohodi, čelnimi peroni in drugimi podobnimi objekti.

11. Če mora vlak izjemoma uvoziti na postajo posebno previdno zaradi tega, ker vozi na tir, ki je zaseden z vlakom ali z vozili, na tir, ki je vozen samo do določenega mesta, na slepi tir, na tir, na katerem ni zavarovana za vlak prepeljevalna pot (zaradi premika na izvozni strani, zasedenosti izvozne ločnice z vlakom ali z vozili, ki so na sosednjem tiru, idr.), kakor tudi zaradi drugih razlogov, mora vlakovni odpravnik obvestiti o tem vlakovno osebje s splošnim nalogom po tisti postaji, kjer se vlak po voznem redu pred tem zadnjič ustavi. V splošnem nalogu se mora navesti vzrok, zaradi katerega se odreja previdna vožnja pri uvozu. Če vlakovno osebje ni obveščeno s splošnim nalogom, se mora zaustaviti vlak pred uvoznim signalom. Na postajah, kjer ni uvoznih signalov, se mora vlak zaustaviti s postavljanjem oziroma dajanjem s. zn. 96a, oziroma s. zn. 96b: »Stoj«, ki se daje na zavorni razdalji pred uvozno kretnico.

Po zaustavitvi vlaka v primerih iz 2. in 3. odst. te točke, obvesti poslani delavec strojevodjo o vzroku za previdno vožnjo pri uvozu, pa tudi vlakovodjo; kadar je le-ta na vlaku znotraj 12 osi, nato pa spremlja vlak na postajo. Na postajah, kjer obstajajo uvozni signali, se le-ti ne postavljajo, da bi kazali znak za dovoljeno vožnjo. Če je pri uvoznem signalu telefon, ali je omogočeno sporazumevanje z RDZ napravami, se lahko da ukaz za previdno vožnjo pri uvozu na postajo prek navedenih naprav. Po danem dovoljenju, se postavi uvozni

signal, da kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo. Ukaz z RDZ napravami se lahko da po zaustavitvi vlaka pred uvoznim signalom.

O uvozu vlaka na postajo s posebno previdnostjo se mora pravočasno s fonogramom ali pisno obvestiti kretniško in premikalno osebje, ki se mu mora sporočiti tudi to, ali je vlakovno osebje o tem obveščeno ali ne. če je vlakovno osebje obveščeno, mora uvozni kretnik dajati prihajajočemu vlaku s, zn. 97b: »Počasi«.

Mesto, do katerega sme vlak na takem tiru voziti, se mora označiti s s, zn. 96a: »Stoj«, sign, znak 96b pa lahko daje tudi delavec, ki ga določi vlakovni odpravnik. Če gre za vlak, ki je zasedel ločnico, jo mora zavarovati zavirač v duhu določb 5. točke 112. člena tega pravilnika.

Signalni znak 96a, oziroma s, zn. 96b: »Stoj« se mora postaviti oziroma dajati tudi na koncu slepega tira, kadar se vlak izjemoma sprejme na tak tir. Če se vlak izjemoma sprejme na slepi tir, ki je zaseden z drugim vlakom ali z vozili, je treba ravnati po določbah te točke tako, kakor v primeru, kadar se sprejme vlak na kak drug zaseden ali neprevozen tir, ne glede na to, ali je slepi tir redni uvozni tir za ta vlak ali ne. Prav tako se mora ravnati tudi v primeru, kadar je treba sprejeti na zaseden ali neprevozen tir tovorni vlak, za katerega je v voznem redu zaznamovano, da zaradi premika na izvozni strani ni zavarovana zanj prepeljevalna pot.

Na postajah, na katerih so uvozni oziroma postajni kritni signali opremljeni z napravami s katerimi se daje signalni znak 12a: »Previden uvoz na postajo z 10 km/h«, odpade obveščanje vlakovnega osebja pisno s splošnim nalogom ustno ali prek sredstev za zveze, v smislu določb 1., 4. in 5. odst. te točke, kot tudi dajanje s, zn. 97 b »Počasi«, pod 6. odst. te točke. V tem primeru se da dovoljenje za uvoz vlaka na postajo s signalnim znakom »Previden uvoz na postajo z 10 km/h.«

O uvozu vlaka na tir, ki je zaseden z drugim vlakom, se mora obvestiti tudi vlakovno osebje tega drugega vlaka, predvsem pa sklepni zavirač oziroma strojevodja, glede na to iz katere smeri uvozi na tir, ki je zaseden s prej prispelim vlakom.

Hitrost vlaka, ki mora izjemoma uvoziti na postajo posebno previdno, mora biti v vseh primerih taka, da se po potrebi vlak lahko takoj ustavi, v nobenem primeru pa ne sme biti večja kot 10 km/h.

V prometnih odpravnih tirih je prepovedano spuščanje vlakov na zaseden tir, kadar odpravništva niso opremljena z relejnimi signalno-varnostnimi napravami in signalnim znakom 12a.

12. Če se mora pričakovani vlak, ki po voznem, redu ali po odredbi prevozi postajo brez postanka, iz katerega koli vzroka na postaji ustaviti, mora vlakovni odpravnik o ustavitvi vlaka obvestiti oba kretnika oziroma nadzorne kretnike, vlakovno osebje pa s splošnim nalogom po tisti postaji, kjer se vlak po voznem redu pred tem zadnjič ustavi.

Če vlakovno osebje ni obveščeno s splošnim nalogom, mora vlakovni odpravnik ustaviti vlak pred uvoznim signalom. Uvozni signal se sme postaviti v lego za dovoljeno vožnjo šele, ko se je vlakovni odpravnik prepričal, da vlak že stoji pred uvoznim signalom in sicer osebno s fonogramom kretnika, drugega odgovornega delavca, ali po sig. znaku 67: »Pazi«, ki ga da strojevodja 2 krat, po ustavitvi vlaka pred uvoznim signalom.

V primeru iz 1. in 2. odstavka te točke mora uvozni kretnik (blokovnik) dajati vlaku s. zn. 97b: »Počasi«, vlakovni odpravnik in izvozni kretnik pa signalni znak »Stoj«. Na postajah, kjer je v službi samo en kretnik, mora le-ta pričakovati tak vlak na uvozni strani in dajati signalni znak, predpisan za uvoznega kretnika.

Če ima enopomenski izvozni signal na postaji predsignal na zavorni razdalji in je prostor od izvoznega signala do signala »Premikalni mejnik« prost, potem ni treba vlakovnega osebja obvestiti s Splošnim nalogom oziroma vlaka ni treba ustaviti pred uvoznim signalom, marveč se mora vlak zaustaviti z izvoznim signalom. Če je razgled oviran zaradi megle, snežnega meteža ipd., ali če prostor do signala »Premikalni mejnik« ni prost, se mora vlak tudi v tem primeru poprej zaustaviti pred uvoznim signalom.

Na postajah, opremljenih z relejnimi napravami z dvopomenskimi signali, se vlak vedno zaustavlja s signalnim znakom »Stoj« izvoznega signala.

Na postajah, ki niso zavarovane z uvoznimi signali, se mora vlak zaustaviti pred uvožno kretnico s postavljanjem oziroma dajanjem s. zn. 96a, oziroma 96b: »Stoj« na zavorni razdalji. Poslani kretnik mora obvestiti strojevodjo, pa tudi vlakovodjo, če ni ta na sklepnem vozu, da se mara vlak na postaji ustaviti, nato pa mora kretnik spremiti vlak na postajo.

1

90

13. Če postaja predvideva, da bo morala vlak pred uvoznim signalom zadržati dlje kot 5 minut, mora o postanku vlaka pred signalom obvestiti odzadnjo postajo in odjavnico. Če je tedaj na sredstvih za sporazumevanje motnja, mora vlakovni odpravnik določiti vlakovodji, da zadaj zavaruje vlak. Dokler traja motnja na sredstvih za sporazumevanje, ne sme postaja zadrževati vlakov brez vlakospremnega osebja ali vlaka z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja pred uvoznim signalom dlje kot 5 minut, če ne more zagotoviti zavarovanja vlaka zadaj s svojim delavcem.

14. Na progah, kjer se vlakovno osebje o spremenjenih križanjih ne obvešča, se na postajah brez izvoznega signala ne sme določati, da bi ravnal s kretnicami na uvozni in izvozni strani samo en kretnik v izmeni. ŽTO lahko dovoli, da nekatere postaje lahko tudi samo z enim kretnikom v službi zadostijo določbam 6. in 7. odstavka 10. točke 96. čl. tega pravilnika.

15. Kretniško osebje daje prihajajočemu vlaku v tem členu predpisane signalne znake z mesta, kjer pričakuje vlake. Mesto, kjer morajo kretniki pričakovati vlake, je predpisano v PN 40.

91

91. člen

Obvestitev vlakovnega osebja o spremembah v prometu vlakov in o ukrepih za urejenost in varnost prometa

1. O prometu rednih vlakov se vlakovodje in strojevodje obveščajo tako, kot je določeno v 65. členu tega pravilnika.

O spremembah v prometu kakor tudi o ukrepih za njegovo urejenost in varnost se obveščajo vlakovodje in strojevodje s pisnimi nalogi po določbah tega člena.

A. Splošni nalog

2. O spremembah v prometu vlakov se obvešča vlakovodja in strojevodja s splošnim nalogo.

Na enotirnih progah, na dvotirnih progah pri enotirnem prometu, kakor tudi na tistih enotirnih progah, ki na kratkih delih preidejo v dvotirno, mora vlakovni odpravnik razporedne postaje, izhodne postaje vlaka, cepne postaje (za skupni del

proge) in postaje, kjer se menja vlakospremano in lokomotivsko osebje obvestiti vlakovodjo, in strojevodjo s splošnim nalogom:

- a) o tistih vpeljanih izrednih vlakih, ki se bo z njimi vlak sestal po voznem redu;
- b) o tistih rednih ali vpeljanih izrednih vlakih, ki se bo z njimi vlak sestal zaradi njihove ali svoje zamude ali zaradi predčasne odprave; in
- c) o izostanku tistih rednih oziroma že vpeljanih izrednih vlakov, ki bi se morali z njim po voznem redu vlak sestati, kakor tudi onih vlakov o katerih je bilo vlakovno osebje obveščeno po določbah pod b) tega odstavka
- d) o tistih vlakih, ki bi morali do odhoda zadevnega vlaka prispe ti na postajo in niso prispeli, kot tudi o tistih vlakih, ki so konča li vožnjo in s katerimi je imel zadevni vlak dogovorjeno ali z voz nim redom predvideno križanje.

2

Na dvotirnih progah pri dvotirnem prometu, kot tudi pri obojestranskem prometu se vlakovno osebje ne obvešča o spremembah v vlakovnem prometu.

2

Na progah, na katerih je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih, se vlakovno osebje ne obvešča s splošnim nalogom o spremembah v vlakovnem prometu. Na takih progah se zaradi tega ne uporabljajo sprednje določbe te točke kakor tudi ne določbe 3., 4. in 5. točke tega člena. O spremembah v prometu se obvešča vlakovno osebje s splošnim nalogom tudi na postajah iz 3. in 4. odstavka te točke pri vlakih, katerih promet se ureja s Pravilnikom 7, kakor tudi pri vlakih, ki se s temi sestanejo ali se bodo sestali.

3. Postaje iz 2. odstavka sprednje točke obveščajo vlakovno osebje s splošnim nalogom samo o spremembah v prometu, ki nastanejo na njihovem razporednem odseku.

4. O vlakih iz nasprotne smeri, ki vozijo samo do kake vmesne postaje, s katerimi se pa vlak po voznem redu ne sestane, ni potrebno obvestiti vlakovodje in strojevodje. V primeru, da je tak vlak zamujen, pa mora vmesna postaja, ki je hkrati tudi končna postaja tega vlaka, poskrbeti za to, da bo vlakovno osebje obveščeno. Če vlak po voznem redu nima postanka na tej vmesni postaji, mora le-ta brzojavno (telefonično) naročiti tisti postaji, na kateri se vlak po voznem redu zadnjikrat

ustavi, naj s splošnim nalogom obvesti vlakovno osebje o prometu tega vlaka iz nasprotne smeri. Če tega ni bilo več mogoče storiti, se mora vlak ustaviti na končni postaji vlaka iz nasprotne smeri, da se vlakovno osebje lahko obvesti.

Če je končna postaja vlaka prometno odpravništvo, mora obvestiti vlakovno osebje po določbah te točke vlakovni odpravnik, sosednje postaje iz smeri, iz katere prihajajo vlaki, katerih osebje se mora obvestiti o prometu tega vlaka.

5. Če zaradi predčasne odprave ali zaradi kakih drugih vzrokov razporedna oziroma izhodna postaja vlaka ni mogla o prometu kakega izrednega vlaka ali o izostanku rednega oziroma že vpeljanega izrednega vlaka obvestiti vlakovnega osebja, mora takoj, ko je dano obvestilo o prometu, naročiti tisti prvi vmesni postaji, na katero bo vlak prišel in se bo ustavil po danem obvestilu, naj ona obvesti vlakovno osebje. Če je treba obvestiti vlak prej, preden pride na prvo postajo, v kateri se bo ustavil, mora razporedna postaja odrediti, da se tak vlak zaustavi prej in da se vlakovno osebje obvesti.

6. Če je treba vlakovodjo in strojevodjo obvestiti o prometu več izrednih vlakov ali o izostanku več rednih ali že vpeljanih izrednih vlakov, se to stori z enim splošnim nalogom.

7. Strojevodja in vlakovodja morata biti s splošnim nalogom obveščena o vseh ukrepih za urejenost in varnost prometa, ki so v tem pravilniku določeni za posamezne primere.

2 | Razen prej navedenega se s splošnim nalogom še redno obvešča in odreja:

- 2 |
- a.) uvoz v odklon, izvoz v odklon, uvoz in izvoz v odklon in izjemni postanek na določeni postaji, če to ni storjeno z križnim nalogom (84., 86. in 90. člen ter 10. točka tega člena)
 - b.) da voznoredno ali dogovorjeno križanje odpade (101 člen);
 - c.) ustavitve vlaka na službenih mestih, če to ni določeno po voznem redu (90. člen);
 - d.) indirektna odprava vlakov (8. točka 96. člena);
 - e.) zapora tira ali proge (125 člen);
 - f.) vožnja po nepravem tiru (117 člen);
 - g.) previdna vožnja pri uvozu na postajo (čez kretnice, na zaseden tir ipd. – 73. in 90. člen);
 - h.) maksimalna hitrost za pomožne vlake iz 72. člena tega pravilnika kakor tudi zmanjšanje hitrosti v primerih iz 72. člena in zaradi nezadostne RZM po

- določbah Navodila 233;
- i) počasna in previdna vožnja prek posameznih mest na progi (72. člen);
 - j) popolna motnja na sredstvih za sporazumevanje (80. člen), okvara električnega signalnega zvonca, ali kadar le-ta nepravilno daje signalne znake;
 - k) neveljavnost stalnih signalov (4. člen Pravilnika 1 in 8. točka tega člena), izjemna neveljavnost glavnih signalov (41., 34. in 35. člen PN 40), da so zaradi okvare nerabni glavni signali ali predsignali (7. točka 89. člena in 4. točka 104. člena) in da se glavni signali ne postavljajo (9. in 12. točka 117. člena in 5. točka 122. člena);
 - l) prepoved krajšanja voznih časov, če ni to že v Nalogu za previdnost (3. točka 102. člena);
 - m) zaviranje priklopnika pri strojnem vlaku z RZM, stroja (Navodilo 233);
 - n) o presežni dolini vlaka (37. člen);
 - o) način potiskanja vlaka, kadar se na kaki progi potiska s pripeto in z nepripeto doprego, pa tudi to, na katerem odseku proge se potiska (123. člen);
 - p) da se je služba na službenih mestih z omejenim delovnim časom v primeru zamude vlaka nehala ali da se je začela, oziroma da služba v primeru predčasne odprave vlaka še traja, če ni to za tisti vlak že v voznem redu določeno (83. člen tega pravilnika, ter 34. in 35. člen PN 40);
 - r) Časovni presledek prihodnjega zaporednega vlaka pri vožnji snežnega pluga (124. člen);
 - s) da vlak pusti ali vzame vozove na odprti progi;
 - t) ročno ali mešano zaviranje vlaka, kadar se pokvari zračna zavora, (42. člen);
 - u) premik prek signala »Premikalni mejnik« (Navodilo 42), oskrbovanje industrijskih tirov ter transportnih odpravništev in nakladališč na odprti progi s premikalnimi vožnjami (122. člen);
 - v) da delovni vlak izjemoma vozi kot pomožni vlak iz 6. točke 6. člena tega pravilnika;

- w) da vozi vlak brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja oziroma o spremembi po voznemu redu določene zasedbe vlečnega vozila (69. člen);
- x) ravnanje, kadar se pokvarijo zapornice ali avtomatične svetlobne signalne naprave na potnem prehodu, ali če potni prehod ni varovan (105. člen);
- y) da je v vlaku izredna pošiljka in kakšni varnostni ukrepi so potrebni (Navodilo 99;)
- z) vpišejo se tudi vse druge odredbe in obvestila, ki se nanašajo na urejenost in varnost prometa kot:
- prevzem zaviranja po vlakovnem stroju, če se pokvari na pripravi krmilna naprava za zračno zaviranje (Navodila 233),
 - nalog vlakovnemu osebju deljenega vlaka, da prevozi določena službena mesta, v katerih ima osnovni vlak po voznem redu postanek (1. toč. 84. člena in 12: točka 90, člena),
 - predaja kretničnih ključev vlakovodji (strojevodji) pri križanju (9. točka 87. člena),
 - zaustavitev vlaka pred mestom, na katerem so na progi položeni razpočniki (5. točka 116. člena),
 - postavitve s. zn. 47: »Stoj za vozila z vzdignjenim tokovnim odjemnikom« pred izoliranim ločiščem postaje, okvara na voznem vodu in izklopitev voznega voda (Navodilo 228. in 229),
 - začasna postavitve prenosnih signalov za električno vleko (Navodilo 237),
 - zaustavitev vlaka pred dohodnim signalom zaradi čakanja na nalog za uvoz v postajo (2. točka 51. člena Pravilnika 1),
 - sporočilo pomožnemu vlaku, na katerem mestu na progi je vlak, ki rabi pomoč (4. točka 124. člena).
 - o hitrosti vlakov pri vožnji po nepravem tiru (8. točka 117, člena) in drugo.

O vseh odredbah in obvestilih, ki jih je mogoče vnaprej predvideti, se vlakovno osebje, za določeno časovno obdobje, ob večja s pomočjo posebnih pregledov. Preglede izdaja po enotnem navodilu.

- o motnjah na progovnih in lokomotivskih AS napravah in če je potrebno, določiti hitrost vlaku (8. in 9. čl. Nav. 425),
- o kilometrski legi postavljene signalne oznake 206 (26. točka 66. čl. Prav. 2 in 46. čl. Prav. 1).

8. Odredbe in obvestila o spremembah v prometu in o razmerah stalne narave se sporočajo vlakovnemu osebju s splošnim nalogom samo toliko časa, da mine rok, ki ga določi ŽTO v odredbi o tem (postavitev signala za omejitev hitrosti, sprememba stalnih signalov, neveljavnost stalnih signalov, sprememba uvoza v odklon, spremembe v rednem vlakovnem prometu, odstranitev zapornic ipd.).

Kako dolgo naj se v takih primerih obvešča vlakovno osebje s splošnim nalogom, je odvisno od časa, ki je potreben, da se s spremembo seznanijo vse osebje, ki pride v poštev.

B. Križni nalog

9. Križni nalog se rabi za obveščanje vlakovnega osebja »križnega vlaka« in »nasprotnega vlaka«, da je preloženo po voznemu redu predvideno ali dogovorjeno križanje, oziroma, da je odrejeno križanje, ki po voznem redu ni predvideno.

»**Križni vlak**« se imenuje vlak, ki naj odpelje s postaje po voznem redu predvidenega ali dogovorjenega križanja, ne da bi čakal na prihod vlaka iz nasprotne smeri, ki se imenuje »**nasprotni vlak**«.

Na progah, kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, se vlakovnemu osebju ne da križni nalog če za posamezne primere ni drugače določeno (2. odstavek 38. točke 101. člena tega pravilnika).

10. Če ni potrebno, da se zaradi drugih razlogov da vlaku splošni nalog, se vlakovno osebje lahko obvesti s križnim nalogom o izvozu, oziroma o uvozu in izvozu v odklon, kakor tudi o izjemni ustavitvi vlaka na postaji dogovorjenega križanja.

11. Križni nalog se rabi tudi še za to, da se strojevodja in vlakovodja posebnega vlaka in nasprotnih vlakov opozorita na tista predvidena križanja, ki so v voznem redu vlaka vpisana z opombo »čaka« oziroma »čaka na«, Prav tako se s križnim nalogom obvešča vlakovno osebje posebnega vlaka tudi o vseh odrejenih križanjih, kadar se za posebni vlak niti brzojavno ni

mogel dati celotni vozni red po 17. točki 66. člena tega pravilnika. Vlakovodje in strojevodje vlakov, ki se križajo s posebnim vlakom, se prav tako obveščajo s križnim nalogom o vsakem predpisanem oziroma po 17. točki 66. člena tega pravilnika odrejenem križanju posebnega vlaka z njihovimi vlaki.

V katerih primerih je treba dati križni nalog, je določeno v 18. točki 66, člena in v 101. členu tega pravilnika.

C. Nalog za previdnost

12. Nalog za previdnost se rabi za obveščanje vlakovnega osebja o tem, da za sprednji vlak ni odjave po določbah 80. člena tega pravilnika ali da za progovno vozilo, ki je bilo odpravljeno pred vlakom, ni sporočila o tem, da je vozilo prišlo na postajo oziroma da je umaknjeno s tira po določbah 128. člena tega pravilnika.

13. Druge odredbe in obvestila, ki zadevajo urejenost in varnost prometa (2. do 8. točke tega člena) se smejo sporočiti z nalogom za previdnost samo takrat, kadar se mora vlakovno osebje s tem nalogom obvestiti, da za sprednji vlak ni odjave, s pogojem, da se nanašajo na medpostajni odsek, za katerega velja nalog za previdnost.

D. Zaznamovanje in spisovanje pisnih nalogov

14. Pisni nalogi- so zaznamovani z rimskimi številkami, in sicer splošni nalog z »I«, križni nalog z »II«, nalog za previdnost pa s »III«. Listi nalogov so na levi strani nad oznambo vrste naloga oštevilčeni z zaporednimi arabskimi številkami.

15. Pisni nalogi se spisujejo s kopirnim papirjem (indigom) v treh delih. Matica naloga, ki na njej vlakovodja potrdi prejem, ostane na postaji, drugi in tretji del pa dobi vlakovodja. Drugi del ostane vlakovodji kot priloga k potnemu listu, tretji del pa mora vlakovodja izročiti strojevodji. Strojvodja mora na drugem delu s svojim podpisom potrditi, da je nalog prejel. V primeru iz 7. točke pod u) tega člena izroči premikalni vodja drugi in tretji del splošnega naloga po končanem premiku vlakovnemu odpravniku.

Na postajah, kjer stoji vlak dve minuti ali manj, mora vlakovni odpravnik izročiti tretji del pisnega naloga strojevodji proti potrdilu na drugem delu, ki ga nato izroči vlakovodji. Kadar bi bilo treba vlaku dati kak nalog, mora iti vlakovodja vlakovnemu odpravniku naproti. To ne velja za strojevodjo, kadar opravlja hkrati tudi dolžnost vlakovodje.

Pri strojnih vlakih prevzame strojevodja drugi in tretji del naloga, če opravlja hkrati tudi dolžnost vlakovodje.

Na postajah, kjer se strojno osebje menja, mora strojevodja naloge, ki veljajo še za nadaljno vožnjo, izročiti strojevodji, ki ga je prišel zamenjat.

Pri vlakih brez vlakovodje, kakor tudi pri tovornih vlakih, ki jih spremlja samo vlakovodja, se pisni nalogi izročijo strojevodji, ki je tudi odgovoren, da se izvršijo vse odredbe, ki so v njih. Pri tovornih vlakih, ki jih spremlja samo vlakovodja, mora strojevodja tiste dele pisnih nalogov, ki bi jih moral prevzeti vlakovodja, izročiti po končani vožnji vlakovodji, da jih priloži potnemu listu, pri vlakih brez vlakovodje pa strojevodja priloži le-te potnemu listu.

Kadar v stolpcu »Drugi nalogi in obvestila« v splošnem nalogu ni prostora za vpis vseh nalogov in obvestil, ki se morajo dati vlakovnemu osebju, je treba izpisati Prilogo »A« oziroma Prilogo »B« splošnega naloga.

16. Obvestila se morajo pisati na pisnih nalogih razločno in čitljivo. Imena postaj se morajo v celoti izpisati, strojni vlaki pa se morajo označiti kot strojni.

Če mora zaradi spremembe uvoznega oziroma izvoznega tira vlak voziti v odklon, se to vpiše z besedami: »uvoz v odklon« oziroma »izvoz iz odklona« ali »uvoz in izvoz v odklon«.

Če je potrebno v pisnem nalogu, ki je že bil izročen vlakovnemu osebju, kaj spremeniti ali dopolniti, se mora tak pisni nalog zamenjati z novim. V novem pisnem nalogu (v vseh treh delih) se mora v njegovem zaglavju vpisati:

»Prej izročeni nalog št... (zaporedna številka lista) zamenjan, (podpis vlakovnega odpravnika) «.

17. Pisne naloge izroča vlakovnemu osebju osebno vlakovni odpravnik, v upravičenih primerih pa tudi drug postajni de-

lavec. ŽTO določi postaje in primere, v katerih se lahko izjemoma izročajo pisni nalogi vlakovnemu osebju prek drugega delavca.

Ob izročitvi pisnega naloga mora vlakovni odpravnik, oziroma drug delavec, ki izjemoma izroči pisni nalog, vlakovodji tudi ustno sporočiti vsebino naloga, vlakovodja pa mora vsebino naloga prebrati.

Ob izročitvi pisnega naloga strojevodji mora vlakovodja letemu tudi povedati vsebino, strojevodja pa mora nalog, ko ga je prevzel, prebrati in vsebino sporočiti pomočniku. Strojevodja mora sporočiti pomočniku tudi opombe, ki jih je potrdil v Potnem listu.

18. Če je strojevodji dodeljen vodnik, mora vlakovodja tudi njemu povedati vsebino pisnega naloga, kar mora vodnik potrditi na tistem delu, ki ga hrani vlakovodja. Če je dodeljen vodnik vlakovodji, mora vlakovni odpravnik tudi njemu sporočiti vsebino naloga, kar mora vodnik potrditi na tistem delu, ki ostane pri vlakovnem odpravniku.

19. Če bi vlakovodja ali pa strojevodja, kadar opravlja dolžnosti vlakovodje, tako odredbo ali sporočilo, ki bi se moralo dati s pisnim nalogom, dobil samo ustno, mora zahtevati še pisni nalog.

20. Če vozi vlak s priprego, se morajo pisni nalogi vedno izročiti strojevodji prvega stroja, njihova vsebina pa se mora sporočiti tudi strojevodji drugega stroja proti podpisu.

Na postaji, kjer ostane priprega, ki je bila na čelu vlaka, mora strojevodja priprege izročiti strojevodji vlakovnega stroja vse naloge, ki jih je prejel do te postaje.

Pri vlakih brez vlakovodje, kakor tudi pri tovornih vlakih, ki jih spremlja samo vlakovodja, se izročijo pisni nalogi strojevodji vlakovnega stroja, pa čeprav je ta kot drugi stroj na čelu vlaka. Strojevodji prvega stroja na čelu vlaka se izroči drugi del pisnega naloga.

21. V nalogu, ki se z njim vlakovno osebje obvešča, da stalni signal ne velja, da izjemoma ne velja, da je neraben ali da se ne postavlja, se morata vpisati ime signala in kraj, kjer je signal, s pripombo: ».....signal ne velja«, ».....izjemoma ne velja« , ».....neraben«, ».....

signal se ne postavlja«. V primeru, kadar je signal neraben ali se ne postavlja, se mora v pripombi še vpisati: »**Pazi na sig-**

nalne znake ročnega (prenosnega) signala!« To obvestilo ni potrebno, če je pokvarjeni predsignal ostal v legi, da kaže s. zn. 13. oziroma s. zn. 186: »Pričakuj, Stoj«.

Na progah in na službenim mestih z omejenim delovnim časom se obvešča vlakovno osebje o ravnanju s signali tudi še po določbah 34. in 35. člena PN 40.

22. V nalogu, s katerim se strojevodje delovnih strojev oziroma motorvodje obveščajo, da vozi njihov vlak brez vlakospremnega osebja ali z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, se vpiše: »Vlak brez vlakospremnega osebja«, »Vlak spremlja samo vlakovodja«, »Vlak spremlja samo sklepni zavirač«, »Vlak spremlja samo sprevodnik (sprevodniki)«. Pri spremembi po voznem redu določene zasedbe vlečnega vozila se v splošni nalog vpiše: »Vlečno vozilo zasedeno samo s strojevodjem« ali » s strojevodjem in pomočnikom strojevodje«.

23. Vlakovodja mora, če je potrebno z vzklikom, obvestiti vse vlakospremno osebje in osebje vlečnih vozil v službi o vožnji po nepravem tiru, izjemnem prevozu ali izrednem postanku na službenih mestih in na odprti progi, načinu potiskanja vlaka, da vozi vlak s previdnostnim nalogom, o puščanju in jemanju voz na odprti progi, da sporazum med službenimi mesti ni mogoč, pri rinjenih vlakih tudi o tem, da so signali nerabni, da se ne postavljajo da izjemoma ne veljajo, oziroma ne veljajo (Pravilnik 1). O potrebi zavarovanja potnih prehodov pri vlakih brez vlakovodje, da ta obvestila vlakovni odpravnik

24. Postaje na progovnem odseku, kjer vozijo vlaki z dopregom, morajo obveščati strojevodjo doprege s posebej napisanim splošnim nalogom in z nalogom za previdnost. Splošni nalog se ne da strojevodji doprege samo v primerih pod b) in j) 7. točke tega člena.

Če postaja, kjer se dodaja doprega, ni rasporedna ali izhodna postaja vlaka, se mora tudi ta postaja obvestiti o vseh spremembah, o katerih se obveščajo razporedne in izhodne postaje vlakov, zato, da lahko le-ta zadosti določbam sprednjega odstavka in 3. odstavka 25. točke tega člena.

25. Da se vlakom ni treba ustavljati na postajah, kjer po voznem redu nimajo postanke, se morajo dati pisni nalogi na tisti postaji, kjer se vlak po voznem redu pred tem zadnjič ustavi. Odredbe ali obvestila po 7. točki pod c), e), h), i), n), v), in w) in po 8. točki tega člena se morajo dati v razporedni oziroma izhodni postaji.

Obvestila po 7. točki pod k) tega člena o tem, da stalni signal ne velja (Pravilnik 1) in o tem, da glavni signali izjemoma ne veljajo (PN 40), se morajo dati ravno tako v razporedni oziroma izhodni postaji.

Vlakom, ki vozijo prek več razporednih odsekov, po voznem redu pa se na medpotnih, razporednih in cepnih postajah ne ustavljajo, izroča pisne naloge izhodna postaja, oziroma postaja, v kateri se vlak po voznem redu zadnjič ustavi.

Če izhodna postaja vlaka ni tudi razporedna postaja, oziroma z voznim redom določena izhodna postaja, mora odzadnja razporedna postaja, glede na smer vožnje vlaka, s telegramom naročiti izhodni postaji, da mora vlaku izročiti potrebne pisne naloge.

Vsa potrebna obvestila, ki se dajejo s pisnim nalogom za vlak in premikalni sestav, ki vozi do določenega kraja na odprti progi, kakor tudi za doprežni stroj, ki se vrača z odprte proge, da vlakovni odpravnik tiste postaje, na katero se vrača tak vlak, premikalni sestav ali doprežni stroj, in sicer za odhod in vrnitev.

Postaja, ki da vlakovnemu osebju na zahtevo druge postaje kakršna koli pisna obvestila, mora takoj, ko je izročila pisni nalog vlakovnemu osebju, potrditi to z brzojavko (s fonogramom) postaji, ki je zahtevala obvestitev. Če se potrdilo o opravljeni obvestitvi ne dobi, se mora šteti, da vlakovno osebje ni obveščeno.

26. Vlakovodja priloži sprejete pisne naloge potnemu listu, strojevodja pa jih odda upravi svoje kurilnice. V primeru pod u) 7. točke tega člena, odda strojevodja splošni nalog premikalnemu vodji.

27. Prometno-transportni odpravnik sam odloča in spisuje splošni nalog in nalog za previdnost, razen tedaj, kadar dela

to po odredbi vlakovnih odpravnikov sosednih postaj v primerih, ki so naštetih v tem pravilniku.

91

Križni nalog spisuje prometno-transportni odpravnik samo po odredbi vlakovnih odpravnikov sosednih postaj.

Prometno-transportni odpravnik mora vedno, kadar spisuje pisne naloge po odredbi vlakovnega odpravnika, vpisati na nalogu številko brzozavke, s katero je bila dana odredba, in priimek vlakovnega odpravnika.

92. člen

92

Prihod in postanek vlakov na postaji

1. Pred prihodom vlaka na postajo se mora postaviti vlakovni odpravnik praviloma na tak kraj, da lahko opazuje uvoz vlaka. Pri tem mora še posebej paziti na to, s kakšno hitrostjo prihaja vlak, ali vlakospremno osebje opravlja svojo službo in ali ni pri vlaku kakih nepravilnosti.

2. Potniške vlake, ki stojijo 2 minuti ali manj, mora pričakovati vlakovni odpravnik na mestu, ki je zaznamovano s ploščo »S«. Če te oznambe mesta ni, mora pričakovati vlak tam, kjer naj se ustavi vlakovni stroj. Pri tem mora poskrbeti za vstopanje in izstopanje potnikov ter za razkladanje in nakladanje blaga.

1

3. Vlakovni odpravnik se mora prepričati sam, da je vlak dospel ves in da je znotraj uvozne in izvozne ločnice.

Na postajah, kjer se o tem vlakovni odpravnik zaradi krajevnih razmer ne more prepričati sam, se mora predpisati v poslovnem redu postaje in v PN 40, kako se obvesti vlakovni odpravnik o tem, da je vlak dospel ves in da je znotraj ločnic (po uvoznem in izvoznem kretniku, oziroma na postajah, kjer na uvozni in izvozni strani kretnik ne pričakuje vlaka, po sklepnem zaviraču in vlakovodji). Na tistih postajah, za katere je v duhu določb prejšnjega odstavka določeno, da vlakovodja obvešča vlakovnega odpravnika o prostosti ločnice na izvozni strani, mora pri vlakih brez vlakospremnega osebja in vlakih z zmanjšanim številom vla-

kospremnega osebja opraviti to strojevodja. Pri vlakih brez vlakospremnega osebja odgovarja za to, da je vlak ves in popolnoma uvozil na postajo, samo postajno osebje.

4. Kadar se vlak zaustavi na postaji, se mora vlakovodja (strojevodja) obvezno javiti po telefonu vlakovnemu odpravniku po 3 minutah, zaradi sprejema obvestil ali, da da obvestilo o vzroku zaustavitve. Če ni telefona na izvozni strani ali če je čelo vlaka oddaljeno od telefona, mora vlakovni odpravnik obvezno osebno ali prek postajnega delavca, v čim krajšem času obvestiti strojevodjo, oziroma sprejeti od njega obvestila o vzroku zaustavljanja. Pri zbirnih vlakih pride vlakovodja obvezno k vlakovnemu odpravniku, zaradi dogovora o delu zbirnega vlaka, oziroma na TK progah ali na zasedenih postajah TK proge se javi zaradi dogovora TK dispečerju.

5. Vlakovni odpravnik mora paziti na izstopanje in vstopanje potnikov, na razkladanje in nakladanje blaga in na to, da se oprema stroja, potrebni premik in vse drugo hitro opravi.

6. Brž, ko se vlak ustavi, morajo sprevodniki hitro izstopiti, odpreti vrata in pred vsakim vozom, ki jim je dodeljen pod nadzorstvo, naznaniti ime postaje, trajanje postanka, carinski pregled ter zveze in prestop na druge vlake. Vlakovni odpravnik jih mora pri tem nadzirati.

7. Potniki smejo izstopiti in vstopiti šele, ko se vlak popolnoma ustavi, in sicer samo na tisti strani, kjer je postajno poslopje ali peron za potnike.

8. Ko se potniški vlak ustavi, ga ne sme strojevodja samovoljno nič več premakniti, vlakovni odpravnik pa sme odrediti, naj se vlak premakne, šele ko je izstopanje in vstopanje potnikov končano.

9. Pot, ki je določena za vstop in izstop potnikov prek tirov, mora biti prosta in ponoči razsvetljena.

Če zaradi kakega vzroka ni razsvetljave, je treba potnike opozoriti na morebitne ovire.

10. Ob poledici se morajo vse poti, ki peljejo na postajo ali k vlaku, peroni, stopnice in prehodni mostički na potniških in poštnih vozovih posuti s peskom ali žaganjem.

11. Če so pri vlaku vozovi, naloženi z eksplozivnim blagom ali strelivom in stoji ta vlak po voznem redu na vmesnih postajah dalj časa, ga je treba, kjer je to mogoče, postaviti na osamljen stranski tir.

12. Če pride vlak brez predpisanega sklepnega signalnega znaka 60: »Sklep vlaka«, mora vlakovni odpravnik takoj dognati ali se vlak ni pretrgal.

Če se dožene, da se je vlak pretrgal, vlakovni odpravnik ne sme dati odjave zanj, temveč mora o pretrganju vlaka takoj obvestiti odznanjo postajo oziroma tudi odjavnico. Razen tega mora ukreniti vse, da se glede na nagib proge prepreči nalet odtrganega dela na lastni ali na kak drug vlak ali na skupino voz, in da se odtrgani del na postaji ustavi. Če se dožene, da vlak ni pretrgan, se mora dati odjava in nataktni predpisani sklepni signalni znak 60: »Sklep vlaka«.

13. Če vlak, ki po voznem redu nima postanka na postaji, prevozi postajo brez predpisanega signalnega znaka 60: »Sklep vlaka«, vlakovni odpravnik predvsem ne sme dati odjave zanj, temveč mora takoj obvestiti prihodnjo postajo in vse progovno osebje do nje, da vlak nima sklepnega signalnega znaka. Vlakovni odpravnik prihodnje postaje mora ustaviti tak vlak tudi tedaj, če po voznem redu na tej postaji nima postanka. Če se dožene, da vlak ni pretrgan, se mora o tem obvestiti odzadnja postaja in vse progovno osebje do nje. V teh primerih smejo postaje oziroma odjavnice dati odjavo. Tak vlak se sme odpraviti s postaje samo s predpisanim sklepnim signalnim znakom.

Če se dožene, da je vlak pretrgan, se mora obvestiti odzadnja postaja, ki mora ravnati po 2. odstavku prejšnje točke.

14. Če vlakovni odpravnik opazi pri vlaku, ki po voznem redu na postaji nima postanka, da sklepni zavirač ni na svojem mestu sklepni signalni znaki pa so v redu, mora o tem obvestiti prihodnjo postajo in zahtevati, da se prepriča, če je sklepni zavirač pri vlaku. Vlakovni odpravnik prihodnje postaje mora ustaviti tak vlak tudi tedaj, če po voznem redu nima postanka na tej postaji. Če pri vlaku ni sklepnega zavirača, postaja pa nima nadomestnika zanj, mora glede na določeno vrsto spremljave zahtevati za vlak sklepnega zavirača oziroma vlakovodjo, če je ta opravljal dolžnosti sklepnega zavirača, in sicer od razporedne postaje, ali pa od tiste postaje, ki jo je za take primere določilo ŽTO.

O tem, da pri vlaku ni sklepnega zavirača, se mora takoj obvestiti odzadnja postaja zaradi tega, da se ugotovi, kje in zakaj je zaostal.

15. Če je vlak prispel na postajo ali je prevozil skozenjo brez enega ali obeh odbojnikov na zadnjem vozilu, v vlakovni analizi pa to ni bilo navedeno ali s posebno okrožnico naznanjeno, mora vlakovni odpravnik o tem takoj obvestiti z brzojavno okrožnico vse postaje do odzadnje razporedne oziroma do izhodne postaje vlaka z navedbo, kateri od odbojnikov manjka. Vlakovni odpravniki teh postaj morajo obvestiti vse progovno osebje na medpostajnem odseku, pa tudi svoje postajno osebje, in jim odrediti iskanje. Progovno in postajno osebje mora ukreniti vse, da se izgubljeni odbojnik čimprej najde in umakne s tira. O najdbi odbojnika mora obvestiti postajo, ki je odredila iskanje, ta pa druge prizadete postaje.

