

SLOVANSKA KNJIŽNICA
LJUBLJANA

~~B 2914~~

S

železnica v Ljubljani.

Službeni in signalni predpisi

za osebje, zaposleno
pri električnem obratu.

Potrjeno z ozirom na odlok c. kr. železniškega minist-
rstva štev. 38471 z dné 2. septembra 1901.

Ljubljana, 1910.

Založba obratnega vodstva.

Tisk „Katoliške tiskarne“.

B 6341



~~B 2914~~

E 9015887

Kazalo.

Službeni predpisi.

	Stran
I. Splošno vedenje	5
II. Predpisi za pravilni obrat	7
A. Za voznika in kondukterja	7
B. Za voznike	8
C. Za kondukterja motornega voza	14
D. " " priklopnega voza	16
III. Predpisi, kako se je vesti pri nepravilnostih v obratu, oziroma pri nezgodah	16

Predpisi o znamenjih (signalih).

A. Znamenja z zvoncem	21
B. Znamenja z zvoncem, ki se nahaja pod streho voza	21
C. Znamenja z rogom ali s piščalko	22
D. Optična znamenja	22

Službeni predpisi.

I. Splošno vedenje.

1. Osojbe mora popolnoma poznati vsebino službenih in signalnih predpisov in se istih držati kar najbolj natančno; ako bi se dvomilo o pomenu in o uporabi katerihkoli določb, morajo dotični uslužbenci takoj zahtevati pojasnila pri svojih predstojnikih.

2. Osojbe je dolžno biti poslušno ukazom predstojnikov brez ugovora, točno in vestno in delovati v korist železniškega podjetja.

Vsak uslužbenec je sam odgovoren za posledice od njega zakriviljenega zanemarjenja službe.

3. Voznik kakor tudi konduker morata imeti dobro idočo uro in jo morata nositi v službi vedno s seboj. Ob nastopu službe se morajo žepne ure s službeno uravnati.

4. Uslužbenci se morajo v občevanju z občinstvom odločno, vendar vljudno vesti in se v krogu svojih službenih dolžnosti izkazati postrežljive.

Paziti se mora na to, da se potniki ozirajo na v vozeh vidno nabite prepovedi glede skakanja med vožnjo na voz ali z voza,

kajenja itd., tem prepovedim nasproti delujoče mora se pa na dotične predpise opozoriti.

Ako kak potnik kljub opetovanemu pozivu ne uboga, se lahko, če treba, zahteva intervencija policijskih organov.

5. Osebe, katere bi vsled kake vidne bolezni ali iz drugih razlogov utegnile nadlegovati sopotnika, je od vožnje izključiti.

6. V slučaju, če kak potnik poškoduje vozna obratna sredstva ali njih opravo, mora konduktor zahtevati od dotičnika, da škodo poravnava.

7. Voznik in konduktor morata skrbeti za to, da se vsi k vozu pripadajoči premični inventarni predmeti nahajajo na zanje določenem mestu in je to tudi konstatirati pri menjavi službe.

Pomanjkljaje in napake, ki se najdejo po neoporečnem prevzetju voza, morata nadomestiti voznik in konduktor.

8. Osoobje mora nositi v službi predpisano obleko in predpisano opremo.

9. Kajenje in uživanje opojnih pijač med službo je prepovedano vsemu voznemu obojju, vozniku je še vrhutega prepovedano govoriti med vožnjo z občinstvom.

10. Najdene predmete vsake vrste se mora, ako jih ni izgubilec takoj reklamiral, oddati na končni postaji.

11. Morebitne odredbe policijske oblasti ki se tičejo voznega prometa, se morajo

potem, ko jih je objavilo obratno vodstvo, strogo vpoštevati.

12. Izvrševanje železniško - policijskih opravil na progi pristoji razen pristojnim varnostnim organom še politični oblasti, obratnemu vodju, uniformiranim preglednikom, vozniku in kondukterju.

II. Predpisi za pravilni obrat.

A. Za voznika in kondukterja.

1. Med dvema zaporedoma vozečima vozovoma mora biti najmanj 50 m presledka.

Skozi postajališča, za katera je predpisan postoj, se ne sme voziti.

2. Prestavljanje izogibališč mora oskrbovati kondukter, če ni za to določen poseben prestavljalec, medtem ko se mora voznik prepričati o pravilnem stanju in možnosti vožnje čez izogibališča.

3. Vsak voz mora imeti enega voznika in enega kondukterja, vsak priklopni voz enega kondukterja.

Vsak voznik in vsak kondukter mora prejeti tačas veljavni vozni red in ga mora v službi nositi s seboj.

