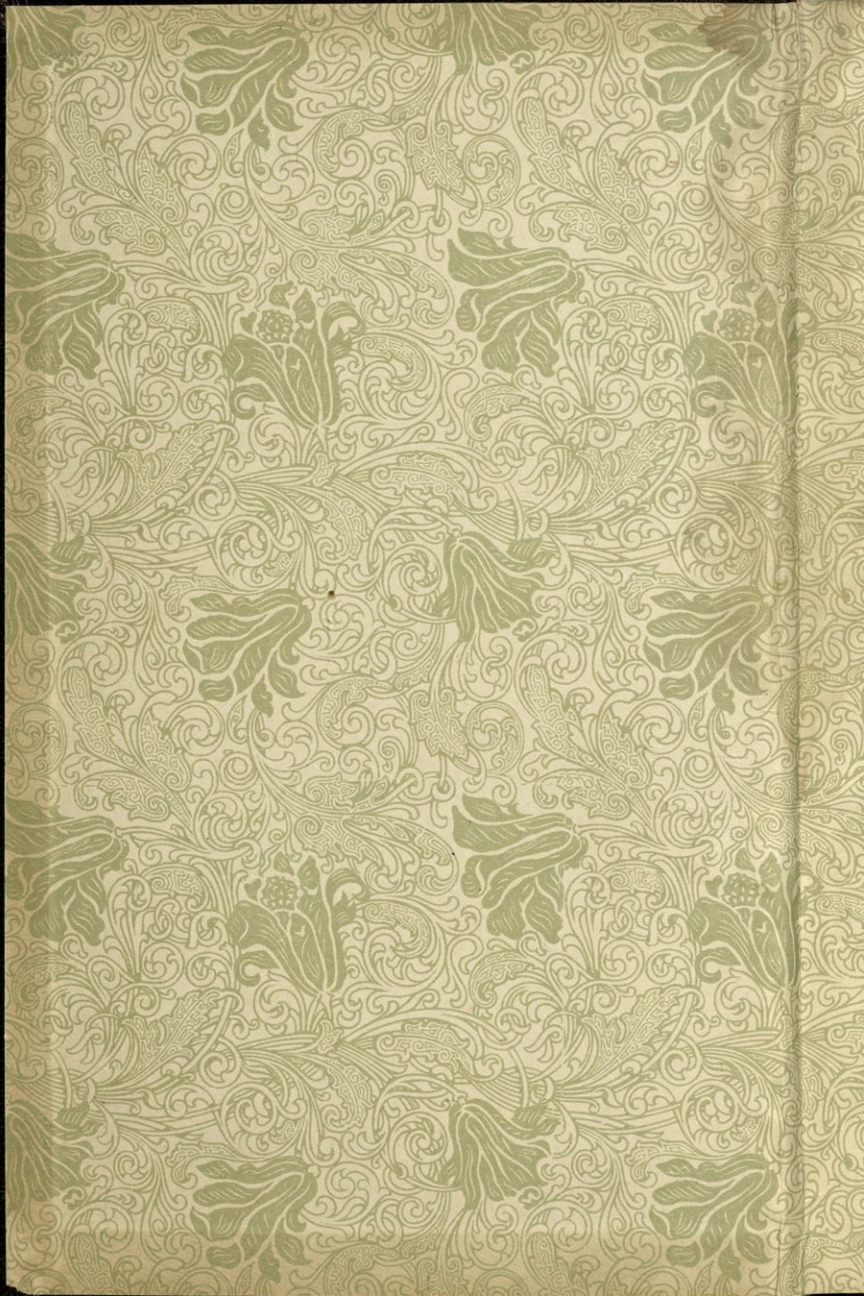


Prometne  
in komercialne določbe

---

---

I. del







501/b  
Državne železnice Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev  
Direkcija Ljubljana

---

# Prometne in komercijalne določbe

I. del.

P. K. D. I.

Velja od 15. maja 1929.

Ljubljana, meseca maja 1929.

V samozaložbi Direkcije državnih železnic, Ljubljana

Državna založnica Knjižarstva Slovenije, Ljubljana  
Orchestra Ljubljana

Prometna  
in komercialna založba

43 299



8 2016/2066

Ljubljana, mesec maja 1939.  
V samostojni Društvo državnih založnic, Ljubljana











# Brzajavna in telefonska služba.

## Izenačenje manipulativnih določb.

### Prometne določbe.

#### A. Poldanski znak.

Službene ure se uravnavajo po točnem srednjeevropskem času. Ki ga dabi brzajavni urad Direkcije (Ra) od brzajavnega urada Glavnice Direkcije (Gd) na glavnem brzajavnem vodu Beograd Ljubljana dnevno ob 11. uri 45 minut.

Brzajavni urad Ra odda svojim posiljateljim točni čas brzajavni ali telefonično vsak dan točno ob 12. uri in sicer direktno, ali pa s posredovanjem vodilnih in tranzitnih postaj. (Glej prilogo 1.)

Posredujoče postaje morajo oddajati okrožnico in točni čas istočasno, kakor ga oddaja direkcija na sosednjem aparatu.