Postaja, ki je ugotovila, da manjka odbojnik, mora takoj obvestiti z brzojavno okrožnico tudi vse postaje v smeri vožnje, te pa progovno osebje, da vozi vlak brez enega ali obeh odbojnikov na zadnjem vozilu, da ne bi ukrepali po prej navedenih določbah.

Vlakovnemu osebju zaporednega ali nasprotnega vlaka, ki vozi po ugotovitvi in obvestilu o izgubljenem odbojniku prvi, se mora odrediti s splošnim nalogom, da poveča pozornost in da glede na preglednost proge vozi s tako hitrostjo, da se lahko o pravem času ustavi pred odpadlim odbojnikom. Če se odbojnik najde, se mora naložiti na vlak, ta pa se mora ustaviti v prvi prihodnji postaji, da obvesti postajo o najdbi odbojnika. Prav tako se mora ravnati, kadar se ugotovi, da je med potjo padel z vlaka kakšen drug del voza ali naklada, ki bi lahko ogrožal vožnjo drugih vlakov.

16. Kadar mora vlak, ki ima postanek ali vlak, ki je bil zaustavljen na postaji, čakati na dovoljenje na odjavo za spretnji vlak ali pa progovno vozilo, na uvoz nasprotnega vlaka ali progovnega vozila, zaradi zapore tira in podobnega, mora v takih primerih vlakovni odpravnik takoj, ko se vlak ustavi, obvestiti o tem vlakovodjo in strojevodjo sam ali po kretniku. Pri vlakih brez vlakovodje, pa tudi pri tovornih vlakih z vlakovodjem, ki opravlja hkrati dolžnost sklepnega zavirača, obvesti vlakovni odpravnik samo strojevodjo.

17. Če je od časa verjetnega prihoda vlaka minilo 5 minut ali več, pričakovani vlak pa še ni prišel, mora postaja, ki pričakuje vlak, kljub opravljenemu zavarovanju po 9., točki 78.

člena tega pravilnika ugotoviti po telefonu, kakšna ovira je nastala pri vlakih. Če postaja nima telefonske zveze z odprto progo (progovno čuvajnico) ali pa je zveza pokvarjena, mora potem, ko mine 15 minut od verjetnega prihoda, poslati na progo, postajnega delavca ali kako drugo pripravno osebo, da poizve, kaj se je zgodilo z vlakom.

92

93. člen

93

Določitev kraja na postaji, kjer naj se ustavljajo vlaki

1. Vlak se mora ustaviti na postaji tako, da ne ovira drugemu vlakom uvoza in izvoza.

2. Pri določevanju mesta, kjer naj se vlaki ustavljajo, je treba predvsem skrbeti za varnost prometa in za osebno varnost potnikov, potem pa za dela, ki se morajo opraviti pri vlakih.

3. Potniške vlake je treba ustaviti tako, da so, če le mogoče, pred postajnim poslopjem.

Mesta, kjer se morajo ustavljati potniški vlaki, se morajo zaznamovati po določbah Pravilnika 1. Strojvodja mora ustaviti vlak tako, da obstane čelo vlaka vstric signalne oznake 204: »Mesto ustavitve«, če oznaka ni postavljena pa tam, kjer stoji vlakovni odpravnik in pričakuje vlak. Vlakovni odpravnik mora v tem primeru poskrbeti za varno in hitro izstopanje, vstopanje in prestopanje potnikov, kakor tudi za hitro nakladanje in razkladanje blaga.

Na postajah z mejnimi tirnimi signali se mora ustaviti čelo vlaka tako, da se ustavi pred njim, če ta prepoveduje nadaljnjo vožnjo in ni pred njim postavljena signalna oznaka 204: »Mesto ustavitve«.

2

4. Za druge vlake ni treba mesta zaznamovati. Če pa je v kakem primeru potrebno, da se vlak ustavi na kakem določenem mestu, se to odredi s signalnim znakom »Stoj« oziroma, po potrebi, s signalnim znakom »Naprej« ali »Malo naprej«.

5. Strojni vlaki se morajo ustaviti pred prometno pisarno, če ni določeno drugo mesto.

6. Če se v izjemnih primerih zgodi, da zasede vlak ločnice, se na sosednjih tirih ne sme opraviti nobena premikalna vožnja ali vožnja drugega vlaka, ki bi lahko povzročila nalet vlaka ali trčenje vlakov. Za zavarovanje vlaka, ki je zasedel ločnice,

93

so odgovorni v prvi vrsti kretniško osebje in premikalni vodje pri premikalnih vožnjah, pri vlakovnih vožnjah pa tudi še vlakovni odpravnik. V drugi vrsti je v obeh primerih odgovorno tudi vlakovno osebje v duhu določb 112. člena tega pravilnika.

7. Vlak s preseženo dolžino ne sme prepeljati ločnice na izvozni strani, razen kadar je zanesljivo dognano, da mu kretnik na tem mestu daje signalni znak »Naprej«.

8. Če se vlak s preseženo dolžino ustavi tako, da sega sklep vlaka čez ločnico, so tedaj za njegovo varnost razen vlakovnega odpravnika odgovorni kretnik, nadzorni kretnik in sklepni zavirač (sklepni sprevodnik).

94

94. člen

Izjemen prevoz vlaka, ki ima po voznem redu ali po odredbi postanek na postaji

1. Vlaki ne smejo voziti brez postanka skozi tista službena mesta, kjer se morajo po voznem redu ali po odredbi ustaviti, razen primerov iz 2. točke tega člena.

2. Vlaku, ki ima po voznem redu ali odredbi na postaji postanek, se sme izjemoma dovoliti prevoz v tehle primerih:

- a) potniškemu vlaku, ki ima na postaji postanek samo iz prometnih ozirov, če iz prometnih ozirov postanek ni potreben,
- b) vlaku, ki ne prevažata potnikov, če postanek ni potreben (nakladanje, razkladanje, dodajanje voz, vstop in izstop izjemnih potnikov po 71. členu tega pravilnika, izročanje nalogov itd.).

Kadar je razgled oviran, hitrost vlaka med izjemnim prevozom skozi službeno mesto ne sme biti večja kot 25 km/h. Izjeme so dovoljene na postajah, kjer so izvozni signali opremljeni s predsignalni.

3. Vlak, ki ima po voznem redu ali po odredbi na postaji postanek, sme voziti skozi brez postanka le, če daje vlakovni odpravnik nalog za izjemen prevoz, oziroma v prometnem odpravništvu prometno-transportni odpravnik obvestilo, da so izpolnjeni vsi pogoji za nadaljno vožnjo vlaka.

Vlakovni odpravnik daje nalog oziroma prometno-transportni odpravnik obvestilo za izjemen prevoz vlaka tako, kot je predpisano v 10. in 11. točki 96. člena tega pravilnika.

4. Za redni vlak ali pa za izredni vlak lahko ŽTO odredi, da prevozi brez postanka službena mesta, v katerih je po voznem redu določen postanek. O tem se morajo obvestiti vsa prizadeta službena mesta, postajno in vlakovno osebje.

1

5. Prevoz vlaka brez postanka v primerih iz 2. odstavka 1. točke 84. člena in 4. točke tega člena se šteje, glede dolžnosti postajnega in vlakovnega osebja pri odpravi, za izjemen prevoz brez postanka.

6. O vsakem izjemnem prevozu vlaka mora vlakovni odpravnik oziroma prometno-transportni odpravnik dokazno obvestiti kretniško osebje še pred prihodom vlaka.

95. člen

95

Izjemna ustavitev vlaka, ki po voznem redu ali po odredbi na postaji nima postanka

1. Vlakovni odpravnik mora vlak, ki po voznem redu ali po odredbi v duhu 1. točke 84. člena in 4. točke 94. člena tega pravilnika na njegovi postaji nima postanka, zaustaviti v teh primerih:

- a) če pride vlak prej, kot je to po voznem redu določeno, razen predčasne odprave po 96. členu tega pravilnika;
- b) če na enotirni progi nasprotni vlak še ni prišel h križanju;
- c) če še ni prejel odjave za sprednji vlak ali pa, če za ta zaporedni vlak še ni prejel dovoljenje, če je le-to predpisano;

- d) če je treba dati vlaku pisni nalog;
- e) če se na postaji z varnostno (blokovno) napravo vlak izjemoma ne more spustiti po glavnem prevoznem tiru, marveč po kakem drugem tiru, varnostna naprava pa ne dopušča, da bi se izvozni in uvozni signal hkrati postavila v lego za dovoljeno vožnjo;
- f) ob izrednih dogodkih;
- g) v primeru iz 13. in 14. točke 92, člena tega pravilnika (vlak brez sklepnega signalnega znaka, oziroma če se pograša sklepni zavirač);
- h) če je na vlaku izobešen nepravilen čelni signalni znak, ali če je ta ponoči, pa tudi podnevi, kadar je razgled oviran, nerazsvetljen;
- i) če na vlaku opazi kakšno pomanjkljivost, ki bi ogrožala nadaljno vožnjo tega ali drugega vlaka;
- j) če na elektrificiranih progah opazi, da je dvignjena pločevinasta površina strehe voza, ki bi utegnila poškodovati vozno omrežje.

2. Vlakovno osebje mora vlak, ki po voznem redu ali po odredbi v smislu določb 1. točke 84. člena in določb 4, točke 94. člena tega pravilnika na postaji nima postanka, ustaviti:

- a) če vlakovni odpravnik nima predpisanega službenega znaka (rdeče kape) in ne daje naloga za prevoz, oziroma izjemen prevoz vlaka po določbah 10, točke 96. člena tega pravilnika;
- b) če prometno-transportni odpravnik nima predpisanega službenega znamenja (rdečega traku z emblemom na obodu kape) in ne daje obvestila za prevoz oziroma za izjemen prevoz vlak tako, kot, je predpisano;
- c) če na progah, kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, izvozni kretnik na postajah brez izvoznega signala ne daje s. zn. 85: »Naprej«;
- d) v primeru iz 1. in 4, točke 113. člena tega pravilnika (motnja na vlaku ali na progi);
- e) če je to zaradi izrednih razmer ali izrednega dogodka potrebno; in

f) če ni dospel vlak iz nasprotne smeri (34, točka 101. člena tega pravilnika).

95

Na progah z APB ali z medpostajno odvisnostjo (MO), vlakovno osebje ne zaustavlja vlaka, ki po voznem redu nima postanka na postaji, četudi vlakovni odpravnik ne pričakuje vlaka, kadar kaže tirni izvozni signal signalni znak za dovoljeno vožnjo.

3. Vlaki, ki po voznem redu prevozijo postajo brez postanka, se brez poprejšnjega dovoljenja ŽTO ne smejo ustaviti zaradi tega, da bi izstopili ali vstopili potniki ali kontrolni organi, razen v primerih iz 11. točke 71. člena tega pravilnika.

96. člen

96

Odprava vlakov

1. Vlak sme odpeljati s postaje samo takrat, ko da vlakovni odpravnik nalog za odhod. Ravno tako sme vlak prevoziti postajo brez postanka samo, če da vlakovni odpravnik nalog za prevoz, ne glede na to, ali je prevoz določen z voznim redom ali je izjemen prevoz.

Kako se daje nalog za odhod, prevoz in izjemen prevoz vlaka, je predpisano v določbah od 5, do 11. točke tega člena.

2. Nalog, ki ga da vlakovni odpravnik za odhod, prevoz oziroma izjemen prevoz, pomeni, da je vlaku dovoljen uvoz v prvi prihodnji prostorni odsek; za vlak pa, ki je imel postanek zaradi kakega dela, pomeni tudi še dovoljenje za odhod, ker je delo pri vlaku opravljeno.

3. Vlakovni odpravnik sme dati nalog za odhod, prevoz oziroma izjemen prevoz samo tedaj, če so izpolnjeni tile pogoji:

- a) da je progovni odsek, ki naj vanj vozi vlak, prost;
- b) da je na enotirni progi prišel vlak iz nasprotne smeri, oziroma, da je križanje dogovorjeno na kateri drugi postaji;
- c) da je vozna pot za izvozeči oziroma prevozeči vlak varovana na predpisani način;

- d) da je postajno in vlakovno osebje na svojih mestih in da je zmožno za službo (12. točka 8. člena in 20. točka 69. člena tega pravilnika); pri vlakih, ki vozijo samo s sklepnim zaviračem ali samo z vlakovodjem na sklepnem vozu, se mora vlakovni odpravnik vsake postaje prej, preden da nalog za odhod, prepričati, ali je sklepni zavirač oziroma vlakovodja na svojem mestu; če to zaradi krajevnih razmer ni mogoče, mora ŽTO predpisati, kako je treba na takih postajah ugotoviti, da so ti delavci na svojih mestih;
- e) da je vlak pravilno sestavljen, če je to izhodna postaja vlaka ali postaja, kjer se sestava vlaka menja;
- f) da je v predpisanih primerih pri vlaku z zračnim ali mešanim zaviranjem opravljen zavorni preizkus;
- g) da je bilo sprejeto dovoljenje, oziroma odjava za predhodni vlak, če je to predpisano;
- h) da je odhod vlaka naznanjen s signalnim znakom električnega signalnega zvonca, kjer takšna naprava obstaja;
- i) da so vlakovnemu osebju izročeni vsi potrebni pisni nalogi;
- j) da so v potni list vpisani vsi podatki in da je ta podpisan v primerih, ki so predpisani v določbah o spremnih listinah vlaka;
- k) da je pri vlaku opravljeno potrebno delo s potniki, z blagom, dodajo in odstavitvijo voz itd.;
- l) da je pred odpravo vlaka z izredno pošiljko, ki presega nakladalni profil po širini, zadoščeno določbam Navodila 99.

4. Nalog za odhod vlaka da vlakovni odpravnik:

a) neposredno (direktno):

- s signalnim loparčkom podnevi, s signalno svetilko ponoči,
- ustno,
- prek ozvočenja (zvočnika),
- s svetlobnim signalom, - telefonično;

- b) posredno (indirektno):
 - s splošnim nalogom in
 - telefonično.

5. Neposredni nalog za odhod vlaka da vlakovni odpravnik podnevi s signalnim loparčkom, ponoči pa s signalno svetilko oziroma podnevi in ponoči s svetlobnim signalom tako, kot je predpisano v Pravilniku 1. V katerih primerih lahko vlakovni odpravnik da izjemoma ustni nalog za odhod vlaka, je prav tako predpisano v Pravilniku 1.

Direktni nalog za odhod vlaka po telefonu daje vlakovni odpravnik pri vseh vlakih vlakovodju, oziroma strojevodju pri vlakih brez vlakovodje in pri vlakih z vlakovodjo v sredi ali na sklepu vlaka, v obliki fonograma. Na tak način se lahko odpravljajo vlaki na postajah, na katerih so pri izvoznih signalih vgrajeni telefoni. Opozorilo vlakovodju oziroma strojevodju, da sprejme nalog za odhod vlaka po telefonu, se posreduje navadno po ustreznem zvočniku. Fonogram o nalogu za odhod vlaka se vpiše v za to določeno beležnico.

Direktna odprava vlakov po telefonu se sme opraviti samo v primeru, kadar zaradi dolžine vlaka in krajevnih razmer na postaji, ni moč direktno odpraviti vlaka na kakšen drug opisan način. ŽTO določi postaje in vlake, pri katerih se lahko opravi direktna odprava po telefonu, s čemer pa mora biti seznanjeno tudi vlakovno osebje.

Če ima postaja tirne izvozne signale lahko da vlakovni odpravnik direktni nalog za odhod prek ozvočenja le tovornim vlakom. Poprej se da opozorilo za pripravo:

»Vlak št....priprava za odpravo.«

Nato se da nalog za odhod, ki ga je treba dvakrat ponoviti:

»Vlak št.....s tira odhod!«

Vlakovodja in strojevodja morata biti ob času, ki je predpisan za oddajo naloga za odhod, pripravljena, da sprejmeta nalog za odhod vlaka.

6. Kadar da vlakovni odpravni ustni nalog za odhod vlaka ga da osebno vlakovodji z besedo »Odhod«.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja, brez vlakovodje, ali z vlakovodjem na sklepnem vozu da vlakovni odpravnik v primerih iz te in prejšnje točke nalog za odhod samo strojevodji.

7. Posredni nalog za odhod vlaka lahko da vlakovni odpravnik s splošnim nalogom ali telefonično samo pri tovornih vlakih, in sicer:

- a) na tistih postajah, na katerih to zahtevajo posebne razmere (oddaljenost sprejemno-odpravne tirne skupine, mesta za ustavitev vlaka itd.), pa je zato ŽTO določilo, da se daje nalog za odhod vlaka vedno s splošnim nalogom ali telefonično (redna posredna - indirektna - odprava vlakov);
- b) na vseh postajah takrat, kadar se morata hkrati odpraviti dva vlaka. V tem primeru se sme samo eden teh vlakov odpraviti s splošnim nalogom, oziroma s fonogramom in sicer tako, kot se predpiše v PN 40, (izjemna posredna - indirektna - odprava vlakov.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja in pri vlakih z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja se sporoči nalog za posredno odpravo samo strojevodji.

8. Nalog za odhod vlaka, ki se daje s splošnim nalogom ali telefonično, se mora glasiti:

»Vlak št.... s tira mora odpeljati ob ...uriminut, (podpis vlakovnega odpravnika) «.

9. Natančnejše določbe o redni ali izjemni posredni (indirektni) odpravi vlakov so v PN 40.

10. Nalog za prevoz vlaka, ki po voznem redu nima postanka na postaji, daje vlakovni odpravnik s tem, da se postavi na takšno mesto na postajnem prostoru, da ga vlakovno osebje lahko vidi, in sicer podnevi brez signalnega loparčka. ponoči pa, kakor tudi podnevi, če je oviran razgled zaradi megle ali meteža, z ročno signalno svetilko, v višini kolena, obrnjeno z zeleno lučjo proti prihajajočemu vlaku.

Nalog za izjemen prevoz vlaka, ki ima po voznem redu ali po odredbi postanke na postaji, oziroma ima po odredbi ali po voznem redu postanek samo iz prometnih ozirov, kakor tudi za vlak, ki po odredbi nima postanka na postaji, daje vlakovni odpravnik s signalnim znakom 79: »Prevoz prost«, ki ga neprenehoma ponavlja v enakih presledkih od prihoda vlaka na prvo uvozno kretnico do prevoza čela vlaka mimo njega in sicer podnevi s signalnim loparčkom, ponoči pa z ročno signalno syetilko z zeleno lučjo, oziroma s svetlobnim signalom. Če ni razloga, da bi se vlak ustavil, da vlakovdja signalni znak 85: »Naprej« proti strojevodji, ki nato nadaljuje vožnjo z redno hitrostjo, razen v primeru iz 2, odstavka 2, točke 94. člena tega pravilnika.

Pri vlakih z doprego mora strojevodja na čelu vlaka potem, ko je dobil od vlakovodje s. zn. 85: »Naprej« dati s. zn. 71: »Popusti zavore«, tega pa strojevodja doprege ponovi kot znamenje, da je nalog razumel, in nadaljuje vožnjo v duhu določb prejšnjega odstavka.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja, brez vlakovdja ali z vlakovdjem na sklepnem vozu se s. zn. 85: »Naprej«, ki bi ga moral dajati vlakovdja, ne daje.

Pri dajanju naloga za prevoz, oziroma izjemen prevoz vlaka, mora biti vlakovni odpravnik na takem mestu na postajnem prostoru, da ga vlakovno osebje lahko vidi in pravočasno opazi dani signalni znak, razen, kadar se odpravlja vlak, ki nima postanka po voznem redu na progah z APB ali z medpostajno odvisnostjo (MO), kot tudi, kadar se odpravlja vlak s svetlobnim signalom za odpravo vlaka.

V primerih, ko se vlak, ki po voznem redu prevozi postajo brez postanka (2. odst. 2. točke 95, člena tega pravilnika), odpravlja s svetlobnim signalom, oziroma tirnim izvoznim signalom na progah z APB, mora vlakovni odpravnik pravtako opazovati vlak s primernege mesta (15. točka tega člena). ŽTO lahko določi postaje, na katerih vlakovni odpravnik nima možnosti opazovanja vlaka, in kateri delavec na postaji opazuje pri odpravi vlak po določbah tega odstavka.

Na progah, kjer je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih, mora izvozni kretnik na postajah, kjer ni izvoznega signala vlaku, ki prevozi postajo ali pa jo izjemoma prevozi brez postanka, dajati s. zn. 85: »Naprej«, pod-

nevi s signalano zastavico, ponoči pa s signalno svetilko, od trenutka, ko opazi čelo vlaka, pa do takrat, ko ves vlak prevozi mimo njega.

1 | Razen na postajah na katerih to odredi ŽTO in predpiše varnostne ukrepe.

Ta signalni znak daje kretnik z mesta, ki je zanj določeno za pričakovanje izvozečega vlaka, dajati pa ga sme le tedaj, če mu je dal vlakovni odpravnik prej nalog za izvoz vlaka. Če ga vlakovni odpravnik ni obvestil, da je križanje, ki bi se moralo opraviti, preloženo ali da odpade, mora kretnik zaustaviti vlak (37. točka 101. člena in 3. točka 30, člena tega pravilnika).

Na postajah prehoda z dvotirne na enotirno progo, na kateri je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, mora izvozni kretnik, če ni izvoznih signalov, pri prevozu oziroma pri izjemnem prevozu vlaka ravnati tako, kot je določeno v prejšnjem odstavku.

11. Na postajah med prenehanjem službe in pa na tistih službenih mestih, kjer ni vlakovnega odpravnika, da vlakovodja nalog za odhod za prevoz oziroma za izjemen prevoz vlaka. Prav tako da nalog za odhod vlakovodja tudi pri vlaku, ki se je ustavil na odprti progi.

V prometnih odpravnih službah da vlakovodja nalog za odhod, prevoz oziroma izjemen prevoz vlaka po prejetem obvestilu od prometno-transportnega odpravnika, da so izpolnjeni potrebni pogoji za odhod, prevoz oziroma izjemen prevoz vlaka.

Pri vlakih brez vlakovodje ali z vlakovodjem na sklepnem vozu odloči strojevodja o odhodu, prevozu oziroma izjemnem prevozu vlaka na službenih mestih, kjer ni vlakovnega odpravnika, oziroma o odhodu vlaka, ki se je ustavil na odprti progi.

Prometno-transportni odpravnik sme dati obvestilo pod 2. odstavku te točke šele tedaj, ko so izpolnjeni pogoji iz 3. točke tega člena pod a), b), c), g), h), i) in k), pod d) pa samo, kar se nanaša na postajno osebje.

Obvestilo da takole:

-za odhod vlaka;
ustno z besedami:

» Nadaljnja vožnja za vlak št..... prosta «,

- za prevoz vlaka, ki po voznem redu ali i po odredbi nima postanka v prometnem odpravništvu:

da se postavi na takšno mesto, da ga vlakovno osebje lahko vidi, in sicer podnevi z razvito signalno zastavico ob telesu, ponoči pa, kakor tudi podnevi, kadar je oviran razgled zaradi megle in meteža, s signalno svetilko z belo lučjo v višini kolena, in

- za izjemen prevoz vlaka, ki ima po voznem redu ali po odredbi postanek v prometnem odpravništvu:

s signalnim znakom 85: »Naprej«, ki ga neprenehoma ponavlja v enakih razmikih od prihoda vlaka na prvo uvozno kretnica, pa vse dotlej, dokler čelo stroja ne prevozi mimo njega, in sicer podnevi s signalno zastavico, ponoči pa, kakor tudi podnevi, kadar je oviran razgled zaradi megle in meteža, s signalno svetilko z belo lučjo.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja, brez vlakovodje ali z vlakovodjem na sklepnem vozu da prometno-transportni odpravnik obvestilo iz 2. odstavka te točke samo strojevodji. Ravnanje, ki je glede dajanja signalnih znakov in nadaljnje vožnje vlaka predpisano v prejšnji točki za vlakovno osebje na postajah, velja v celoti tudi za prometna odpravništva.

12. Za določitev časa odhoda je odločilna ura vlakovnega odpravnika, tam, kjer pa daje nalog za odhod vlaka vlakovodja, je odločilna njegova ura.

13. Vlak ne sme odpeljati s postaje prej, kakor je določeno v voznem redu, razen v primerih, kadar je dovoljena predčasna odprava vlaka po določbah tega člena.

14. Osebje, ki mu je zaupano nadzorstvo in opravljanje prometne službe, mora na vso moč skrbeti, da se pri odpravi vlakov natančno upoštevajo določbe, ki zadevajo rednost in varnost prometa.

15. Ob odhodu in prevozu vlaka se mora vlakovni odpravnik postaviti na tak kraj, da ga vlakovno osebje vidi in da sam

lahko opazuje vlak in zapazi na njem morebitne napake in pomanjkljivosti.

16. Vlakovni odpravnik (prometno-transportni odpravnik) mora vlak po odhodu oziroma po prevozu opazovati najmanj tako dolgo, dokler zadnje vozilo ne prepelje izvozne kretnice, da lahko stori vse, kar bi bilo potrebno, če bi se z vlaka dajali signalni znaki.

17. Strojni vlak odpravi na izhodni postaji vlakovni odpravnik osebno. Strojni vlak mora zato pripeljati v bližino prometne pisarne. ŽTO lahko izjemoma dovoli, da se tudi strojni vlaki na posameznih izhodnih postajah odpravljajo posredno (indirektno), pri tem pa mora predpisati, kako in s kakšnimi pogoji se smejo odpravljati, kar se mora vnesti v poslovni red postaje.

18. Na vmesnih postajah odpravi vlakovni odpravnik strojni vlak osebno pri stroju.

19. Na končni postaji mora strojevodja strojnega vlaka izročiti potni list s prilogami vred v prometni pisarni, če glede na krajevne razmere ni določeno drugače. Pri strojnem vlaku, ki je samčno zaseden, veljajo, glede predaje in prevzema potnega lista, določbe 3. odstavka 6, točke 67, člena tega pravilnika.

20. Vlaki, katerih vozni red ni objavljen uporabnikom železnice, se lahko odpravljajo tudi prej, kot je to z voznim redom predvideno (predčasno).

Vlaki s prevozom potnikov, ki imajo postanek samo iz prometnih ozirov (označeni s poševnim križem), oziroma vlaki, ki imajo postanek za potrebe potnikov in iz prometnih ozirov (označeni s Y), se lahko odpravljajo predčasno, če je to v prid njihove rednosti, oziroma rednosti drugih vlakov, in to samo do postaje voznorednega postanka.

Vojaški vlaki se smejo odpraviti predčasno samo po prejšnjem dovoljenju pristojne vojne delegacije oziroma komandanta transporta.

21. O predčasni odpravi vlaka se morajo že prej obvestiti: postajno osebje, osebje na cepišču, odjavniki, čuvaji potnih prehodov oziroma čuvaji proge, vodja progovnih del na progi kakor tudi vodje progovnih vozil, ki so ob tem času na progi.

O tem jih mora obvestiti tista postaja, ki vlak predčasno odpravi.

22. Predčasna odprava vlaka ni dovoljena v tehle primerih:

- a) če za predčasno odpravo vlaka ni sprejeto soglasje od prihodnje (sosednje) postaje;
- b) če je to vlak, ki prispe po voznem redu na službeno mesto z omejenim delovnim časom v času, ko je zasedeno, zaradi predčasne odprave pa bi prispel na to službeno mesto v času ko je še nezasedeno;
- c) če bi bil s tem oviran promet drugih vlakov;
- d) če je sporazum med postajami in odjavnicami nemogoč;
- e) če so organi UVP, SV naprav in zvez ali službe za vzdrževanja električnega voznega omrežja sporočili, da bodo opravljali na progi večja dela, ki bi jih predčasna vožnja vlaka ovirala, ali pa bi dela ogrožala varnost vlaka, ki bi bil odpravljen predčasno;
- f) če vodjo progovnih del nikakor ni bilo mogoče obvestiti o predčasni odpravi vlaka, na progi pa je razgled oviran zaradi megle, meteža itd.;
- g) če je s postaje ali z odprte proge odpravljeno progovno vozilo, ki ni prispelo na postajo ali pa ni obvestila, da je prispelo na prihodnjo postajo oziroma da je na odprti progi umaknjeno s tira.

23. Progovni čuvaji morajo po naročilu vlakovnega odpravnik obvestiti o predčasni vožnji vlaka vodje progovnih del progovnih delavskih skupin, ki delajo na progi, pa tudi vodje progovnih vozil, ki vozijo na progi. Če kak progovni čuvaj tega ne more storiti, ker je premalo časa, ali pa iz drugih vzrokov, mora to takoj povedati vlakovnemu odpravniku. Vse zahteve za obvestitev, kakor sporočila o tem, da je obvestitev opravljena oziroma, da se ni mogla opraviti, se morajo dajati s fonogramom.

Če ni oviran razgled zaradi megle, meteža in podobnega, vodje progovnih del delavskih skupin, ki delajo na progi, pa se o predčasni vožnji vlaka niso mogli obvestiti, mora vlakovni odpravnik obvestiti vlakovno osebje s splošnim nalogom, da

delavske skupine na progi niso obveščene o predčasni vožnji tega vlaka. V takih primerih mora vlak tam, kjer preglednost proge zaradi terenskih razmer ni dobra, voziti tako previdno, da se v primeru potrebe lahko takoj in pravočasno ustavi.

Če je razgled zaradi megle, meteža in podobnega oviran, vodje progovnih del delavskih skupin, ki delajo na progi, pa o predčasni vožnji vlaka niso obveščeni, vlak ne sme voziti predčasno. Prav tako ne sme voziti vlak predčasno, če o tem niso bili obveščeni vodje progovnih vozil, ki vozijo na progi, ne glede na to, ali je razgled oviran ali ne (primer pod t) in g) iz prejšnje točke).

24. Vlakovno osebje vlaka, ki vozi predčasno, mora posebno paziti na progovne delavske skupine ter na postavljene prenosne opozorilnike, da jih lahko pravočasno opazi, ker so z njimi zavarovani delavci.

25. Če čuvajev prehodov ni bilo mogoče obvestiti o predčasni odpravi vlaka, mora vlakovni odpravnik obvestiti o tem vlakovno osebje s splošnim nalogom. V tem primeru se mora hitrost pred potnim prehodom uravnavati po preglednosti proge in poti (ceste) z ene in druge strani potnega prehoda tako, da se lahko vlak v primeru potrebe pred potnim prehodom še ob pravem času ustavi. Vlak ne sme v nobenem primeru voziti z večjo hitrostjo kot 15 km/h.

26. Soglasje za predčasno odpravo vlaka se sme zahtevati samo od sosednje postaje, oziroma prometnega odpravnništva in sicer s pogojem da ni ovir v duhu določb 22. točke tega člena.

3

27. Dovoljenje za predčasno odpravo se zahteva od sosednje postaje in tudi na progah opremljenih z APB in MO, s takole brzojavko ali takimle fonogramom :

»Ali sprejmete vlak št.... predčasno, (priimek vlakovnega odpravnika) «

Če ta postaja vlak lahko sprejme predčasno, odgovori:

»Vlak št... sprejem predčasno, (priimek vlakovnega ravnika) «

Če postaja zaradi prometnih razlogov ali krajevnih razmer ponujenega vlaka ne more sprejeti predčasno, odgovori:

»Ne, vlaka št ne sprejemem predčasno (Priimek vlakovnega odpravnika) «.

96

28. Dano soglasje za predčasno odpravo se šteje obenem tudi za dovoljenje po 75. členu tega pravilnika.

29. Vlak se sme odpraviti predčasno le po zanesljivem medsebojnem sporazumu med sosednjima postajama. Pri tem se morajo natančno upoštevati določbe za dogovor o križanjih.

30. Redni vozni čas vlaka, ki vozi predčasno, se sme skrajšati samo po odredbi vlakovnega dispečerja, in sicer v mejah iz 2. odstavka 6. točke 72. člena tega pravilnika.

31. Signalni znak za naznanitev vlakovne vožnje za vlak, ki bo odpravljen predčasno, se mora dati ob času, določenem v Pravilniku 1.

32. Vlakovno osebje vlaka, ki je odpravljen predčasno, mora s povečano pozornostjo paziti na prostore in uvozne signale, na signalne znake, ki bi jih morebiti dajalo progovno osebje, in na potne prehode.

33. Če na progah, na katerih se vlakovno osebje obvešča o spremembah v prometu, vlakovno osebje ni obveščeno o prometu tistih vlakov, s katerimi se bo zaradi predčasne odprave lastnega vlaka sestalo, je treba ravnati po določbah 5. točke 91. člena tega pravilnika.

34. Strojvodja in vlakovodja se morata s pomočjo voznega reda prepričati, ali se z dajanjem naloga za odhod, oziroma prevoz, v prometnem odpravništvu pa z dajanjem obvestila, njihov vlak odpravlja predčasno. V tem primeru se morata ravnati po določbah, ki zadevajo vlakovno osebje pri vlakih, ki vozijo predčasno.

35. Kretnik in nadzorni kretnik morata vlak, ki pelje predčasno s postaje, zaustaviti, če nista bila prej o tem obveščena.

36. Potni list se mora voditi po določbah PN 40.

37. Čas odhoda vlaka, ki se odpravi predčasno, se mora sporočiti prihodnji sosednji postaji po določbah 10. točke 76 člena tega pravilnika.

96

38. Vse odredbe in obvestila, ki se dajo v zvezi s predčasno odpravo vlakov, se morajo vpisati v telefonski in brzojavni dnevnik z natančno navedbo časa

39. ZTO določi v PTN k voznemu redu, na katerih progah sploh ni dovoljena predčasna odprava vlakov ali pa samo za katere vlake, pri čemer se morajo upoštevati določbe 20. točke tega člena.

40. Na tistih progah, kjer je dovoljena predčasna odprava vlakov, morajo postaje takrat, kadar se vlaki zaradi česar koli za določen čas ne smejo odpravljati predčasno, obesiti na vidnem kraju (na bloku, pri brzojavu telefonu) tablico z napisom »Ne predčasno«.

41. Pri predčasni odpravi zaporednih vlakov je treba ravnati tako, kot pri odpravi zamujenih zaporednih vlakov (102. člen tega pravilnika).

97

97. člen

Vlakovna analiza

Izhodna in razporedna postaja vlaka morata takoj po odhodu naznaniti njegov odhod določenim postajam telefonično ali telegrafsko, z navedbo potrebnih podatkov. To sparočilo se imenuje vlakovna analiza.

Določbe o obliki in vsebini analize vlaka so predpisane v PN40.

98

98. člen

Opravljanje službe na cepiščih, na mejnih postajah in na industrijskih tirih

To, kako je treba opravljati prometno službo na cepiščih, mejnih postajah, priključnih postajah sosednjih železnic in na industrijskih tirih, predpiše ZTO za vsak primer s posebnim navodilom za opravljanje prometne službe na teh mestih. Za cepišča in industrijske tire, se predpišejo podrobnejše določbe v PN-40.

1

XV. POGLAVJE

URAVNAVANJE PROMETA ZAMUJENIH VLAKOV

99. člen

99

Promet zamujenih vlakov

1. Vlakovni odpravnik mora nenehno zasledovati potek vožnje vlakov, tako da o pravem času izve za vse zamude in predčasne vožnje, da lahko še o pravem času ukrene in odredi, kar je potrebno za skrajšanje vlakovnih zamud ter za preložitev ali odreditev križanj in vrstnega reda hoda vlakov pri prehitenju.

2. Če se predvideva, da bo potniški vlak z izhodne, razporedne ali priključne postaje zamujen 15 minut in več, pri ostalih vlakih pa 30 minut in več, mora zadevna postaja takoj, najkasneje pa do časa odhoda po voznem redu, naznaniti zamudo takšnega vlaka, s telegrafsko ali telefonsko okrožnico, vsem postajam v smeri vožnje do prihodnje postaje, oziroma končne postaje vlaka.

Pravtako -morajo tudi medpostaje naznaniti zamudo tistega vlaka, ki je prispel redovito ali z manjšo zamudo od tiste, ki je predvidena v prejšnjem odstavku, če odpelje s te postaje z zamudo 15, oziroma 30 minut in več.

Takšna postaja, kjer se že objavljena zamuda poveča ali zmanjša za 15 minut ali več, mora to naznaniti prihodnjim postajam do prve razporedne postaje, oziroma končne postaje vlaka.

ŽTO lahko za določene proge ta čas 15, oziroma 30 minut, zmanjša.

O zamudi vsakega vlaka, ki znaša 15 minut ali več, se morajo seznaniti tudi zainteresirane vlečne enote.

3. Če vlaki zamujajo ali se odpravljajo predčasno in se je treba dogovoriti za križanje, velja načelo, da manj pomemben vlak ne sme ovirati vožnje bolj pomembnega vlaka. To se nanaša tudi na prehitenje vlaka.

Izjemoma se sme dati prednost tudi manj pomembnemu vlaku, če bi se s tem izognili njegovi večji zamudi. To je dovoljeno samo, če lahko bolj pomembni vlak zamudo, ki mu je bila s tem provzročena, pri nadaljnji vožnji odpravi.

Pri vlakih enake pomembnosti ima prednost tisti vlak, ki bi zaradi zamude izgubil zveze na priključnih postajah. Če pa zveze ne pridejo v poštev, ima prednost tisti vlak, ki ima pred seboj daljšo pot do svoje končne postaje.

4. Pri dogovarjanju križanja vlakov se računa pri bolj pomembnem zamujenem vlaku najkrajši vozni čas.

Pri predčasno vozečih vlakih se ne glede na pomembnost vlaka vedno računa redni vozni čas.

5. Zamude vlakov se morajo odpraviti s skrajšanjem postankov na postajah in pa z vožnjo z najkrajšimi voznimi časi.

6. Voznoredni postanek potniških vlakov, se zaradi poštne manipulacije ne sme podaljšati, skrajšati pa se sme le, če je delo pošte že opravljeno.

Vlakovni odpravnik lahko, upoštevajoč pomembnost in zveze vlaka, izjemoma dovoli podaljšanje rednega postanka pri potniškem vlaku, kar mora poštni delavec potrditi. To potrdilo se priloži potnemu listu tistega vlaka.

Pri vlaku, ki čaka na zvezo z zamujenim vlakom, se ne sme zaradi poštne manipulacije v nobenem primeru podaljšati čas, določen za čakanje na zvezo.

7. Če hoče vlakovni odpravnik skrajšati postanek zamujenega potniškega vlaka, mora že pri uvozu vlaka o tem

obvestiti vlakospremno osebje, da bo lahko oznanilo potnikom skrajšani postanek.

8. Za potniške vlake, se priključek in čakalna doba predpiše v PTN k voznemu redu.

9. Če prispe priključni vlak v zadnji minuti določene čakalne dobe, se mora čakati na prestop potnikov; na najnujnejše prekladanje pa le, če s tem niso motene druge pomembne zveze.

10. Predpisana čakalna doba se mora obdržati tudi takrat, kadar se ne da izvedeti, koliko je zamujen priključni vlak in ali ima potnike za zvezo ali ne.

11. Če se zanesljivo izve, da pri zamujenem priključnem vlaku ni potnikov za vlak, ki čaka na zvezo, ali da priključni vlak ne bo prišel ob času, ki je določen za čakanje, tedaj ga ni treba čakati.

12. Če je kak vlak toliko zamujen, da najbrž ne bi imel zveze, morajo sprevodniki tega vlaka, na postajah pa potniški blagajniki, to povedati potnikom.

13. Zamuda potniških vlakov preko 15 minut, se mora na postajah objaviti potnikom na način, predpisan v postajnem poslovnem redu.

Na manjših postajah zadostuje, če sporoči blagajnik zamudo vsakemu potniku, ki želi kupiti vozovnico. Na večjih postajah pa se mora zamuda naznaniti potnikom tako, da se napiše na desko na vidnem kraju, ali pa se razglasi po zvočniku, kjer ga imajo.

100. člen

Križanje vlakov

100

1. Po voznem redu določeno ali prej dogovorjeno križanje velja tako dolgo, dokler se ne opravi, ali dokler se na predpisani način ne preloži oziroma dokler ne odpade.

2. S postaje, kjer je križanje določeno v voznem redu ali je dogovorjeno, se sme odpraviti križni vlak samo tedaj, če je prišel nasprotni vlak ali če je križanje preloženo na drugo postajo.

Če se po voznem redu določeno ali že prej dogovorjeno križanje zaradi zamude ali predčasne odprave vlakov ne more opraviti, se mora križanje preložiti.

3. Če bi se morali vlaki zaradi zamude ali predčasne odprave križati, križanje pa v voznem redu ni določeno, se mora tako križanje odrediti. Prav tako se morajo odrediti tudi srečanja v primerih iz 19. točke 117, člena tega pravilnika.

Postaje, našteje v 10. točki 101. člena, ne smejo odpraviti vlaka pred prihodom tistega nasprotnega vlaka, s katerim križanje v voznem redu ni določeno, vse dotlej, dokler ne pride vlak iz nasprotne smeri ali dokler se križanje ne odredi.