4. Na progi ne smeta voznik in kondukter pod nikakimi okoliščinami istočasno zapustiti voza.

5. Pri nastopivši menjavi morata se voznik in kondukteur prepričati o rednem stanju voza in vseh njegovih delov.

B. Za voznika.

1. Prevzem in preiskava voz.

Ob prevzemu voza mora se on s pomočjo kondukteurja prepričati o tem, da se vsi v inventarju predpisani aparati, rezervni deli in orodja nahajajo v vozu v nepokvarjenem stanju.

Posebno se mora na to paziti, da so vsi tečaji zadostno preskrbljeni z mažo in da je priprava za sipanje peska napolnjena.

O najdenih nedostatkih ali pokvarah mora voznik takoj javiti, da se lahko pred začetkom vožnje temu odpomore, oziroma nadomesti.

Ako opusti voznik predpisano preiskavo ali pravočasno javljenje pokvar, ki jih je našel pri tem, tedaj je on za iste odgovoren in bo kaznovan, eventualno mora povrniti škodo.

Pred pričetkom vožnje mora se voznik brezpogojno s poizkusom prepričati, ako so zavore in priprava za posipanje peska pri vozu popolnoma v redu. Pri električni zavori priklopnega voza mora voznik pogledati, ako je zatični zatikalec v redu. Dalje mora potem, ko je nadel odjemalec toka,

poizkusiti mimogrede stakniti električne žarnice, da se prepriča, če je delovodna žica električno napeta in ako razsvetljava ni pretrgana.

2. Pred odhodom voza.

Po preiskavi voza mora voznik natak-niti stikalnico in dvigalo za obračanje, za-tvoriti glavne iztikalce, postaviti dvigalo za obračanje na stopnjo „Naprej“ ter čakati od kondukterja signala za odhod.

(„Nazaj“ se po tekoči progi ne sme voziti; dopustne izjeme so razvidne v III. poglavju, točka 3, lit. d, in točka 4.)

3. Odhod voza.

Ko je kondukter dal vozniku z zvoncem (rogom ali piščalko) znamenje, da se vožnja lahko nastopi, mora dati voznik znamenje za odhod, odviti ročno zavoro ter vrteti stikalnico po stopnjah, kakor je v nastopnem natančneje pojasnjeno.

Prve tri stopnje stikalnice služijo samo za prehod k polnemu stiku in zaradi tega se smejo uporabljati samo za kratek čas pri odhodu.

Četrta stopnja stikalnice je prva prava stopnja za vožnjo.

Ravnotako je smatrati pri uporabi za večjo brzino določenih stopinj 5, 6, 7 stopnjo 7 kot drugo normalno stopnjo za vožnjo.

Pri odhodu se mora ročna stikalnica vrteti stopnjevaje čez omenjene stopnje.

Ako je postavil voznik ročno stikalnico na stopnjo za „Vožnjo“ in ako je voz vsled tega dosegel preveliko brzino, ali ako se je na tiru pojavila kaka ovira, tedaj mora voznik brez presledkov postaviti stikalnico na stopnjo „Aus“ in, če je potreba, v zavorno stopnjo.

Pri navadnih razmerah ne sme voznik poizkušati znižati brzino s tem, da zavrti stikalnico nazaj na eno izmed stopenj, ki služijo samo pri odhodu voza. Stikalnica se mora zavrteti nazaj le na stopnjo „Aus“.

4. Med vožnjo.

Voznik mora obračati pri vseh okoliščinah največjo pozornost na svojo nalogo ter mora pustiti levo roko na ročni stikalnici, desno pa na ročni zavori.

Z ozirom na varen in štedljiv obrat se priporoča, da voznik spretno izrablja vozu dano brzino v to, da prevozi pri mali uporabi zavore kolikor mogoče dolgo progo.

Kadar zagleda ljudi ali kako zapreko na tiru ali blizu njega, kadar vozi čez ogibališča, po ovinkih, križiščih, po progah s padcem, v šupi za vozove in čez taka mesta železnice, ki so razkopana v svrhu popravila, kakor tudi kadar se splaši kaka vprežna živalina i. t. d., mora posebno previdno in z zmerno brzino voziti.

V takih slučajih mora ročno stikalnico še pravočasno zavrteti na „Aus“ tako, da lahko vozi brez uporabe zavore.

Kadar zagleda korakajoče vojaške oddelke, pri procesijah, pogrebih ali drugih javnih obhodih, mora voznik voza ali vlaka dati pravočasno znamenje; razen tega mora uporabiti vse varnostne priprave, da prepreči vsako nesrečo.