Poziv k okrožnici (kroženje) za poldanski znak se prične ob 11. uri 55 minut ter se konča s počasnimi oddaji znaka Ra ob 12. uri 50 minut 40 sekund, nater sledi presledek 30 sekund. Počasi ob 12. uri se odda številka „12“ in „končni znak (zrč)“.

Todaj 12. ure naprave pika brzajavnega znaka za številko 1. Če se mora točati čas nemoteno oddati, mora vse korespondence na 12. urah prekiniti najkasneje ob 11. uri 57 minut.

Poldanski znak morajo imeti vse postaje in traka, ga oddajajo s brzajavni aviačnikom v brzajavni (telefonski) zapisnik in posiljavo vodo in navesti, različno s posiljavo službeno brojo „12. ura (-1)“ ali „12. ura (+2)“.

Posiljevanje okrožnice poldanske postaje pa vsi od najoddaljeneje do najbližje z znakom „zazuret“ in svojim klicnim znakom, nater zaključijo oddajo posiljevanja poldanskega znaka z znakom „zazuret“, in svojim klicnim znakom ter znakom za konec oddaje.



# Brzovjavna in telefonska služba.

## 1.

### Izenačenje manipulativnih določb.

Pri izvrševanju brzovjavne in telefonske službe veljajo v splošnem določbe „Pravilnika za brzovjavno in telefonsko službo“ štev. III/2 SB in XXXI. St. B.

Nekaj razlik med obema pravilnikoma je direkcija izenačila z odredbo 7, Sl. l. 4/25, ki se glasi spopolnjena takole:

#### A. Poldanski znak.

Službene ure se uravnavajo po točnem srednjeevropskem času, ki ga dobi brzovjavni urad direkcije (Ra) od brzovjavnega urada Generalne Direkcije (Gd) na glavnem brzovjavnem vodu Beograd-Ljubljana dnevno ob 11. uri 45 minut.

Brzovjavni urad Ra odda svojim postajam točni čas brzovjavno ali telefonično vsak dan točno ob 12. uri in sicer direktno, ali pa s posredovanjem vodilnih in tranzitnih postaj. (Glej prilogo I.)

Posredujoče postaje morajo oddajati okrožnico in točni čas istočasno, kakor ga oddaja direkcija na sosednjem aparatu.

Poziv k okrožnici (kroženje) za poldanski znak se prične ob 11. uri 58 minut ter se konča s počasno oddajo znaka Ra ob 11. uri 59 minut 40 sekund, nakar sledi presledek 20 sekund. Točno ob 12. uri se odda številka „12“ in „končni znak (križ)“.

Točno 12. uro napove pika brzovjavnega znaka za štev. 1. Da se more točni čas nemoteno oddati, mora vsa korespondenca na teh vodih prenehati najkasneje ob 11. uri 57 minut.

Poldanski znak morajo imeti vse postaje na traku, ga zabeležiti z barvnim svinčnikom v brzovjavni (telefonski) zapisnik v posebno vrsto in navesti razliko s postajno službeno uro n. pr. „12. ura (—1)“ ali „12. ura (+2)“.

Prejem te okrožnice potrjuje vse postaje po vrsti od najoddaljenejše do najbližje z znakom „razumel“ in svojim klicnim znakom, nakar zaključi oddajna postaja poldanski znak z „razumel“, in svojim klicnim znakom ter znakom za konec dela.

Na progah, kjer je edini brzojavni vod pokvarjen, odda poldanski znak onkraj pokvarjenega voda ležeča postaja po svoji službeni uri in odda koncem kroženja mesto znaka Ra znak svoje postaje.

Istočasno z opisanim prejemom poldanskega znaka, oddajajo postaje zvonilni signal 14 „Urnajte ure“ na progo do prihodnje postaje v smeri proti končni točki proge.

## B. Javljanje in prejemno potrdilo okrožnih brzojavk (brzojavnih okrožnic).

1. Pred oddajo okrožne brzojavke da oddajna postaja „poziv k okrožnici“, pristavi na sklepu svoj klicni znak, besedico „do“ in klicni znak one najoddaljenejšje postaje, ki mora brzojavko še čitati.

Postaje se javijo na okrožni poziv z znakom „rozumel“ in svojim klicnim znakom in sicer po vrsti od najoddaljenejšje do najbližje postaje; oddajna postaja pa zabeleži v brzojavnem zapisniku klicne znake postaj, ki so se javile. Ko je okrožna brzojavka oddana, potrdijo vse postaje po vrsti od najoddaljenejšje do najbližje, prejem brzojavke na ta način, da oddajo znak „rozumel“, svoj klic, znak „r“ in številko, oziroma ponovitev brzojavke. Potrdilo zaključí vsaka postaja s ponovnim „rozumel“ in svojim klicnim znakom.

Prejem vozovne odreditve (vo) se potrdi mesto z brzojavkino številko s kratico „vo“, sicer pa je potrdilo enako potrdilom ostalih okrožnih brzojavk.

Po prejemu vseh potrdil, zaključí oddajna postaja delo z znakom „konec dela“.