Preložena in odrejena križanja se imenujejo »dogovorjena«.

4. Če zaradi zamude ali predčasne odprave ne pride do križanja zato, ker je eden vlakov že končal vožnjo na svoji končni postaji, ali je prešel na drugo progo oziroma na dvotirno progo, potem križanje, ki je po voznem redu določeno ali že prej dogovorjeno, odpade.

5. Po voznem redu določeno (voznoredno) ali že prej dogovorjeno križanje se sme preložiti samo, če se postaje med seboj lahko zanesljivo sporazumejo.

Prav tako se križanje, ki ni določeno z voznim redom ali pa že prej dogovorjeno, ne sme odrediti, če se postaje med seboj ne morejo zanesljivo sporazumeti.

Signalni znaki z električnim signalnim zvoncem se ne štejejo za zanesljivo sredstvo za sporazumevanje.

6. Če ni mogoče ne brzojavno ne telefonično in ne pisno sporazumevanje, se mora voznoredno ali že prej dogovorjeno križanje brezpogojno opraviti. V tem primeru se mora križni vlak zadržati tako dolgo, dokler ne pride nasprotni vlak. Če križni vlak na postaji nima voznorednega postanka, se mora ustaviti.

Če na dvotirni progi pri enotirnem prometu ni mogoče ne brzojavno ne telefonično sporazumevanje, se sme vlak, ki vozi po pravem tiru, odpraviti do prihodnje postaje ne glede na srečanja, ki so v voznem redu določena med tema dvema postajama ali na prihodnji postaji. Vlak, ki naj vozi po nepravem tiru, mora na postaji pred srečanjem počakati na vlak, ki vozi po pravem tiru in ki bi se moralo zanj dogovoriti križanje po 19. točki 117. člena tega pravilnika, če bi bilo sporazumevanje mogoče.

Določbe 1. in 2. odstavka te točke ni treba upoštevati samo tedaj, če je postaja, ki odpravlja vlak po pravem tiru, poslala pismeno soglasje po 19. točki 101. člena tega pravilnika.

Določbe iz 2. odstavka te točke veljajo samo za primer pri nepričakovani vožnji po nepravem tiru. Za pričakovano vožnjo po nepravem tiru veljajo določbe iz 2. in 3. odstavka, 1. točke 118. člena, za izjemno vožnjo po nepravem tiru pa določbe iz 2. točke 119. člena tega pravilnika.

1

7. V voznem redu posebnega vlaka predvidena ali z brzojavno (telefonsko) okrožnico o vpeljavi posebnega vlaka po 17. točki 66. člena tega pravilnika določena križanja in prehitenja polno veljajo, dokler se ne opravijo. To velja tudi za križanja in prehitenja, ki so v voznem redu zaznamovana z opombo »čaka« ali »čaka na«. Če se ta križanja ne morejo opraviti, se morajo preložiti tako, kot voznoredna oziroma prej dogovorjena.

8. Pri deljenih vlakih se šteje za voznoredno križanje tisto, ki je vpisano v voznem redu njihovega osnovnega vlaka.

Pri dogovoru za križanje za osnovni del vlaka oziroma s prvim delom vlaka se mora hkrati dogovoriti križanje tudi za deljeni vlak, oziroma z deljenim vlakom.

Posebej se dogovori križanje samo z drugim delom vlaka v primeru, ko je drugi del vlaka zamujen, s prvim delom pa je bilo križanje že opravljeno ali pa je prvi del že končal vožnjo. Kadar vozi deljeni vlak pred osnovnim vlakom, se dogovarja križanje po določbah 2. odst. te točke, oziroma se mora hkrati dogovoriti križanje tudi za osnovni vlak in prihodnje deljene vlake. Če osnovni vlak izostane, se križanje dogovori za deljeni vlak, oziroma samo z deljenimi vlaki.

100

9. Če sporazumevanje ni mogoče ne brzojavno in ne telefonično, mora vlak iz nasprotnne smeri na postaji voznorednega ali dogovorjenega križanja z osnovnim vlakom čakati tudi na križanje z deljenim vlakom. Tega samo tedaj ni treba upoštevati, če je bilo za deljeni vlak dogovorjeno križanje prej, preden je nastala motnja na sredstvih za sporazumevanje ali če je osnovni vlak prinesel pismeno soglasje za spremembo križanja za deljeni vlak. Pismeno soglasje se da tako, kot je predpisano v 19. točki 101, člena tega pravilnika.

10. Če bi na progi, kjer se vlakovno osebje obvešča o spremenjenih križanjih, hotel vlakovni odpravnik odpraviti vlak s postaje voznorednega ali dogovorjenega križanja brez križnega naloga, vlak iz nasprotnne smeri pa še ni prišel, morata vlakovodja in strojevodja vlakovnega odpravnika na to opomniti in zahtevati križni nalog.

Na progah, kjer je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih, varuje promet nasprotnih vlakov in opravlja križanje postajno osebje brez neposrednega sodelovanja vlakovnega osebja.

101

101. člen

Dogovarjanje in odpadanje križanj

1. Če imajo postaje za sporazumevanje samo telefonske ali samo brzojavne naprave, se križanje dogovori telefonično oziroma brzojavno.

2. Če imajo postaje brzojavne in telefonske naprave, se mora križanje dogovoriti brzojavno. Telefonično se sme dogovoriti križanje samo, če je na brzojavu motnja.

Na progah, kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, se sme križanje dogovarjati po telefonu samo, če ima ta registrofon. Telefon brez registrofona se sme rabiti samo izjemoma tedaj, kadar je registrofon pokvarjen, kakor tudi v primeru, če kaka proga nima registrofona, in sicer samo začasno, dokler se v telefonske vode ne vključi registrofon.

Za urejeno in zanesljivo dogovarjanje križanj po telefonu brez registrofona mora ŽTO v primerih iz prejšnjega odstavka predpisati posebne ukrepe, pri tem pa mora upoštevati določbe 5., 6., 7 in 8. točke tega člena.

3. Brzovjavko o soglašanju pri dogovarjanju križanja na lastno postajo pred oddajo, oziroma na drugo postajo po sprejemu, mora vlakovni odpravnik razločno in brez okrajšav osebno vpisati v telegrafski dnevnik in jo podpisati.

Na postajah, ki na njih telegrafist opravlja telegrafsko službo, sme telegrafist vpisati brzovjavko o soglasju pri dogovoru križanja na lastno postajo, ne sme pa jo dalje odpraviti, dokler vlakovni odpravnik ne prečita in ne podpiše brzovjavke. Prav tako vpiše telegrafist po sprejemu brzovjavke a soglasju na križanje dogovorjeno na drugo postajo in jo takoj da na vpogled vlakovnemu odpravniku, proti podpisu na koncu brzovjavke.

Brzovjavko o ponudbi pri dogovarjanju križanja na drugo postajo, da telegrafist na ustni nalog vlakovnega odpravnika.

Fonograme o križanju mora vlakovni odpravnik vedno sam vpisati, oddati in sprejeti.

Za vpisovanje brzovjavk o dogovarjanju križanj lahko Poslovodni odbor Skupnosti JŽ predpiše olajšave.

4. Vlakovni odpravnik mora pred oddajo vpisati fonogram o križanju v telefonski dnevnik brez kratic, nato pa ga na telefonu prebrati postaji, ki ji je namenjen.

Prejeto soglasje na križanje mora vlakovni odpravnik postaje, ki je ponudila križanje, vpisati v telefonski dnevnik, nato pa ga zaradi primerjave prebrati postaji, ki je dala soglasje nanj, ter na koncu fonograma dodati: »Sprejel.... (ime postaje in priimek vlakovnega odpravnika te postaje) «

5. Če ima postaja samo telefon brez registrofona ali če je pri telefonu z registrofonom poškodovan ali izločen registrofon, se mora križanje dogovoriti v navzočnosti priče.

6. Kadar se dogovori križanje na bolj oddaljeno postajo in so navzoče vmesne postaje ter odzadnja postaja za postajo, ki ji je križanje ponudeno, tedaj ni treba klicati drugih službenih

mest za priče. Če je postaja, ki ji je ponudeno križanje, končna postaja, so za priče samo vmesne postaje.

7. Če se dogovarja križanje na sosednjo postajo, je treba klicati za pričo odzadnjo postajo za sosednjo postajo. Če je sosednja postaja končna postaja, je treba poklicati za pričo katero od službenih mest na progi med obema postajama (odjavnico, čuvajnico idr.). Če tudi takih službenih mest ni, mora postaja poklicati za pričo eno od sprednjih postaj. Če tudi take postaje ni, je treba poklicati nekoga od delavcev tiste postaje, ki bo križanje sprejela.

8. Če so poklicana za priče službena mesta, ki pri dogovarjanju križanja niso udeležena (odjavnica, čuvajnica itd), morajo le-ta celotno besedilo fonograma o soglasju vpisati v svoj tele-i fonski dnevnik. Ko je postaja, ki je ponudila križanje, natančno sprejela fonogram o soglasju, morajo te priče to potrditi z besedo:

»Pravilno.. (ime službenega mesta in priimek delavca tega službenega mesta, ki je bilo udeleženokot priča)«.

Priče pokliče tista postaja, ki sprejema ponujeno križanje.

9. Križanje mora preložiti postaja, na kateri je le-to po voznem redu določeno, ali pa je bilo že prej dogovorjeno.

10. Križanje mora odrediti:

- a) izhodna postaja za vlak, ki ga mora odpraviti pred prihodom tistega vlaka iz nasprotne smeri, s katerim križanje po voznem redu ni določeno;
- b) vmesna postaja vlaka, kadar mora odpraviti vlak prej, preden je prišel iz nasprotne . smeri vlak, ki je zanj ta postaja končna postaja, po . voznem redu pa križanje ni določeno;
- c) postaja prehoda z dvotirne na enotirno progo razen primerov pod a) in b) tudi še takrat, kadar se morajo vlaki, ki prihajajo z dvotirne proge na enotirno, zaradi zamude ali predčasne odprave križati na enotirni progi, po voznem redu pa križanje ni določeno;
- d) cepna postaja razen primerov pod a), b), in c) tudi še takrat, kadar se morajo vlaki, ki prehajajo z dveh ali več prog na skupno enotirno progo, zaradi zamude ali predčasne odprave križati na tej (skupni) progi;

- e) izhodna oziroma razporedna postaja, kadar vpelje posebni vlak v primeru iz 17. točke 66. člena tega pravilnika;
- h) postaja ki odpravi pomožni vlak;
- g) postaja, ki odpravi vlak po nepravem tiru po 19. točki 117. člena tega pravilnika; in
- h) odzadnja postaja, kadar se mora iz prometnega odpravništva odpraviti vlak prej, preden je prišel iz nasprotne smeri vlak, ki je zanj to prometno odpravništvo končna postaja, po voznem redu pa to križanje ni določeno; če zaradi tega, ker je prometno odpravništvo prvo službeno mesto od začetka oziroma konca proge, odzadnje postaje ni, mora odrediti križanje prva prihodnja postaja.
- i) postaja, ki odpravlja vlak po naknadni vpeljavi nasprotnega deljenega vlaka, katerega osnovni vlak je prevozil to postajo.

11. Postaji, ki se namerava nanjo preložiti ali odrediti križanje, oziroma postaji, ki soglaša pri prelaganju ali odrejanju križanja v prometno odpravništvo (21. točka tega člena), se da ponudba s takole brzobjavko (fonogramom):

»Vlak št.... se križa z vlakom št.....v (celotno ime postaje oziroma prometnega odpravništva, kjer naj bo križanje), (priimek vlakovnega odpravnika) «.

12. Če poklicana postaja ponujeno križanje lahko sprejme na svojo postajo oziroma, če se ponujeno križanje lahko opravi na prometnem odpravništvu, da soglasje s takole brzobjavko (fonogramom):

»Vlak št.....se križa z vlakom št.....v (celotno ime postaje oziroma prometnega odpravništva), soglašam, (priimek vlakovnega odpravnika) «.

13. Postaja, ki ponujeno križanje sprejema, mora poklicati svojo prvo odzadnjo postajo, pa tudi vse vmesne postaje in prometna odpravništva do postaje ki je križanje ponudila, če se križanje dogovarja na bolj oddaljeno postajo, da bodo navzoče oziroma da vzamejo v vednost dogovorjeno križanje. Kadar se križanje prelaga ali odreja na prometno odpravništvo, mora postaja, ki sprejema ponujeno križanje na prometno od-

Pravništvo, poklicati to odpravništvo pa tudi vse vmesne pa staje in druga prometna odpravništva do postaje, ki je križanje ponudila.

Če nasprotni vlak ne stoji na prvi odzadnji postaji oziroma na postaji, ki soglaša na križanje na prometnem odpravništvu, pa tudi, kadar križni vlak nima postanka na postaji, ki je križanje ponudila, tedaj mora postaja, ki sprejema križanje, poklicati tudi tisti postaji, na katerih se križni in nasprotni vlak zadnjikrat ustavita, da bosta navzoči pri dogovarjanju o križanju.

Na progah, kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, ni treba, da so pri dogovarjanju o križanju navzoče in da to vzamejo v vednost odzadnje sosedne postaje oziroma oddaljenejše postaje, ki bi sicer na progah, kjer se vlakovno osebje o spremenjenih križanjih obvešča, morale izročiti križni nalog vlakovnemu osebju križnega in nasprotnega vlaka.

14. Poklicane navzoče postaje sprejmejo dogovorjeno križanje v vednost z besedo »Razumel« in s svojim klicnim znamenjem. Če se križanje dogovarja po telefonu, povedo postaje namesto svojega klicnega znamenja celotno ime postaje in priimek vlakovnega odpravnika.

Pri prelaganju oziroma odrejanju križanj na prometno odpravništvo in s prometnega odpravništva mora prometno-transportni odpravnik ponoviti celotno vsebino brzojavke tiste postaje, ki soglaša na križanje, za tem pa da potrdilo z besedo »Razumel« klicnim znamenjem prometnega odpravništva in svojim priimkom. Če se dogovarja križanje po telefonu, tedaj da po ponovljeni celotni vsebini brzojavke potrdilo z besedo »Razumel«, polnim imenom prometnega odpravništva in svojim priimkom.

Potem, ko vzamejo poklicane postaje dogovorjeno križanje v vednost, da postaja, kjer je križanje dogovorjeno, oziroma postaja, ki na križanje na prometnem odpravništvu soglaša, na brzojavi znamenje »Razumel«, klicno znamenje postaje in znamenje »Konec oddajanja«, po telefonu pa ime postaje, besedo »Razumel« in priimek vlakovnega odpravnika.

15. Poklicana prva odzadnja postaja oziroma tisti postaji, na katerih se nasprotni in križni vlak po voznem redu zadnjič

ustavita, morajo izročiti vlakovnemu osebju kroni nalog po določbah 30., 31. in 32. točke tega člena.

16. Če katera od vmesnih postaj zaradi kakršnega koli vzroka ni navzoča pri dogovarjanju o križanju, se križanje lahko do govori tudi brez nje, toda postaja, ki sprejme križanje, jo mora pozneje poklicati in obvestiti o križanju.

Prav tako se lahko križanje dogovori tudi brez odzadnjih postaj, če pri dogovoru o križanju zaradi kakršnega koli vzroka niso navzoče; toda postaji, ki sta se dogovorili za križanje, morata zaradi obvestitve vlakovnega osebja s križnim nalogom o dogovorjenem križanju ravnati po 31., 32. in 33. točki tega člena.

17. Če postaja ponujenega križanja ne more sprejeti da tole brzojavko (fonogram):

»Križanje na postaji.....(ime svoje postaje) ni mogoče. (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Če se ponujeno križanje ne more opraviti na prometnem odpravništvu, da postaja, °ki ji je križanje ponujeno, tole brzojavko (fonogram):

»Križanje na prometnem odpravništvu..... (ime prometnega odpravništva) ni mogoče, (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Ponujeno križanje se sme zavrniti samo, če to glede na prometne in krajevne razmere na postaji oziroma na prometnem odpravništvu res ni mogoče.

18. Če je potrebno, da postaja, ki odpravlja vlake po nepravem tiru, odredi križanje po določbah 19. točke 117. člena tega pravilnika na lastno postajo, mora o tem obvestiti sosednjo postajo s tole brzojavko (fonogramom):

»Vlak št..... se križa z vlakom št.... v (ime lastne postaje), (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Če je potrebno, da se v takem primeru odpravi vlak po nepravem tiru iz prometnega odpravništva, mora odzadnja sosednja postaja odrediti križanje v prometno odpravništvo, iz katerega se odpravlja vlak po nepravem tiru, še prej pa se mora ravnati po določbi 4. odstavka 21. točke tega člena in mora o tem obvestiti prihodnjo postajo s tole brzojavko (fonogramom):

»Vlak št se križa a vlakom št.....V (ime prometnega odpravišтва), (priimek vlakovnega odpravnik) «.

Prometno-transportni odpravnik vzame dogovorjeno križanje v vednost tako, kot je predpisano v 2. odstavku 14. točke tega člena.

Sosednja postaja, kakor tudi navzoče postaje in prometna odpravišтва vzamejo dogovorjeno križanje v vednost tako, kot je predpisano v določbah 14, točke tega člena.

19. Kadar brzojavno in telefonično sporazumevanje med postajami na enotirni progi ali pri enotirnem prometu na dvotirni progi ni mogoče in se križanja dogovarjajo pisno, se mora pisno soglasje na križanje, ki se pošlje sosednji postaji z vlakom, glasiti:

»Ko prispe vlak št.....tja, sprejemem vlak št....vlak št....Se križa a vlakom št v (celotno ime lastne postaje), soglašam, (priimek vlakovnega odpravnik).«

Vsebina pisnega soglasja se mora prej vpisati v brzojavni (telefonski) dnevnik in pripisati, kateri postaji in s katerim vlakom je bilo soglasje poslano.

Pisno soglasje se pošlje na brzojavnem obrazcu S-48a, ki mora biti izpolnjen po določbah Pravilnika 8. S pisnim soglasjem se lahko dajo tudi še naročila za obvestitev o uvozu v odklon, o ustavitvi pred uvoznim signalom itd., kakor tudi sporočilo o vožnji po 3. točki 120, člena tega pravilnika.

20. Križanje se lahko dogovori brzojavno (telefonično) na sosednjo ali katero bolj oddaljeno postajo, vendar samo v mejah razporednega odseka.

Križanje popolnoma velja od trenutka, ko postaja, ki je križanje ponudila, prejme soglasje od postaje, ki ji je bilo križanje ponujeno.

Če se že dogovorjeno križanje ne more opraviti, ga mora postaja, ki je na njej dogovorjeno križanje, preložiti na katero drugo postajo.

21. Iz prometnega odpravišтва je dolžna prelagati križanja prva odzadnja postaja v smeri vožnje križnega vlaka. Če zaradi

tega, ker je prometno odpravništvo prvo službeno mesto na začetku oziroma na koncu proge, odzadnje postaje ni, je dolžna prelagati križanja prva prihodnja postaja.

V prometno odpravništvo je dolžna prelagati in odrejati križanja postaja, navedena v 9. in 10. točki tega člena.

Na ponujeno križanje na prometno odpravništvo da soglasje prva prihodnja postaja v smeri vožnje križnega vlaka. Če zaradi tega, ker je prometno odpravništvo zadnje službeno mesto na začetku oziroma na koncu proge, prihodnje postaje ni, da soglasje odzadnja postaja v smeri vožnje križnega vlaka.

Preden da soglasje na ponujeno križanje v prometno odpravništvo, mora postaja izvedeti, ali se križanje, glede na število razpoložljivih tirov za sprejem vlakov na prometno odpravništvo, lahko opravi.

Če se križanje ne more opraviti, je treba ravnati po 17. točki tega člena.

Križanje na prometno odpravništvo in s prometnega odpravništva se mora dogovarjati v navzočnosti prometno-transportnega odpravnika. Če prometno odpravništvo nima brzojava, se morajo dogovarjati križanja po telefonu tako, kot je predpisano.

Vlaki, ki se križajo na prometnih odpravništvih, ne smejo imeti presežene dolžine, glede na dolžino glavnih tirov.

Križanje na prometno odpravništvo se mora dogovoriti tako pravočasno, da pride nasprotni vlak na prometno odpravništvo že obveščen s križnim nalogom. Če se mora izjemoma dogovoriti križanje na prometno odpravništvo potem, ko je nasprotni vlak že odpeljal s sosednje postaje (prometnega odpravništva), tedaj se sme storiti to šele po obvestilu prometno-transportnega odpravnika, da je nasprotni vlak prispel na prometno odpravništvo, se ustavil znotraj ločnic in da čaka na dogovarjanje o križanju. Obvestilo se mora dati z brzojavko.

V času, kadar je brzojavni in telefonski sporazum nemogoč, je prepovedano pisno dogovarjanje križanj na prometno odpravništvo. V tem času se s prometnega odpravništva prelaga križanje po določbah 19. točke tega člena s to razliko, da se pisno soglasje pošlje prometno-transportnemu odpravniku.

22. Postaje, ki so dolžne prelagati in odrejati križanja, se morajo zanje dogovoriti o pravem času tako, da vlaki zaradi tega ne bodo zamujali.

23. Vlakovni odpravnik izhodne, razporedne oziroma tiste postaje, kjer se vlak po voznem redu zadnjič ustavi, mora, če bi se moralo zaradi zamude ali predčasne vožnje spremeniti križanje, opomniti postajo voznorednega ali že prej dogovorjenega križanja, naj se dogovori za križanje o pravem času, da bo lahko vlakovno osebje že na njegovi postaji obveščeno s križnim nalogom.

24. Voznoredno ali dogovorjeno križanje odpade:

- a) na postaji prehoda z enotirne proge na dvotirno, kadar se križanje ne bo opravilo zaradi tega, ker je vlak z enotirne proge že prešel na dvotirno progo prej, preden je prišel vlak z dvotirne proge;
- b) na cepni postaji, kadar se križanje ne bo opravilo zaradi tega, ker je vlak s skupnega dela proge že prešel na svojo cepno progo prej, preden je prišel vlak iz nasprotne smeri s kake druge proge;
- c) na končni postaji kakega vlaka, ki je končal vožnjo, kadar se je zaradi nastale zamude ali predčasne odprave časovni presledek med njegovim prihodom in odhodom vlaka iz nasprotne smeri, za katerega je ta postaja izhodna ali vmesna postaja, povečal na več kot 15 minut.

25. Če so križanja določena po voznem redu ali dogovorjena na postajah pred postajo prehoda, pred cepno ali končno postajo in se zaradi zamude ali predčasne odprave ne bodo opravila na teh postajah, se morajo preložiti do postaje prehoda, do cepne oziroma da končne postaje.

26. O tem, da križanje odpade, obvestijo postaje prehoda z dvotirne na enotirno progo in cepne postaje s splošnim nalogom vlakovno osebje samo tistih vlakov, ki preidejo na enotirno progo oziroma na skupno progo. Končna postaja o tem, da križanje odpade, ne obvesti vlakovnega osebja s splošnim nalogom, temveč vpiše vlakovni odpravnik v potni list tistega vlaka, ki ga odpravlja, nasprotni vlak tako, kot da se je z njim sešel, in podpiše potni list, razen v primeru iz 28. točke tega člena.

V splošni nalog, ki se z njim obvešča vlakovno osebje o tem, da križanje odpade, se vpiše:

»Križanje z vlakom št...odpade, ker je prešel na dvotirno progo« oziroma »na progo (ime proge)« oziroma »ker je vožnjo že končal.«

27. Postaja prehoda oziroma cepna postaja ne sme tistih vlakov, ki se morajo obvestiti o tem, da križanje odpade, odpraviti prej, dokler vlakovnemu osebju takih vlakov ne izroči splošnega naloga z vpisom, da križanje odpade.

28. Če vlak katerega vlakovno osebje se mora obvestiti s splošnim nalogom o tem, da križanje odpade, vozi skozi postajo prehoda z dvotirne na enotirno progo ali skozi cepno postajo brez postanka, se mora vlakovno osebje obvestiti po tisti odzadnji postaji, na kateri se vlak po voznem redu zadnjič ustavi. Sprednja določba velja tudi za primer, če odpade križanje na končni postaji, ki je vmesna postaja nasprotnega vlaka, ta pa na njej nima postanka. Brzjavka ali fonogram, s katerim se o tem obvešča odzadnja postaja, se mora glasiti:

»Križanje vlaka št.... s vlakom št..... odpade, ker je prešel na (svojo progo ali na dvotirno progo)«, oziroma »ker je vožnjo končal), (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Kako je treba ravnati takrat, kadar odpade križanje na mestu prehoda z enotirne na dvotirno progo oziroma na cepišču na odprti progi, se mora določiti v navodilu za opravljanje službe na takih mestih.

29. O preloženem ali odrejenem križanju se morata na progah, kjer se vlakovno osebje obvešča o spremenjenih križanjih, obvestiti s križnim nalogom vlakovodja in strojevodja križnega in nasprotnega vlaka.

30. Vlakovno osebje križnega vlaka obvesti postaja, ki preloži oziroma odredi križanje. Če vozi križni vlak skozi postajo, ki je preložila ali odredila križanje, brez postanka, izroči vlaku križni nalog tista odzadnja postaja, na kateri se križni vlak zadnjič ustavi in ki je bila poklicana ter navzoča pri dogovoru o križanju. Če ta odzadnja postaja zaradi kakršnega koli vzroka ni mogla izročiti križnega naloga ali pa ni bila navzoča pri

dogovoru o križanju, mora postaja, ki se je za križanje dogovorila, ustaviti križni vlak in izročiti vlakovnemu osebju križni nalog. Vlakovni odpravnik odzadnje postaje, ki je bil navzoč pri dogovoru o križanju, mora tisto postajo, ki se je za križanje dogovorila, obvestiti o tem, ali je križnemu vlaku dal križni nalog ali ne.

31. Vlakovno osebje nasprotnega vlaka mora biti obveščeno o dogovorjenem križanju s križnim nalogom prej, preden prispe njegov vlak na postajo, na kateri je bilo dogovorjeno križanje. Zaradi tega mora vlakovni odpravnik odzadnje sosedne postaje oziroma tiste odzadnje postaje, na kateri se nasprotni vlak po voznem redu zadnjič ustavi, ki je bil poklican ter navzoč pri dogovoru o križanju, obvestiti s križnim nalogom vlakovodjo in strojevodjo tega vlaka.

O opravljeni obvestitvi s križnim nalogom mora odzadnja postaja obvestiti z brzojavko postajo dogovorjenega križanja.

32. Če se nasprotni vlak ni mogel obvestiti s križnim nalogom po določbah prejšnje točke, je treba ravnati takole:

- a) Če ima nasprotni vlak po voznem redu na postaji dogovorjenega križanja postanek, mora vlakovni odpravnik te postaje takoj po prihodu vlaka obvestiti strojevodjo in vlakovodjo s križnim nalogom.
- b) Če nasprotni vlak po voznem redu na postaji dogovorjenega križanja nima postanka, mora postaja dogovorjenega križanja odrediti, da se vlak ustavi na odzadnji sosednji postaji, na njej pa mora vlakovni odpravnik izročiti vlakovnemu osebju križni nalog. Če še na tej postaji ne bi bilo več mogoče obvestiti vlakovnega osebja o dogovorjenem križanju, mora vlakovni odpravnik v postaji dogovorjenega križanja ustaviti vlak tako, kot je predpisano v 12. točki 90. člena tega pravilnika, in ravnati tako, kot je določeno pod a).
- c) Če je prišel križni vlak na postajo pravkar dogovorjenega križanja prej, kot nasprotni vlak, potem nasprotnega vlaka, kolikor nima na tej postaji postanka po voznem redu, ni treba zaradi izročitve križnega naloga ustavljati, vendar s pogojem, da ima po voznem redu postanek na eni od prihodnjih postaj, najdalje pa na postaji voznorednega oziroma že prej dogovorjenega

križanja. V tem primeru mora vlakovni odpravnik postaje opravljenega križanja z brzojavko zahtevati od prve prihodnje postaje, na kateri se ta nasprotni vlak po opravljenem križanju ustavi, oziroma od postaje voznorednega ali že prej dogovorjenega križanja, da obvesti vlakovno osebje o opravljenem križanju. Obvestitev se opravi s splošnim nalogom, v katerega se mora vpisati:

»Križanje z vlakom št....opravljeno na postaji«.

Če mora nasprotni vlak čakati na križanje na postaji dogovorjenega križanja, se mora vlakovni odpravnik ravnati po 16. točki 92. člena tega pravilnika.

33. Ob izročanju križnega naloga mora vlakovni odpravnik vlakovodjo in strojevodjo tudi ustno obvestiti o dogovorjenem križanju.

34. Noben vlak ne sme odpeljati s postaje voznorednega ali dogovorjenega križanja prej, dokler ne pride vlak iz nasprotne smeri, ali dokler ni s križnim nalogom obveščen, da je križanje preloženo oziroma da je odpadlo.

Če vlakovodja in strojevodja po krajevnih razmerah ali iz kakega drugega razloga ne moreta zanesljivo dognati, da je vlak iz nasprotne smeri prišel, morata zahtevati od vlakovnega odpravnika potrebno obvestilo. Če vlak iz nasprotne smeri ni prišel in se križanje na tej postaji ne bo opravilo, morata zahtevati križni nalog, če križanje odpade, pa splošni nalog, oziroma zahtevati, da vpiše vlakovni odpravnik v potni list številko vlaka, s katerim sta se sestala (26. točka tega člena). Pri vlakih brez vlakovodje, kakor tudi pri tovornih vlakih samo z vlakovodjem na sklepnem vozu je dolžnost strojevodje, da izpolni določbe 1. in 2. odstavka te točke. Vlak, ki postajo voznorednega ali dogovorjenega križanja prevozi brez postanka, se mora na njej ustaviti, če ni prišel vlak iz nasprotne smeri, vlakovno osebje pa ni bilo obveščeno, da je križanje preloženo ali da odpade.

35. Da bi se na postajah voznorednega ali dogovorjenega križanja izognili ustavitvi vlakov, ki po voznem redu prevozijo postajo brez postanka, se je treba za vsako spremembo križa-

101

nja dogovoriti o pravem času tako, da se vlakovno osebje vlakov, ki pridejo v poštev, lahko obvesti s križnim nalogom že na postaji, kjer se pred tem zadnjič ustavijo.

36. Na progah kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, vlakovnemu odpravniku ni treba opravljati dolžnosti, ki so predpisane v 23., 26., 27., 28. (razen zadnjega odstavka), 29., 30., 31., 32. (razen zadnjega odstavka) 33, in 35. točki tega člena, vlakovnemu osebju pa ne dolžnosti, predpisanih v 34. točki tega člena.

37. O dogovorjenih križanjih ali o tem, da križanje odpade, se mora kretniško osebje takoj telefonično ali pisno obvestiti. Kretniško osebje mora ustaviti vsak vlak, ki pelje iz postaje prej, preden pride iz nasprotne smeri vlak, če ni obveščeno, da je križanje preloženo ali odrejeno na drugo postajo. Kretniško osebje se mora obvestiti tudi o tistih križanjih, ki so odgovorjena na lastno postajo.

38. Proge, na katerih je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja spremenjenih križanjih, določa Skupnost JŽ na predlog.

Vlakovno osebje se mora obveščati o spremenjenih križanjih tudi na teh progah pri vlakih, katerih promet se ureja po Pravilniku 7, kakor tudi pri vlakih, ki se sestanejo ali pa se bodo sestali s temi vlaki.

39. Za proge, kjer so postaje z omejenim delovnim časom, veljajo za dogovarjanje in opravljanje križanj še določbe PN 40.

102

102. člen

Odprava zamujenih zaporednih vlakov

1. Na progah, kjer vozijo vlaki v postajnem razmiku, se odpravljajo zamujeni zaporedni vlaki v celoti po določbah 3. točke 78. člena in 2. točke 80. člena tega pravilnika.

2. Na progah, kjer vozijo vlaki v odjavnem razmiku, se zamujeni zaporedni vlaki odpravljajo po določbah 4, in 5, točke 78. člena ter 3. in 4, točke 80. člena tega pravilnika. Da bi se

izognili ustavljanju zaporednih vlakov pred prostornimi signali, se odpravljajo zamujeni vlaki takole:

- a) Če ima prihodnji vlak enako ali večjo hitrost, se mora odpraviti tako, da bo presledek med prihodom obeh vlakov v prihodnjo postajo enak tistemu času, ki je potreben prihodnjemu vlaku, da prevozi, glede na vozni čas, naj daljši prostorni odsek, in h kateremu je prištet še čas, ki je potreben za oddajo odjave.
- b) Če ima prihodnji vlak manjšo hitrost, se lahko odpravi, ko mine čas, ki je potreben sprednjemu vlaku, da prevozi glede na vozni čas najdaljši prostorni odsek, in h kateremu je prištet še čas, ki je potreben za oddajo odjave.

Za vlak večje hitrosti se šteje tisti vlak, ki je njegov čas potovanja med dvema sosednjima postajama krajši. V čas potovanja vlaka se računata vozni čas in postanek na odprti progi.

Ti časovni presledki, v katere je že vštet čas, potreben za odjavo, so v tabelarnem pregledu v voznoredni knjižici.

3. Pri odpravi deljenega vlaka in kadar je prihodnji vlak večje oziroma enake hitrosti zamujen, se mora upoštevati najkrajši vozni čas ali pa se mora prihodnjemu vlaku odrediti s splošnim nalogom, da rednega voznega časa ne sme skrajšati.

Poleg tega mora razporedna oziroma izhodna postaja pri odpravi deljenega vlaka, kakor tudi pri odpravi zamujenega prihodnjega vlaka večje ali enake hitrosti zagotoviti še tak časovni presledek zaporedja vlakov, da se ne bo treba prihodnjemu vlaku ustavljati na vmesnih postajah, na katerih ni po voznem redu ali po odredbi potreben postanek. Pri tem je treba upoštevati tudi promet vlakov iz nasprotne smeri, časovni presledek zaporedja pa se določi podobno, kot v določbi pod a) 1. odstavka prejšnje točke, in sicer za del proge do prve postaje, na kateri ima prihodnji vlak po voznem redu postanek.

4. Predpisani časovni presledki v tabelarnem pregledu v voznoredni knjižici so navedeni za vlake, ki imajo približno enako hitrost.

5. Če brzojavni ali telefonični sporazum ni mogoč, se mora ravnati po določbah 80. člena tega pravilnika.

6. Za pomožne vožnje glej 124, člen tega pravilnika.

Urejanje vlakovnega prometa brez dogovarjanja križanj in prehitenj

1. Na posamičnih progah se lahko vlakovni promet ureja brez dogovarjanja križanj. Prehitenja se ne dogovarjajo na nobeni progi.

Promet nasprotnih in zaporednih vlakov se ureja samo z zahtevanjem in dajanjem dovoljenj, dajanjem odjav in aviz (predaviz).

2. Proge, na katerih se sme opustiti dogovarjanje križanj določa SJŽ na predlog ŽTO.

3. Dovoljenja se zahtevajo in dajejo, odjave in avize (predavize) pa dajejo telegrafsko ali po telefonu, ki je vključen v registrofon tako, kot je predpisano v 75., 76., 78. in 96. členu tega pravilnika.

Če je telegrafski vod oziroma telefonski vod z registrofonom preobremenjen, kakor tudi na delu proge, na katerem rabi za urejanje prometa zaporednih vlakov v odjavnem razmiku samo telefonski vod, ki ni vključen v registrofon, lahko ŽTO dovoli, da se na zadevni progi (delu proge), dajejo odjave in avize (predavize), izjemoma na telefonskem vod, v katerega sta vključeni le dve sosednji postaji in službena in delovna mesta.

2

4. Na progah, ki so opremljene z APB ali avtomatično kontrolo medpostajne odvisnosti in na dvotirnih progah z obojestranskim prometom je zahtevanje in dajanje privolitve z varnostnimi napravami, kadar le-te delujejo brezhibno, enakovredno zahtevanju in dajanju dovoljenja v smislu določb 1. odstavka 3. točke tega člena.

V primeru, da naprave iz prejšnjega odstavka niso brezhibne, se je treba ravnati v smislu 1. odstavka 1. točke 75. člena.

5. Kadar je pokvarjen registrofon, se smejo zahtevati in dajati dovoljenja po telefonu samo s sodelovanjem prič. V tem primeru se dajejo odjave in avize (predavize) brez prič. Natančnejše ravnanje kako sodelujejo priče, kadar se pokvari registrofon, določi ŽTO.

6. Če se zaradi okvare APB ne more z napravo zahtevati in dati privoljenje, se je treba, glede zahtevanja in dajanja dovoljenja ravnati po določbah 1. odst. 3. točke, če gre pa za okvaro tudi na telegrafu oziroma registrofonu, ali če le-teh ni, pa se je treba ravnati po določbah 5. točke tega člena.

7. Na postajah, ki niso opremljene z izvoznimi signali, mora dajati izvozni kretnik s. zn. 85: »Naprej« vlakom, ki imajo skozi postajo prevoz ali izjemen prevoz brez postanka (6, in 7. odst. 10. točke 96. člena tega pravilnika).

8. O spremembah pri križanju vlakov obvešča vlakovni odpravnik kretniško osebje samo, kadar odpravlja vlak pred prihodom vlaka iz nasprotne smeri s fonogramom:
»Vlak št.....odpelje pred prihodom vlaka št....(Priimek vlakovnega odpravnika) «.

Če ne dobi takšnega obvestila, mora kretnik vlak zaustaviti. O drugih spremembah v zvezi s sestajanjem vlakov, se kretniško osebje obvešča s fonogramom, preden se da ukaz za zavarovanje vozne poti (4. odst. 8. točke 12. člena PN-40). Določbe te točke ne veljajo za proge opremljene z APB, dokler naprava brezhibno deluje.

9. O tem, da mora vlak čakati na prihod vlaka z nasprotne smeri oziroma, da mora čakati na prevoz vlaka iste smeri, je treba ustno obvestiti vlakovno osebje vlaka, ki mora čakati.

10. Če med sosednjima postajama ni mogoč direktni sporazum, se zahtevanje in dajanje dovoljenja, dajanje odjave in avize (predavize) opravi posredno prek drugih službenih mest tako, kot je predpisano v 1. odst. 3. točke in 5. točki tega člena.

11. Kadar med sosednjima postajama sporazum ni mogoč niti s posredovanjem drugih službenih mest, se vlaki odpravljajo brez zahtevanja dovoljenja.

Kot prvi, se odpravlja vlak za katerega je sprejeto dovoljenje, preden je nastala motnja. Če takšnega vlaka ni, potem odpravi prvi vlak postaja v smeri od začetka proti koncu proge. Za izjemne primere, ko to ni mogoče, se mora v objavi takšnih prog navesti prednostna smer za vsako takšno progo, oziroma del proge.

Če se v času motenj na sredstvih za sporazumevanje na progah opremljenih z APB, ni mogoče urejati vlakovnega prometa z varnostnimi napravami (privoljenje in blokovni razmik), se je treba ravnati po določbah 2. odstavka te točke.

Če se od proge na kateri se ureja promet vlakov po določbah tega člena, cepi druga proga, odredi ŽTO na kateri progi je, v primeru popolne motnje na sredstvih za sporazumevanje, dovoljen promet vlakov.

12. Kadar sporazum ni mogoč, se ne smejo vlaki odpravljati predčasno, ne sme se pa tudi dati nalog, za izjemen prevoz vlaka.

13. Vsi vlaki morajo biti pisno obveščeni o tem, da sporazum ni mogoč, kakor tudi med katerimi postajami.

14. Vsi vlaki se morajo ustaviti na obeh sosednjima postajama.

15. Obveščanje vlakovnega osebja o tem, da sporazum ni mogoč in da se mora vlak ustaviti na prihodnji postaji, kakor tudi kakršnokoli pismeno obveščanje, je treba opraviti s splošnim nalogom.

Ker prihodnja sosednja postaja ne more dobiti sporočila, da je vlakovno osebje obveščeno o tem, da se mora vlak ustaviti, mora ravnati glede ustavitve vlaka tako, kot da vlakovno osebje o tem ni obveščeno.

16. Postaja, ki prva odpravi vlak po nastali motnji, mora pisno obvestiti sosednjo postajo proti kateri odpravlja vlak, ali bo kot drugega odpravila zaporedni vlak, ali pa mora dati pristanek za sprejem vlaka iz nasprotne smeri.

Obvestilo in pristanek iz 1. odst. te točke se da na splošnem nalogu:

»Za vlakom št...bo odpravljen vlak št...s, približnim odhodom ob....uri, oziroma: »Ko prispe vlak št....tja, sprejem vlak s te postaje«.

Sosednji postaji se izroči del splošnega naloga, ki je namenjen strojevodji. Vlakovne telegrame, ki se pošiljajo pisno, je treba vpisati tudi v telegrafski (telefonski) dnevnik postaje.