Na vsak način pa mora voz ali vlak pravočasno ustaviti in toliko časa počakati z vožnjo, dokler se korakajoča četa v redu in na povelje svojega poveljnika ne izogne in tako postane tir prost.

Isto velja glede javnih obhodov, ki se morajo umakniti na povelje policijskih organov.

Navkreber, t. j. pri dvigajoči se progi, sme vozna brzina doseči ono, ki je dopustna na ravnem, ker ima voznik pri vožnji navkreber voz popolnoma v svoji oblasti.

Pri večjih strminah — katere naznani obratno vodstvo — se mora voznik prepričati, če se nahaja kondukter pri zavori zadaj na stojišču.

(Pri takih progah morata obe stojišči imeti priprave za nasipanje peska.)

Navzdol, t. j. pri vožnjah v dolino, se mora voziti zelo previdno in z zmerno brzino, ker se tukaj v slučaju nevarnosti voz ne da tako hitro ustaviti kakor pri vožnji navkreber ali pa na ravnem.

Kolikor mogoče pravočasno pred začetkom vožnje navzdol se mora iztakniti tok in potem uporabiti električna, in če ta ne deluje, tudi ročna zavora.

Kadar drsi na tračnicah (šinah), se mora voziti posebno previdno in, če ni bila cela proga že prej pravočasno in pravilno potresena s peskom, se mora, da se že v naprej kolikor mogoče prepreči drsanje koles, z nasipalno pripravo vedno sipati pesek v zmerni množini na tračnice (šine).

Zaboji s peskom se morejo take dni na vseh takih postajah in postajališčih, kjer je pripravljen suh pesek, nanovo napolniti in se mora v slučaju potrebe vzeti primerno množino peska za rezervo s seboj v posebni posodi.

Voznik, ki prehitro vozi navzdol, spravi s tem cestni promet in osebno varnost potnikov svojega voza v zelo veliko nevarnost. Zato postane kazniv in se lahko takoj odpusti iz službe; eventualno mu tudi preti sodna kazen.

5. Vožnja brez toka.

Na gotovih progah s padcem, potem pri izogibališčih, križiščih in na mestih, kjer se proga deli, se mora zavrteti iztikalnico na „Aus“.

6. Postajanje na postajališčih.

Pred postajališči mora voznik pravočasno iztakniti tok, tako da teče voz brez zavore približno prav do postajališča. Sicer pa se mora uporabiti električna zavora. Pri postajališčih na nagnjeni progi se mora zavrteti tudi ročna zavora.

7. Ustavljanje v slučaju nevarnosti ali kadar je dano znamenje „Stoj!“.

V slučaju nevarnosti, ako se mora voz, da se prepreči nezgoda ali isti skoči iz tira, hitro ustaviti, mora se zavrteti iztikalnica takoj brez presledkov čez stopnjo „Aus“ v zavorno stopnjo IV. in takoj po udarcu zavore do zadnje zavorne stopnje, razen tega se mora močno nategniti tudi ročno zavoro.

8. Ako mora voznik na končnih točkah proge ali pa na progi voz, oziroma ploščado, tudi le za trenutek zapustiti,

mora nategniti zavoro, odpreti glavna iztikalca ter sneti iztikalnico in dvigalo za obračanje.

9. Ako zapusti voz po končanem obratu v vozni šupi,

mora postopati ravnotako kakor zgoraj, mora pa oddati iztikalnico in dvigalo za obračanje za to določenemu organu.

C. Za kondukterja motornega voza.

1. Kondukter mora biti navzoč, kadar voznik pregleduje inventar. Dolžan je, da pozkusi stakniti žarnice, in za slučaj, ako bi razsvetljava odpovedala, mora pri zatvorjenem iztikalcu, kakor je električna naprava voza urejena, vtakniti po eno nadomestno žarnico po vrsti v okove, ali pa s pomočjo aparata dognati, kje da se nahaja pokvarjena žarnica.

Najdena pokvarjena žarnica se mora zamenjati.

Prepričati se mora, ako so vse svetilke za silo, nadomestna svetilka in rezervni svinčeni raztopljivi varnostni trakovi na mestu; če pa se vzame priklopni voz, mora vzeti s seboj še kabel za razsvetljava in zatikalni kontakt.

Kondukter mora zapirati ploščadne zavornice, polagati tokovni odjemalec na delovodno žico ter zapirati na zadnji ploščadi nahajajoči se iztikalec za silo.