17. Sosednja postaja mora ravnati po sprejetem pisnem sporočilu, vlak nasprotne smeri pa se sme odpraviti le, če je sprejet pisni pristanek. Pri odpravi vlaka, se mora tudi ta postaja, ravnati po določbah 16. točke tega člena.

18. Sosednje postaje iz 16. in 17. točke tega člena, morajo razen vlakovnih telegramov pošiljati pisna sporočila o spremembah v prometu in o zamudah vlakov.

19. Vsaka od obeh sosednjih postaj se mora ravnati po zadnjem pisnem sporočilu, ne glede na nastale spremembe, na pomembnost (rang) vlaka in ne glede na prej sprejete ali poslane naloge.

20. Kadar se po nastali motnji odpravlja zaporedni vlak brez dovoljenja, ko ni sprejeta odjava za prejšnji vlak, se je treba ravnati po določbah 79., 80. in 81. člena tega pravilnika.

21. Pri zavarovanju vozne poti se številka prvega vlaka ne navaja, mora pa se navesti ime postaje s katere vlak prihaja.

22. Določbe 11 in 2. odst. 8. točke tega člena se uporabljajo tudi v času, ko sporazum ni mogoč.

23. Določbe 100. in 101. člena tega pravilnika, ki zadevajo dogovarjanje križanj in prheitenj, kakor tudi vse druge določbe tega in drugih predpisov, s katerimi se določajo postopki za dogovarjanje križanj in prehitenj, se ne uporabljajo na progah iz 2. točke tega člena.

24. Določbe tega člena se ne smejo uporabljati v naslednjih primerih:

- a) pri vlakih, katerih promet ureja Pravilnik 7 in pa tudi pri vlakih, ki se z njimi sestanejo ali se bodo sestali, pri prometu na progah iz 2. točke tega člena;
- b) pri enotirnem prometu vlakov na dvotirni progi (117. do 121. člena tega pravilnika);
- c) na progah s prometnimi oziroma prometno-transportnimi odpravnimi, razen na progah s progovnim relejnimi zavarovanjem (APB, proge s kontrolirano medpostajno odvisnostjo, TK proge); in
- d) pri vlakih, ki se bodo znašli v času pretrganja službe na službenih mestih, na katerih se služba pretrga, če so le-ta na progah iz 2. točke tega člena. V takšnih primerih se mora vlakovno osebje obvestiti o vseh spremembah.

XVI. POGlavJE

DELO PROGOVNEGA OSEBJA

104. člen

Opravila odjavnika

1. Prostorni signali morajo redno kazati signalni znak »Stoj«. V lego za dovoljeno vožnjo se smejo postaviti le, ko so izpolnjeni pogoji po 78. in 80. členu tega pravilnika.

2. Prostorni signali se ne smejo postaviti v lego za dovoljeno vožnjo v tehle primerih:

- a) če za vlak, ki je že odpeljal mimo, ni odjave in se mora zato prihodnjemu zaporednemu vlaku dati nalog za previdnost, če ni storila tega že odzadnja postaja oziroma odjavnica po 4. točki 81, člena tega pravilnika;
- b) če pride vlak, ki že ima nalog za previdnost prej, preden je minilo 30 minut od prevoza sprednjega vlaka;
1 | ~~če pa je sprednji vlak brez vlakospemnega osebja mora tedaj znašati ta časovni presledek 30 minut.~~

V obeh primerih sme ustavljeni prihodnji vlak odpeljati šele 30 minut po prevozu sprednjega vlaka, razen v primeru, ko je vlakovno osebje s splošnim nalogo obveščeno, da je sprednji vlak že prišel na prihodnjo postajo (3. točka pod b) iz 81. člena tega pravilnika).

Ta časovni presledek 30 minut določi odjavnik po službeni uri v čuvajnici.

3. Če na vlaku ni predpisanega signalnega znaka 60: »Sklep vlaka«, tedaj odjavnik ne sme dati odjave, dokler se ne dožene, da vlak ni pretrgan.

V takem primeru mora odjavnik oziroma progovni čuvaj telefonično obvestiti vsa službena mesta na progi v smeri proti sosednji postaji in sosednjo postajo.

4. Če je zaradi okvare prostorni signal neraben, mora odjavnik o tem takoj obvestiti odzadnjo sosednjo postajo v smeri vožnje.

Medtem ko je prostorni signal pokvarjen, se morajo dajati potrebni signalni znaki z ročnimi signalnimi sredstvi.

5. Za vlak, ki je prevozil prostorni signal v legi »Stoj« in se je ustavil šele onkraj njega, odjavnik ne sme dati odjave, dokler ne dobi odjave za sprednji vlak in dokler ta vlak, ki se je ustavil, ne nadaljuje vožnje.

6. Pri tistih vlakih in pomožnih strojih, ki vozijo na dvotirni progi s postaje po nepravem tiru le do določenega kraja na odprti progi, ali tja ali nazaj, se prostorni signali ne smejo postavljati.

Prejšnja določba velja tudi za doprežni stroj, ki se vrača z odprte proge po nepravem tiru na postajo.

V primerih iz 1. in 2. odstavka te točke ostanejo prostorni signali v legi »Stoj«, odjavnik pa mora vlaku dajati s. zn. 85: »Naprej«.

Prijava in odjava se morata tudi v tem primeru dati po predpisih.

Na enotirni progi in pri vožnji po pravem tiru na dvotirni progi se ca take vožnje postavljajo prostorni signali kot navadno.

7. Če se vlak zaradi kake ovire (nevarnosti) ustavi na progi, mora odjavnik sporočiti prvi odzadnji odjavnici, oziroma postaji z znamenjem na budilniku: »Ne, proga zasedena razen tega pa še telefonično z besedami: »Ne, proga zasedena« (glej 4. točko 78. člena tega pravilnika).

104

8. Odjavniki morajo pričakovati vlak, ki vozi mimo, blizu odprtih vrat svojega službenega prostora tako, da lahko slišijo morebitne klice telefonskega ali blokovnega budilnika, da jih vlakovno osebje lahko opazi, hkrati pa, da tudi sami lahko opazujejo vlak med prevozom.

Za nadzor odjavnikov nad vožnjo vlakov na odprti progi ve ljajo v celoti določbe 108. člena tega pravilnika.

Če je določeno, da odjavnik ravna z zapornicami oziroma da varuje potni prehod, tedaj mora opravljati tudi dolžnosti, ki so predpisane v 105. členu tega pravilnika.

Glede prenehanja službe na odjavnicah z omejenim delovnim časom veljajo določbe 83, člena tega pravilnika ter 34, in 35. člena PN 40.

105

105. člen

Opravila čuvaja prehoda

1. Pri zavarovanju prometa na potnem prehodu zapre čuvaj prehoda zapornice najkasneje na 5 minut pred prevozom pričakovanega vlaka ali progovnega vozila, bodisi da se zapornice zapirajo na kraju samem, bodisi na poteg ali električno, z določene daljave.

2. Zapiranje zapornic, oziroma zavarovanje prometa na potnih prehodih z avtomatičnimi napravami pred prihodom vlaka na potni prehod, se predpisuje s posebnimi navodili za rabo takšnih naprav.

3. Če ne deluje naprava električnega signalnega zvonca, sporazumevanje po telefonu pa ni mogoče, se zapornice zapirajo na 5 minut pred rednim prihodom vlaka. Čuvaj prehoda je odgovoren v takšnem primeru za prometno varnost na potnem prehodu.

4. Kolikor ne gre vlak mimo do časa rednega prevoza, mora čuvaj prehoda, kadar sporazum ni mogoč, terenske in vremenske razmere pa omogočajo zanesljivo zapažanje vlaka na takšni

oddaljenosti, da se cestna vozila lahko spustijo čez prehod, to od časa do časa storiti, nato pa zapornice naglo zapreti.

5. Vse dotlej, dokler električni signalni zvonček ne deluje, spoznam pa ni mogoč, mora čuvaj prehoda nenehno in pozorno poslušati lokomotivske zvočne signalne znake, da bi utegnil pravočasno zapreti zapornice.

6. Delavec, ki zasede potni prehod, katerega zapornice so pokvarjene zaustavi ob določenem času, pred prihodom vsakega vlaka, cestni promet. Na isti način se ravna tudi v primeru, ko se zasede potni prehod, katerega avtomatska naprava ne dela. Delavec, ki zaseda potni prehod, zaustavlja cestna vozila in pešce podnevi z vzdignjeno in iztegnjeno roko, z dlanjo usmerjeno proti prihajajočemu vozilu, ponoči pa z mahanjem z ročno signalno svetilko z rdečo lučjo, poprek čez cesto proti prihajajočemu vozilu, izmenoma na eno in drugo stran.

7. Če zaradi okvare na potnem prehodu, ki je glede na smer vožnje, za čuvajnico, promet ni zavarovan, čuvaj prehoda pa ne more prispeti do njega pred vlakom, ni pa utegnil o tem obvestiti postaje pred odhodom vlaka, zaustavlja vlak pri čuvajnici in obvesti strojevodjo, da promet na cestnem prehodu ni zavarovan, in da naj se vlak pred njim zaustavi. Na isti način ravna čuvaj prehoda tudi v primeru, ko ni obveščen o odhodu vlaka ali progovnega vozila, oziroma o predčasni odpravi vlaka, zaradi česar ni imel možnosti pravočasno zapreti zapornice.

8. Kadar je potni prehod, glede na smer vožnje, pred čuvajnico, čuvaj prehoda pa ne more prispeti do njega pred vlakom, zahteva fonogramom od postaje ali prvega službenega mesta pred potnim prehodom, da vlak zaustavi in obvesti strojevodjo, da promet na cestnem prehodu ni zavarovan, in da naj se vlak pred njim zaustavi. Postaja obvesti o tem vlakovno osebje s pisnim nalogom, druga službena mesta pa storijo to ustno.

9. Če zapornice na potnem prehodu ne delujejo, obvesti delavec, ki jih zapira takoj s fonogramom obe sosednji postaji, oziroma vlakovnega odpravnika o tem, da so pokvarjene. Vlakovni odpravnik postaje, ki se nahaja proti začetku proge, mora takoj podvzeti vse potrebne ukrepe, da se zapornice popravijo.

Na postajah z daljinsko kontrolo avtomatskega zavarovanja prometa na potnem prehodu je vlakovni odpravnik takšne postaje, kadar se naprava pokvari, obvezen o okvari obvestiti sosednjo postajo, pravitako pa tudi, kadar nastanejo motnje ali okvare, zahtevati od ustrezne tehniške službe, da napravo popravi.

10. Kadar se pokvarijo zapornice, katere se zapirajo na poteg ali električno, mora, dokler se ne popravijo ali ne zaupa nadzorstvo nad nezavarovanim potnim prehodom drugemu delavcu, čuvaj prehoda oditi na potni prehod in tam osebno zavarovati promet na njem. To velja tudi za kretnika in odjavnika, kadar se njima zaupa zavarovanje na potnem prehodu.

11. Kadar prejme postaja fonogram o pokvarjenih zapornicah, obvešča s splošnim nalogom vlakovno osebje o kilometrski legi potnega prehoda ter med katerimi službenimi mesti so pokvarjene zapornice, z navedbo:

- da je potni prehod zaseden in sporazumevanje mogoče, hitrost vlaka pa redna;
- da je potni prehod zaseden, na sredstvih za sporazumevanje so nastopile motnje. Prilagodite hitrost vlaka največ do 15 km/h in se, če bo potrebno, zaustavite pred potnim prehodom;
- da je potni prehod nezaseden. Zaustavite se pred potnim prehodom ter nadaljujte vožnjo z vso previdnostjo.

12. Če se vlak nepredvideno zaustavi med kontrolnim signalom in potnim prehodom, oziroma med vklopno točko in potnim prehodom, ali kadar je med njima vpeljana počasna vožnja in je čas postanka in potovanja do potnega prehoda daljši od 4 minut, ravna strojevodja tako, kot da je naprava na potnem prehodu pokvarjena in nezasedena.

13. Kadar dobi strojevodja, pri popolni motnji na sredstvih za sporazumevanje, pisni nalog za previdno vožnjo, je obvezen, da pred potnim prehodom katerega relejna kontrola je na kakšni sosednji postaji, ravnati se, kot da je naprava na potnem prehodu pokvarjena in prehod nezaseden, na podlagi pisnega obvestila na odzadnji postaji pa, da je varnost prometa na potnem prehodu nekontrolirana. Pravitako se ravna, kadar se vlakovno osebje obvesti o počasni vožnji med signa-

lom začetek zavorne razdalje pred potnim preходом in potnim preходом, sredstva za sporazumevanje pa so brezhibna.

14. Čuvaji prehodov, kot tudi vsi delavci, ki zapirajo zapornice, morajo takoj zapreti zapornice, če so obveščeni o tem, da so ušla vozila.

15. Čuvaj prehoda pričakuje vlak pred čuvajnico, na potnem prehodu pa tedaj, kadar tu osebno zavaruje promet. Glede zavarovanja varnosti vlakovnega prometa ima iste obveznosti, kot tudi progovni čuvaj.

16. Potni prehod z močnim železniškim in slabim cestnim prometom je lahko organiziran z redno spuščeni zapornicami. Za posamične primere, zahteva čuvaj potnega prehoda dovoljenje za odpiranje zapornic. Odobritev za odpiranje daje vlakovni odpravnik od zadnje postaje, od začetka proti koncu proge, s fonogramom. Predaviziranje se v teh primerih ne opravlja. Takšne potne prehode določa ŽTO v sporazumu s pristojnimi organizacijami.

17. Čuvaj zasedenega potnega prehoda mora imeti na vidnem kraju obešen izvleček iz voznega reda. Izvleček iz voznega reda se sestavi tudi za potne prehode, ki se zasedajo izjemoma (6. točka tega člena).

106. člen

106

Opravila progovnega čuvaja

1. Proga se mora nenehno pregledovati, ker je samo tako lahko vedno zjamčena varnost prometa.

2. Progovni čuvaji morajo: pregledati svoj del proge tolikokrat in tako, kot je predvideno s predpisi gradbene službe. Njihova dolžnost je zlasti, da z največjo pazljivostjo pregledajo tista mesta na odprti progi, na katerih je promet izpostavljen kaki nevarnosti.

3. Vsak progovni čuvaj se mora pred prihodom vlaka in med njegovim prevozom postaviti na tak kraj na svojem delu pro-

ge, da ga vlakovno osebje lahko opazi in da tudi sam lahko dobro opazuje vlak in ugotovi morebitne poškodbe, kolikor ni zanj enkrat za vselej določeno posebno mesto za pričakovanje vlakov.

4. Progovni čuvaji morajo:

- a) pri obhodu svojega dela proge paziti, da je proga v redu in da za vožnjo ni ovir;
- b) tista mesta na progi, ki kakor koli ogrožajo vožnjo, zavarovati po določbah Pravilnika 1;
- c) o vseh ovirah na progi, ki ogrožajo vožnjo, takoj obvestiti obe sosednji postaji in še vse odjavnice ter drugo progovno osebje med njima;
- d) ob določenem času sprejeti obvestilo o spremembah v vlakovnem prometu po telefonu;
- e) o spremembah v prometu in o predčasni vožnji vlakov obvestiti vodje progovnih vozil in vodje progovnih del delavskih skupin na odprti progi;
- h) od vlakovnih odpravnikov in vlakovodij sprejeti in izpolniti odredbe za zavarovanje vožnje vlakov oziroma progovnih vozil na odprti progi;
- g) dati vlakom predpisane ročne signalne znake, kadar je njihova nadaljna vožnja ogrožena;
- h) paziti na čelne in sklepne signalne znake na vlakih in na signalne znake, ki jih, daje vlakospremno osebje, ter v primeru kake nepravilnosti ukreniti vse potrebno za zavarovanje vlakovnega prometa;
- i) opazovati vlak, ki vozi mimo, in paziti, ali ni na njem takih nerednosti in poškodb, ki bi bile nevarne za vožnjo ali bi povzročile oviro pri vožnji (iztirjeni vozovi, zlomljene osi; premaknjen naklad, sneta zavora, požar itd.), ter po potrebi ukreniti vse, da se vlak zaustavi;
- j) takoj, ko prejmejo obvestilo ali ko sami zapazijo, da šo vozila ušla, ukreniti vse, da se ta vozila ustavijo, ter takoj obvestiti obe sosednji postaji in sosednje progovne čuvaje, čuvaje prehodov in vsa druga sosednja službena mesta na odprti progi o tem, ali jim je uspelo ustaviti vozila ali ne; če se ustavijo vozila na odprti progi, jih morajo takoj zavarovati;

- k) kakor hitro dobijo na kakršen koli način odredbo za ustavitev vseh vlakov, ukreniti vse, da se vlaki tudi res zaustavijo;
- l) v primeru, ko njun ali vlakovnemu osebju ni uspelo ustaviti vlak, takoj obvestiti sosednjega čuvaja proge, čuvaja prehoda, odjavnika in postajo, naj ustavijo vlak, ker njim to ni uspelo, pri tem pa tudi povedati, zaradi česa je treba vlak ustaviti;
- m) če slišijo na enotirni progi signalna znaka za naznani tev vlakovne vožnje za dva vlaka iz nasprotnih smeri, poskrbeti za ustavitev vlakov s tem, dva v obe smeri postavijo s. zn. 96a: »Stoj« in položijo razpočnike ter da obvestijo o tem obe sosednji postaji.

5. Progovni čuvaj mora pričakovati vlake na določenem mestu in na določeni strani proge ob voznorednemu času za prevoz vlaka. V tem času, kakor tudi takrat, ko ne pričakuje vlaka, mora paziti na signalne znake električnega signalnega zvonca ali budilnika, kakor tudi na morebitne vožnje, ki niso napovedane.

6. Podrobnejše določbe o obveznostih progovnih čuvajev, glede opravljanja in zavarovanja prometa, so v predpisih gradbene dejavnosti.

7. Vse naloge iz določb tega člena za delovno mesto progovnega čuvaja na delu proge, na katerem progovna delavska skupina izvaja dela, opravlja vodja progovnih del.

XVII. POGLAVJE

DOLŽNOSTI VLAKOVNEGA OSEBJA PRI VLAKU

107 107. člen

Dolžnosti vlakovnega osebja pri prevzemu vlaka

1. Pripenjanje in odpenjanje vlečnih vozil (vlakovna lokomotiva, priprega, doprega, motorni voz, motorna garnitura) opravlja postajno osebje: spremljevalec lokomotiv ali kretnik. Če takšnih postajnih delavcev ni, ali so pri drugih pomembnejših delih (sestajanja vlakov, oskrba vlakov večjega ranga ipd.), opravi spenjanje najprimernejši delavec, kot je to predpisano v določbah Navodila za premik in Navodila za motorne vlake.

Delavec prometne dejavnosti lahko spenja motorna vozila le, če je posebej strokovno usposobljen za ta opravila, po predpisih za spenjanje takšne vrste vozil (4. točke 7. člena in 36. člena tega pravilnika).

2. Osebje vlečnega vozila se mora vsakem primeru pred odhodom vlaka prepričati, če je njegov stroj pravilno spet z vlakom, če so med strojem in vlakom spete cevi za zračno zaviranje, pri vlakih, ki se ogrevajo, pa še, če so spete tudi cevi za parno ogrevanje oziroma kabli za električno ogrevanje.

3. Na izhodni postaji vlaka se mora pri vlakih, ki se zavirajo zračno ali mešano, opraviti popolni zavorni preizkus.

če se zračni vod vlaka po opravljenem zavornem preizkusu ali pa med vožnjo zaradi kakršnega koli vzroka prekine, se mora opraviti skrajšani zavorni preizkus.

To, kako se opravita popolni in skrajšani zavorni preizkus, je določeno v Navodilu 233.

Za to, da je zavorni preizkus opravljen, je odgovoren vozovni preglednik, oziroma pregledni delavec, ki je zavorni preizkus opravljal

in strojevodja, ki je upravljal z zaviralnikom. Če je opravljen preizkus s stabilno napravo, potem je odgovoren delavec, ki je upravljal z zaviralnikom stabilne naprave

2

4. Pred odhodom vlaka mora vlakovodja vlak popisati, spisati vozovni izkaz, prepričati se o pravilni sestavi vlaka in o tem, da ni nepravilnosti na vozovih in nakladah, dognati težo vlaka in se prepričati, če le-ta ustreza predpisani obremenitvi stroja, nato pa izračunati PZM in RZM primerjati, če RZM ustreza PZM. Dolžnosti iz prejšnjega odstavka opravlja vlakovodja tudi pri vlakih, ki jih spremlja samo vlakovodja.

Za opravljanje del iz 1. odstavka te točke, kakor tudi za opravljanje drugih dolžnosti, predpisanih za vlakovodjo na izhodni postaji vlaka, lahko določi ŽTO posebnega vlakovodjo (popisovalnega vlakovodjo). Popisovalni vlakovodja je odgovoren za točnost pri opravljanju naštetih opravil.

Popisovalni vlakovodja se mora obvezno določiti na tistih ranžirnih (razporednih) postajah in postajah, kjer se menja vlakospremno osebje, s katerih se odpravljajo vlaki brez vlakospremnega osebja ali brez vlakovodje.

ŽTO lahko določi, da se popisovalnemu vlakovodji, kakor tudi vlakovodji iz 2. odstavka te točke dodeli poseben delavec za dela pri prevzemu vlaka, pri ugotavljanju brezhibnosti voz, pregledu ročnih zavor in nakladov, za namestitev sklepnih signalov pa tudi za pomoč pri popisovanju vlaka.

ŽTO lahko določi, da dolžnosti popisovalnega vlakovodje na posameznih postajah opravlja vlakovni odpravnik, če je to zraven drugih del mogoče. To mora biti vpisano v poslovnem redu postaje.

Vlakovni odpravnik izhodne postaje vlaka in tiste postaje, kjer se sestava vlaka menja, se mora po podatkih iz potnega lista in vozovnega izkaza prepričati, če je vlakovodja (popisovalni

vlakovodja) opravil dolžnosti iz 1. odstavka, te točke. Za ta namen mu mora vlakovodja (popisovalni vlakovodja) izročiti spisane spremne listine vlaka. Na vmesnih postajah, kjer se menja sestava vlaka in kjer je to potrebno zaradi krajevnih razmer, lahko obvesti vlakovodja s fonogramom po telefonu na izvozni strani vlakovnega odpravnika, da je bil opravljen skrajšani zavorni preizkus, kolikšna je teža vlaka, PZM in RZM zaradi kontrole ali je bil opravljen zavorni preizkus, oziroma zaradi pravilnega računanja. Te postaje določi ŽTO, o čemer pa mora biti seznanjeno postajno in vlakovno osebje.

5. Vlakovodja mora pred odhodom vlaka zaviračem pisno določiti vozove z zavoro, ki jih morajo zasesti, in del vlaka, ki ga morajo nadzirati. Če je pri vlaku samo sklepni zavirač, nadzirata ves vlak on in vlakovodja.

Pri potniških vlakih določi vlakovodja na isti način katere vozove bodo oskrbovali posamezni sprevodniki.

Pri tovornih vlakih, ki jih spremlja samo vlakovodja ali samo sklepni zavirač, opravlja nadzor nad vozovi v prvi polovici vlaka strojno osebje, v drugi polovici pa vlakovodja oziroma sklepni zavirač.

Pri določanju voza za zaviranje se je treba kar moč ogibati zasedbi voz z odprtimi zavornimi prostori, ki so obrnjeni v smer vožnje.

Strojvodja vlečnega vozila na čelu vlaka mora v voznoredni knjižici odpreti knjižico tam, kjer je vozni red vlaka, pri katerem opravlja vleko in jo imeti tako, da lahko uporablja iz le-tega podatke ves čas vožnje.

6. Vlakovodja se mora prepričati, da je vlak sestavljen po predpisih. Nadzorovati mora vlakospremno osebje pri pregledovanju voz, predvsem pa pri ugotavljanju, da so vozovi med seboj in s strojem pravilno speti, da so cevi za zračno zaviranje in cevi za parno oziroma električni kabli za električno ogrevanje dobro speti, da so prehodnice dobro staknjene in pritrjene, da so na vlaku predpisani signalni znaki in da ima vlakospremno osebje vsa potrebna signalna sredstva.

7. Vlakovodja mora opomniti vlakovnega odpravnika na morebitne pisne naloge in zapiske, ki se morajo vpisati v potni list.

8. Vlakovodja, oziroma popisovalni vlakovodja obvešča strojvodjo pisno, na tiskovini S-66 o teži vlakov, o številu osi in dolžini vlaka v metrih, vrsti zaviranja, o PZM in RZM o

številu (količini) voz z zavornimi vložki iz komponirane snovi, o potrebi rabe ročnih cokel za zavarovanje vlaka zapor samopremaknitev, kadar ni zadosti ročnih in pritrdilnih zavor, o številu in kraju uvrščenih voz, naloženih z dolgimi predmeti, spetimi medseboj s togo spenjačo, kot tudi o kraju uvrščenih voz, naloženih z nevarnim blagom v vlaku. Tiskovina S-66 se sme sestaviti šele po opravljenem preizkusu zračne zavore, oziroma po sprejemu poročila o opravljenem preizkusu zračne zavore pred prihodom vlakovnega stroja (s stabilno napravo, posebno napravo, posebno lokomotivo). Če se mora na medpotni postaji iz kakršnega koli vzroka odstaviti od vlaka brez vlakovodje kakšno vozilo, opravi dolžnost vlakovodje iz sprednjega odstavka vlakovni odpravnik.

Vse spremembe, ki so nastale v vlaku, vpiše vlakovni odpravnik v potni list in vozovni izkaz ali obvestiti s tiskovino S-66 obvesti vlakovni odpravnik strojevodjo o spremembi v sestavi vlaka s splošnim nalogom.

Če se pri vlaku brez vlakovodje na odprti progi ali v prometnem odpravništvu izloči zračna zavora kakšnega voza, se mora strojevodja prepričati, če ima vlak zadosti RZM. Če ima zadosti RZM tedaj s predpisano hitrostjo nadaljuje vožnjo. Če nima zadosti RZM, mora voziti s tako hitrostjo, ki ustreza razpoložljivi RZM;) na prvi postaji pa mora strojevodja ustaviti vlak in o tem obvestiti vlakovnega odpravnika. Vlakovni odpravnik te postaje mora preveriti in ugotoviti RZM vlaka in določiti hitrost, s katero sme vlak nadaljevati vožnjo na posamičnih odsekih proge, na podlagi odločilnega nagiba po Navodilu 52, o čemer obvesti s splošnim nalogom strojevodjo in vse postaje do prihodnje razporedne postaje, na kateri ima vlak po voznem redu postanek, oziroma do prve postaje spremembe sestave vlaka. Če gre za zavoro sklepnega voza, tedaj se mora takšen voz na tej postaji zamenjati z drugim vozom iz vlaka, če niso izpolnjeni pogoji, da bi ta voz ostal kod priklopnik (poteka).

9. Zavirači in sprevodniki se morajo prepričati: da ročne zavore na vozovih, ki jih bodo zasedli, in pri vozovih, ki so jim dodeljeni pod nadzor, dobro delujejo, da so vozovi pravilno speti, da so zavorne cevi zračnega voda spete, menjala in čelne pipe pa v ustrezni legi, ter da razlika med višino osi nasprotnih odbojnikov ne presega tiste, ki je dovoljena. Sprevodniki se morajo razen tega prepričati: da so potniški

vozovi znotraj popolnoma čisti in prezračeni, da so rezervoarji v potniških vozovih napolnjeni z vodo, da so svetilke in žarnice pa tudi naprave za ogrevanje v brezhibnem stanju, da so ob poledici stopnice, prehodnice, stopnišča pri potniških vozovih posuta s peskom ali žaganjem.

Prazni oddelki, na katerih ni nalepljen listek »Rezervirano« se ne smejo zaklepati.

10. Razen tega se mora vlakospremno osebje prepričati: da ni na vozovih pomanjkljivosti ali poškodb, da je blago naloženo po določbah 27. člena tega pravilnika, da je vozovna oprema na mestu in v redu, da so vrata na vozovih po predpisih zaprta in da so vozovi, ki so oznamovani kot prazni, res prazni.

11. Vlakospremno osebje mora zelo pozorno pregledati, če so dobro zaprti in speti vozovi, ki so naloženi z eksplozivnim blagom ali strelivom, kakor tudi varovalni vozovi pred takimi vozovi in za njimi.

12. Strogo je prepovedano kaditi, kuriti ogenj ali imeti odprt plamen blizu eksplozivnih in vnetljivih predmetov in blizu voza, naloženega s takim blagom.

13. Vsako nepravilnost, ki jo vlakovodja opazi sam ali mu jo sporoči kdo od vlakovnega osebja, mora sporočiti vlakovnemu odpravniku, da se lahko o pravem času odpravi.

14. Pri vlakih brez vlakospremnega osebja, mora popisovalni vlakovodja ročice menjal za zračno zaviranje postaviti v ustrezno lego in se prepričati, če je premikalno ali drugo postajno osebje postavilo zračne pipe v ustrezno lego.

Pri vlaku, ki vozi brez vlakovodje, izroči popisovalni vlakovodja obrazec S-66 z vsemi podatki strojevodji. Razen tega mora popisovalni vlakovodja kot potrdilo o tem, da je opravljeno vse, kar je določeno za prevzem vlaka, v potnem listu podpisati tole opombo: »Vlak je po predpisih sestavljen in opremljen«. Vlakovni odpravnik se mora pravočasno prepričati, da je popisovalni vlakovodja opravil vsa dela, ki so zanj predpisana. Za dokaz, da se je o tem prepričal potrdi s svojim podpisom opombo, ki jo je vpisal popisovalni vlakovodja. Posebni primeri preverjanja pripravljenosti vlaka za odpravo se predpišejo v določbah PN 40 (5. in 6. točka 22. člena).

Strojvodji se pri vlakih brez vlakospremnega osebja pa tudi pri vlakih brez vlakovodje ni treba prepričati o teži vlaka, o

PZM in RZM da je vlak pravilno sestavljen, o brezhibnosti voz in nakladov in o tem, da je vlak popisan in da je spisan vozovni izkaz.

107

15. Izročeni splošni nalog z vpisanim obvestilom, ali zaznambo v voznem redu, da vozi vlak brez vlakospremnega osebja oziroma z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja (22. točka 91. člena in 4. točka 69, člena tega pravilnika), je obenem tudi nalog strojevodji vlakovnega stroja (motorovodji), da mora takrat, kadar vlaku ni dodeljen vlakovodja, opravljati tudi dolžnost vlakovodje, dolžnost vlakovodje opravlja vedno strojevodja vlakovnega stroja, pa tudi takrat, kadar je na čelu vlaka kakšen drug stroj (priprega, ali pa delovni stroj, ki ni v službi pri vlaku). V tem primeru opravlja strojevodja priprežnega ali pa delovnega stroja, ki ni v službi pri vlaku, na čelu vlaka samo dolžnosti strojevodje, ki so predpisane v 8. točki 108, člena tega pravilnika.

Strojevodja vlakovnega stroja mora pri vlakih, ki so brez vlakospremnega osebja med potjo še posebej opazovati ves svoj vlak. Med vožnjo in med postanki na odprti progi ter na službenih mestih, kjer ni vlakovnega odpravnikarja, daje strojevodja potrebne odredbe, ki morajo biti v duhu veljavnih predpisov.

Strojevodja in pomočnik strojevodje morata pri vlaku brez vlakospremnega osebja med potjo še posebej opazovati svoj vlak, da lahko izpolnita dolžnosti, ki so določene v 110, členu tega pravilnika.

16. Postopek za predajo in prevzem spremnih listih pošiljk vlakovnemu osebju in obratno, se predpiše z določbami transportno-manipulacijskih samoupravnih splošnih aktov.

108. člen

108

Dolžnosti vlakovnega osebja med vožnjo

1. Med vožnjo in med morebitnim postankom na progi daje potrebne odredbe vlakovodja. V primerih, ki niso navedeni v pravilniku, daje odredbe sporazumno s strojevodjem.

2. Zaradi svoje osebne varnosti mora vlakovno osebje imeti pri sebi seznam tistih progovnih odsekov, na katerih so objekti preblizu tira in je zato nevarno stati na stopnicah in podolžnih deskah voz, odpirati vrata voz, nagibati se ven in vstajati s sedežev na zavorah. Ta seznam mora izdati ŽTO in ga razposlati vsem domovnim enotam vlakovnega osebja na svojem območju, kakor tudi z območja drugih ŽTO, katerih osebje potuje na progi, ki pride v poštev.

3. Razen ob nevarnosti je postajanje na stopnicah in podolžnih deskah med vožnjo prepovedano.

4. Potniki ne smejo med vožnjo stati na stopniških voz.

5. Če se morajo med vožnjo vrata potniškega voza odpreti, jih mora sprevodnik odpreti tako, da ga potniki zapazijo pred odpiranjem, da ne bi kak potnik ali kaka prtljaga padla iz vlaka. Prav tako pazljivo je treba ravnati pri zapiranju vrat.

Na dvotirnih in vzporednih progah je na progi prepovedano odpirati vrata voz proti sosednjemu tiru.

6. Pri vlakih za prevoz potnikov je potrebno zagotoviti nemoten in varen prehod iz voza v voz potnikom, uslužbencem železnice, policije, carine in gostinske dejavnosti, zato morajo biti pri teh vlakih čelna vrata voz odklenjena, razen prvega in zadnjega voza v vlaku.

Pri vlakih za prevoz potnikov, ki imajo v svoji sestavi uvrščen spalnik, salon, konferenčni vagon ali potniški vagon za posebne namene, se le ti uvrščajo na čelo oziroma sklep vlaka s tem, da so čelna vrata teh voz zaklenjena razen v primeru izrecne zahteve spremljevalca.

7. Vlakospremno osebje ne sme zapuščati dodeljenih voz, razen zaradi opravičenega službenega opravka. Zadrževanje v oddelkih ter jedilnih in spalnih vozovih je prepovedano.

8. Pri vlakih, pri katerih je na čelu vlaka več delovnih lokomotiv, uravnava hitrost strojevodja prve čelne lokomotive in daje potrebne signalne znake ne glede na to, če je pri vlaku v službi ali izven službe. Strojevodja vlečnega vozila na čelu vlaka mora skrbeti za to, da v vsem spoštuje določbe voznega reda in sprejetih pisnih nalogov.

9. Pregled zavor pred odhodom vlaka in ravnanje z zavorami med vožnjo se predpiše z Navodilom 233.

Izvoz vlaka s postaje

1. Pri izvozu s postaje mora strojevodja in pomočnik strojevodje prve čelne lokomotive paziti, ali je izvozni tir prost in izvozni signal pravilno postavljen za izvoz. O legi kretnic pa se mora prepričati le, kadar mu je zaupano varovanje kretničnih ključev pri uvozu nasprotnega vlaka, oziroma kadar postavlja kretnice za izvoz križnega vlaka delavec pri vlaku ali postajni delavec.

Pri izvozu s postaje dvotirne proge oziroma s cepne postaje morajo strojevodja, pomočnik strojevodje, vlakovodja in sklepni zavirač paziti, če njihov vlak pravilno izvozi na ustrezni tir dvotirne proge oziroma na progo, na katero se mora vlak odpraviti s cepne postaje.

Pri izvozu, oziroma prevozu vlaka skozi postajo, mora strojevodja, če ima tudi kurjača (strojevodjevega pomočnika), pa morata izmenjaje strojevodja in kurjač (strojevodjev pomočnik) opazovati še tudi, ali se ne daje kakšen signalni znak s postaje.

2. Če se pri odhodu ali prevozu vlaka signalni znak izvoznega signala ne more zanesljivo dognati, se mora hitrost zmanjšati, vlak pa mora voziti previdno vse dotlej, dokler se jasno ne vidi signalni znak za dovoljeno vožnjo.

3. Med izvozom vlaka s postaje mora vlakospremno osebje opazovati proti postaji, ali se s postaje ne dajejo vlaku kaki signalni znaki in ali ni del vlaka zaostal na postaji.

Vlakovodja mora opazovati signalne znake izvoznih signalov pri odhodu, pa tudi njih predsignale pri prevozečih vlakih, če je na vozu znotraj 12 osi od vlakovne lokomotive in če je voz prilagojen za tako opazovanje (izbočena okna službenega voza, ugrajeni vetrolovi ipd.). Lego izvoznih kretnic opazuje samo pri rinjenih vlakih in v primeru, če mu je zaupano hranjenje kretniških ključev pri uvozu nasprotnega vlaka oziroma kadar delavec vlaka ali postaje po uvozu nasprotnega vlaka postavlja kretnice za izvoz križnega vlaka.

Vožnja na odprti progi

1. Med vožnjo na odprti progi mora vlakovno osebje paziti:
- a) na stalne signale pa tudi na signalne znake, ki jih daje progovno, postajno in osebje vlečnega vozila;
 - b) ali ni kakve ovire za vožnjo;
 - c) ali pri potniških in drugih vozovih niso morebiti ostala vrata odprta ali pa se niso med vožnjo odprla;
 - d) ali se ni premaknil naklad na odprtih vozovih in ali zaradi tega ne grozi nevarnost;
 - e) ali ni na kakšnem vozu izbruhnil požar;
 - f) ali se ni vlak pretrgal;
 - g) ali se pri vozovih ne čutijo močnejši udarci in poskakovanje;
 - h) ali se pri vozilih niso segreli ležaji, posebno pri vozovih, naloženih z eksplozivnim blagom, lahko vnetljivim blagom in pri sosednjih vozovih;
 - i) ali ni na elektrificiranih progah dvignjena pločevinasta površina strehe voza.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja opravljata dolžnosti iz sprednjega odstavka samo strojevodja in njegov pomočnik in pri vlakih brez pomočnika strojevodje opravlja dolžnosti iz prejšnjega odstavka strojevodja

2

2. Med vožnjo mora strojevodja vlakovnega stroja na čelu vlaka, pri vlakih s pripravo pa strojevodja prvega stroja, skrbno paziti na lego stalnih signalov na progi, kakor tudi na ročne signalne znake, ki bi jih morebiti dajalo progovno osebje in osebje službenih mest na progi, ter mora bezpogojno po njih ravnati tako, kot je predpisano.

Na signalni znak glavnih signalov na progi in njihovih predsignalov morajo paziti tudi še strojevodje drugih delovnih strojev, ki so ali, ki niso v službi pri vlaku, na progah z APB pa samo strojevodje strojev, ki so na čelu vlaka.

Pomočnik strojevodje vlakovnega stroja na čelu vlaka, pri vlakih s pripravo pa pomočnik strojevodje prvega stroja mora opazovati signalne znake glavnih signalov na progi in njihovih predsignale. Druge stalne signale na progi pa mora

opazovati samo toliko, kolikor mu to dovoljuje njegovo redno delo pri stroju.

Če je zaradi kakršnega koli razloga potrebno, da opazuje pomočnik strojevodje tudi vse druge signale na progi, mu mora to strojevodja o pravem času ukazati.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja morata strojevodja in pomočnik strojevodje pogosto opazovati progo v nasprotni smeri njune vožnje, da lahko opazita morebitne ročne signalne znake progovnega osebja, mimo katerega je vlak prevozil.

3. Strojevodja in pomočnik strojevodje čelnih strojev, oziroma strojevodja in vlakospremnik, kadar je v čelni kabini stroja, ki je zaseden samo s strojevodjo, se morata drug drugega ustno opozarjati o stalnih signalov in pomenu njihovih signalnih znakov, o zapaženih signalnih znakih, ki jih kažejo drugi signali in o sprejetih signalnih znakih, ki jih daje osebje na postaji in na odprti progi. Sprejeto obvestilo o legi stalnih signalov in pomenu signalnih znakov morata strojevodja, oziroma pomočnik strojevodje ali vlakospremnik, drug drugemu ponoviti.

Strojevodja mora uravnati hitrost tako kot je predpisano z voznim redom ali pisnim nalogom.

4. Med vožnjo mora vlakovodja obvezno opazovati lego glavnih signalov in njihovih predsignalov na progi le, če je znotraj 12 osi od vlakovne lokomotive. Zato mora pravočasno prenehati z drugimi deli, ki spadajo v dolžnost vlakovodje in če je voz prilagojen za ta dela (izbočeno okno službenega voza vgrajen vetrolov ipd.)

Pri rinjenih vlakih opravlja vlakovspremnik na čelu vlaka dolžnosti, ki so predpisane za strojevodjo v 1. odst. 2. točke tega člena.

Če opravlja vlakovodja tudi dolžnost sklepnega zavirača, ima glede opazovanja signalov na progi in pri uvozu ter izvozu s postaje samo tiste dolžnosti, ki so predpisane za sklepnega zavirača.

Vlakovodja, zavirači in sprevodniki so dolžni ustaviti vlak tudi takrat, kadar jim po določbah te točke ni treba paziti na lego signalov, če brez dvoma ugotovijo, da vozi vlak s čelom mimo njih, ko so v legi »Stoj«.