2. Pri križiščih ne sme voz ali vlak iz enega postajališča, t. j. tudi v slučajih za-

mude, prej odpeljati, dokler ni došel nasprotni voz, ali če je dobil navodila od predstojnika, da sme peljati naprej.

3. Na večjih strminah, katero naznani obratno vodstvo, mora konduktar tako pri vožnji navkreber kakor tudi pri vožnji navzdol ostati pri zavori zadnje ploščade.

Tudi v slučaju, ako bi voz vozil narobe, mora tako dolgo ostati pri zavori na svoji ploščadi, dokler voznik ne stopi na prostor, ki odgovarja novi vozni smeri.

4. Kadar skoči voz s tira ali kadar se opazi kakršnakoli si bodi nesreča, mora dati konduktar nemudoma znamenje za „Stoj!“, če pa začuje klic voznika, mora se takoj podati k njemu.

5. Kadar zapusti voz v remizi po zaključku obrata, mora konduktar otvoriti na njegovi ploščadi nahajajoči se iztikalec za silo, potegniti tokovni odjemalec od delovodne žice ter ga privezati.

6. Ob nastopivši temi mora konduktar stakniti žarnice voza.

Ako luč odpove, mora pogledati, ako je zavarovalec luči še dober. V tem slučaju mora postopati, kakor je povedano pod točko 1. Ako luč kljub temu odpove, more prižgati svetilko za silo.

7. Dalje mora konduktar paziti na vstop in izstop vozečih se gostov, izdajati vozne listke, določati odhod in dajati znamenja vozniku.

D. Za kondukterja priklopnega voza.

1. Za istega veljajo določila, navedena pod C, 4. in 7.

2. Ročna zavora se mora, ako ni take zavore, ki gre skozi, nategniti po potrebi, nemudoma pa tedaj, ko začuje signal za „Stoj!“

III. Predpisi, kako se je vesti pri nepravilnostih v obratu, oziroma pri nezgodah.

1. Pri vseh nepravilnostih v obratu, ki se utegnejo pripetiti, mora ohraniti vozno osobe predvsem skrajno mirnost in hladnokrvnost in mora na potnike vplivati pomirjajoče.

Ako je vsled tega, ker je voz skočil s tira ali vsled kakega drugega vzroka (prim. sledečo točko 3, lit. a) pretrgan stisk med kolesom in tračnico ali pa je isti nepopoln in je vsled tega mogoče, da preide tok potom vstopajočih, oziroma izstopajočih oseb v zemljo, mora kondukter svariti občinstvo pred vstopom ali izstopom, oziroma dopustiti izstopanje šele potem, kadar je tok iztahnjen in odjemalec toka odtegnjen od delovodne žice in privezan.

2. Kadar skoči voz s tira, kadar se opazi pretrgano žico kakor tudi v slučajih

preteče nevarnosti itd. se mora voz takoj ustaviti. (Glej odstavek II, lit. B, točka 7, lit. C, točka 4, lit. D, točka 2.)

Konduktar je dolžan, če zapazi, da preti nadaljnji vožnji, potnikom ali cestnemu prometu kaka nevarnost, takoj dati znamenje „Stoj!“

3. Če se voz pri odhodu neče premakniti, se mora preiskati:

- a) če so glavni iztikalci zaprti;
- b) če se nahajajo raztopljivi varnostni svinčeni trakovi v redu.

Pred tem preiskavanjem se mora odjemalce toka odtegniti od delovodne žice in privezati;

- c) če se sploh nahaja tok, o čemer se lahko prepriča s tem, da se stakne svetilke v vozu;
- d) če so kolesa in tračnice v popolnem stiku, t. j. če počivajo kolesa prav na tračnicah; na istih torej ne sme ležati pesek, sneg, blato itd., kar ovira neposredni stik med kolesom in tračnico.

Tako oviro se more pred kolesom in za njim odstraniti in se mora voz premakniti, eventualno s pomočjo izoliranega kablja za vozove, ki so zdrknili s tira, kakor je to popisano v sledeči točki 4 (glej tudi točko 1, alinea 2, tega odstavka).

Če se to ne posreči, se mora počakati prihod naslednjega voza, ki naj zastali voz previdno porine čez to mesto.

e) če so vse druge zveze v redu.

4. Pri vozu, ki je z vsemi kolesi skočil s tira, — se mora položiti izolirano bakreno žico na eno kolo in na tračnico; potem naj pove konduktar vozniku potrebno vozno smer in slednji naj voz počasi in previdno premakne.

Če je eno kolo ostalo v stiku s tračnico, bo večinoma zadostovalo, če se pelje voz previdno in počasi nazaj.