5. Sklepni zavirač mora opazovati progo v nasprotni smeri vožnje, pri izvozu s postaje in prevozu vlaka skozi postajo pa mora paziti tudi še na signalne znake, ki bi jih eventualno

utegnilo oddajati vlaku postajno osebje. Sklepni sprevodnik mora opazovati te signalne znake le pri izvozu vlaka z izhodne postaje in postaje, kjer ima vlak redni ali izredni postanek.

6. Če likovni prostorni signal ponoči, svetlobni prostorni signal pa tudi podnevi, ni razsvetljen ali če kaže belo luč, se mora vlak ustaviti in sme nadaljevati vožnjo šele, ko se je vlakovno osebje prepričalo, da kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo. Vlak, ki se ustavi pred prostornim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj«, ne sme nadaljevati vožnje vse dotlej, dokler prostorni signal ne pokaže lege za dovoljeno vožnjo, ali dokler poslani delavec ustno ne sporoči vlakovodji, da signal ni raben in da za nadaljno vožnjo ni ovire.

Če je vlakovno osebje s splošnim nalogom obveščeno, da prostorni signal ni raben, se vlaku samo takrat ni treba ustaviti pred tem signalom, če mu odjavnik daje pri tem signalu signalni znak »Naprej«.

7. Pred prostornim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj« ali belo luč, se mora vlak zaustaviti tako, da obstane lokomotiva tik pred signalom, strojevodja pa mora potem dati signalni znak Pazi« in ga v 5 minutah večkrat ponoviti. Odjavnik mora obvestiti vlakovno osebje o vsakem postanku pred prostornim signalom, ki bo trajal več kot 5 minut. Vlakovodja (strojevodja) se mora po zaviračih (sprevodnikih), oziroma osebno zanimati za vzrok zaustavljanja, če se odjavnik ne javi v 5. minutah. Strojevodja lahko spelje vlak do službenega prostora odjavnika z istimi pogoji kot v 2. odst. 14, točke 114. členu tega pravilnika. Speljati vlak po določbah te točke in 2. odstavka 14, točke 114. členu tega pravilnika ni dovoljeno pri kritnih signalih, ki rabijo obenem tudi kot prostorni signali. Kadar odjavnik ustavi vlak zaradi tega, ker za prejšnji vlak ni dobil odjave, zaustavljeni vlak pa je bil v odzadnji postaji obveščen s splošnim nalogom, da je prejšnji vlak že prispel v prihodnjo postajo, mora vlakovodja (strojevodja) o tem obvestiti odjavnika in sme, če ni pri vlaku drugih ovir, nadaljevati vožnjo. Toda vlak lahko odpelje do določenega mesta tudi v tem primeru, če se da dovoljenje prek poslanega delavca, s fonogramom ali po telefonu, s katerim je opremljen prostorni (zaščitni) signal.

8. Če je vlak prepeljal prostorni signal, ki je kazal signalni znak »Stoj«, in se je ustavil šele onkraj njega, mora ostati na tem mestu vse dotlej, dokler se vlakovodja ne sporazume z odjavnikom ali s prihodnjo postajo o tem, ali sme nadaljevati vožnjo ali naj ostane tam, kjer je. Vlak se ne sme potisniti nazaj.

9. Na progi, kjer se na odjavnicah služba ob določenem dnevnem času preneha (83. člen tega pravilnika), se mora vlak ustaviti, če kaže prostorni signal, signalni znak Stoj«.

10. Če na kraju ni odjavnika, ki bi lahko povedal, zakaj je bil vlak ustavljen, sme vlak nadaljevati vožnjo šele po telefoničnem dovoljenju prihodnje postaje. Če pa se ta postaja ne more priklicati, se mora zahtevati dovoljenje od odzadnje postaje.

V takih in drugačnih primerih se z odprte proge pokliče postaja s klicnim znamenjem **•••—•••—•••—•••—•••—**

(najmanj pet skupin s po 3 kratkimi in 1 dolgim zvonjenjem). Ko se na klic postaja oglasi, mora delavec, ki je klical, najprej povedati svoje ime, priimek in delovno mesto, številko vlaka in kraj, s katerega se oglašča (kilometrsko lego, številko čuvajnice, številko telefonskega mesta na odprti progi ipd.), in šele potem da obvestilo.

Če telefonični sporazum ni mogoč v nobeni smeri, sme vlak, če razgled ni oviran, nadaljevati vožnjo tako, kot da je dobi nalog za previdnost; če pa je razgled oviran, sme nadaljevati vožnjo z glasnikom. Vlak se mora ustaviti pri prvem čuvaju in vlakovodja mu mora odrediti, naj zaustavi prihodnji vlak in naj ga obvesti o vožnji tega vlaka.

Pri odjavnici mora vlakovno osebje ustaviti vlak, če ga odjavnik ne pričakuje, čeprav je prostorni signal v legi za dovoljeno vožnjo, razen v času med prenehanjem službe. Če odjavnika ni na njegovem mestu, mora vlakovno osebje glede nadaljnje vožnje ravnati po določbah sprednjih treh odstavkov te točke.

Kako mora vlakovno osebje ravnati, če so na progi z APB pokvarjeni prostorni signali, se mora določiti s posebnim predpisom (2. odstavek 2. točke 74. člena tega pravilnika).

11. Če je vlakovnemu osebju izrednega vlaka s splošnim nalogom sporočeno, da čuvaji potnih prehodov niso obveščeni o prometu njihovega vlaka, se ravna glede obveščanja vlakovnega osebja na, način, ki je predpisan v 11. točki 105. čl. tega pravilnika

Pred potnim prehodom mora vlakovno osebje ustaviti svoj vlak, nato pa nadaljevati vožnjo v primeru, kadar je ustno ali s splošnim nalogom obveščeno, da na potnem prehodu z zapornicami na postaji ali na odprti progi zapornice zaradi okvare izjemoma niso zaprte, oziroma da potnega prehoda izjemoma ne varuje delavec (11. točka 105. člena tega pravilnika), kakor tudi v primeru, kadar kontrolni svetlobni signal pred potnim prehodom ne kaže signalnega znaka 56. oziroma 197: »Naprava na potnem prehodu v redu«.

12. Če bi se varnost vlaka s hudobnim ali objestnim dejanjem ogrožala (npr. z metanjem kamenja ipd.), mora vlakovodja to sporočiti vlakovnemu odpravniku na prvi postaji, kjer se vlak ustavi.

13. Če vlakovno osebje zapazi, da se je kak ležaj močno segrel, mora takoj ustaviti vlak in po strojevodjevih navodilih ležaj ohladiti ter namazati. O tem, ali se mora tak voz na prihodnji postaji odstaviti ali ne, odloči vozovni preglednik, če tega ni, pa strojevodja.

14. Voz, pri katerem se zaradi segretega ležaja sliši cviljenje, se mora brezpogojno odstaviti na prvi postaji. Tu se mora vlak ustaviti, čeprav to po voznem redu ni določeno.

15. Če se med vožnjo čuti ali opazi, da se kak voz močno ziblje ali da se nenavadno močno trese, mora vlakospremnik na prvi postaji to povedati vlakovodji, ta pa vlakovnemu odpravniku. Vlakovni odpravnik pokliče vozovnega preglednika, če tega na postaji ni, pa strojevodjo, da dožene, ali voz lahko ostane v vlaku. Če vlak na tej postaji nima postanka, ga mora vlakospremnik, ki je opazil nepravilnost na vlaku, ustaviti. Če se dožene, da voz lahko ostane v vlaku, se mora o tem obvestiti vozovni preglednik na prvi medpotni postaji, če ugotovi strojevodja, da mora pregled opraviti tudi vozovni preglednik.

16. Če med vožnjo preneha napetost v voznem vodu ali če pride do okvare na električnem vlečnem vozilu, se je treba ravnati po določbah Pravilnika 212.

Približevanje vlaka postaji

1. Za uvoz vlaka na postajo so odločilni signalni znaki, ki se dajejo z glavnimi signali, s katerimi je postaja zavarovana, razen v primeru iz 12. točke 117. člena tega pravilnika. Na postaji brez uvoznega signala se prepove uvoz vanjo s postavljanjem oziroma dajanjem s. zn. 96a oziroma 96b: »Stoj« na zavorni razdalji pred uvozno kretnico.

Ko se bliža vlak postaji, mora strojevodja vlakovnega stroja na čelu vlaka, pri vlakih s priprago pa strojevodja prvega stroja opazovati lego predsignala in uvoznega signala, pri postajah brez teh signalov pa mora paziti na ročne signalne znake, ki bi jih morebiti dajalo postajno osebje.

Pri rinjenih vlakih opravlja vlakovodja, ki je na čelu vlaka, dolžnosti strojevodje, ki so predpisane v prejšnjem odstavku. Na signale pri uvozu na postajo morajo paziti tudi še pomočnik strojevodje vlakovnega stroja na čelu vlaka, oziroma pri vlakih s priprago, pomočnik strojevodje prvega stroja, vlakovodja, strojevodje drugih delovnih strojev in zavirači, da lahko v primeru, če strojevodja ne bi vlaka ustavil ali zmanjšal hitrosti, ustrezno ukrepajo.

Na postajah, ki imajo tako zavarovanje, da se glavni signali iz lege za dovoljeno vožnjo avtomatično postavljajo v lego za prepovedano vožnjo prej, preden prepelje mimo njih sklep vlaka, morata paziti na lego signalov samo strojevodja in pomočnik strojevodje vlakovnega stroja na čelu vlaka, pri vlaku s priprago pa strojevodja in pomočnik strojevodje prvega stroja na čelu vlaka. Na lego teh signalov morajo paziti tudi strojevodje drugih delovnih strojev na čelu vlaka, ki so in ki niso v službi pri vlaku. Od vlakospremnega osebja morajo na predsignale in uvozne signale na postajah s takim zavarovanjem paziti vlakovodja in zavirači; če so na vozovih, ki niso oddaljeni več kot 12 osi od čela vlaka, pri čemer se osi strojev ne štejejo. Take postaje, kolikor niso na progah z APB, morajo biti navedene v voznoredni knjižici, da ne bi drugo vlakospremno osebje in osebje doprežnega stroja brez potrebe ustavljalo vlaka. Če pa to osebje brez dvoma ugotovi, da je čelo vlaka prepeljalo mimo glavnega signala, ki je v legi »Stoj«, mora tedaj vlak ustaviti.

Sprevodniki morajo ustaviti vlak, čeprav jim po določbah te točke ni treba opazovati signalov, če nedvoumno ugotovijo, da vozi čelo vlaka mimo signala v legi »Stoj«. Če je zaradi megle ali snežnega meteža razgled tako oviran, da se ne moreta zanesljivo in s predpisane razdalje opaziti lega in pomen signalnih znakov glavnih signalov, mora voziti strojevodja previdno in s tako hitrostjo, da lahko ustavi vlak pred signalom, ki je v legi »Stoj«. Prav tako mora strojevodja ravnati v primeru, kadar pri prevozu vlaka skozi postajo zaradi megle in snežnega meteža ne more zanesljivo opaziti vlakovnega odpravnikarja oziroma v prometnem odpravništvu prometno-transportnega odpravnikarja. Vlakovno osebje mora biti na progah, kjer je obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih opuščeno, vedno pripravljeno na to, da bo na postajah križanje, in da bo njegov vlak na postajah, ki jih prevozi brez postanka, morebiti ustavljen zaradi tega.

2. Za uvoz vlaka na postajo z omejenim delovnim časom velja za čas med prenehanjem službe določbe PN 40.

3. Če kaže predsignal signalni znak: »Pričakuj ,Stoj«, pomeni to, da je uvozni (izvozni) signal v legi »Stoj«. Zato mora vlak, ko se zapazi s. zn. »Pričakuj ,Stoj«, zmanjšati hitrost tako, da se bo lahko zanesljivo ustavil pred uvoznim oziroma izvoznim signalom, če bi ta kazal signalni znak »Stoj«.

Če likovni predsignal ponoči, svetlobni predsignal pa tudi podnevi ni razsvetljen ali če kaže belo luč, se mora šteti, kakor da kaže signalni znak »Pričakuj ,Stoj«, če se ne more dognati, da kaže signalni znak »Pričakuj ,Prosto«.

4. Če uvozni ali izvozni signal kaže s. zn. »Stoj« ali belo luč, ali je nerazsvetljen se mora vlak ustaviti in ne sme nadaljevati vožnje prej, preden se na signalu ne pokaže signalni znak za dovoljeno vožnjo ali preden ne dobi na drugačen nedvoumen način dovoljenja za nadaljnjo vožnjo. Hitrost vožnje sme biti samo tolikšna, da v primeru vožnje v odklon ni večja, kot je dovoljena, oziroma da se vlak, če je potrebno, lahko ustavi na postaji.

Kadar se vlak ustavi pred uvoznim signalom, mora vlakovodja najpozneje po preteku 5 minut poizvedeti pri postajnem oseb-

ju, zakaj je vlak ustavljen in koliko časa bo moral stati pred uvoznim signalom.

Pri vlakih brez vlakospremnega osebja, samo z vlakovodjem na sklepnem vozu oziroma s sklepni zaviračem ali samo s spretniki mora strojevodja poslati pomočnika strojevodje oziroma sprevodnika, da poizve, zakaj je vlak ustavljen.

Če je pri uvoznem signalu telefon ali če je proga opremljena z radio-dispečerskimi zvezami, se obvesti vlakovodja, oziroma strojevodja, o vzroku ustavitve in času postanka pred signalom, kot tudi o drugih ukrepih po telefonu ali prek radijske zveze.

Določbe 2. in 3. odstavka te točke se ne nanašajo na vlake samo s strojevodjem in enim vlakospremnikom.

Če je pri uvoznem signalu telefon, ali če je proga opremljena z radio-dispečerskimi zvezami, se obvesti vlakovodja, oziroma strojevodja, o vzroku ustavitve in času postanka pred signalom, kot tudi o drugih ukrepih po telefonu ali prek radijske zveze.

5. Če je glavni signal neraben, nadaljnja vožnja pa prepovedana, se mora vlak pred signalom ustaviti, ne glede na to, ali je vlakovno osebje o tem obveščeno ali ne.

Če je nadaljnja vožnja dovoljena, vlakovno osebje pa je obveščeno o nerabnosti signala, se vlaku ni treba ustaviti samo, če se pri takšnem signalu daje s. zn. 85: »Naprej«. Sicer pa se mora vlak pred zadevnim signalom ustaviti.

Če je nadaljna vožnja dovoljena, vlakovno osebje pa ni obveščeno o nerabnosti signala, se mora vlak ustaviti pred signalom. Vožnja se sme nadaljevati šele tedaj, ko poslani delavec ustno obvesti strojevodjo, pa tudi vlakovodjo, če le ta ni na sklepnem vozu, da se nadaljnja vožnja dovoljuje s signalnim znakom 85: »Naprej«, danim z ročnim signalnim sredstvom.

Izjemno od 2 in 3. odstavka te točke, sme vlak nadaljevati vožnjo tudi brez dajanja s. zn. 85: »Naprej« pri zadevnem signalu, če se mu daje s. zn. 12a: »Previden uvoz na postajo z 10 km/h«, oziroma s. zn. 12b: »Previden izvoz s postaje z 10 km/h«, ali če se mu dovoli uvoz ali prevoz po telefonu, ki je pri glavnem signalu, kakor tudi v primeru, kadar se obvešča vlakovno osebje o tem, da je izvozni signal pokvarjen s splošnim nalogom na postaji, na kateri je signal pokvarjen (3. odstavek, 7. točke 89. člena tega pravilnika). V splošni nalog se vpiše: »Izvozni signal neraben - izvoz prost«.

Dovoljenje za nadaljnjo vožnjo po telefonu se da s fonogramom ob evidentiranju v postajno beležnico in beležnico vlakovodje pri progovnih signalno-varnostnih napravah.

6. Če likovni uvozni, izvozni ali kritni signal ponoči, svetlobni, signal pa tudi podnevi, ni razsvetljen ali če kaže belo luč, se mora vlak brejpogojno ustaviti in ne sme nadaljevati vožnje vse dotlej, dokler se ne dožene, da je nerazsvetljeni signal postavljen v lego za dovoljeno vožnjo.

7. Če je vlakovno osebje obveščeno, da se prostorni signali za vlak ne postavljajo, mora tako na enotirni kakor tudi na dvotirni progi, kadar vozi vlak po pravem tiru, kljub temu paziti na lego uvoznih signalov, ker se le-ti tudi v tem primeru postavljajo.

8. Če se vlak bliža postaji, kjer ni uvoznih signalov, mora vlakovno osebje paziti na signalne znake, ki bi se morebiti dajali s postaje.

9. Strojvodja prve čelne lokomotive, ki podvomi, da vozi vlak na prosti tir, mora ukreniti vse, da se vlaku zmanjša hitrost in da se lahko, če bo potrebno tudi zaustavi.

Če se po legi uvoznega signala ali kretnic vidi, da vozi vlak v odklon, v voznem redu pa to ni določeno oziroma vlakovno osebje ni bilo s splošnim nalogom ali s križnim nalogom obveščano o tem po odzadnji postaji, se mora strojvodja potruditi, da vlak o pravem času ustavi. Vlak sme uvoziti na postajo šele, ko ga pokliče nanjo postajni delavec s signalnimi znaki ročnih signalov ali z ustnim obvestilom. Ta določba ne velja za postaje s takimi predsignali, ki napovedujejo tudi lego uvoznega signala za vožnjo z omejeno hitrostjo in za postaje, na katerih kretnice niso v odvisnosti z uvoznimi signali (enaki hitrosti za vožnjo v premo in v odklon).

10. Vlakovno osebje ne sme z mahanjem ali s kakimi drugimi znamenji zahtevati, da se spremeni lega kretnic, razen če preti nevarnost.

11. Vlakovodja, zavirači ter spremljevalci nedelovnih strojev in zalogovnikov se morajo med prevozom vlaka skozi postajo postaviti tako, da jih vlakovni odpravnik lahko vidi. Ponoči, pa tudi podnevi kadar je razgled oviran, morajo pokazati svojo

navzočnost tako, da vzdignejo prižgano ročno signalno svetilko. Osebjje vlečnih delovnih strojev, ki je na tisti strani, kjer je vlakovni odpravnik, se mora postaviti pri prevozu vlaka tako, da ga vlakovni odpravnik vidi.

111

12. Vlakospremno osebjje potniških vlakov mora, ko se vlak približuje službenemu mestu, na katerem ima vlak postanek za potrebe potnikov, še posebej paziti in zaustaviti vlak, če se ne bi zaustavil.

112. člen

112

Postanek vlaka na postaji

1. Vse določbe 107. člena tega pravilnika, ki so predpisane za delo vlakovnega osebjja na izhodni postaji, veljajo tudi za delo na vmesnih postajah, kolikor se mora tako delo opraviti na vmesnih postajah.

Razen tega mora vlakovno osebjje pomagati pri premiku in pri drugih delih po odredbi vlakovnega odpravnika ali vlakovodje. Sklepni zavirač ne sme zapustiti svojega mesta, dokler ne dobi nadomestnika.

Izjemoma se lahko pri tovornih vlakih na vseh progah uporabi sklepni zavirač za dela pri premiku ali za nakladanje in razkladanje blaga, ne da bi ga kdo medtem zamenjal, če je zadnje vozilo pri vlaku znotraj ločnice. Če uvozijo in izvozijo drugi vlaki na tisti strani, kjer je sklepni voz, mora biti sklepni zavirač takrat, ko vlaki uvozijo in izvozijo, pri svoji zavori, za kar mora poskrbeti vlakovni odpravnik.

2. Nihče od vlakovnega osebjja ne sme brez dovoljenja vlakovnega odpravnika in brez privolitve vlakovodje oditi od vlaka. Kadar pa prihaja na sosednji tir vlak iz nasprotnne smeri, mora biti strojevodja na stroju. Strojvodja in pomočnik strojevodje ne smeta ob istem času oditi s stroja, od vlakospremne osebjja pa mora ostati pri vlaku vsaj en vlakospremnik.

Pri samčno zasedenih vlečnih vozilih, se sme strojevodja odstraniti z vlečnega vozila samo, če je to potrebno pri vlaku, s tem, da so poprej izpolnjeni pogoji predpisani s posebnim tehniškim navodilom. Kadar se pričakuje nalog za odhod vlaka,

pa tudi drugače, kadar ni zavzet z opravili pri vlaku, mora biti strojevodja na stroju, na tisti strani, ki je proti postajni zgradbi.

3. Vlakovodja in strojevodja, pri rinjenih vlakih pa vlakovodja na čelu vlaka, morajo s svojega mesta paziti, da so ločnice proste in da je lega kretnic za uvoz vlaka iz nasprotne smeri taka, da njihovemu vlaku ne grozi nevarnost. V primeru, kadar njihov vlak zasede izvozno ločnico, morajo ravnati po 3. točki 92. člena tega pravilnika. Tako dolžnost ima sklepni zavirač (sprevodnik) oziroma strojevodja doprežnega stroja, ki mora skrebeti, da so ločnice proste in da je lega kretnic za uvoz vlaka iz iste smeri taka, da njihovemu vlaku ne grozi nevarnost.

4. Vsak vlak se mora ustaviti znotraj ločnic za tisti tir, na katerega je uvozil, tako da ne ogroža vožnje vlakov ali premikalnih voženj po sosednjih tirih. Dokler zadnje vozilo vlaka ne prepelje ločnice na uvozni strani, mora sklepni zavirač, ne glede na lego vlakovnega stroja, dajati signalni znak »Naprej«, drugo osebje pa mora ta signalni znak prevzeti in da dajati dalje do stroja. Ko sklepni voz (zadnje vozilo) prepelje ločnico, da sklepni zavirač (sprevodnik) signalni znak »Stoj«. V dvomljivih primerih mora postajno osebje, ki je blizu vlakovnega sklepa, obvestiti sklepnega zavirača, katero ločnico mora upoštevati za svoj vlak.

5. Če se vlak ustavi tako, da zasede ločnico na uvozni ali izvozni strani, mora tisti vlakospremnik, ki je najbližje ločnici, zavarovati vlak na tisti strani, s katere se pričakuje vlak ali na kateri se premika.

6. Pri križanju, kakor tudi pri srečanju na tistih postajah, ki imajo samo en tir za prehitenje za obe smeri, sme vlak, ki prej pripelje na postajo, voziti le do ločnice oziroma izvoznega signala tistega tira, na katerega mora pripeljati vlak iz nasprotne smeri.

7. Zavarovanje vlaka ali dela vlaka zoper samopremaknitev med postankom na službenem mestu, ali na odprti progi, ali posamičnih vozil med premikom, se opravi po odločbah Navodila 233.

8. Med postankom vlaka na postaji mora vlakospremno osebje paziti na spremljevalce pošiljk, posebej pa še na to, da spremljevalci živih živali ne kadijo v vozovih, v katerih so seno, slama in podobno.

9. Vsak zavirač (sprevodnik) mora pregledati dodeljene mu vozove in vsako poškodbo, ki jo zapazi, takoj sporočiti vlakovodji.

10. Na končni postaji vlaka in na postaji, kjer se menja osebje, sme to osebje, ki je pripeljalo vlak, zapustiti vlak šele potem, ko je pravilno in dokazano izročen določenemu osebju na postaji ali vlakospremnemu osebju, ki je prišlo prevzet vlak.

Enoten postopek s sklepnimi signali je predpisan s posebnim navodilom. Na podlagi tega navodila določa ŽTO način natičkanja, snemanja, prižiganja, ugaševanja in vzdrževanja sklepnih signalov pri vlakih na izhodnih in končnih postajah in na postajah, kjer se menja vlečno vozilo.

Pri predaji vlaka mora vlakovodja, ki predaja vlak, obvestiti novo vlakospremno osebje (ki bo prevzelo vlak) o vozovih pri vlaku, ki so naloženi z eksplozivnim ali vnetljivim blagom, in o vozovih, ki imajo spremljevalce.

Pri vlakih brez vlakovodje, obvešča vlakospremnika vlakovni odpravnik na podlagi podatkov iz spremnih listin vlaka (10.točka 71. člena in 8. točka 107. člena tega pravilnika).

XVIII. POGLAVJE

NEPRAVILNOSTI MED VOŽNJO NA ODPRTI PROGI

113

113. člen

Ravnanje pri izjemni ustavitvi vlaka na odprti progi

1. Vlakovno se bje mora ustaviti svoj vlak na odprti progi takoj, ko zapazi na progi ali pri svojem vlaku karkoli, kar bi lahko ogrožalo nadaljnjo vožnjo njegovega ali pa drugega vlaka.

2. Če se zapazi pri vlaku ovira, mora vlakovno, osebje takoj po ustavitvi vlaka skušati le-to odpraviti, hkrati pa mora o ustavitvi vlaka še obvestiti obe sosednji postaji.

Če ovire pri vlaku ne more odpraviti, mora zahtevati pomoč od postaje.

Če pri vlaku, ki ima samo sklepnega zavirača, le-ta sproži zasilno zavoro in s tem ali kako drugače ustavi vlak, si morata strojevodja in sklepni zavirač takoj po; ustavitvi vlaka iti nasproti, da se dogovorita o vzroku ustavitve vlaka. Tako tudi ravna vlakovodja, kadar opravlja dolžnosti sklepnega zavirača.

V vsakem primeru, kadar se vlak, pri katerem je vlakovodja na sklepnem vozu, nepričakovano ustavi, sporazum s sosednjima postajama pa ni mogoč, ukrepa nadalje strojevodja sporazumno z vlakovodjem. če ni na način, opisan v prejšnjem odstavku, ustavil vlaka vlakovodja, ga strojevodja pokliče s s. zn.

74: »Prenehaj z zavarovanjem«, da bi se sporazumela o tem, kako naj ravnata naprej.

Če se mora pri vlaku, samo s strojevodjo na vlečnem vozilu, strojevodja odstraniti z vlečnega vozila, mora poprej ravnati po določbah Navodila o upravljanju z vlečnimi vozili v samčni zasedbi pri vleki vlakov na progah JŽ (navodilo 248).

3. Če gre za oviro na progi (poškodba na gornjem ustroju, utrgano skalovje, plaz povodenj itd), mora vlakospremno osebje poskrbeti, da se tako mesto zavaruje, ne glede na to, ali ga je vlak prevozil ali ne. Vlakovodja mora odrediti progovnemu čuvaju (obhodniku), da zavaruje tako mesto, in sicer tako, da vpiše nalog v beležnico ali v službeni dnevnik progovnega čuvaja. Ta nalog da lahko vlakovodja tudi odjavniku z vpisom v njen odjavni dnevnik,

4. Če je nevarno mesto od najbližjega progovnega čuvaja tako daleč, da se lahko sklepa, da ga čuvaj ne bo mogel zavarovati o pravem času, se mora vlak takoj ustaviti, vlakovodja, oziroma pri vlaku brez vlakovodje strojevodja, pa mora odrediti nekomu od vlakovnega osebja, da nevarno mesto zavaruje v obe smeri z razpačniki. Če je potrebno, se da tudi s. zn. 3: »Nevarnost«. V vsakem primeru se mora vlak pri prvi čuvajnici in na prvi postaji brezpogojno ustaviti, vlakovodja pa mora o vsem obvestiti progovnega čuvaja oziroma vlakovnega odpravnika.

5. Vlak, ki se zaustavi na odprti progi se mora takoj zavreti. Postopki za zavarovanje vlaka, ali dela vlaka, zoper samopremaknitev se predpišejo z določbami Navodila 233. Potrebo po pritegnitvi ročnih (pritrdilnih) zavor, oziroma koliko takšnih zavor je treba zavreti, določi vlakovodja (strojevodja), glede na nagib proge in dolžino časa postanka. Pritegnitev ročnih (pritrdilnih) zavor in polaganje ročnih cokol opravlja vlakospremno osebje. Pri vlakih s samo enim vlakospremnikom, zavaruje sprednji del vlaka osebje vlečnega vozila, zadnji del pa vlakospremnik. Pri vlakih brez vlakospremnikov zavaruje vlak zoper samopremaknitev osebje vlečnega vozila,

6. Vlakovno osebje, ki nima opravka z zavarovanjem vlaka, s telefonskimi pogovori ali z dajanjem signalnega znaka »Nevar-

nost«, ne sme iti od vlaka; pri potniških vlakih pa mora potnikom, kolikor je to mogoče, dajati pojasnila, da jih pomiri.

7. Če se da sklepati, da potniški vlak, ne bo dolgo stal na odprti progi, ali da bi bili potniki v nevarnosti, če bi izstopili, se jim ne sme dovoliti izstop iz voz; o tem odloči vlakovodja. Potnike je treba opomniti na nevarnost in jim prepovedati postajanje po tirih in med njimi. Če je bil potnikom dovoljen izstop iz vlaka, se mora pred njegovim odhodom dati s. zn. 67: »Pazi«.

8. Za zavarovanje ustavljenega vlaka in za morebitno zahtevanje pomoči, ki naj se da vlaku, veljajo določbe 114. in 124 člena tega pravilnika.

9. Ob izrednem dogodku na progi mora vlakovodja ukazati; da se takoj prične z reševalnimi deli.

10. V primeru, navedenem v 2. odstavku 11. točke 110, člena tega pravilnika, mora strojevodja, preden ustavi vlak pred potnim prehodom, dati večkrat s. zn. 67: »Pazi«. Če je pot z ene in druge strani pregledna in se je strojevodja prepričal, da na potnem prehodu in v njegovi neposredni bližini ni pešcev, vozil ali živine, vlak potem, ko se je ustavil, nadaljuje vožnjo previdno dotlej, dokler stroj ne prevozi čez potni prehod, naprej pa z redno hitrostjo. Če pot ni pregledna s proge, se mora vlakovodja ali delavec izmed vlakovnega osebja, ki ga je on določil, postaviti na potni prehod in zaustaviti vsa cestna vozila. Potem, ko so se cestna vozila ustavila, da strojevodji signalni znak »Naprej«. Strojevodja previdno spelje vlak, dokler stroj ne prevozi čez potni prehod, ko pa se delavec vrne s potnega prehoda na svoje mesto, nadaljuje vožnjo z redno hitrostjo.

11. O ustavitvi vlaka pred potnim prehodom, ki ima pokvarjeno avtomatsko svetlobno napravo, katere pravilno delovanje se kontrolira z vlaka, mora vlakovodja obvestiti vlakovnega odpravnika prve prihodnje postaje. Na tej se mora vlak ustaviti, četudi nima postanka po voznem redu. Ta postaja obvesti o pokvarjeni napravi odzadnjo sosedno postajo. Obe postaji morata sporazumno ukreniti vse potrebno, da bo naprava čimprej popravljena, do tedaj pa morata poskrbeti, da bo na potni

prehod začasno postavljen delavec, ki je zmožen opravljati službo čuvaja prehoda. Obenem sporazumno ukreneta vse potrebno, da se naprava na potnem prehodu čim prej spravi v red.

Vse, kar morata ukreniti sosednji postaji, da se naprava popravi oziroma, da se potni prehod začasno zavaruje z delavcem, velja tudi za primer, kadar se pokvari avtomatsko svetlobna naprava na potnem prehodu, katere pravilno delovanje se kontrolira iz kakega zasedenega službenega mesta.

Da bi se vlaki ne ustavljali pred potnim prehodom tudi v času, ko je potni prehod zaradi pokvarjene avtomatske svetlobne naprave varovan s čuvajem potnega prehoda, morata sosedni postaji obveščati vlakovno osebje s splošnim nalogom, da je naprava pokvarjena, da je potni prehod varovan in da pred njim vlaka ni potrebno ustavljati. Vlakovno osebje vlaka, ki ne stoji na sosednji postaji, obvešča ta postaja po odzadnji postaji, kjer ima zadevni vlak zadnjič postanek.

Od stojišča pokvarjenega kontrolnega svetlobnega signala do potnega prehoda se mora hitrost vlaka prilagoditi terenskim in vremenskim razmerom tako, da se lahko v primeru potrebe zanesljivo ustavi pred potnim prehodom in prek tega ne sme biti v nobenem primeru večja kot 15 km/h. Od kontrolnega svetlobnega signala do potnega prehoda mora strojevodja večkrat ponoviti s. zn. 67: »Pazi«,

Če je pri takem potnem prehodu telefon, s katerim se lahko v času, ko je naprava pokvarjena, obvešča čuvaj prehoda o odhodu vlakov s sosednjih postaj, se vlakovno osebje obvešča s splošnim nalogom o tem, da je naprava pokvarjena, da je potni prehod varovan ter da sme vlak čez potni prehod voziti z redno hitrostjo in brez ustavitve.

Po določbah 4. in 5., odstavka te točke se je treba ravnati tudi v primeru, kadar so zapornice, ali polzapornice, s katerimi se ravna na poteg, pokvarjene, potni prehod pa je zaseden z delavcem. V splošni nalog, s katerim se obvešča vlakovno osebje o okvari avtomatske svetlobne naprave na potnem prehodu, se morajo vpisati podatki iz 8. in 11. točke 105. člena tega pravilnika.

2 | **12.** Službena enota, ki vpelje počasno vožnjo ali omejeno hitrost med vklopno točko in potnim prehodom, mora o tem dokazno obvestiti sosednja službena mesta.

Kadar je vlakovno osebje s splošnim nalogom obveščeno o

113 uvedeni počasni vožnji med vklopno točko in potnim preходом, oziroma z nalogom za previdnost, ali kadar se vlak nepredvideno ustavi med kontrolnim signalom in potnim preходом, oziroma vklopno točko in potnim preходом, čas postanka in potovanja do potnega prehoda pa je daljši kot 4 minute, mora vlakovno osebje ravnati kot da je naprava na potnem preходу pokvarjena.

2 Kadar vozi vlak med vklopno točko z daljinsko kontrolo ali začetkom zavorne razdalje pred potnim preходом in potnim preходом z avtomatskimi napravami za zavarovanje prometa s splošnim nalogom o vpeljani počasni vožnji in bo trajalo potovanje potnega prehoda več kot 4 minute, se mora strojevodja ravnati tako kot da je naprava za zavarovanje prometa na potnem preходу pokvarjena.

114 114. člen

Zavarovanje vlaka, ustavljenega na odprti progi

1. Če se ustavi vlak na odprti progi, kjer nima predvidenega postanka in ne more v 15. minutah nadaljevati vožnje, ali če se bo zadrževal na postajališču, nakladališču in transportnem odpravništvu, na katerem ni zavarovan s kritnim signalom, več kot 15 minut prek časa postanka določenega v voznem redu, mora vlakovodja (strojevodja) takoj o tem telefonično obvestiti odzadnje službeno mesto (postajo, prometno-transportno odpravništvo).

Kadar iz kakršnegakoli razloga ni mogoče obvestiti službenega mesta iz 1. odstavka te točke, ali če proga ni opremljena s telefonom, se mora vlak zavarovati od zadaj tako, kot je predpisano v 3. do 11. točke, če ne gre za primer iz 12. in 13. točke tega člena.

2. V primeru, da se vlak ustavi na odprti progi, pred prostornim signalom ali na službenem mestu brez, kritnega signala, postanek pa ni predviden, se mora takoj ukazati in opraviti zavarovanje vlaka, če ima vlak previdnosmi nalog ali če je vlakovno osebje obveščeno s splošnim nalogom, da sporazumevanje ni mogoče.

3. Vlak zavaruje:

- a) sklepni zavirač (sprevodnik),
- b) vlakovodja - pri vlakih s samim vlakovodjem,
- a) strojevodja - pri vlakih s samčno zasedenim vlečnim vozilom in enim vlakospremnikom, kakor tudi pri strojnih vlakih in
- d) pomočnik strojevodje - pri vlakih brez vlakospremnega osebja in pri strojnih vlakih.

Osebje iz prejšnjega odstavka, določeno za varovanje vlaka, mora biti pripravljeno, da lahko ob vsaki nepredvideni ustavitvi vlak hitro in pravilno zavaruje.

Ukaz za zavarovanje vlaka da običajno vlakovodja.

Pri vseh vlakih brez vlakovodje, pri tovornih vlakih z vlakovodjem na sklepnem vozu, oziroma pri potniških vlakih, z vlakovodjem v prtljažnem vozu na sklepu vlaka, ukaže zavarovati vlak strojevodja.

Pri potniških vlakih, z vlakovodjem, ki ni v prtljažnem vozu na sklepu vlaka, odločata o zavarovanju vlaka sporazumno vlakovodja in strojevodja. Zavarovanje ukaže vlakovodja, kolikor ne varuje vlaka po določbi pod a) 1. odstavka te točke.

Če osebje, katerega dolžnost je zavarovanje vlaka, ne dobi ukaza za zavarovanje vlaka v petih minutah po ustavitvi vlaka, mora na to opomniti vlakovodjo (strojevodjo).

Pri vlakih samo s sklepnim zaviračem ali samo z vlakovodjem na sklepnem vozu, mora vlakovodja oziroma sklepni zavirač takoj ko mine 5 minut po ustavitvi vlaka, opomniti strojevodjo, da je potrebno zavarovati vlak tako, da odpre in zapre sklepno pipo zračnega voda. Če vlak ne bo stal več kot 15 minut, odda strojevodja signalni znak »Popusti zavore«, če pa je zavarovanje vlaka potrebno, odda signalni znak »Zavaruj vlak«. Če se ne zasliši nikakršen signalni znak, je treba vlak zavarovati takoj in brez ukaza.

Vsako zavarovanje mora biti opravljeno najkasneje v 25 minutah po ustavitvi vlaka.

Za pravilno in pravočasno opavljeno zavarovanje vlaka je odgovorno osebje, ki mu je bilo zavarovanje ukazano, oziroma ki bi moralo zavarovati vlak tudi brez ukaza.

4. Brž, ko se vlak ustavi, mora vlakovodja oziroma strojevodja oceniti, kako dolgo bo vlak stal na tistem mestu. Če bo vlak stal več kot 15 minut, se mora takoj ukazati zavarovanje vlaka. Takoj se mora ukazati zavarovanje vlaka tudi v primeru, kadar se ne more zanesljivo oceniti ali bo vlak lahko nadaljeval vožnjo v 15. minutah. Če zavarovanje ni potrebno, odda strojevodja signalni znak »Popusti zavore«.

Vlakovodja ukaže zavarovanje vlaka ustno po zaviračih (sprevodnikih) ali pa zahteva od strojevodje, da odda signalni znak »Zavaruj vlak«. Strojevodja ukaže zavarovanje vlaka ustno ali z oddajo signalnega znaka »Zavaruj vlak«. Ko sklepni zavirač oziroma vlakovodja, ki opravlja tudi dolžnosti sklepnega zavirača zasliši signalni znak »Zavaruj vlak«, mora dati proti lokomotivi s. zn. 96b: »Stoj« kot potrdilo, da je ukaz za zavarovanje razumel. Če se potrdilo s signalnim znakom ne more dati zaradi terenskih ali vremenskih razmer, se mora dati z večkratnim odpiranjem in zapiranjem sklepne pipe zračnega voda.

2 | Delavec, ki varuje vlak z zadnje strani odide do vlečnega vozila in vzame od strojevodje razpočnike in gre nato hitro na zavorno razdaljo za vlakom, da postavi razpočnike, oziroma da daje s.z. 96b »Stoj« zaporednemu vlaku, če bi morebiti prihajal.

3 | Če signalni znak 96b »Stoj« ni viden s predpisane vidnostne razdalje ali če se ta znak daje v tunelu, je treba razpočnike postaviti na 500, 300 oziroma 200 m od mesta, kjer v se daje signalni znak »Stoj«.

Če se je ustavil vlak na odprti progi na takem kraju, da je blizu telefon, s katerim se da sporazumevati s sosednjima postajama, mora vlakovodja oziroma strojevodja pri vlakih brez vlakovodje in pri vlakih z vlakovodjem, ki ni na vozu znotraj 12 osi od čela vlaka, pri čemer se ne vštejejo osi vlakovnih lokomotiv, takoj poklicati obe sosednji postaji in jih obvestiti, da se je vlak ustavil in zaradi česa stoji. Po tem odda strojevodja signalni znak »Popusti zavore«, kar pomeni, da sklepnemu zaviraču ni treba zavarovati vlaka.

Po sprejemu obvestila, da se je vlak nepredvideno ustavil na odprti progi, obesijo sosednje postaje na napravo za postavljanje izvoznih signalov oziroma na progovni (čuvajniški) telefon, tablico z napisom »Proga zasedena« ter storijo vse, da pošljejo pomoč vlaku, ki se je ustavil na progi. Tablica se odstrani šele, ko vlak zapusti prihodnji prostorni odsek

oziroma ko prispe na prihodnjo postajo.

Ko dobi potrebna navodila od sosednjih postaj, pokliče strojevodja, kolikor je na podlagi določb 7. odstavka 3. točke tega člena vlak že zavarovan, delavca, ki varuje vlak s signalnim znakom »Prenehaj z zavarovanjem«. Ko delavec, ki varuje vlak zasliši ta signalni znak, pobere razpočnike in se vrne k vlaku. Kadar varuje vlak sklepni zavirač ali vlakovodja, ki opravlja tudi dolžnost sklepnega zavirača, mora po vrnitvi k sklepnemu vozu dati s. zn. 77: »Pripravljeno za odhod«, kot obvestilo vlakovodji (strojevodji), da je zavarovanje prenehalo. Če se dani s, zn. 77; »Pripravljeno za odhod« ne more videti, je treba ravnati po 4. odstavku 10. točke tega člena.