Če se pelje nazaj, mora konduktar iti pred vozom.

Ako se pri vozu nahaja priklopni voz, se ga mora pred vožnjo nazaj odpeti, odpahnuti in zavoro močno nategniti.

5. Ako postane električna zavora motornega voza, h kateremu je priklopljen drug voz z električno zavoro, nerabna, mora voznik s pomočjo ročne zavore takoj ustaviti vlak, odpeti električno zavorno zvezo obeh voz in se pri nadaljnji vožnji zopet posluževati zavore kratkega stika pri motornem vozu.

Za konduktarja priklopnega voza velja v tem slučaju določba odstavka II, lit. D, točka 2.

6. Če pri vožnji navkreber voz obstane in se začne pomikati nazaj, mora voznik

takoj z vso silo zavrteti ročno zavoro. Ako voz še vedno ne obstane, mora voznik dvigalo za obračanje na stopnjo „Nazaj“ postaviti in se poslužiti električne zavore.

Konduktar mora v takem slučaju takoj, ko opazi, da se voz pomika nazaj, iz naprave za sipanje peska, ki se nahaja zadaj, potresti pesek na tračnice.

Če se voz ustavi, se mora ravnati po določenih odst. III, točka 3.

7. Zapreke na tiru, ki lahko povzročijo, da voz skoči s tira, ali pa se poškoduje, mora konduktar odstraniti, preden se pelje čez dotično mesto.

Ravnotako mora odstraniti, seveda s potrebno previdnostjo, odtrgane ali viseče žice.

8. Ako trči voz v kak zasebni voz, mora si konduktar zapisati številko dotičnega voza kakor tudi na vozu razvidno firmo ter imena in naslove prisotnih prič, eventualo naj si preskrbi naslov voznika ali pa lastnika voza s pomočjo policije.

Vsak tak dogodek mora konduktar naznani. Ako to opusti ali pa če naznani kaj neresničnega ali napačnega, je odgovoren za nastalo škodo.

9. Pri vseh nezgodah, kakor če povozi kakega človeka, če zdrsne ali pade kak potnik pri vstopanju ali izstopanju, mora konduktar dotičniku pomagati in skrbeti za prvo pomoč ranjencem. Ako pride kdo pod voz,

se mora tega takoj ustaviti in ne sme voznik pod nobenim pogojem peljati ne naprej in ne nazaj, dokler niso dotičnika izvlekli izpod voza.

Pri vseh takih nezgodah mora konduktar kolikor mogoče natančno izvedeti vse osebne podatke in mora takoj podati natančno pisмено poročilo o povodu in načinu nezgode, pri čemer mora navesti imena vseh dognanih prič, vrhutega pa mora to naznaniti prvemu predstojniku, s katerim pride skupaj.

Vse nerednosti v obratu morata naznaniti tako voznik kakor tudi konduktar.

10. Vozno osobje mora vsako nezgodo ali kak drug izreden dogodek, v kolikor dopuščajo službene dolžnosti ali druge okolnosti, takoj naznaniti ustmeno prvemu varnostnemu organu (stražniku, orožniku itd.) ali pa skrbeti za to, da to naznani kdo drug.



Predpisi o znamenjih (signalih).

A. Znamenja z zvoncem.

Voznik mora dati znamenja :

1. za odhod :

dva udara.

2. pozor :

posamezni udari v malih ali večjih presledkih po potrebi med vožnjo.

B. Znamenja z zvoncem, ki se nahaja pod streho voza.

1. Voznik mora dati :

en udar, da s tem **pokliče kondukterja.**

2. Kondukter mora dati :

en udar kot **znamenje za odhod.**

3. Voznik ali pa kondukter da po potrebi :

znamenje „Stoj!“ :

več udarov kratko eden za drugim.

C. Znamenja z rogom ali s piščalko.

1. En dolg zvok kot **znamenje za odhod.**

Pri prometu s priklopnim vozom da znamenje z rogom za odhod konduktar priklopnega voza. To znamenje da potem konduktar motornega voza naprej vozniku s piščalko ali pa z zvoncem, ki je pod streho.

2. Več kratkih zvokov eden za drugim kot **znamenje „Stoj!“**

D. Optična znamenja.

1. Na motornem vozu:

Podnevi: nikako znamenje.

Pri temi: bela luč z reflektorjem spredaj, rdeča luč zadaj, slednja, če je voz sam.

2. Na priklopnem vozu:

Podnevi: nikako znamenje.

Pri temi: rdeča luč zadaj.



Slovenska knjižnica

6K M

B 6341



66009015887

COBISS e