Razpočnike, z katerimi je delavec varoval vlak, bo vrnil strojevodji na prvi postaji, kjer ima vlak postanek.

5. Če delavec, ki varuje vlak opazi, da se zaporedni vlak bliža in da ho prišel do tistega kraja, kjer naj položi razpočnike prej kot on sam, mora položiti razpočnike tudi na krajšo razdaljo, nato iti dalje naproti prihajajočemu vlaku in dajati s. zn. 96b: »Stoj«.

6. Kadar odide sklepni zavirač zavarovat vlak, mora njemu najbližji zavirač takoj in brez ukaza zavzeti njegovo mesto.

7. Če delavec, ki gre zavarovat vlak naleti na progovnega čuvaja, mu mora ustno in z vpisom v njegovo beležnico ukazati, da varuje vlak, on sam pa se mora vrniti k vlaku. Po vrnitvi mora delavec, ki je varoval vlak obvestiti vlakovodjo oziroma strojevodjo, kaj je ukrenil.

8. Če sklepni zavirač vidi, da vlak, ki ga on varuje nadaljuje vožnjo, mora pobrati razpočnike in iti za vlakom tako, da ga lahko zavaruje, če bi se spet ustavil ali če bi se bližal zaporedni vlak. Tako mora iti sklepni zavirač za vlakom do prve odjavnice, ali postaje, kjer mora, o tem poročati.

Z zavarovanjem vlaka sme prenehati šele, ko pride vlak na prihodnjo postajo oziroma, ko prevozi prvo odjavnico in je vlak zavarovan z uvoznim oziroma prostornim signalom.

9. Če delavec, ki varuje vlak, ni mogel izvedeti ali je vlak prispel na prihodnjo postajo, oziroma ali je zavarovan s prostornim signalom, mora ustaviti zaporedni vlak in obvestiti o situaciji vlakovodjo oziroma strojevodjo, pri vlakih brez vlakovodje. Ustavljeni vlak mora vzeti s seboj sklepnega zavirača in:

- a) če nima nalog za previdnost, nadaljevati vožnjo z redno hitrostjo;
- b) če ima nalog za previdnost, nadaljevati po 30 minutah vožnjo, računano od odhoda sprednjega vlaka, in sicer tako previdno, da se lahko hitro ustavi, če na progi opazi sprednji vlak.

10. Vlak ne sme čakati na vrnitev delavca izmed vlakovnega osebja, ki varuje vlak.

Izjemoma mora vlak čakati na tega delavca:

- a) če je pri vlaku samo en vlakospremnik, pri vlakih s samčno zasedenimi vlečnimi vozili;
- b) če je zaradi posebnega prevoznega režima posameznih pošiljk ali zaradi izvedbe opravil pri vlaku nujno potrebno vlakospremno osebje, ne glede na to, kako je zasledeno vlečno vozilo;
- c) če pri strojnih vlakih in vlakih brez vlakospremnega osebja, varuje vlak pomočnik strojevodje.

Kadar je treba delavca, ki varuje vlak, počakati, mora strojevodja, ko preneha z zavarovanjem vlaka oddati signalni znak »Prenehaj z zavarovanjem«. Pri vlakih s samim sklepnim zaviračem ali samim vlakovodjem na sklepnem vozu, mora dati strojevodja po vsaki nepredvideni ustavitvi, preden nadaljuje vožnjo, signalni znak »Prenehaj z zavarovanjema«, ne glede na to, ali je bil dan ukaz za zavarovanjem vlaka ali ne (glej 7. odst. 3. točke tega člena).

Ko delavec, ki varuje vlak, zasliši signalni znak »Prenehaj z zavarovanjem«, se vrne k vlaku, oziroma mora pobrati razpočnike in se vrniti k vlaku. Če vlak varuje sklepni zavirač ali vlakovodja, ki opravlja hkrati dolžnosti sklepnega zavirača in je na sklepni zavori, mora takoj ko pride do sklepnega voza dati s. zn. 77: »Pripravljeno za odhod«, če pa strojevodja tega signalnega znaka zaradi terenskih in vremenskih razmer ne bi mogel opaziti, mu sporoči z odpiranjem in zapiranjem sklepne pipe zračnega voda, da se je vrnil k vlaku.

Po danem signalnem znaku »Prenehaj z zavarovanjem«, mora strojevodja opazovati zadnji del vlaka in kazalec na manometru glavnega zračnega voda, da bi utegnil zaznati obvestilo iz

4. odstavka te točke. Ko dobi to obvestilo, odda signalni znak »Popusti zavore« nato pa spelje vlak. Če v 10. minutah po oddanem signalnem znaku »Prenehaj z zavarovanjem« ne zazna obvestila iz 4. odstavka te točke, mora strojevodja v dveminutnih presledkih dajati večkrat signalni znak »Pazi« zaradi opozorila vlakospremniku naj ga obvesti, da se je vrnil k vlaku. Medtem ko se delavec, ki je varoval vlak vrača k svojemu vlaku, mora pogosto opazovati progo nazaj in mora biti pripravljen, da steče nazaj proti vlaku, ki bi morebiti privozil za njim.

11. Vlak se izjemoma zavaruje tudi spredaj na polovični za vorni razdalji (800,500 oz, 400 m.), in sicer v primeru:

- a) če je za vlak zahtevana pomožna lokomotiva in se pa moč pričakuje od spredaj, oziroma se ne ve, od katere strani bo prišla pomožna lokomotiva;
- b) če vlak nadaljuje vožnjo v delih - za zaostali del vlaka in
- c) kadar opravlja zavarovanje ogroženega mesta na drugem tiru dvotirne, ali vzporedne proge strojevodja.

Zavarovanje spredaj, kakor tudi zavarovanje strojnega vlaka in zaostalega dela vlaka z obeh strani se opravi samo z razpočniki. Ponoči, pa tudi podnevi, kadar je razgled oviran zaradi megle, meteža in podobnega, se obesi oziroma prižge na čelu lokomotive rdeča luč. Strojevodja mora oddajati, če je potrebno, tudi signalni znak »Nevarnost zavri«. Zavarovanje vlaka spredaj, kakor tudi zadaj pri strojnem vlaku s samčno zasedenim vlečnim vozilom, mora opraviti strojevodja v primeru, kadar ni dovolj vlakovnega, progovnega in drugega strokovnega osebja, ki bi opravilo zavarovanje z obeh strani.

12. Vlaka, ki se je ustavil na odprti progi ni potrebno zavarovati od zadaj :

- a) če je sporazumevanje, vlakovnega osebja s sosednjima postajama mogoče in se zanesljivo ugotovi, da med tem ni bil odpravljen in ne bo odpravljen drug vlak;
- b) če stoji vlak na službenem mestu, ki ima prostorne ali kritne signale in je z njimi zavarovan.
- c) na enotirnih progah, na katerih vleče ena lokomotiva vse vlake v obe smeri (6. odst. 3. točke 78. člena tega pravilnika).

13. Šteje se, da je vlak zavarovan s prostornim oziroma kritnim signalom, če je zadnji voz v vlaku prepeljal in se ustavil najmanj 50 m za prostornim signalom, oziroma če se je zadnji voz v vlaku ustavil za krajem, ki ga varuje kritni signal.

14. Če se ustavi vlak pred prostornim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj«, mora strojevodja takoj oddati signalni znak »Pazi« in ga v petih minutah ponoviti še večkrat. Odjavnik oziroma progovni blokovnik mora obvestiti vlakovno osebje o vsakem zadrževanju, ki bo trajalo več kot pet minut, kakor tudi o morebitni potrebi za zavarovanje. Vlakovodja (strojevodja) se mora po zaviračih (sprevodnikih), oziroma osebno zanimati za vzrok zadrževanja, če se odjavnik oziroma progovni blokovnik ne javi v petih minutah.

Če je odjavnica oddaljena od prostornega signala, vlak nadaljuje s hitrostjo 10 km/h vožnjo do službenega mesta odjavnice, kjer se bo zanimal za vzrok postanka. Pri speljavi vlaka odda strojevodja signalni znak »Popusti zavore«.

15. Če se vlak ustavi pred uvoznim oziroma kritnim signalom, ki kaže signalni znak »Stoj«, ker uvoz na postajo ni prost, vlakospremnemu osebju tega vlaka ni treba zavarovati vlaka, vlakovodja in strojevodja pa morata ravnati po določenih 2., 3., 4., 5. in 6. odstavka 4. točke 111. člena tega pravilnika. V primeru, ko sporazumevanje ni mogoče, mora vlakovni odpravnik ukazati zavarovarije vlaka.

16. če je zaradi izrednega dogodka na dvotirni ali vzporedni progi tudi sosednji tir nevozen, se mora zavarovati tudi ta tir v obeh smereh na zavorni razdalji in sicer najprej iz tiste smeri, iz katere se najprej pričakuje vlak. Če je potrebno se morajo položiti razpočniki (5. odst. 4, točke tega člena), in sicer tudi tedaj, kadar delavec ne more ostati na določenem kraju zaradi zavarovanja z druge smeri, neglede na vidnostne razmere.

Zavarovanje sosednjega tira na dvotirni in vzporedni progi je obvezno tudi v primeru, kadar vlak, ki je bil ustavljen iz kakršnega koli razloga, ogroža vožnjo po tem tiru.

Zavarovanje drugega tira na dvotirni in vzporedni progi se lahko opravi pri vlakih brez vlakospremnega osebja, oziroma pri vlakih z zmanjšanim številom vlakospremnega osebja, samo z razpočniki, če ni osebja.

Nadaljevanje vožnje in umik vlaka z odprte proge

1. Glede na stanje na progi ali pri vlaku lahko vlakovodja po dogovoru s strojevodjem za svoj vlak odredi, da se: ali nadaljuje vožnja z vsem vlakom ali prepelje vlak v delih do prihodnje postaje ali pa vlak umakne nazaj na odzadnjo postajo.

2. Če vlak vožnjo nadaljuje, mora vlakovodja o tem telefonično obvestiti najbližjo sosednjo postajo ali odjavnico (blokovnico) in zahtevati, da se preneha z zavarovanjem vlaka v primeru, ko vlak ni čakal sklepnega zavirača ali kadar je bilo zavarovanje ukazano progovnemu osebju.

3. Če vlak nadaljuje vožnjo brez zavirača, ki ga je varoval in zaradi tega nima zadosti RZM, se mora hitrost vlaka zmanjšati.

4. Vlakovodja odloči sporazumno s strojevodjo o tem, ali naj se vlak prepelje do ene sosednjih postaj, in sicer ali naenkrat ali v delih, ali pa da odpelje samo stroj. Če naj se vlak prepelje do sosednje postaje v smeri vožnje, se to lahko opravi brez poprejšnjega dovoljenja te postaje, vendar pa jo mora vlakovodja, kadar je sporazumevanje mogoče, obvestiti o nadaljevanju vožnje in o tem, ali se bo vlak prepeljal v delih ali ne. Če se prepelje vlak do prihodnje postaje v delih, vlakovodja pa te postaje o tem ni uspel obvestiti, se mora vlak ustaviti pred uvozno kretnico, čeprav je uvoz na postajo dovoljen. Potem, ko se je vlak ustavil, mora vlakovodja o zaostalem delu vlaka takoj obvestiti vlakovnega odpravnika, in sicer po kretniku, ali sam. Odredbe 2. odst. . te točke se uporabljajo tudi, če pride na odprti progi do takšne okvare zračne zavore v zadnjem delu vlaka, ki se je ne da odpraviti na kraju samem, ni pa v tem delu vlaka dovolj ročnih zavor, oziroma ni delavcev, da bi zasedli takšne zavore, če so pri vlaku, vlak pa mora nadaljevati vožnjo do prve postaje s hitrostjo, glede na RZM ki je na voljo.

5. Če se prepelje vlak do sosednje postaje v delih ali če nadaljuje vožnjo samo stroj, se mora tisti del vlaka, ki ostane na progi, zavarovati po določbah 114. člena tega pravilnika.

6. Če se prepelje vlak na sosednjo postajo v delih ali če nadaljuje vožnjo samo stroj, mora vlakovodja o delu vlaka, ki je ostal na progi, kakor tudi o tem, da bo vlak prepeljan v delih, obvestiti pogovno osebje pa tudi odjavnice, kjer so.

7. Sklepni signal vlaka, ki se deli, ostane na tistem delu vlaka, ki ostane na progi.

8. Kadar se prepelje vlak v delih, postavi postaja uvozni signal v lego za dovoljeno vožnjo samo za prvi del vlaka, za druge dele pa se pri tem signalu daje samo signalni znak »Naprej«.

9. Odjavo sme dati vlakovni odpravnik šele po prihodu zadnjega dela vlaka.

10. Kadar se vlak pretrga ali potrebuje pomoč, je treba ravnati po določbah 124. in 141. člena tega pravilnika.

11. Če se mora vlak, ki se je ustavil na progi, umakniti nazaj na odzadnjo postajo, je treba glede rabe signalnih znakov ravnati po določbah Pravilnika 1.

12. Za umik vlaka se mora zahtevati dovoljenje od postaje, na katero naj se vlak umakne. Postaja sme dati dovoljenje za umik šele potem, ko je poprej odpovedala signalni znak, s katerim je bila naznanjena vožnja vlaka in ko je o nameravanem umiku vlaka obvestila vsa delovna mesta, ki redno sprejemajo zvončne signalne znake.

Po prejemu dovoljenja za umik, odpelje vlak takoj brez glasnika, ne glede na to, ali je razgled oviran ali ne.

13. Če sporazum s postajo ni mogoč in se dovoljenje ni moglo dobiti, mora pred vlakom iti glasnik, ne glede na to, ali je razgled oviran ali ne. Vlak se mora umikati z glasnikom do postaje ali pa do tiste čuvajnice (odjavnice), na kateri je mogoče dobiti dovoljenje za umik.

14. Kadar menja vlak vozno smer, se morajo čelni in sklepni signali spremeniti po novi smeri, razen, če bi spreminjanje signalov ogrožalo varnost prometa.

Če se pri umiku vlak rine, je treba ravnati po določbah 3. točke 32. člena, 15. točke 69. člena in 2. odst. 4. točke 110 člena tega pravilnika.

15. Če se mora vlak umikati zaradi uteklih vozil, ni treba zahtevati dovoljenja in tudi ni treba poslati glasnika pred vlakom.

115

116. člen

116

Kako ravnati, kadar se vlak ne more držati predpisanega voznega časa

1. Če se vlak zaradi katerega koli vzroka ne more držati rednega ali predpisanega voznega časa, podaljšanje voznega časa pa znaša več kot 5 minut, mora vlakovodja ravnati po določbah v prihodnjih točkah tega člena.

2. Na progah, kjer vozijo zaporedni vlaki v odjavnem razmiku, se mora vlak ustaviti pri prvi odjavnici. V tem primeru se mora vlak ustaviti takole:

- a) če kaže prostorni signal signalni znak za dovoljeno vožnjo, se mora vlak ustaviti za signalom tako, da je zadnji voz v vlaku oddaljen od prostornega signala najmanj 50 m;
- b) če kaže prostorni signal signalni znak »Stoj«, se mora vlak ustaviti pred tem signalom.

Vlakovodja (strojevodja) mora takoj po ustavitvi vlaka odrediti, da se zavaruje vlak, in sicer tako, da se v primeru pod a) postavi prostorni signal v lego »Stoj« ali, če lege signala ni mogoče spremeniti (med prenehanjem službe), da se pošlje določeni delavec, v primeru pod b) pa tako kot je določeno v 14. točki 114. člena tega pravilnika.

Preden vlak nadaljuje vožnjo, mora vlakovodja (strojevodja) poizvedeti pri odjavniku, ali je telefonski sporazum z odzadnjo odjavnico (postajo) mogoč: Če odjavnik pove vlakovodji; da je telefonski sporazum mogoč, se vožnja lahko nadaljuje, ne da bi se karkoli odredilo. Če pa odjavnik pove, da telefonski sporazum ni mogoč, oziroma, da blokovna naprava ni v redu, mora vlakovodja odjavniku pisno v odjavnem dnevniku odrediti, da zaustavi prihodnji vlak in ga obvesti o upočasneni, vožnji sprednjega vlaka.

3. Na progah, kjer vozijo vlaki v postajnem razmiku, mora vlakovodja obvestiti odzadnjo postajo o upočasnjeni vožnji svojega vlaka in naročiti, naj ne odpravi nobenega vlaka, dokler je proga zasedena.

Če sporazum ni mogoč, mora vlakovodja pisno odrediti progovnemu čuvaju, da zaustavi prihodnji vlak in ga obvesti o upočasnjeni vožnji sprednjega vlaka.

Nalog za ustavitev zaporednega vlaka vpiše vlakovodja v čuvajevo beležnico ali dnevnik.

4. Če pride prihodnji vlak z nalogom za previdnost, sme nadaljevati vožnjo šele, ko mine 30 minut od odhoda sprednjega vlaka.

Če pa pride prihodnji vlak brez naloga za previdnost, kar pomeni, da je postala proga prosta, sme vožnjo takoj nadaljevati s predpisano hitrostjo (glej 9. točko 114. člena tega pravilnika).

5. Če je odjavnica oziroma progovna čuvajnica še daleč, ali je sploh ni, postaja pa je daleč in sporazum s sosednjima postajama ni mogoč, se mora vlak, ki daljša vožnjo, takoj ustaviti, vožnjo pa sme nadaljevati šele po opravljenem zavarovanju.

Če v takih primerih pri vlaku ni delavca, ki bi lahko ostal na progi in varoval vlak, se morajo takoj položiti razpočniki tik za vlakom in pustiti tam, vlak pa nadaljuje vožnjo. Na prvi postaji se mora vlak ustaviti, vlakovodja (strojevodja) pa mora tam obvestiti vlakovnega odpravnika, v katerem kilometru na progi so položeni razpočniki. O tem je treba obvestiti s splošnim nalogom vlakovno osebje prvega zaporednega ali nasprotnega vlaka, da ustavi vlak pred mestom, kjer so položeni razpočniki, da jih pobere in da, če ni drugih ovir, nadaljuje vožnjo.

6. Če strojevodja takoj po izvozu vlaka s postaje vidi, da se ne more držati predpisanega voznega časa in da bi s tem povzročil večje zamude drugim vlakom, se mora dogovoriti z vlakovodjo, ali naj se vlak vrne nazaj na postajo. Če naj se vrne vlak nazaj na postajo, je treba ravnati po določbah 115. člena tega pravilnika.

IX. POGLAVJE

POSEBNE DOLOČBE ZA DVOTIRNE PROGE

117. člen

117

Promet vlakov na dvotirni progi

1. Na dvotirni progi morajo vlaki iste smeri voziti po tistem tiru, ki je za to smer določen in ki se za to smer imenuje »pravi tir«.

Razen prometa iz 1. odstavka te točke je še organizacija prometa po obeh tirih v obe smeri – obojestranski (izmenični) promet na progah, ki so opremljena za tak način urejanja prometa.

2

2 Kadar je potrebno, da nekateri vlaki med dvema postajama ali med več postajami ne vozijo po tiru, ki je določen za njihovo smer, marveč po tiru, ki je določen za vlake iz nasprotnne smeri, takrat je to za te vlake vožnja po nepravem tiru.

3. Vožnja po nepravem tiru je lahko pričakovana, izjemna in nepričakovana.

4. Če se mora zaradi kakršnega koli razloga uvesti pričakovana, izjemna ali nepričakovana vožnja po nepravem tiru, se morajo o tem obvestiti postaje, odjavnice, progovno osebje in vlakovno osebje, promet vlakov pa se mora opravljati po do ločbah tega člena.

5. Če progovnega osebja ni mogoče že prej obvestiti o prometu vlakov po nepravem tiru, se mora vlakovnemu osebju prvega vlaka, ki se odpravi po nepravem tiru odrediti s splošnim nalogom, da mora vlak voziti tako počasi, da se progovno osebje in delavske skupine na progi lahko iz vlaka obvestijo o vožnji po nepravem tiru.

6. O izjemni in nepričakovani vožnji po nepravem tiru morata biti vlakovodja in strojevodja obveščena s Splošnim nalogom na tisti postaji, kjer se prične vožnja po nepravem tiru, razen če je obvestilo izvršeno v smislu 17. tč. tega člena. V tem nalogu je treba določiti, kakšni signalni znaki se morajo namestiti na vlaku in, od katere do katere postaje vozi vlak po nepravem tiru.

7. Kadar vozijo na dvotirnih progah z odjavnicami vlaki po nepravem tiru, tedaj se prostorni signali za vožnjo po nepravem tiru ne postavljajo.

Čeprav se ti signali ne postavljajo, morajo biti svetlobni signali, oziroma ponoči likovni signali, kljub temu razsvetljeni.

Za uvoz vlaka v prihodnji prostorni odsek po nepravem tiru velja le ročni signalni znak »Naprej«, ki ga daje odjavnik pri ustreznem prostornem signalu. Če odjavnik ne daje ročnega signalnega znaka »Naprej«, se mora vlak ustaviti pred prostornim signalom.

Ko je vlak že zapeljal v prihodnji prostorni . odsek, mora odjavnik dajati prihodnjemu vlaku s. zn. 96a: »Stoj« - z rdečim signalnim loparjem - tako dolgo, dokler ne prejme odjave za sprednji vlak.

8. Hitrost vlaka, ki vozi po nepravem tiru, se predpiše s splošnim nalogom, če je njegova maksimalna hitrost večja od največje dopuščene hitrosti za nepravilni tir, za isto vrsto vlaka in isto vrsto vleke.

Z istim nalogom se predpišejo omejene in zmanjšane hitrosti, ki veljajo za nepravilni tir.

9. Postaja, na kateri začne vlak vožnjo po nepravem tiru, mora brez posebne zahteve sosednje postaje . ali naslednjih postaj obvestiti s splošnim nalogom vlakovno osebje, da se prostorni signali za njegov vlak na delu proge, kjer vozi vlak po nepra-

vem tiru, ne postavljajo, in da veljajo za nadaljnjo vožnjo ročni signalni znaki, ki se dajejo pri ustreznem prostornem signalu.

10. Na progah, ki imajo avtomatični progovni blok, veljajo za promet vlakov po nepravem tiru ustrezne določbe navodila za ravnanje v avtomatičnim progovnim blokom.

11. Za vlake, ki vozijo po pravem tiru, se prostorni signali pri odjavnem razmiku postavljajo tako, kot navadno.

12. Za vlake, ki vozijo po nepravem tiru, se uvozni in izvozni signali ne postavljajo, toda svetlobni signali oziroma ponoči likovni signali morajo biti razsvetljeni. Tudi na postaji, na kateri preide vlak s pravega na nepravi tir, se izvozni signali ne postavljajo.

Za prost uvoz na postajo oziroma izvoz s postaje se daje v teh primerih pri ustreznem signalu ročni signalni znak »Naprej«.

Na postajah, ki so opremljene s telefonom pri uvoznem signalu, sme pri vožnji po nepravem tiru vlak uvoziti in pri prevozu izvoziti s postaje, če mu to dovoli vlakovni odpravnik, ne da bi bilo treba dajati signalni znak 85: »Naprej« pri zadevnem signalu.

13. Če se signalni znak »Naprej« ne daje, se mora vlak, ki vozi po nepravem tiru, pred uvoznim oziroma izvoznim signalom brezpogojno ustaviti.

14. Postaja, na kateri začne vlak vožnjo po nepravem tiru, mora brez posebne zahteve obvestiti s splošnim nalogom vlakovno osebje, da se na vseh prihodnjih postajah na tistem delu proge, na katerem vozi vlak po nepravem tiru, uvozni oziroma izvozni signali za njegov vlak ne postavljajo in da za vožnjo od teh signalov naprej veljajo samo ročni signalni znaki.

Pri uvozu oziroma izvozu vlaka, ki vozi po nepravem tiru, morajo biti uvozni oziroma izvozni signali v legi »Stoj«.

15. Na postajah, kjer so kretnice zavarovane, se mora tedaj, kadar naj vlak uvozi na postajo ali izvozi s postaje na ročne signalne znake opraviti pregled kretnic po določbah 87. člena tega pravilnika.

16. Pri tistih vlakih, ki vozijo po nepravem tiru, se morajo rabiti signalni znaki, ki so predpisani za vožnjo po nepravem tiru.

17. Vsi vlaki, ki vozijo po nepravem tiru se morajo ustaviti na postaji, kjer začenjajo vožnjo po nepravem tiru razen, če so po odzadnji ali po postaji, kjer so imeli zadnji postanek, dokazano obveščeni o vožnji o nepravem tiru.

Druge postaje dvotirne proge, na katerih po voznem redu ali po odredbi nimajo postanka smejo prevoziti s hitrostjo največ 25 km/h brez postanka. Če se morajo vlaki zaradi vrste zavarovanja postaje ali iz drugih varnostnih razlogov ustaviti tudi na teh postajah, se mora vlakovno osebje o tem obvestiti o pravem času in na predpisan način.

18. Preden se vlak pri izjemni in nepričakovani vožnji odpravi po nepravem tiru, se mora od prihodnje postaje brzojavno ali telefonično zahtevati dovoljenje s takole brzojavko:

»Ali sme vlak št....po nepravem tiru, (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Vprašana postaja da po tem, kakršno je pač stanje, privolitev:

»Vlak št.....sme po nepravem tiru, (priimek vlakovnega odpravnika)«.

ali pa zavrne sprejem vlaka takole:

»Ne: Vlak št.....ne sme po nepravem tiru, (priimek vlakovnega odpravnika) «.

Pri pričakovani vožnji po nepravem tiru se zahteva dovoljenje tako, kot je določeno v 75. členu tega pravilnika, in sicer za vlake, ki vozijo po pravem in za vlake, ki vozijo po nepravem tiru. Tako, kot je določeno v 75. členu tega pravilnika, se mora zahtevati dovoljenje tudi za vlake, ki v času nepričakovane vožnje po nepravem tiru vozijo po pravem tiru.

19. Srečanja, ki bi morala biti na odprti progi ali na postajah, se v tem primeru odredijo na postaje kot križanja. Za ta križanja se mora dogovoriti tista postaja, ki odpravlja vlake po nepravem tiru. Če bi se morala v primeru iz 1. odstavka te točke odrediti križanja na prometna odpravišča, se zanja dogovarjajo postaje tako, kot je določeno v 18, in 21, točki 101. člena tega pravilnika.

O dogovorjenih križanjih se mora obvestiti vlakovno osebje obeh vlakov s križnim nalogom. Tako, kot je določeno v prejšnjem odstavku, se obveča vlakovno osebje tudi na dvotirnih odsekih enotirnih prog, na katerih je opuščeno obveščanje vlakovnega osebja o spremenjenih križanjih. Postaja, ki odpravlja vlake po nepravem tiru, mora obvestiti vlakovno osebje tudi o spremembah v vlakovnem prometu v duhu določb 91. člena tega pravilnika.

117

20. Če se na kakšni dvotirni progi v času kapitalnega remonta enega tira organizira enotirni promet po drugem tiru, se ravna po določbah Navodila o urejanju prometa vlakov na dvotirnih progah v času kapitalnega remonta enega tira (navodilo 71), če so izpolnjeni pogoji, ki so predpisani s tem navodilom.

2

118. člen

118

Pričakovana vožnja po nepravem tiru

1. Če se naprej določi, da se zaradi kakršnegakoli razloga na enem tiru dvotirne proge ustavi promet in se morajo zaradi tega vlaki, ki so vozili po tem tiru, odpravljati po nepravem tiru, se imenuje tako vožnja - pričakovana vožnja po nepravem tiru. Za pričakovano vožnjo po nepravem tiru mora ŽTO že prej določiti čas (uro in minuto) pa tudi številko vlaka, po katerega prevozu bodo vsi vlaki po enem tiru. ŽTO mora za ta del proge izdelati tudi vozni red za enotirni promet in ga o pravem času z ustreznimi odredbami razdeliti vsemu prizadetemu osebju. V takem voznem redu določena križanja na postajah se štejejo za voznoredna, zamujeni vlaki pa se odpravljajo po določbah XIII, in XV, poglavja tega pravilnika. V takem primeru veljajo za uravnavanje vlakovnega prometa iste določbe kot za enotirni promet.

2. Če naj se vozi po enem tiru dalj časa, lahko ŽTO določi, da se ta del proge opremi in usposobi za popolni enotirni promet.

3. Ves čas, dokler traja pričakovana vožnja po nepravem tiru, veljajo za ravnanje s prostornimi, uvoznimi in izvoznimi signali ter s kretnicami pri vlakih, ki vozijo po nepravem tiru, določbe od 7. do 15. točke 117, člena tega pravilnika, in sicer tako dolgo, dokler se proga ne usposobi za popolni enotirni promet.

Izjemna vožnja po nepravem tira

1. Kadar vozi vlak po nepravem tiru dvotirne proge v času, ko sta oba tira v redu, se imenuje taka vožnja - izjemna vožnja po nepravem tiru. Izjemna vožnja po nepravem tiru je dovoljena v tehle primerih:

- a) če je treba odpraviti zaporedni vlak večjega pomena, pravi tir zanj pa bo za nedoločen čas ali za dalj časa zaseden zaradi tega, ker se je sprednji vlak ustavil na progi (npr.: pokvarjen stroj, vožnja v delih, spenjanje pretrganega vlaka);
- b) če bi moral v nujnem primeru pomožni vlak dolgo čakati na postaji na sprednji vlak, ki vozi po pravem tiru;
- c) če vozi med dvema sosednjima postajama delovni : vlak kot pomožni vlak, in sicer v času med dvema vlakoma;
- d) če je to določilo ŽTO za nekatere vlake, posebno še za tiste, ki oskrbujejo industrijske tise (ali proge), nakladališča in transportna odpravništva na odprti progi; in
- e) če ukaže to vlakovni dispečer pri vodenju vlakovnega prometa s centralnega mesta, v celoti ali delno, ali vlakovni odpravnik na progah z APB, za posamične primere, da bi se pospešil promet vlakov, in da ne bi prihajalo do zamud in zastojev na progi.

2. Taka izjemna vožnja po nepravem tiru je dovoljena samo, če je mogoče zanesljivo sporazumevanje, da se lahko dogovorijo križanja z vlaki, ki vozijo iz nasprotnne smeri po istem tiru (glej 3. točko 100. člena in 10. točko 101. člena tega pravilnika.)

3. Vlakovnemu osebju je treba vpisati v splošni nalog vse potrebne odredbe in obvestila o izjemni vožnji po nepravem tiru, poleg drugega tudi o prometu vlakov po pravem tiru. Razen tega se morajo obvestiti tudi vlakovno osebje vlakov, ki vozijo po pravem tiru, postajno in progovno osebje, ki mora obvestiti vodje progovnih vozil in progovne delavske skupine. Če zaradi opravičenih razlogov ni bilo mogoče obvestiti vlakovnega osebja vlakov, ki vozijo po pravem tiru,

vodij progovnih vozil in delavskih skupin na progi, mora vlakovni odpravnik obvestiti o tem vlakovno osebje vlaka, ki vozi po nepravem tiru, s splošnim nalogom. V splošnem nalogu se mora odrediti, da mora vlak po nepravem tiru voziti v tem primeru tako previdno, da se ohrani varnost vlakov, ki vozijo po enem in drugem tiru, oziroma da ne bo ogrožena varnost progovnih delavcev in progovnih vozil.

119

4. Za izjemno vožnjo po nepravem tiru veljajo za promet vlakov določbe 16. do 19. točke 117. člena tega pravilnika. Z uvoznimi, prostornimi in izvoznimi signali kakor tudi s kretnicami se pri vlakih, ki vozijo po nepravem tiru, ravna v celoti po določbah 7, do 15. točke 117, člena tega pravilnika.

120. člen

120

Nepričakovana vožnja po nepravem tiru

1. Če se nepričakovano pokaže potreba, da se promet zaradi kakršnega koli vzroka na enem tiru dvotirne proge ustavi, vlaki, ki vozijo po tem tiru, pa se morajo zaradi tega odpravljati po nepravem tiru, se taka vožnja imenuje - nepričakovana vožnja po nepravem tiru.

Če bi se morala opravljati nepričakovana vožnja po nepravem tiru dalj časa, mora ŽTO ravnati po določbah 1, in 2, točke 113. člena tega pravilnika.

2. Kadar je pri nepričakovani vožnji po nepravem tiru sporazum mogoč, veljajo za promet vlakov določbe 16. do 19 točke 117. člena tega pravilnika.

3. Kadar je na dvotirni progi pri nepričakovani vožnji po nepravem tiru brzovjavno in telefonično sporazumevanje nemo goče, sme postaja, ki odpravlja vlake po pravem tiru, odpravljati le-te ne glede na srečanja, tista postaja pa, ki mora odpravljati vlake po nepravem tiru, ne sme brez poprejšnjega pisnega soglasja odpraviti nobenega vlaka po nepravem tiru.

Postaja, ki odpravlja vlake po pravem tiru, mora paziti na vlake iz nasprotne smeri in mora pošiljati pisna soglasja, tista postaja pa, ki odpravlja vlake po nepravem tiru, mora pošiljati pisna sporočila o položaju in o vožnji vlakov. Kako se daje

120

pisno soglasje, je določeno v 19. točki 101. člena tega pravilnika. Prvega vlaka, ki bi glede na prometno situacijo lahko vozil po nepravem tiru, postaja ne sme odpraviti, temveč mora poslati pred njim izvidni stroj v smislu določb 6. točke 100. člena in 11. točke 103. člena tega pravilnika.

4. Pri nepričakovani vožnji po nepravem tiru se s prostornimi, uvoznimi in izvoznimi signali kakor tudi s kretnicami ravna pri vlakih, ki vozijo po nepravem tiru, v celoti po določbah 7. do 15. točke 117. člena tega pravilnika.

121. člen

121

Obojestranski (izmenični) promet

1. Pod obojestranskim (izmeničnim) prometom razumemo v smislu tega pravilnika vožnje vlakov po enem ali drugem tiru dvotirne proge v obe smeri z uporabo ustreznih tirnih zvez za prehod vlakov z enega na drugi tir brez ustavitve.

2. Vožnje vlakov po 1. točki tega člena se štejejo za redni promet.

3. Proge na katerih se organizira obojestranski (izmenični) promet so opremljene z ustreznimi signalno-varnostnimi napravami, ki omogočajo zahtevanje in dajanje privolitev v obe smeri za vsak tir in kontrolo prostosti tira, in drugimi signalna varnostnimi napravami, ki zagotavljajo varen promet vlakov v obe smeri, telekomunikacijskimi zvezami in drugimi napravami, ki so nujne za varno potekanje takega prometa.

Signalni, signalni znaki in signalne oznake se vgrajujejo na progah z obojestranskim (izmeničnim) prometom, postavljajo in dajejo na način, ki je predpisan s Signalnim pravilnikom.

4. V splošnem voznem redu se označi proge ali del proge, na katerem se opravlja obojestranski (izmenični) promet na način, ki je predpisan z Navodilom o izdelavi voznega reda (Nav. 49).

5. Vlakovno osebje vlaka, ki se odpravlja na tir, za katerega ni izdelan vozni red (1. točka 117. čl. tega pravilnika), se dokazno obvesti o maksimalni hitrosti na tem tiru samo, če je maksimalna hitrost za njihov vlak po voznem redu večja od največje dovoljene hitrosti tira, po katerem se bo vozilo

Če se promet po sosednjem tiru ne signalizira, se mora vlakovno osebje dokazno obvestiti o prometu po sosednjem tiru. Če je za sosednji tir izdelan vozni red, se vlakovno

2

osebje obvešča dokazno samo, če je potrebno zmanjšati hitrost.

6. Na dvotirnih progah, ki so opremljene z APB ali telekomando se opravlja urejanje obojestranskega (izmeničnega) prometa na način, ki je predpisan z ustreznimi navodili (Nav. 45, 46 idr.).

7. Na paralelnih in večtirnih progah se lahko obojestranski (izmenični) promet organizira in izvaja na način, ki je predpisan s Signalnim pravilnikom, tem pravilnikom in drugimi veljavnimi prepdisi na JŽ.

XX. POGLAVJE

POSEBNE VRSTE PROMETA

122. člen

Vožnja vlakov do določenega mesta na odprti progi

1. Oskrba kakšnega mesta na odprti progi, ki ni pooblaščno za urejanje voženj vlakov, kot so mesta, na katerih se izvajajo dela, transportna odpravništva, nakladališča, industrijski tiri in proge, se opravi z vlaki.

2. Vlaki za oskrbovanje mest na odprti progi se predvidijo z voznim redom, kot tudi organizacija prometa drugih vlakov v času, ko so vlaki za osrkbovanje na posebnem tiru mesta oskrbovanja. Cepna kretnica mora imeti varovalni tir in mora biti zavarovana s signali s predsignali, v odvisnosti s kretnico, katere odvisno pritrjena lega se kontrolira iz sosednjega službenega mesta. Če te kontrole ni moč uresničiti, se cepna kretnica trajno zasede.

Način zavarovanja cepnih kretnic na drugih (stranskih) progah, ki niso zavarovane po določbah 1. odstavka te točke, določijo Slovenske železnice.

3. Mesta, naštetá v 1. točki tega člena, kakor tudi druga delovna mesta, nakladalna in razkladalna mesta se lahko oskrbujejo, oziroma se lahko opravljajo vožnje zaradi oskrbe, vzdrževanja, nudenja pomoči in podobnega, tudi z izrednimi vlaki ali premikalnimi sestavi na progah in službenih mestih, kjer to odobri ŽTO.

122

1

4. Vozni red za načrtovane vlake, kot tudi navodilo in pogoje za vožnjo nenačrtovanih vlakov, premikalnih sestavov za oskrbovanje posamičnih mest na odprti progi, za vožnje potniških vlakov do kakšnega kraja na odprti progi, varnostni ukrepi in delovnem mestu ali pri mestu, od koder se premikalni sestav vrača, oziroma od cepišča na odprti progi, kot tudi organizacijo voženj premikalnih lokomotiv med postajami, izda ŽTO.

5. Določbe za organizacijo voženj, sestavi in zaviranju, ki so predpisane za vlake, veljajo tudi za premikalne sestave pri oskrbi mest, iz 1. in 3. točke tega člena, na odprti progi.

6. Razen določb tega pravilnika, za vožnje (promet) premikalnih sestavov in premikalnih lokomotiv, veljajo tudi določbe Navodila 42.

122a člen

Strojevodja pri premiku se lahko uporabi za vožnjo same premikalne lokomotive med postajami znotraj istega vozlišča, kot tudi med dvema sosednjima postajama, zaradi opravljanja premika, opreme, popravila manjših okvar, kot tudi za vleko in potiskanje vlakov do določene točke na odprti progi.

1

Strojevodja pri premiku se lahko uporabi za opravila iz prejšnjega odstavka šele potem, ko spozna progo in postaje, kjer bo vozil, in ko podpiše pisno izjavo, da je z razmerami na progi in postajah seznanjen.

Takšne vožnje premikalnih lokomotiv s strojvodjem za premik, se lahko opravljajo le, ko ŽTO-ji to dovolijo in predpišejo pogoje in varnostne ukrepe, za vsak primer posebej.

123

123. člen

Potiskanje vlakov

1. Na progah z večjim vzponom je dovoljeno potiskanje vlakov s pripeto ali nepripeto doprego.

2. Zaradi pogojev vleke, vozijo vlaki z doprego z omejeno hitrostjo. Največja dopustna hitrost vlaka v takšnih primerih se z ozirom na mesto lokomotive v vlaku, predpiše z določbami Navodila 52.

3. Proge, oziroma deli prog, na katerih se vlaki redno potis-

kajo, se objavijo v voznoredni knjižici, kako se opravlja po tiskanje na posamičnih progah, kot tudi posebna navodila, pa predpiše ŽTO v PTN k voznem redu.

123

4. V vlak, ki se potiska, se ne uvrščajo vozila, ki so speta s togo spenjačo, kot tudi več voz, naloženih z upogibljivimi predmeti.

5. Lahki vozovi se uvrščajo čim dlje od doprege, tako da jih vlakovna lokomotiva bolj vleče, kot doprega potiska.

6. Signalne znake, ki jih oddaja zaradi urejanja hitrosti vlakovna lokomotiva, mora doprega ponoviti in narobe. Kadar je sporazumevanje s signalnimi znaki, zaradi terenskih razmer nemogoče, se opravi sporazumevanje prek radijske zveze.

7. Kakor je na kašni progi predpisano, da se potiska na oba načina (s pripeto ali nepripeto doprego), se vlakovno osebje obvešča o načinu potiskanja s pisnim nalogom, če se odstopa od načina in relacije potiskanja, ki so označeni v voznem redu zadevnega vlaka.

8. Kraj, od katerega se doprega redno vrača z odprte proge po potiskanju, se opremi s telefonom, zaradi obveščanja o njeni vožnji.

9. Za doprego, ki se redno vrača z odprte proge, se vozni red sestavi vnaprej, z navedbo kilometrske lege, odkoder se lokomotiva vrača.

124. člen

124

Vožnja pomožnega vlaka (lokomotive)

1. Pomožni vlak se vpelje pa trasi najprimernejšega vlaka, kar je odvisno od pomembnosti pošiljanja pomožne lokomotive, oziroma vlaka. Če ni primerne trase, se določi pomožnemu vlaku s pisnim nalogom vozni red od postaje do postaje, oziroma od postaje do kraja, kjer je potrebna pomoč.

2. Če nastane popolna motnja na sredstvih za sporazumevanje, se odpravi pomožna lokomotiva (vlak) pod istimi pogoji, kot ostali vlaki, kadar sporazum ni mogoč.

3. Če v voznem redu ni predviden postanek pomožnega vlaka na medpotnih postajah, mora osebje vlečnega vozila vedno pričakovati izjemni postanek, zaradi sprejema dodatnih obvestil ali pisnih nalogov.

4. Pomožni vlak se mora obvezno ustaviti na postaji pred ogroženim mestom, kateremu je potrebna pomoč, zaradi sprejema pisnega naloga o kilometrski legi ogroženega mesta, oziroma čela ali konca vlaka, ki je zahteval pomoč, kot tudi o ostalih varnostnih ukrepih.

5. Osebje vlečnega vozila pomožnega vlaka mora prilagoditi hitrost po preglednosti proge, da bi se pomožni vlak lahko varno približal ogroženemu mestu, oziroma vlaku, ki je zahteval pomoč.

6. Za vožnjo lokomotive do vlaka, ki je zahteval pomoč, umiku vlaka na odzadnjo postajo in eventualno vožnjo v delih, je obvezno dokazno sporazumevanje in obveščanje med sosednjimi postajami, odjavnicami, potnimi prehodi in ogroženim mestom.

7. Kolikor ne obstaja na odprti progi pri ogroženem mestu te lefon, se opravlja obveščanje s priključnim telefonom pomožnega vlaka, s katerim je treba opremiti vsak pomožni vlak, oziroma pomožno lokomotivo, spremlja do mesta nezgode delavec telekomunikacijske dejavnosti, s posebno opremo za vzpostavitev zveze. Če kablenski vodi nimajo priključkov, se opravlja sporazu enevanje prek radijskih zvez.

8. Kadar se pošilja pomožna lokomotiva le zaradi tega, da bi potegnila vlak, se opravi sporazumevanje z najbližjega telefonskega mesta na odprti progi. V tem primeru radijska zveza ni potrebna, šteje pa se, da je proga za promet zaprta.

9. Pomožne vožnje snežnega odmetalnika se vpeljejo tedaj, kadar je proga zametena. Vpeljavo zahteva postaja, ki je bila obveščena ali se je sama prepričala, da je proga zametena, in sicer od postaje, ki je domovna postaja, snežnega odmetalnika. Ta zahteva se pošlje tudi razporednim postajam.

10. Kako vozi snežni odmetalnik, glede na število uporabljenih lokomotiv in hitrost vožnje, se določi z navodilom, za vsako vrsto snežnega odmetalnika posebej.

11. Z organizacijo prometa v zimskih razmerah na progah, ki so pogosto zametene, se določi nadrobno ravnanje za posamična območja: prevozní tiri za snežni odmetalnik, spremljevalci odmetalnika, obveščanje o vremenskih razmerah ipd.

S to organizacijo se predpiše tudi ravnanje pri opravljanju prometa v posebnih vremenskih razmerah: močan veter, padavine, plazovi ipd.

Organizacija in postopki se predpišejo z določbami Navodila za zavarovanje prometa v posebnih vremenskih razmerah (Navodilo 333).

12. Snežni odmetalnik, ki gre pred vlakom v mejah svoje dovoljene hitrosti, se mora, če je le mogoče, držati voznega reda vlaka, ki sledi za njim. Sicer pa ne sme vlak, ki odpelje za snežnim odmetalnikom, voziti z večjo hitrostjo, kot snežni odmetalnik, o čemer je treba vlakovno osebje obvestiti s pisnim nalogom.

13. Vlak vozi za snežnim odmetalnikom redno v prostornem razmiku, pedpisanem za dotično progo.

14. V posebnih vremenskih razmerah, kadar so zameti večji, se lahko določi, da vozi zaporedni vlak za snežnim odmetalnikom, v najmanj 15 minutnem časovnem razmiku. Časovni pogoji, način spremljave snežnega odmetalnika in vlaka, zavarovanje proge in organizacija prometa, se predpišejo z določbami Navodila 333.

15. Snežni odmetalnik se mora ustaviti na vsaki postaji, pravtako pa tudi zaporedni vlak, in sicer tudi tedaj, ko po voznem redu sestajanje (zveza) ni predvidena.

16. Med vožnjo snežnega odmetalnika oddaja strojevodja pogosteje signalni znak »Pazi«, posebno še, kadar je razgled v daljavo oviran, da bi s tem opozoril delavce na progi.

17. Če vozi na dvotirni progi po enem tiru snežni odmetalnik, se v istem času med dvema postajama ne sme odpraviti vlak po drugem tiru.

18. Na elektrificiranih progah se podvzemajo posebej ukrepi, v zvezi z voznim omrežjem in izklopom napetosti v omrežju, kar se natančno predpiše v navodilu za določeno vrsto snežnega odmetalnika.

19. V katerih primerih mora pomožni vlak, kadar vozi po primerni trasi voznega reda, spremljati strokovno usposobljeni delavec za opravila vlakovnega odpravnika, odloča ŽTO, ko ukaže uvedbo pomožnega vlaka (glej 85. člen tega pravilnika).

Zapora proge – tira

1. Kadar se na tiru ali objektih in napravah na tiru, poleg tira in nad njim, na odprti progi ali na postaji, opravljajo takšna dela, ki ne dovoljujejo rabe tira za vožnjo, ali če postane tir, iz kakšnegakoli razloga, neraben se, dokler trajajo takšna dela, oziroma motnje, tir izloči iz rabe.

2. Izločitev tira iz rabe se imenuje zapora proge, oziroma tira, lahko pa je pričakovana ali nepričakovana.

3. Pričakovana zapora tira je tedaj, kadar se tir izloči iz rabe, zaradi predvidenih del na njem, nepričakovana pa tedaj, kadar se tir izloči iz rabe zato, ker je postal nanagloma neraben (izredni dogodek).

4. Predvidena dela na odprti progi in na postajnih tirih je treba pravočasno načrtovati in predložiti zahtevo za zagotovitev prostih presledkov za izvedbo del.

5. Presledki za izvedbo načrtovanih del pri rednem vzdrževanju proge, tirov in progovnih naprav, se zagotovijo s splošnim voznim redom.

6. Posebne zahteve za izredna dela se ne predlagajo, dovoljenje za začetek del ob določenem času dasta sosednji postaji, ob poprejšnjem sporazumu z operativno službo ŽTO. Za izredna dela se štejejo dela, ki so posledica izrednih dogodkov.

7. Načrtovana dela, za katera niso zagotovljeni presledki s splošnim voznim redom, dovoljuje ŽTO na pisno zahtevo zainteresirane delovne organizacije, oziroma enote, ki so našteje v določbah 7. točke 3. člena tega pravilnika. Zahteva se predloži najkasneje na 20 dni, ŽTO pa odobri zaporo tira najkasneje na 10 dni pred začetkom del.

Pri predložitvi zahtevka za zaporo proge (tira) se mora določiti in sporočiti, iz katere dejavnosti bo vodja del (14. in 15. točka tega člena).

ŽTO bo odobrila zaporo tira, ko bo dobila pisno potrdilo organizacijske enote; ki je zahtevala zaporo proge (tira), da so vsi izvajalci del potrdili pripravljenost za izvajanje del.

8. Pri predložitvi zahteve za zapiranje proge (tira), in kadar daje to odobritev ŽTO, se obvestijo tudi ostale delovne enote, ki sodelujejo pri izvajanju del na progi, oziroma na napravah.

9. O delih, ki so bila upoštevana v voznem redu, mora

delovna enota, ki jih je načrtovala, obvestiti ostale zainteresirane delovne enote najpozneje na 7 dni pred začetkom del.

10. O naknadno odobreni zapori proge, obvesti ŽTO v navedenem roku pisno:

- šefa postaj, med katerima je odobrena zapora proge;
- šefe sosednjih razporednih postaj, kot tudi izhodnih in cepnih postaj na tem razporednem odseku;
- pristojno prometno operativno službo.

11. Enote, ki prejmejo pisna obvestila o naknadno odobreni zapori proge, potrdijo takoj pisno prejem odobritve ŽTO-ju in delovni enoti, ki je zahtevala zaporo proge.

12. Delovna organizacija, ki je zahtevala zaporo proge, oziroma tira, lahko začne z deli, ko prejme vsa pisna potrdila zainteresiranih enot, oziroma odobritve postaj, da se lahko z deli začne.

13. Na dan načrtovane in naknadno odobrene zapore, dasta odobritev za neposredni začetek del sosednji postaji, po poprejšnjem sporazumu z operativno službo ŽTO.

14. Vodja progovnih del vpiše v prometni dnevnik ene od sosednjih postaj, čas začetka in konca zapore proge. Ta vpis sporoči postaja takoj s telegramom sosednji postaji. Vodja progovnih del lahko obvesti tudi z odprte proge s fonogramom, toda hkrati obe postaji, o začetku in koncu zapore proge.

Pri obveščanju ali vpisovanju podatkov o koncu zapore proge (tira) mora vodja del, ki je zahteval zaporo proge (tira), obvestiti, oziroma vpisati in podpisati podatek, da je progga zmožna za normalni promet ali s kakšnimi omejitvami.

15. Vodja del enote, ki je zahtevala zaporo proge, organizira zavarovanje delovnega mesta na odprti proggi, po določbah Pravilnika 1.

16. Kretnika se obvesti s fonogramom o začetku in koncu zapore proge, kot tudi o tem, ali je ogroženo mesto zavarovano ali ne. Na telefon in na postavljalno napravo za signale in kretnice pri vlakovnem odpravniku in kretniku, je treba med zaporo proge obesiti tablico z napisom »Progga zasedena«.

17. Pri nepričakovani zapori proge, oziroma kadar kakšno mesto na odprti proggi nenadoma ogroža promet, ni pa zavarovano, morata, sosednji postaji, med katerima se je takšen primer pripetil in sta o tem obveščeni, postaviti za

izvozno kretnico prenosni signalni znak »Stoj«, toda tako, da ni na zadevni strani oviran premik. Po opravljenem zavarovanju ogroženega mesta, se signalni znak »Stoj« odstrani. Na postajah, ki imajo izvozne signale, signalnega znaka 96a »Stoj« ni treba postavljati, o čemer odloča ŽTO.

18. Zaporo tira na postaji odobri šef postaje, pri čemer mora skrbeti, da bo potekala izpolnitev voznega reda pravilno in urejeno. O predloženi zahtevi in dani odobritvi, obvesti šef postaje obe sosednji postaji, ŽTO in delovne enote, ki sodelujejo pri delih okrog zapiranja določenega tira. Sosednji postaji in delovne enote potrdijo prejem odobritve zapore tira delovni enoti, ki je zahtevala zaporo tira ter postaji, ki daje odobritev. Če zapora tira vpliva na pravilno in urejeno izpolnjevanje voznega reda (dela na več glavnih tirih, izmenjava ali vgraditev kretnic ipd), odobri to zaporo ŽTO.

19. Zahteva za zaporo tira na postaji se predloži na najmanj 10 dni, odobritev pa se da na na manj 5 dni pred začetkom del na tiru. Kadar daje odobrenje ŽTO, veljajo roki iz 7. točke tega člena.

20. Pri delih na tirih službenega mesta, ki ni zavarovano z glavnimi signali, se zahteva in odobritev za zaporo tirov, zahteva in daje, kot pri zapori proge.

21. Soglasje za neposredni začetek zapore proge na postajnem tiru daje vlakovni odpravnik ustno, vodja del pa začetek in konec del, kot tudi stanje in zmožnost tira in naprav za promet, vpiše v prometni dnevnik.

22. Dela pri zapiranju proge, oziroma tira (organizacija; priprava, izvedba, končanje) vodi delavec delovne organizacije, oziroma enote iz 7. točke tega člena, ki ima strokovno usposobljenost za določena prometna opravila, najmanj za mesto vodje progovnih del, vzdrževalca voznega omrežja (VO), oziroma vzdrževalca SV in TK naprav.

23. Delovno mesto na odprti progi se opremi, med zaporo proge, s telefonom ali radijsko zvezo, zaradi sporazumevanja s sosednjima postajama in delovišči, kot tudi delovišči med seboj, če se med zaporo proge izvajajo dela na več mestih.

24. Zapora proge se ne sme odobriti in ne smejo se začeti dela, če izvajalec del ne priskrbi ustreznih naprav za sporazumevanje.

25. ŽTO predpiše natančnejše določbe o prometno-varnostnih ukrepih med izvajanjem del pri zapori tira na odprti progi, oziroma na postajnih tirih

in če zaporo tira odobri šef postaje v smislu 18. točke, potem le-ta predpiše podrobne določbe o varnostnih ukrepih.

26. Če je v dovoljenju o zapori proge (tira) določen čas trajanja zapore, se dovoljeni čas ne sme preseči brez dovoljenja pristojne prometno – operativne službe.

XXI. POGLAVJE

VOŽNJA PROGOVNIH VOZIL

126. člen

Splošne določbe za vožnjo progovnih vozil

1. S progovnimi vozili je treba razumeti na poseben način izdelana vozila, ki rabijo za nadziranje in vzdrževanje (sprotno in investicijsko) proge, telegrafsko-telefonskih vodov, signalno-varnostnih naprav in voznega omrežja.

Za progovna vozila se štejejo navadno: ročni in motorni progovni voziček, ročna in motorna drezina, trikolica, vozila za mehanizirano vzdrževanje tira, vozila z opremo za vzdrževanje in preizkušanje voznega omrežja in predorov (z lastnim pogonom ali brez njega), kakor tudi prikolice za progovne vozičke in motorne drezine.

Za prikolico progovnih motornih vozil se šteje pravtako progovna lestev (oder) za vzdrževanje voznega omrežja, ki ne rabi za prevoz delavcev in materiala, temveč le za delo na kraju, na katerem so v teku vzdrževalna dela na voznem omrežju na elektrificiranih progah.

Določbe, ki veljajo za promet motornih drezin, veljajo tudi za druga motorna progovna vozila, razen motornih progovih vozičkov in motornih trikolic.

Določbe, ki veljajo za trikolice, veljajo tudi za progovna vozila na štiri kolesa, ki se rabijo za enake namene, kot trikolice.

2. Progovna vozila se dodeljujejo za rabo enotam, ki jih potrebujejo pri delu.

Za brezhibnost in zmožnost progovnih vozil odgovarjajo delavci, ki jim je zaupano ravnanje z vozilom.

3. Progovna vozila se smejo rabiti samo za službene namene. S progovnimi vozili se smejo prevažati samo osebe, ki so v službi in opravljajo službeno nalogo iz 1. odstavka 1. točke tega člena. ŽTO lahko dovoli izjemen prevoz službenih oseb tudi za opravljanje drugačnih službenih nalog, kar pa se mora vpisati v nalog za službeno potovanje ali pa v posebno dovoljenje.

Izjemoma je dovoljeno uporabiti progovna vozila za prevoz zdravnikov in zdravstvenih organov za pomoč delavcem in članom njihovih družin na progi.

Z dovoljenjem ŽTO se lahko rabijo progovna vozila tudi za prevoz kuriva in drugega blaga za življenjske potrebe železniškega osebja, ki stanuje v železniških objektih na odprti progi, če do teh ni pristopnih poti.

Prevoz delavcev s progovnimi vozili na delovno mesto in nazaj ter namestitve delavcev na progovnih vozilih in prikolicah, določenih za njihovo zaviranje, kakor tudi ravnanje pri zaviranju samem se uredi s posebnim predpisom za rabo progovnih vozil, ki ga izda Skupnost JŽ.

4. Od eksploziva se sme prevažati s progovnimi vozili samo kamnilit in temu podoben nevtralen eksploziv. Prevoz je dovoljen samo podnevi in samo s hitrostjo človeške hoje.

Vžigalniki - vžigalne kapice se ne smejo prevažati s progovnimi vozili.

Progovno vozilo mora imeti predpisano število brezhibnih zavor in mora biti oskrbljeno z vodo za hlajenje vročih zavornjakov.

Delavci se ne smejo voziti na vozilu. Na vozilu in v njegovi bližini je najstrože prepovedano kaditi.

Progovno vozilo mora spremljati delavec vzdrževanja proge, ki ima izpit za vodjo progovnih del in pooblastilo za spremljavo progovnega vozila.

Ko se sosednji postaji in progovnemu osebju sporoči odhod vozila s postaje, je treba posebej naglasiti, da je vozilo naloženo s eksplozivom.

126

5. Ročne progovne vozičke in ročne drezine je prepovedano pripenjati za vlak z namenom, da bi jih le-ta vlekel.

6. Ponoči, pa tudi podnevi, kadar je razgled oviran (megla, metež), je vožnja progovnih vozil dovoljena samo v nujnih primerih. Kateri primeri so nujni določi pristojna operativna služba.

7. Vožnje progovnih vozil ne smejo ovirati prometa vlakov.

8. če progovno vozilo ni vpeljano kot vlak, se za njegovo vožnjo stalni signali ne postavljajo. Zapornice na potnih prehodih se zapirajo tako, kot za vlake.

127. člen

127

Tehnična zmožnost progovnih vozil za vožnjo. Vodstvo in spremljava progovnih vozil. Oznambe in oprema

1. Vsako progovno vozilo samo, ali s priklopljenimi vozili (prikolicami, vozovi), mora imeti naprave za zaviranje med vožnjo ter za zavarovanje zoper samopremaknitev med postankom progovnih vozil in njihovih priklopljenih vozil. Za progovno lestev (oder) za vzdrževanje voznega omrežja veljaja določbe Pravilnika 212 in Navodila 233.

2. Tehnični pogoji in ravnanja v zvezi z zavorami zaviranjem vseh progovnih vozil (ročna, samohodna - z lastnim motornim pogonom, sama, ali s priklopljenimi vozili), se predpišejo v v določbah Navodila 233.

3. Vsa motorna progovna vozila, ki jih je treba umikati s tira na odprti progi, morajo imeti brezhibno dvigalko na vreteno, s katero lahko sam voznik umakne vozilo s tira v dveh minutah. Pri lahkem oziroma motornem progovnem vozilu, ki ga lahko dva človeka spravita s tira v dveh minutah, dvigalka na vreteno ni obvezna.

če je pri vozilu iz sprednjega odstavka dvigalka pokvarjena ali če ni zadosti ljudi, da bi ga umaknili s tira, sme tako vozilo voziti samo od postaje do postaje.

4. Motorna progovna vozila se morajo pred odhodom založiti z zadostno količino pogonskega materiala, motor in vozilo pa morata biti v redu.

5. Motorno progovno vozilo mora imeti zvočno signalno napravo za dajanje signalnih znakov, njen zvok pa se mora razločevati od zvoka zvočnih naprav pri cestnih motornih vozilih.

6. Vsako progovno vozilo mora imeti, kadar vozi po progi, vodjo progovnega vozila, ki dobro pozna tisto progo.

7. Dolžnost vodje progovnega vozila, ki ne vozi kot vlak, lahko opravlja delavec, ki ima opravljen strokovni izpit po Pravilniku 646 za poklic:

- a) v službi vzdrževanja proge: progovni čuvaj, vodja progovnih del, poslovodja za predore, poslovodja za mostove, voznik motornih progovnih vozil, strojnik strojev za progovna dela, šef progovnega odseka in gradbeni tehnik;
- b) v službi SV naprav in zvez: elektromonter kablskih in zračnih linij ter vodov, elektromehanik TK naprav, elektromehanik SV naprav, vzdrževalec kablskih in zračnih linij ter vodov, vzdrževalec TK naprav, nadzornik SV naprav, tehnik za elektrozveze in tehnik za SV naprave;
- c) v elektrotehnični službi jakega toka: električar za vzdrževanje voznega omrežja, elektromehanik stabilnih naprav električne vleke, vzdrževalec voznega omrežja, vzdrževalec stabilnih naprav električne vleke in elektromehanik;
- d) v prometni službi: prometno-transportni delavec, sprevoznik, premikalni vodja, nadzorni kretnik, nadzorni vodja premika, vlakovodja, prometno-transportni odpravnik in prometno-transportni tehnik; in
- e) inženir in diplomirani inženir prometne, gradbene, strojne in elektro službe ter službe za SV naprave in zveze.

8. Vodja motornega progovnega vozila, ki vozi kot vlak, je lahko samo delavec, ki ima strokovni izpit iz prometnih predpisov za poklic voznika motornega progovnega vozila ali vlakovodje, oziroma za poklic tehnika ali inženirja prometne, gradbene, strojne, elektro službe in službe SV naprav in zveze. Voznik motornega progovnega vozila mora imeti posebnega vodjo samo v času vožnje pod nadzorom (po opravljenem teoretičnem delu izpita).

Za vožnjo po nepoznani progi veljajo določbe 6. tč. 7. čl. tega pravilnika

9. Vodja progovnega vozila odgovarja za varnost vozila in oseb, ki se na njem vozijo. Prav tako mora skrbeti, da z vožnjo ne ogroža varnosti in rednosti vlakovnega prometa.

10. Z motorjem motorne drezine lahko ravna samo oseba, ki ima strokovni izpit za voznika motornih progovnih vozil in ki je dobila dovoljenje za ravnanje z motorjem.

Za ravnanje z motorjem progovnega vozička je potreben izpit za ravnanje z motorjem takih progovnih vozil, če ni program za tak izpit sestavni del programov za strokovne izpite po pravilniku 646 za posamezne poklice. Po opravljenem izpitu se mora izdati dovoljenje za ravnanje z motorjem.

11. Za vodstvo ročnih in motornih progovnih vozil, ki ne vozijo kot vlak, se mora izdati posebno pooblastilo delavcem s strokovno usposobljenostjo nižjo od strokovne usposobljenosti za poklic voznika motornih progovnih vozil, vlakovodje in tehnika iz 7. točke tega člena.

12. Dovoljenje iz 1. in 2. odstavka 10. točke in pooblastilo iz 11. točke tega člena da za delavce železniških transportnih organizacij voditelj enote, za delavce drugih podjetij v sestavi Skupnosti JŽ pa direktor tistega podjetja, iz katerega je delavec.

Dovoljenje oziroma pooblastilo se sme dati le tistemu delavcu, ki je napravil predpisani izpit in je to dokazal s pričevalom.

Delavec, ki nima ustreznega strokovnega izpita in dovoljenja za ravnanje z motorjem, ne sme spraviti motornega progovnega vozila v tek.

Delavcu, ki v primerih iz 11. točke tega člena nima pooblastila za vodstvo progovnega vozila, se ne sme zaupati vodstvo progovnega vozila.

| 2

| 1

127

13. Pri ročnih in motornih progovnih vozičkih, kakor tudi pri drezinah, ki se lahko umaknejo s tira, nimajo pa dvigalke na vreteno, mora biti razen vodje še potrebno število ljudi, da lahko umaknejo vozilo s tira.

14. Razen trikolic in prikolic morajo imeti progovna vozila, ki se lahko umaknejo s tira, oznambo, koliko ljudi je potrebnih za umik vozila s tira.

15. Vodja vsakega progovnega vozila mora imeti signalna sredstva, predpisana v Pravilniku 1.

Vodja progovnega vozila, ki ne vozi kot vlak, mora imeti natančno uro, namesto voznoredne knjižice pa mora imeti Izpisek iz voznega reda.

Na progovnih vozilih morajo biti signali, predpisani v Pravilniku 1.

16. Če med postajami na odprti progi ni dovolj stalnih telefonskih mest, mora vodja progovnega vozila nositi s seboj prenosni telefonski aparat za hitro obveščanje sosednjih postaj o predvideni ali nepredvideni umaknitvi progovnega vozila s tira.

128

128. člen

Vožnja s progovnim vozilom na progi

1. Vožnja s progovnimi vozili po progi je dovoljena samo v prostem času med vlaki.

2. Za vsako nameravano vožnjo s progovnim vozilom na postaji ali na odprti progi mora njegov vodja poprej zahtevati dovoljenje od vlakovnega odpravnika. To dovoljenje velja samo za določeni tir, določeno progo in določeno smer. Za uporabo drugega tira, druge proge ali za spremembo smeri vožnje se mora zahtevati novo dovoljenje.

Za vožnjo s progovnim vozilom na postajnem območju da vlakovni odpravnik samo telefonično ali ustno dovoljenje, o tem pa mora obvestiti kretniško in premikalno osebje.

Vožnjo do sosednje postaje ali do določenega kraja na odprti progi dovoli samo vlakovni odpravnik v duhu določb 6. točke tega člena, za vsako tako vožnjo pa se mora spisati prepustnica, ki velja samo za en postajni razmik.

O vsaki nameravani vožnji progovnega vozila iz svoje ali sosednje postaje na progo, s proge na svojo ali sosednjo postajo, kakor tudi o vožnji na odprti progi znotraj odseka, mora vlakovni odpravnik obvestiti kretniško osebje svoje postaje. Prav tako mora sporočiti konec vožnje progovnega vozila (da je vozilo prispelo na sosednjo postajo, oziroma da je umaknjeno s tira).

Vlakovni odpravnik sme dati dovoljenje za vožnjo progovnega vozila s postaje in z odprte proge do določenega kraja na odprti progi samo v primeru, če bo vodja progovnega vozila lahko obvestil o umaknitvi progovnega vozila s tira obe sosednji postaji. Če je mogoč sporazum s proge samo z eno od njih, potem sme progovno vozilo voziti samo v primeru, če se ta postaja lahko sporazume z drugo sosednjo postajo.

Izjemoma sme postaja mimo določb prejšnjega odstavka odpraviti progovno vozilo do določenega kraja na odprti progi v primeru, če vodja progovnega vozila zaradi okvare na tistem telefonskem vođu ne bo mogel obvestiti postaje o umaknitvi progovnega vozila s tira, to pa le s pogojem, da se sosednji postaji lahko med seboj sporazumeta in da razgled v daljavo ni oviran zaradi megle, meteža in drugega. Po odhodu progovnega vozila na progo se sme kot prvi vlak odpraviti vlak iste smeri z nalogom za previdnost, in sicer potem, ko je potekel čas, ki je bil v prepustnici določen za umaknitev vozila s tira, toda ne prej kot 20 minut po odhodu progovnega vozila s postaje. Če progovno vozilo ne bi moglo končati vožnje v času, ki je bil določen v prepustnici, se mora vodja progovnega vozila ravnati po določbah 9. točke 130. člena tega pravilnika.

3. če začne progovno vozilo, vožnjo s postaje, mora njegov vodja sam prevzeti prepustnico: od vlakovnega odpravnika.

4. Če začne progovno vozilo vožnjo z odprte proge, mora vodja progovnega vozila pred odhodom telefonično zahtevati dovoljenje od vlakovnega odpravnika odzadnje postaje glede na nameravano smer vožnje vozila, in sicer v navzočnosti vlakovnega odpravnika prihodnje postaje. Odzadnja postaja sme dovoliti vožnjo samo, če je navzoča in če s tem soglaša sosed-

nja postaja. V tem primeru mora vodja sam spisati prepustnico, v predelku »Podpis vlakovnega odpravnika« pa vpisati: »Po nalogu vlakovnega odpravnika....(priimek)postaje.....« in se sam podpisati.

Ta prepustnica velja za vožnjo samo do postaje. Vlakovni odpravnik mora dati novo prepustnico, če mora vozilo nadaljevati vožnjo tudi čez postajo.

Če je treba pri postavljanju progovnega vozila na tir odprte proge iti z njim čez tir, po katerem sicer ne bo vozilo (na dvo-tirni progi ali vzporednih progah), se mora tudi to povedati pri zahtevanju in dajanju dovoljenja.

Če s krajem, kjer naj se začne vožnja, ni telefonske zveze, se sme progovno vozilo postaviti na tir in sme voziti le do tistega najbližjega mesta, kjer lahko vodja dobi od postaje dovoljenje za vožnjo. Vožnja do tega mesta se sme opraviti samo tedaj, če grešta en progovni delavec pred progovnim vozilom in eden za njim na zavorni razdalji povečani za 300, oziroma 200 da ga varujeta. Taka vožnja se sme opraviti le podnevi, če razgled v daljavo ni oviran (megla, metež).

5. Za vožnjo s progovnim vozilom na odprti progi znotaj odseka, na katerem se opravljajo dela, prepustnica ni potrebna. Take vožnje se lahko opravijo le v presledkih med vlaki in po poprejšnjem dovoljenju vlakovnega odpravnika tiste sosednje postaje, ki je bližje kraju, kjer bo vozilo začelo voziti.

6. O vožnji progovnega vozila s postaje in z odprte proge se morata vlakovna odpravnik sosednjih postaj prej sporazumeti. Sosednja postaja v smeri vožnje progovnega vozila da po doseženem sporazumu soglasje z brzojavko:

»Progovno vozilo (vrsta) sme peljati do.....(ime postaje oziroma kilometrska lega na progi in priimek vlakovnega odpravnika)«.

Kadar se začne vožnja progovnega vozila z odprte proge (4. točka tega člena), se mora dati fonogram o soglasju v navzočnosti vodje progovnega vozila. Fonogram se glasi:

»Progovno vozilo od.....(kilometrska lega na progi) sme peljati do.....(ime postaje oziroma kilometrska lega na Progi, priimek vlakovnega odpravnika) «.

Na dvotirnih in vzoporednih progah se mora v brzojavki (fonogramu) o soglasju navesti tudi tir oziroma proga, po kateri bo peljalo vozilo.

Vodji progovnega vozila se sme izročiti prepustnica in dovoliti odhod oziroma dati dovoljenje za odhod z odprte proge in vozilo se sme postaviti na tir šele po prejemu brzojavke (fonograma) o soglasju.

7. Odhod progovnega vozila s postaje se mora sporočiti sosednji postaji z brzojavko (brzojavno ali telefonično). Sporočilo o odhodu mora vsebovati tele podatke: vrsto progovnega vozila, čas odhoda, od kod in do kam pelje, morebiti določeni čas, kdaj se mora umakniti s tira oziroma, kdaj mora priti na sosednjo postajo, na dvotirnih in vzoporednih progah pa še, po katerem tiru oziroma po kateri progi je vozilo odpravljeno.

O nameravanem odhodu progovnega vozila s postaje mora vlakovni odpravnik obvestiti odjavnice, čuvaje prehodov in druga službena mesta na progi ter vodje progovnih del, in sicer s fonogramom najmanj 3 minute pred odhodom progovnega vozila. Prav tako mora vlakovni odpravnik tiste postaje, ki je dala dovoljenje za odhod progovnega vozila z odprte proge do prihodnje sosednje postaje ali do določenega mesta na odprti progi, kakor tudi za vožnjo na odprti progi znotraj odseka, obvestiti naštetih službenih mest o takih vožnjah progovnega vozila. Obvestilo o nameravanem odhodu progovnega vozila mora vsebovati podatke, določene v 1. odstavku te točke.

Vodja progovnega vozila mora čas odhoda z odprte proge naznaniti prihodnji in odzadnji postaji, pri čemer mora na dvotirni progi navesti tir oziroma na vzoporednih progah progno, po kateri bo peljalo progovno vozilo.

8. Čas prihoda progovnega vozila na sosednjo postajo se mora sporočiti, odzadnji postaji s fonogramom v obliki odjave. Potem, ko progovno vozilo konča vožnjo, mora vlakovni odpravnik tiste postaje, ki je obvestila o odhodu vozila službena mesta na progi in vodje progovnih del (2. odstavek 7. točke tega člena), obvestiti vse te tudi o končani vožnji (da je progovno vozilo prispelo na sosednjo postajo oziroma da je umaknjeno s tira).

Konec vožnje na odprti- progi, kakor tudi umaknitev vozila s tira, mora vodja telefonično sporočiti obema sosednjima postajama, to pa mora tudi vpisati v prepustnico.

O tem, da je progovno vozilo prispelo na sosednjo postajo, kakor tudi o tem, da je umaknjeno s tira na odprti progi, mora vlakovni odpravnik obvestiti kretniško osebje.

9. Sočasna vožnja več ločenih progovnih vozil enake vrste v isti smeri med dvema sosednjima postajama se sme dovoliti le s pogojem, da razdalja med posameznimi vozili ni manjša kot 400 m in da ima vsako vozilo svojega vodjo in posebno prepustnico. Na progah z avtomatičnimi napravami za zavarovanje prometa na potnih prehodih, se mora vsako naslednje vozilo ravnati po določbah 11. točke 110. člena in 10. točke 113. člena tega pravilnika. To mora vlakovni odpravnik vpisati v prepustnico.

V tem primeru se dasta sporočili o odhodu in prihodu po določbah 7. in 8. točke tega člena za vsako vozilo posebej.

10. Vse dotlej, dokler so na progi med dvema postajama progovna vozila, mora biti na progovnem telefonu vlakovnega odpravnika na obeh postajah obešena tablica z napisom:

»PROGOVNO VOZILO«.

Kretniki obesijo ta napis na svoj telefon ali na ročico za izvozni signal na bločni napravi, odjavniki pa na svoj telefon ali za vzvod za prostorni signal.

11. Vlak se sme odpraviti za progovnim vozilom samo tedaj, če je bilo sprejeto sporočilo, da je vozilo prispelo na sosednjo postajo ali da je umaknjeno s tira.

Če ni sporočila, da je vozilo prispelo na sosednjo postajo ali da je umaknjeno s tira, čas ki je v prepustnici bil določen, pa je že minil, se mora vlakovni odpravnik po telefonu prepričati po prihodnji postaji, oziroma po drugih zasedenih službenih mestih ali po telefonskih mestih na odprti progi (odjavnice, progovni čuvaji, čuvaji prehodov itd.), kakšno je stanje, in če je treba, odrediti, da se progovno vozilo umakne s tira. Zaporedni vlak se ne sme odpraviti, dokler vozilo ni umaknjeno s tira, oziroma ni prispelo na prihodnjo postajo. Če je po od-

hodu progovnega vozila nastala motnja na sredstvih za sporazumevanje in vlakovni odpravnik ne more na ta način ugotoviti stanja, čas ki je bil v prepustnici določen, pa je že minil, odpravi zaporedni vlak z nalogam za previdnost. Kadar je razgled oviran, kakor tudi ponoči, se sme zaporedni vlak odpraviti le, ko je sprejeto sporočilo, da je progovno vozilo prispelo na postajo, oziroma, da je umaknjeno s tira.

Če vozi progovno vozilo iz nasprotne smeri, se sme vlak odpraviti le, ko vozilo prispe na postajo, ali, ko je prejeta sporočilo, da je vozilo umaknjeno s tira.

12. Progovno vozilo se sme odpraviti za vlakom v isto smer šele takrat, ko sprednji vlak prispe na prihodnjo postajo.

Izjemoma se sme odpraviti progovno vozilo za vlakom v isto smer tudi prej, preden prispe vlak na prihodnjo postajo, toda ne prej kot 5 minut po odhodu sprednjega vlaka, in sicer s temi pogoji:

- a) da vozilo ne vozi z večjo hitrostjo kot vlak, za katerim vozi. Če je največja dovoljena hitrost progovnega vozila glede na njegove tehnične lastnosti večja od hitrosti pred njim vozečega vlaka, je treba na prepustnici levo od naslova napisati maksimalno hitrost progovnega vozila, glede na hitrost pred njim vozečega vlaka, progovno vozilo uravnava hitrost po preglednosti proge kot bi imelo nalog za previdnost, oziroma kot da se je prejšnji vlak nepredvideno ustavil na progi.
- b) da prihod vozila na prihodnjo postajo ne bo povzročil zamude prihodnjemu vlaku z odzadnje postaje;
- c) da se vozilo lahko umakne s tira, če bi bilo treba, v dve minutah;
- d) da vlak iz nasprotne smeri ne bo čakal na prihod vozila na postajo oziroma na umaknitev vozila s tira na odprti progi; in
- e) da se vozilo odpravlja podnevi in da razgled ni oviran; če nastane med potjo, zaradi slabega vremena, razgled oviran nadaljuje, glede na vidnostne razmere, vozilo vožnjo z zmanjšano hitrostjo do prvega telefonskega mesta, odkoder se mora vodja progovnega vozila sporazumeti z vlakovnim odpravnikom o nadaljnji vožnji.

ŽTO lahko izjemoma dovoli, da se ne prej kot 5 minut po odhodu vlaka odpravi progovno vozilo, ki ne ustreza pogojem pod c) iz prejšnjega odstavka, in sicer samo za zadnjim vlakom pred začetkom zapore tira. ŽTO odredi za vsak primer posebej ustrezne ukrepe za zavarovanje varnosti prometa vlaka in progovnih vozil. Ta izjema ne velja na delu proge, kjer so predori ali nagibi večji kot 15‰, v. primerih, kadar je razgled zaradi megle in meteža oviran, pa tudi na vseh drugih progah. Vodja progovnega vozila se mora obvestiti v prepustnici o taki vožnji progovnega vozila.

Pod pogoji določenimi v prejšnjem odstavku, se lahko odpravlja mehanizacija za izvajanje kapitalnega remonta proge, večjih popravil in podobno, katere zaustavna pot pri hitrosti 30 km/h ni večja kot 350 m. Hitrost vožnje, kadar si vozila sledijo ne sme biti večja kot 30 km/h, medsebojna razdalja pa najmanj 400 m. Vsako vozilo mora imeti svojega vodjo progovnega vozila.

13. Na progah z omejenim delovnim časom lahko, med dvema postajama, na katerima se služba opravlja, vozijo progovna vozila pod pogojem, da se lahko vodja progovnega vozila zanesljivo sporazumeva z eno od obeh postaj (16. tč. 127. čl. tega pravilnika).

14. Kadar sporazumevanje ni mogoče, sme voziti progovno vozilo samo v primerih, če gre na pomoč pri izrednih dogodkih. Pri taki vožnji mora iti pred progovnim vozilom delavec z ustreznimi signalnimi sredstvi za zavarovanje, progovno vozilo pa mu sme slediti po 15 minutah s hitrostjo človeške hoje. Postaja, ki je tako odpravila vozilo na progo, ne sme odpraviti vlak v isto smer vse dotlej, dokler se odpravljeno vozilo ne vrne ali dokler se zanesljivo ne izve, da je prispelo na prihodnjo postajo, oziroma, da je umaknjeno s tira.

15. Kretniki, progovni čuvaji in odjavniki morajo vpisati odhod oziroma prevoz progovnega vozila v svoj telefonski oziroma odjavni dnevnik.

16. Vožnje progovnih vozil med postajama in mestom, kjer se ob zapori tira izvajajo dela na odprti progi, urejajo vlakovna odpravnika in vodja del. Za ta namen mora imeti delovno mesto na odprti progi telefon, da se lahko sporazumeva s sosednjima postajama in čuvaji potnih prehodov.

Vodja del mora izdelati načrt dovažanja materiala s progovnimi vozili na kraj, kjer delajo, in ga o pravem času sporočiti vlakovnim odpravnikoma sosednjih postaj. Za ta namen vodi telefonski dnevnik.

128

Za vsak odhod progovnega vozila s postaje in z odprte proge se morajo vlakovna odpravnika in vodja del poprej dogovoriti. Čas odhoda in prihoda progovnega vozila morajo drug drugemu sporočiti s fonogramom. O času odhoda se morajo prav tako obvestiti tudi čuvaji potnih prehodov.

Določbe o hitrosti progovnih vozil, njihovem medsebojnem spenjanju in zaviranju, kakor tudi o spisovanju prepustnice veljajo tudi za te primere.

129. člen

129

Hitrost vožnje. Prevoz materiala s progovnim vozili in medsebojno spenjanje progovnih vozil

1. Največja dopustna hitrost progovnih vozil se predpisuje in označuje v smislu določb Navodila 233.

Kadar je razgled v daljavo oviran (megla, metež in podobno), se mora hitrost na vseh nagibih zmanjšati na polovico.

2. Največja dovoljena hitrost, ki je napisana na vozilu, se ne sme preseči, ravno tako se ne smejo preseči največje dovoljene hitrosti glede na progo in progovne naprave.

3. Skozi predore ne sme voziti progovno vozilo, ki ne vozi kot vlak z večjo hitrostjo kot 20 km/h.

4. Pri uvozu na postajo, pri vožnji v lokih in čez vse potne prehode mora voziti progovno vozilo s tako hitrostjo, da se lahko, če bi bilo potrebno, o pravem času ustavi.

Progovno vozilo se mora ustaviti pred potnim prehodom, na katerem zapornice niso zaprte, kakor tudi pred prehodom, ki je opremljen z avtomatičnimi svetlobnimi signali brez zapornic. Ko se ugotovi, da je potni prehod prost, se sme vožnja nadaljevati čez potni prehod.

5. Motorna progovna vozila smejo voziti čez kretnice največ s polovično hitrostjo, ki je na vozilu napisana, v kolikor ni v vozno redni knjižici za vožnjo čez take kretnice določena manjša hitrost.

Kadar motorno progovno vozilo ne vozi kot vlak, hitrost iz 1. odstavka te točke ne sme preseči 35 km/h.

6. Ročni progovni vozički se smejo izjemoma speti med seboj, če je spenjanje zanesljivo. Med seboj se smejo speti največ štiri taka vozila, vsako teh vozil se mora posebej zavirati.

7. Samohodnemu progovnemu vozilu (vozilu z lastnim pogonom) se lahko dodajo priklopljena vozila (progovna vozila z izklopljenim motorjem, progovna vozila brez motorja, kot tudi ostala tirnična vozila). Pod kakšnimi pogoji se lahko dodajajo priklopna vozila, kot tudi kako se le-ta spenjajo, zavirajo idr., se predpisuje v določbah Navodila 233.

8. Progovno vozilo s prikolico in prikolice med seboj morajo biti spete s trdo spenjačo, ki mora imeti dve stopnji prostega gibanja (v vodoravni in navpični ravnini). Spenjača mora biti takih mer, da lahko vzdrži sile natezanja in pritiska, ki nastajajo med prevozom.

Zadnje progovno vozilo oziroma prikolica mora imeti ročno zavoro, ki se mora vedno zasesti, razen pri prikolicah, ki se zavirajo z zračno zavoro. Zadnja prikolica ima lahko v tem primeru namesto ročne zavore, pritrtilno zavoro. ŽTO lahko dovoli izjeme pri prevozu tirničnih polj s pogojem, da progovna vozila vozijo med zaporo, ko so tirne tirnice pretrgane in sicer samo med dvema postajama, s tem da se predpišejo posebni varnostni ukrepi.

Progovno vozilo s prikolicami, naloženimi z dolgimi predmeti, mora voziti skozi postajo v premo. Samo v opravičenih primerih se sme voziti v odklon, tedaj pa se mora voziti previdno in ne z večjo hitrostjo kot 5 km/h.

Vožnja progovnega vozila s takim nakladom se mora naznaniti postajam tistega dela proge najmanj 2 uri pred nameranim odhodom z izhodne postaje progovnega vozila.

9. Če imata motorna drezina ali motorni progovni voziček pripete prikolice, smeta voziti s hitrostjo največ 25 km/h; če pa se prikolice rinejo, ne sme biti hitrost večja kot 10 km/h.

Če je na posameznih progah glede na nagib ta hitrost večja od hitrosti, predpisane v 1. točki tega člena, je odločilna manjša predpisana hitrost.

129

Če vozi motorno progovno vozilo kot vlak se določita zavorna razmerja in hitrost po določbah navodila 233

|2

10. Za progovno motorno vozilo in progovno lestev (oder) za vzdrževanje voznega omrežja, kot za njegove prikolice veljajo, glede spenjanja, zaviranja in zavarovanja, kadar ta vozila stojijo, določbe Pravilnika 212 in Navodila 233.

130. člen

130

Dolžnosti vodje progovnega vozila med vožnjo

1. Vodja ročnega progovnega vozila in voznik motornega progovnega vozila ne smeta postaviti na tir in ne premakniti progovnega vozila na postaji in na progi brez poprejšnjega dovoljenja vlakovnega odpravnika.

2. Pred začetkom vožnje s progovnim vozilom se mora njegov vodja prepričati o brezhibnosti in rabnosti vozila. Dalje se mora prepričati o tem, da je ustrezno vsem predpisom za vožnjo, da je naklad pravilno razdeljen, da so vozila pravilno speta, da so zavore v redu, da so potrebni spremljevalci zmožni za službo, in da so druge osebe na progovnem vozilu in prikolicah na varnem. Prav tako se mora prepričati tudi o tem, da je zagotovljena RZM v primeru, kadar se s progovnimi vozili prevažajo prikolice brez naklada ali z nakladom.

3. Dokler je progovno vozilo na tiru, morata vodja in voznik motornega progovnega vozila skrbeti za varnost vozila in oseb, ki so na njem, kakor tudi za varnost vlakov. Vse ustne in pismene naloge, ki jih dobita od vlakovnega odpravnika, morata izpolniti. Prav tako se morata ravnati po signalnih znakih, ki jima jih daje progovno in postajno osebje.

4. Vodja progovnega vozila mora imeti vsa predpisana signalna sredstva in opremo.

5. Če progovno vozilo ni vpeljano kot vlak, sme od prostornega oziroma uvoznega signala nadaljevati vožnjo;

- a) če daje odjavnik oziroma kretnik signalni znak 85: »Naprej«. Ta signal se lahko daje z mesta kjer odjavnik oziroma kretnik pričakujeta vlake, če razgled zaradi krajevnih ali vremenskih razmer ni oviran.
- b) če dobi vodja za vožnjo dovoljenje po telefonu pri uvoznem signalu, in
- c) če kaže uvozni signal signalni znak 12a ali 196: »Previden uvoz v postajo z 10 km/h«, Naslednjemu (sledečemu) vozilu (9. točka 128. člena tega pravilnika) daje signalni znak »Naprej« delavec pred njim vožečega vozila.

Na postaji, ki nima uvoznega signala, se mora progovno vozilo ustaviti 100 m pred uvozno kretnico. Na postajo sme uvoziti šele, ko mu to dovoli pristojni postajni delavec.

6. Vodja progovnega vozila ne sme dovoliti, da bi se vozilo odpravilo z drogovi.

7. V predorih, ki so v loku, pa tudi v drugih predorih, kadar je razgled v njih oviran, mora iti pred ročnim progovnim vozičkom na zavorni razdalji delavec s prižgano signalno svetilko, ki mora imeti pri prevažanju iz 4. točke 126. člena tega pravilnika zaprt plamen. Ves čas, dokler ne pride voziček iz predora, sme biti na njem le delavec, ki zavira.

8. Voznik motornega progovnega vozila mora dajati s. zn. 67: »Pazi« pred potnim preходом, lokom, usekom, uvozom v predor, izvozom iz predora, med vožnjo čez most, kakor tudi, ko se bliža postaji.

9. Če progovno vozilo ne more končati vožnje v času, ki je določen v prepustnici, se mora umakniti s tira. Če to ni mogoče, se mora ustaviti prej, preden poteče čas, ki je za vožnjo določen v prepustnici, in se mora zavarovati tako, kakor je določeno za vlake. Takoj po umaknitvi s tira oziroma po opravljenem zavarovanju progovnega vozila mora vodja progovnega vozila obvestiti obe sosednji postaji in ravnati nato po odredbi, ki jo da odzadnja postaja v navzočnosti prihodnje postaje.

Kadar zaradi nepričakovane motnje na napravah za sporazumevanje ni mogoče obvestiti sosednjih postaj, se mora vozilo

takoj umakniti s tira. Če bi umikanje progovnega vozila trajalo čez čas, ki je v prepustnici določen za umaknitev, se mora le-to pred začetkom umikanja zavarovati. Vozilo se sme spet postaviti na tir po vnovič zahtevanem in prejetem dovoljenju od postaje ali telefonično ali pismeno ali po poslanem delavcu.

10. Prikolice, ki jih vleče motorno vozilo, se zaradi nakladanja in razkladanja lahko pustijo na odprti progi s temile pogoji:

- a) da se nakladanje in razkladanje opravlja samo podnevi in da je vidnost popolna;
- b) da razdalja med motornim vozilom in zadnjo prikolico ni večja kot 400 m;
- c) da je vodja progovnih vozil oddaljen o zadnje prikolice samo toliko, da sta mogoča polna vidnost in sporazumevanje;
- d) da na prikolice pazijo njihovi zavirači in da so zavarovane zoper utek;
- e) da se prikolice ne premikajo za večjo hitrostjo, kot je hitrost človeške hoje;
- f) da je prikolica, ki je na najnižjem kraju, tudi z ročnimi coklami zavarovana zopert utek;
- g) da stoji motorno vozilo na najnižji točki proge;
- h) da je vlakovni odpravnik dovolil zadrževanje zaradi nakladanja in razkladanja, in da je to vpisano v prepustnici.

11. Če se zasliši signalni znak za naznanitev vlakovne vožnje, ki pomeni, da se lahko pričakuje vlak po tiru, na katerem je progovno vozilo, ali če se zasliši signalni znak »Nevarnost«, morajo progovni čuvaji ali odjavniki ustaviti progovno vozilo in vodjo obvestiti o tem, da so slišali signalni znak. Če je potrebno, morajo odrediti, da se progovno vozilo umakne s tira.

12. Ko se zadržujejo progovna vozila na progi in na postaji, morajo biti zavrta in pod nenehnim nadzorstvom, za kar odgovarja vodja progovnega vozila.

13. Progovno vozilo, ki ne vozi kot vlak, se mora ustaviti na vsaki postaji in na prometnem odpravišču. Za nadaljnjo vožnjo mora vodja vozila zahtevati dovoljenje od vlakovnega odpravnika oziroma od prometno-transportnega odpravnika.

Prepustnice in razvid voženj s progovnimi vozili

1. Za vožnjo progovnega vozila spiše vlakovni odpravnik izhodne postaje oziroma prometno-transportni odpravnik na prometnem odpravništvu prepustnico, ki vanjo vpiše: priimek, ime in poklic vodje vozila, namen vožnje in potrdilo, da ima vodja uro, in da je ura naravnana.

2. Za vožnjo do sosednje postaje ali do določenega kraja na odprti progi mora vlakovni odpravnik vsake postaje oziroma prometno-transportni odpravnik vsakega prometnega odpravništva vpisati v prepustnico: številke vlakov, ki vozijo do prve postaje (na dvotirnih progah tudi tistih, ki vozijo po drugem tiru), zamude vlakov, predčasno odpravo vlakov, morebitne vožnje drugih progovnih vozil, čas, do kdaj mora progovno vozilo priti na prihodnjo postajo ali do kdaj se mora umakniti s tira na odprti progi ali pa do kdaj se mora vrniti na izhodno postajo oziroma prometno odpravništvo, čas dovoljenega zadrževanja na odprti progi zaradi nakladanja ali razkladanja itd.

Na dvotirnih in vzporednih progah mora vpisati tir oziroma prog, po kateri bo vozilo progovno vozilo.

V prepustnico vpisane podatke mora vlakovni odpravnik oziroma prometno-transportni odpravnik tudi ustno sporočiti vodji progovnega vozila.

Vodja progovnega vozila mora potrditi prejem prepustnice na tistem delu, ki ostane na postaji.

3. Če vozi progovno vozilo kot vlak, se mora namesto prepustnice spisati potni list (1. točka 133. člena tega pravilnika).

4. Vlakovni odpravnik mora dati kretniku nalog za izvoz progovnega vozila.

5. Kretnik ne sme dovoliti izvoza ali prevoza progovnemu vozilu, preden mu ne da za to nalog vlakovni odpravnik.

6. Vodja progovnega vozila mora vpisati v prepustnico vsa zadrževanja ali umaknitve s tira in postavitve vozila na tir na odprti progi, in sicer: kraj (kilometrsko lego ali številko čuvajnice, postajališča itd.) ter uro in minuto in se mora podpi

sati. Prav tako mora vpisati v prepustnico tudi sporočilo po 4. in 7. točki 128. člena tega pravilnika.

131

7. Če se začne vožnja progovnega vozila z odprte proge (4. točka 128. člena tega pravilnika), si napiše vodja progovnega vozila prepustnico sam po telefoničnem nalogu vlakovnega odpravnikova sosednje postaje, od katere dobi dovoljenje za vožnjo.

8. Vse odredbe in sporočila o vožnji progovnih vozil, ki se dajo brzojavno ali telefonično, morajo prizadeta službena mesta vpisati v svoj telefonski oziroma objavljeni dnevnik.

9. Postaja vpiše podatke o vožnji progovnih vozil v svoj prometni dnevnik (prihod, odhod, vrsta progovnega vozila, s prikolicco ali brez nje, na katerem progovnem odseku vozi in vodjevo ime).

10. Po opravljeni vožnji odda vodja progovnega vozila prepustnico svojemu pristojnemu voditelju; le-ta jo pregleda, da vidi, če je bila vožnja opravičena, potem pa jo v 8 dneh vrne postaji, ki jo je spisala.

Vodje progovnih vozil, ki začenjajo vožnjo na odprti progi, morajo njihovi voditelji o pravem času vnaprej oskrbeti s potrebnim številom listov nespisanih prepustnic. Po končani vožnji se morajo listi vrniti voditelju, ki jih potem, ko jih je pregledal, pripne k matici.

Vrnjene prepustnice iz 1, in 2, odstavka te točke se morajo hraniti pol leta.

132. člen

Čuvanje in zavarovanje progovnih vozil

132

1. Če stoji progovno vozilo v svojem domovnem kraju na določenem tiru, mora biti zavarovano zoper utek in tako, da ga ne morajo rabiti nepoklicne osebe. Vozilo se mora zavarovati tako, da še pritegne zavora, podložijo ročne cokle in vozilo zaklene. Če vozilo ni v zaklenjeni garaži, se mora zavarovati 7 varigami in žabicami

- 132 2. Če stoji vozilo na postajnem tiru, ga mora nenehno nadzorovati odgovorni delavec in mora biti zavarovano zoper utek.
3. Če vozilo konča vožnjo na nekem kraju na odprti progi, se mora umakniti s tira najmanj 2 m proč od zunanje tirnice. Če vozilo ni zavarovano z verigami in žabicami, ga mora čuvati za to določeni delavec.

133 133. člen

Vpeljava motornega progovnega vozila, ki vozi kot vlak

1. Če vozi motorna drezina čez dve postaji, pri čemer se postaja, na kateri se začne vožnja, ne všteje, kakor tudi v primerih kadar se doda progovnemu vozilu tovorni ali merilni potniški voz, se mora vpeljati kot vlak, za njeno vožnjo pa veljajo vse določbe tega pravilnika, ki zadevajo promet vlakov.

ŽTO lahko izjemoma, mimo določb prejšnjega odstavka dovoli, da se motorna drezina ne vpelje kot vlak, tudi če vozi čez dve postaji, in sicer samo v primerih, kadar se mora zaradi vnaprej določenih del dalj časa zadrževati na postajah in drugih službenih mestih (redni tehnični pregled kretnic in varnostnih naprav idr.) in bi se drugače delo pri opravljanju prometne službe občutno povečalo.

Če vozi tako progovno vozilo zaradi gradnje ali vzdrževanja predora, voznega omrežja in ostalih progovnih naprav, sme voziti kot progovno vozilo samo med dvema postajama, kjer je treba odpraviti oviro, pod pogojem, da se na tem delu proge v tem času ne opravljajo druge vožnje.

Mimo določb 1. odstavka te točke vozijo motorna progovna vozila za preizkušanje voznega voda ali predorov, med opravljanjem pregleda vedno kot vlaki. Glede voznega reda, veljajo določbe o službenih vlakih tudi za te vlake.

Motorna progovna vozila, ki zaradi svoje teže ali konstrukcije ne bi mogla zanesljivo menjati lege glavnih signalov, se na progah z APB ne smejo vpeljati kot vlak, ne glede na to, čez koliko postaj vozijo.

2. Hitrost vožnje progovnega vozila, ki vozi kot vlak, mora biti samo v mejah, ki so določene v 129. členu tega pravilnika in se ne sme preseči.
3. Motorna drezina se mora vpeljati po primerni trasi potniškega ali tovornega vlaka najpozneje dve uri pred njenim odhodom. Izjema iz 2. odstavka 6. točke 55. člena tega pravilnika velja tudi za motorne drezine.
4. Prepovedano je vpeljati motorno drezino po trasi brzega vlaka, razen v opravičenih, primerih, in sicer z dovoljenjem ŽTO.
5. Za motorno drezino, ki vozi kot vlak, se dajejo signalni znaki za naznanitev vlakovne vožnje in se rabijo stalni signali, kakor za druge vlake.
6. Vsi vlaki imajo prednost pred motorno drezino, razen kadar gre na pomoč pri izrednih dogodkih, in v drugih primerih kadar to odredi ŽTO s posebno odredbo.
7. Pri motorni drezini, ki vozi kot vlak, opravlja dolžnost vlakovodje voznik, če ima ustrezní izpit za poklic voznika motornih progovnih vozil. V nasprotnem primeru se mora določiti za spremljavo vlakovodja, kolikor ne opravlja vlakovodjeve dolžnosti tehnik ali inženir po 8. točki 127. člena tega pravilnika.

XXII. POGLAVJE

2 |

ORGANIZACIJA PROMETA POD POSEBNIMI POGOJI, IZREDNI DOGODKI

134

134. člen

Splošne določbe

1. Z izrednimi dogodki na železnici je treba razumeti take primere ovir, ki otežujejo ali onemogočajo promet, ogrožajo življenje oseb ali v splošnem povzročajo premoženju materialno škodo.

2. Po vsakem izrednem dogodku, zaradi katerega je bil ustavljen promet ali so bile povzročene vlakom večje zamude, kakor tudi po dogodku, ki bi utegnil povzročiti take ovire, se morajo storiti najnujnejši ukrepi, da bi se posledice le-tega čimprej odpravile. Prvi ukrepi, ki jih je treba storiti po izrednem dogodku, kakor tudi ukrepi, ki jih, je treba storiti, da bi se vzpostavil promet in da bi se ta odvijal pravilno in varno, so predpisani v Navodilu 79 in v določbah 135. člena tega pravilnika.

Poleg tega je, glede na to, da so ti dogodki tako raznovrstni, da ni mogoče za vsak primer določiti, kaj vse se mora ukreniti, prepuščeno osebnim pobudam, uvidevnosti in dojetju položaja železniških delavcev, da le-ti v nastalem primeru storijo vse tiste ukrepe, ki se jim zdijo najbolj primerni da se zavaruje varnost prometa in da se ovire čimprej odpravijo.

3. Z Navodilom 333 in določbami 137, člena tega pravilnika so predpisani vsi preprečevalni in izvršilni ukrepi za zagotovitev varnega in urejenega prometa pozimi.

Ravnanje ob močni burji

1. Ob močni burji smejo voziti tovorni vlaki na nevarnem delu proge le tedaj, če so tovorni vozovi naloženi najmanj s 75% svoje mejne nakladalne teže C. Prazni vozovi, pa tudi odkriti vozovi naloženi s cestnimi vozili, deskami, lesnim ogljem v vrečah, senom in slamo, se ne smejo pustiti pri vlaku in se mu ne smejo dodati. Po potrebi se lahko zmanjša število osi.
2. Pri potniških vlakih se mora zmanjšati število potniških voz na najpotrebnejše.
3. Posebno je treba paziti na spenjanje voz v vlaku.
4. Vlakospremno osebje se mora prepričati, ne le na izhodni postaji vlaka, marveč tudi na medpotnih postajah, ali so vrata pri vozovih dobro zaprta.
5. Če nastane na njihovem službenem območju močna burja, mora osebje za vzdrževanje proge o tem obvestiti obe sosednji postaji.
6. Ravnanje pri odpravi in vožnji vlakov v času, kadar piha burja, določi natančneje ŽTO za svoje območje. Pri tem je treba poleg drugega upoštevati jakost, smer in trajanje burje, terenske razmere na progi, izvršitev stalnih varnostnih ukrepov idr. Vse to se mora vpisati v poslovni red postaj na tisti progi.

Zadržanje vlaka na postaji zaradi izrednega dogodka

1. Kadar bi se zaradi nepričakovanega neurja utegnila zgoditi nesreča. (če se npr. utrga oblak ali ob močni burji itd.), sme šef postaje oziroma vlakovni odpravnik zadržati vlak na po-

136

staji vse dotlej, dokler se te vremenske razmere ne popravijo, ali dokler ne pride s proge sporočilo, da za vlak ni nevarnosti. V takih primerih je treba ravnati kar najbolj previdno. Če je potrebno, se mora odpraviti na progo poseben stroj, da poizve za razmere. Strojevodji je treba naročiti, naj bo pri vožnji prek nevarnih mest kar najbolj pozoren.

2. Če je proga iz katerega koli vzroka nevozna, ovira pa se do prihoda prvega vlaka ne more odpraviti, se morata o tein nujno obvestiti obe sosednji postaji, ki morata sporazumno s svojima razporednima postajama ukreniti vse, da se na postajah njihove proge ne nakopiči preveč vlakov.

2

3. Na progah, ki so opremljene z mrežami ali zaščitnimi napravami za javljanje plazov in krušenj, se ravna po določbah ŽTO za to progo.

137

137. člen

Ravnanje ob sneženju in metežu

1. Pred pričetkom zime in pozimi je treba storiti vse preprečevalne in izvršilne ukrepe, ki so predpisani v Navodilu 333 in v določbah tega člena.

2. Pristojne službene enote morajo o pravem času odrediti, da se snežni plugi in snežni odmetalniki spravijo v red in da se vse ukrene, da se kolikor mogoče preprečijo snežni zameti na progi.

3. Promentne ovire zaradi snega in snežnega meteža mora odpravljati predvsem osebje za vzdrževanje proge.

4. Šefi postaj morajo odrediti, da kretniki in postajni delavci odstranijo sneg in led tako, da so kretnice, srca, napajalniki, peroni, dohodi do postajnega poslopja, potni prehodi in druge postajne naprave vedno očiščene snega in ledu. Posebno je treba paziti, da so kretnice in srca popolnoma čiste

5. Če šef postaje nima na voljo zadosti delovne sile za odstranjevanje snega in ledu, zlasti pa za čiščenje kretnic, okretnic

in prenosnic, ki so na območju postaje, jo mora zahtevati od SVP. Prav tako mora voditelj kurilnice poskrbeti, da se očistijo snega vse naprave, ki so v njegovem območju in so potrebne za vzdrževanje prometa. Če nima zadosti delovne sile, jo mora zahtevati od SVP, toda sneg morajo odstranjevati v prvi vrsti njegovi delavci.

6. Ob poledici se morajo vsi dohodi k postaji posipati s peskom ali drugimi podobnimi sredstvi. Za zalogo teh sredstev mora skrbeti SVP.

7. Kadar začne tako močno snežiti, da se je bati prometnih ovir, morajo progovni čuvaji kar najbolj pogosto obhoditi svoj del prage. Če opazijo, da kje zaradi debelega snega prevoz ni mogoč, morajo ravnati po določbah Pravilnika 1. Če telefonski sporazum s sosednjima postajama ni mogoč, mora napisati progovni čuvaj sporočilo in ga poslati od čuvaja do čuvaja najbližji postaji. V tem sporočilu mora navesti: kraj ovire, dolžino zametenege dela proge, kakovost snega (droben, debel, trd, zbit, mehak, moker, zmrznjen itd.) in višino snega nad tirnicami. Ko dobi postaja tako sporočilo, mora o tem takoj obvestiti sosednjo postajo na drugi strani zametene proge.

8. Vlakovno osebje mora na progi paziti na sneženje in to, kar opazi, sporočiti prvi postaji, kjer se vlak ustavi po voznem redu, ob nevarnosti pa mora brezpogojno ustaviti vlak na prvi postaji, da lahko to sporoči.

9. Da bi lahko storilo vse, kar je potrebno za zavarovanje prometa, morajo imeti ŽTO in enote na progi sprotni vpogled v vremenske razmere. Kako se zbirajo podatki za ugotavljanje stanja vremena, je določeno v Navodilu 333.

Postaja mora takoj obvestiti SVP o vseh sporočilih, sprejetih s proge o ugotovitvah postaj in vlakovnega osebja, ki se nanašajo na snežne razmere in na prometne ovire, ki bi lahko nastale.

10. Če se je zaradi visokega snega bati, da bo promet ustavljen, se morata o tem takoj, četudi po poštnem brzojavu ali telefonu, obvestiti ŽTO in pristojna prometna operativna služba.

137

11. Če plast snega ni debela, veter pa ni močan in ne piha iz neugodne smeri, se sme vlak odpraviti z enim strojem ali s priprago. V takem primeru je treba presoditi, ali je potrebno zmanjšati obremenitev vlaka.

Če so razmere na progi neugodne, se mora šef postaje oziroma vlakovni odpravnik dogovoriti z organi vlečne službe in z organi vzdrževanja proge o ureditvi prometa glede na vremenske in krajevne razmere.

12. Če se ustavi vlak na progi zato, ker je strojevodja spoznal, da bo obtičal v snegu, ali ker je progovni čuvaj iz bojazni, da bo vlak obtičal v snegu, dal s. zn. 96b: »Stoj«, mora vlakovodja po opravljenem zavarovanju vlaka skupaj s strojevodjem odločiti, ali naj se sneg prebije z vsem vlakom ali samo s strojem. Če je pri vlaku progovni vzdrževalni tehnik, potem odloči ta.

13. Če zaradi hudega vremena ali kakega drugega vzroka preboja ne kaže poskušati ali če preboj ne uspe, se mora vlak, če je mogoče, umakniti nazaj na postajo.

Ta umik se mora opraviti po določbah 115. člena tega pravilnika in po določbah Pravilnika 1.

Vlak, ki se umika nazaj skozi snežne ovire, mora voziti previdno in počasi, da ne iztiri.

138

138. člen

Kako ravnati, kadar je razgled v daljavo oviran

1. Kadar je razgled v daljavo zaradi megle, in podobnega tako oviran, da se ne more zanesljivo in na predpisano razdaljo opaziti lega stalnih signalov oziroma, da še ne morejo zapaziti ročni signalni znaki progovnega osebja, ki se morebiti dajejo, se mora hitrost vlaka prilagoditi možnosti opažanja signalnih znakov.

2. Med vožnjo, zlasti pa, ko se vlak bliža proti potnim prehodom, pred katerimi so vgrajeni progovni opozorilniki, se mora pogosto dajati s. zn. 67: »Pazi«.

Prevoz potnikov, prtljage in blaga kadar je proga pretrgana

1. Če je potniški vlak zadržan na postaji, ali na odprti progi, zaradi ovire pri njegovi nadaljni vožnji, kraj na progi kjer je prekinitev pa ni moč preiti peš, je ŽTO na tem kraju, glede na krajevne razmere in možnosti, dolžna organizirati prevoz potnikov in prtljage s cestnimi vozili. Za pošto veljajo dogovorjene obveznosti med JŽ in PTT organizacijami.

Za prevoz poštnih pošilk je tudi med takim prevozom odgovorno poštno osebje.

Za stroške, ki bremenijo poštno upravo, se mora od poštnega delavca zahtevati potrdilo.

2. Če ni mogoče na prej navedeni način prepeljati potnikov mimo ovire ali če je dobila postaja sporočilo, da vožnja tudi na prihodnjih delih proge oziroma na več krajih ni mogoča, se mora sporočiti potnikom in drugim delavcem, da nadaljnje potovanje ni mogoče.

3. Če je vlak že odpeljal na progo, se mora vrniti na postajo. Če pa je stanje na progi tako, da se vlak ne more vrniti na postajo, ovira pa se ne more hitro odpraviti, se morajo potniki, če je potrebno in če je mogoče, odpeljati z vozili ali s sanmi do najbližje postaje, do najbližnjega naselja ali do najbližje progovne čuvajnice.

4. Potnikom, ki čakajo na prevoz z železnico, se morajo sporočiti prejeta poročila o razmerah na progi. To, kdaj se bo promet nadaljeval, je treba potnikom o pravem času sporočiti.

5. Za težko prenosne stvari, ki se prevažajo po železnici se morajo zahtevati navodila od ŽTO.

V vsakem primeru se mora, če je mogoče, takoj poskrbeti za ohranitev blaga (npr. za nastavitve živih živali ipd.).

140

140. člen

Ustavitev prometa zaradi izrednih dogodkov

Če bi bila pretrgana proga dalj časa, lahko ŽTO odredi, da se promet na tem delu proge ustavi ali omeji. O tem se morajo po veljavnih predpisih brzojavno obvestiti vse postaje in tuje železniške uprave.

ŽTO lahko obenem razglasi, s kakšnimi pogoji se sprejemajo potniki, prtljaga in blago za prevoz in kako se mora ravnati z blagom, ki je prevzeto za prevoz.

ŽTO mora prav tako razglasiti tudi to, kdaj se bo spet odprl promet.

141

141. člen

Kako ravnati, če vozila uidejo. Pretrganje vlaka

1. Če uidejo vozila s postaje ali s kakega kraja na odprti progi, se morajo o tem, da so vozila ušla, obvestiti sosednji postaji, odjavniki, čuvaji prehodov, progovni čuvaji in delavske skupine na progi. O tem se obvestijo telefonično in pa s signalnim znakom »Nevarnost«.

2. Ko kretnik in progovno osebje zvedo, da so ušla vozila ali del vlaka, morajo najprej zapreti zapornice, nato pa porabiti vsa predstava, ki jih imajo, za to, da vozila ustavijo.

Če se po moči in smeri vetra ali pa po nagibu proge lahko sklepa, da tečejo vozila vlaku nasproti, je treba vlak takoj ustaviti in obvestiti vlakovodjo in strojevodjo o uteklih vozilih. Vlakovodja mora po razmerah ukreniti, kar je potrebno.

Če se ustavljeni vlak s potniki zaradi katerega koli vzroka ne more, vrniti, se mora potnikom, če razmere ta dopuščajo, naročiti, naj kar moč hitro zapustijo vozove.

3. Kadar se zasliši na postaji signalni znak »Nevarnost« ali če se dobi sporočilo, da so vozila ušla, mora navzoče osebje ukreniti vse, da se vozila, ki so ušla, ustavijo. Pri tem pa ne

smejo biti ogroženi ne osebje samo, ne potniki in ne delavci, ki so morebiti na vozilih.

O Tem, kako in s kakšnimi sredstvi naj se utekla vozila ustavi, je treba v vsakem primeru glede na razmere posebej odločiti. Splošni ukrepi, ki se morajo, storiti, so tile: najprej se morajo kretnice postaviti tako; da zavozijo vozila, ki so ušla, na prosti stranski tir. Vse osebje se mora nato z vsemi močmi truditi, da nasuje po vsem tiru na obeh tirnicah kupe gramoz in peska. Razen tega je treba nametati na tirnice protja in slame ter položiti cokle.

4. Kadar se zasliši signalni znak »Nevarnost«, ki je bil oddan zaradi uteklih vozil, ne smeta ne postaja, ki so z nje vozila ušla, ne postaja, proti kateri tečejo, odpraviti nobenega vlaka na tisto progo, dokler ne dobita obvestila, da je vsaka nevarnost minila.

5. Če se da sklepati, da vozil, ki so ušla, ne bo mogoče ustaviti na postaji, na progi do sosednje postaje pa je vlak, ali v nasprotni ali v isti smeri, se mora postaviti kretnica kakega stranskega tira v polovično lego ali pa je treba vozila na kak drug način iztiriti.

Če, na uteklih vozilih ni potnikov ali osebja, se smejo vozila spustiti tudi na prazen slepi tir.

6. Vozila, ki so ušla, se lahko ujamejo tudi s strojem, ki mora voziti pred vozili z ustrezno hitrostjo tako, da ga utekla vozila dohitijo.

7. Če se vlak pretrga na postaji, mora postajno osebje dajati vlakovnemu osebju signalni znak »Stoj«, vlakovno osebje pa mora ta signalni znak sprejeti in ga ponavljati do strojevodje. Pri vožnjah z doprego se morajo upoštevati določbe 123. člena tega pravilnika.

8. Če so se vozovi od vlaka odtrgali med vožnjo, mora vlakospremno osebje na odtrganem delu vlaka pritegniti zavore, in ko se je odtrgani del ustavi, dajati signalni znak »Stoj«.

9. Kadar sprednji del vlaka nadaljuje vožnjo, ker osebje na tem delu ne ve, da se je vlak pretrgal, morata progovni čuvaj in osebje odtrganega dela vlaka takoj zavarovati ustavljeni

141

del vlaka v obe smeri, toda najprej v smer, odkoder bi lahko grozila nevarnost ustavljenim vozilom, in se ravnati po določbah Pravidnika 1.

10. Pri pretrganju vlaka se lahko zgodi eden tehle treh primerov:

- a) odtrgana vozila se sama ustavijo ali so jih ustavili. V tem primeru mora vlak previdno peljati nazaj do vozil, ki so ušla, in ko se spet pripno, nadaljevati vožnjo. Če spetje ni mogoče, se mora ravnati po 6. točki 115. člena tega pravilnika. Glede dajanja signalnih znakov z električnim signalnim zvoncem je treba ravnati po določbah Pravidnika 1.
- b) odtrgana vozila tečejo za sprednjim delom, pa jih ni mogoče ustaviti. V tem primeru mora prvi del nadaljevati vožnjo, strojevodja pa mora uravnati hitrost tako, da ga odtrgana vozila dohitijo. Nato se mora vlak ustaviti, naprej pa je treba ravnati tako, kakor v primeru pod a);
- c) odtrgana vozila tečejo v nasprotno smer in jih ni mogoče ustaviti. V tem primeru se mora sprednji del pri prvi čuvajnici ustaviti in se mora dati signalni znak »Nevarnost«, če se ni že slišal ta signalni znak. Potem mora vlakospremno osebje pregledati vlak in šele nato sme vlak nadaljevati vožnjo.

142

142. člen

Naznanitev in vodenje razvida o izrednih dogodkih

1. Vsak delavec, ki prvi opazi ali zve za izredni dogodek, ali kak drug dogodek, ki bi lahko povzročil izredni dogodek, mora o tem na najhitrejši način obvestiti vlakovnega odpravnika ali šefa najbližje postaje. Razen tega mora delavec oddati svojemu voditelju tudi pismeno naznanilo.

2. Vsak izredni dogodek mora šef postaje naznaniti zainteresiranim organom, službam in enotam.

3. O vseh izrednih dogodkih v železniškem prometu se mora voditi razvid.

Razvid o izrednih dogodkih morajo voditi vse postaje, ŽTO in Skupnost JŽ.

142

4. O tem, kako se izredni dogodki naznanijo in kako se vodi o njih razvid, je določeno v Navodilu 79.

143. člen

143

Ogled izrednih dogodkov in izsleditev vzrokov in krivde

1. Vsak izredni dogodek v železniškem prometu se mora skrbno in vsestransko raziskati z namenom, da se ugotovijo vzroki in okoliščine, v katerih je prišlo do izrednega dogodka, ter kdo je zanj odgovoren, pa tudi še zato, da se storijo ukrepi za odpravo vzrokov, zaradi katerih prihaja do izrednih dogodkov.

2. Ogled in izsleditev vzrokov pri izrednem dogodku opravi šef postaje sam ali določene komisije na način, ki je predpisan v Navodilu 79.

XXIII. POGLAVJE

RAZVID IN POROČILA O PROMETU

144 144. člen

Prometni dnevnik

1. V Prometni dnevnik se vpisujejo podatki o prometu vseh vlakov, premikalnih sestavov in progovnih vozil, ki odpeljejo s postaje in pripeljejo na postajo.

2. Vse razporedne, izhodne in končne postaje morajo o prometu vseh vrst vlakov, ki prepeljejo in odpeljejo, voditi prometni dnevnik, določen za razporedne postaje.

V ta dnevnik mora vlakovni odpravnik vpisati: številko, prihod, odhod in kosmato težo vsakega posameznega vlaka, številke strojev, imena vlakovnega osebja, vzrok zamude, morebitne prometne ovire in vse dogodke, ki zadevajo vlakovni promet, temperaturo in vremenske razmere tako, kakor to zahtevajo razporedelki.

3. Vmesne postaje, izogibališča in prometna odpravništva morajo voditi prometni dnevnik za vmesne postaje, v katerega vpišejo v določene razporedelke podatke za vsak vlak, ki zadeva postajo, morebitne prometne ovire in vse dogodke, ki se nanašajo na vlakovni promet. Če vozi vlak od vmesne postaje ali če vozi le do nje, mora vpisati vlakovni odpravnik v prometni dnevnik tudi tiste podatke, ki so predpisani v 2. točki tega člena.

4. Razlika med voznorednim in dejanskim časom se vpiše v prometni dnevnik z ulomkom tako, da se v števcu vpiše razlika pri prihodu, v imenovalcu pa razlika pri odhodu vlaka. Zamude se vpisujejo u znakom + (plus) in zneskom minut, predčasen prihod ali odhod z znakom -(minus) in zneskom minut, prihod oziroma odhod po voznem redu pa se zaznamuje s črko »R« (redno).

144

Postanek vlaka pred uvoznim signalom oziroma pred uvozno kretnico se vpiše v prometni dnevnik v razpredelek »Pri-pombe«, kamor se vpišejo tudi podatki o vzroku in času postanka. Nadzorni kretnik; (kretnik) in odjavnik vpisujejo to zadrževanje preko cele proste vodoravne rubrike svojega dnevnika, oziroma beležnice, in sicer nadzorni kretnik (kretnik) samo s časovnimi podatki, odjavnik pa mora navesti tudi še vzrok zadrževanja.

5. Podatki o temperaturi in vremenskih razmerah se zapišejo, ob 0., 6., 12. in 18. uri pa tudi ob vsaki znatnejši spremembi temperature in vremenskih razmer.

6. Popisani prometni dnevniki se morajo hraniti eno leto.

145. člen

145

Odjavni dnevnik

1. Na progah, kjer vozijo vlaki v odjavnem razmiku morajo voditi odjavnice signalno-odjavni dnevnik odjavnikov.

V določene razpredelke tega dnevnika se morajo vpisovati podatki, ki zadevajo odjavno službo, kakor tudi vsa telefonična obvestila, ki zadevajo vlakovni promet.

2. V signalno-odjavni dnevnik ni treba vpisati prijave, dane z budilnikom odjavnega telefona, in tudi ne klicnega znamenja za dajanje odjave.

Kadar sporazumevanje ni mogoče in se zato daje in sprejema odjava z znamenji budilnika po 2. točki 79, člena tega pravilnika, tedaj se morajo tudi ta znamenja vpisati v odjavni dnevnik.

145

3. V signalno-odjavni dnevnik odjavnika se mora natančno vpisati čas, kdaj so bila sprejeta in kdaj so bila dana posamezna sporočila posebno pa se mora paziti na natančno vpisovanje odjave.

4. Službeno mesto, ki oddaja, in službeno mesto, ki sprejema, morata vpisati v dnevnik od besede do besede po telefonu dogovorjene sporazume, oziroma dana in prejeta sporočila. Prejemnik mora vsako telefonično sporočilo ponoviti od besede do besede.

Če tisti, ki oddaja, opazi, da se kaj ne ujema, mora to takoj popraviti. Sporočilo se šteje za končano šele tedaj, ko je dosežen popoln sporazum.

2 |

5. Natnčnejše določbe o načinu dajanja in evidentiranja odjave so predpisane z Navodilom 58.

146

146. člen

Poročilo o prometu

Postaje, ki jih določi ŽTO, morajo dajati po podatkih iz prometnega dnevnika, potnega lista in vozovnega izkaza potrebne podatke ali poročila pristojni operativni službi ŽTO.

XXIV. POGLAVJE

KONČNE DOLOČBE

147. člen

147

Prenehanje veljavnosti Prometnega pravilnika 62/78

Z dnevom začetka rabe Prometnega pravilnika 2/81 SJŽ, št. 656/81 preneha veljati Prometni pravilnik 62/78 SJŽ, št.

1270/78 («Službeni glasnik SJŽ» št. 6/78) z vsemi spremembami in dopolnitvami, in sicer:

- Pravilnik: o spremembah in dopolnitvah Prometnega pravilnika 62, I. spremembe in dopolnitve prečiščenega besedila iz 1975, leta SJŽ, št. 652/77 («Službeni glasnik SJŽ» št. 1/77),
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Prometnega pravilnika 62, II. spremembe in dopolnitve SJŽ, št. 1270/78 («Službeni glasnik SJŽ» št. 6/78),
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Prometnega pravilnika 62, III. spremembe in dopolnitve SJŽ, št. 3850/78 («Službeni glasnik SJŽ» št. 4/79),
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Prometnega pravilnika 62, IV. spremembe in dopolnitve SJŽ, št. 3131/80 («Službeni glasnik SJŽ» št. 7/80) in
- Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Prometnega pravilnika 62, V. spremembe in dopolnitve SJŽ, št. 656/81 («Službeni glasnik SJŽ» št. 6/81).

148. člen

148

Začetek veljavnosti Prometnega pravilnika 2/81

Ta pravilnik začne veljati osmega dne od dneva objavljanja v Službenem glasniku Skupnosti JŽ, rabiti pa se začne od 1. januarja 1982.

SJŽ, številka 656/81

Beograd, septembra 1981

**Predsednik Skupščine
Skupnosti JŽ**

Papović Blagoje, 1. r.