2. Od opisanega postopka so izvzete okrožne brzojavke, ki se oddajajo brez službenega uvoda (glave), in sicer: vlakovne brzojavke, napoved zamude vlakov i. dr.

Pri teh brzojavkah pristavi oddajna postaja po „pozivu k okrožnici“ svoj klicni znak, besedico „do“ ter klicni znak najoddaljenejšje postaje. Temu znaku priključi znak za piko ter odda brzojavko.

Po dokončani oddaji potrdijo prejem vse postaje z znakom „rozumel“ in svojim klicnim znakom.

Nikdar pa se ne smejo na opisani olajšan način oddati brzojavke, ki se tičejo križanj ali prehitavanja vlakov.

## C. Oddaja direkcijskih okrožnih brzojavk.

Brzojavni urad direkcije oddaja svoje okrožne brzojavke dnevno točno ob 13. uri 30 minut po sledečem redu:

a) kurzne brzojavke (sedaj mesečno enkrat),

b) ostale brzojavke,

c) vozovno odreditve.

Postaje, ki dobivajo te brzojavke neposredno od direkcije (to so postaje, vključene na vodih 32203/32207, 32208, 9203, 9204/9236) morajo biti ob določenem času pripravljene, da jih prevzamejo.

Ostalim postajam oddajo okrožne brzojavke in vozovno odreditev posredovalne postaje (n. pr. Zidani most, Celje, Pragersko, Grosuplje, Jesenice i. t. d.) med 14. in 15. uro.

Navedeni časi veljajo tudi za nedelje in praznike.

### Č. Dnevna brzojavna napoved vremena.

Da je direkcija v zimskem času obveščena o vremenskih razmerah v svojem območju, morajo določene postaje od 15. oktobra do 15. aprila brzojaviti direkciji vsak dan do 9. ure kratko vremensko poročilo po stanju ob 8. ure zjutraj.

Brzojavka naj se glasi n. pr.:

„Vreme Kranjska gora minus 15 jasno 45 cm snega“ ali „Vreme Celje plus 1 sneži z dežjem“.

Vremenska poročila dajajo postaje:

Bistrica Boh. jez. Brežice, Celje, Dravograd Meža, Jesenice. Kamnik, Kranjska gora, Kočevje, Kotoriba, Ljubljana gl. kol., Ljutomer, Maribor gl. kol., Novo mesto, Rakek, Št. Janž na Dol' in Tržič.

### D. Ravnanje z brzojavnimi trakovi.

Določbe o ravnanju z brzojavnimi trakovi se spopolnjuje v toliko, da se mora odvzetje popisanega traku raz navijalnik zabeležiti v posebni vrstici brzojavnega zapisnika z navedbo časa in besedami: „Trak odvzel. Podpis“.

### E. Kontrolne postaje.

Za nadzorovanje celotne brzojavne službe so določene posebne kontrolne postaje, ki so navedene v prilogi II.

Kontrolne postaje zabeležujejo v svojem zapisniku z navedbo časa vse opažene nedostatke kot n. pr. pokvarjene vode, zlorabo brzojava (telefona), brezuspešno klicanje, motenje, prekinjanje okrožnih brzojavk, zapiranje voda, nejavljanje in opušcanje, oziroma zamudno oddajanje prejemnih potrdil pri okrožnih brzojavkah, izostali poldanski znak i. t. d.

Istotako morajo te postaje sougotoviti in zabeležiti nedostatke, na katere jih opozorijo druge postaje.

Če se pokvari kak vod, je v prvi vrsti dolžnost kontrolnih postaj, da s sodelovanjem drugih vključenih postaj ugotovijo napako in jo odstranijo.

Zaradi preiskušnje stanja vodov pokličejo kontrolne postaje dnevno ob 8. uri najoddalnejšo postajo dotičnega voda (glej

stolpec 4 in 5 priloge II) in ko se ta javi, odda kontrolna postaja znak „razumel“, svoj klicni znak in besedici „kontrola voda“.

Na ta poziv pritisne pozvana postaja za par sekund tipko dotičnega voda in kontrolna postaja ugotovi na miliampermetru (busoli), ako je vod čist, oztroma koliko je odvoda.

Nato pritisne tipko kontrolna postaja in stanje voda ugotovi poklicana postaja.

Obe postaji zabeležita ugotovitev v brzojavni zapisnik pod zaporedno številko.

Vsako ugotovljeno napako (prekinjenje, odvod, stik) je treba s sodelovanjem vmesnih postaj omejiti in odrediti vse potrebno, da se čimprej odstrani.

Po beležkah v brzojavnem (telefonskem) zapisniku sestavijo kontrolne postaje dnevno „Brzojavno poročilo“ na tiskovini T št. 1 z indigom v dveh izvodih in ga zaključijo ob polnoči vsakega dne, nakar podpiše postajni šef oba izvoda.

Odtis (kopija) se pošlje s prvo službeno pošto „Direkciji drž. žel. Ljubljana saobračajni odsek“, dočim ostane matica v postaji. Postaja zbira matice in jih hrani v snopeču za vsak mesec posebej.

Brzojavna poročila kontrolnih postaj se označujejo z zaporednimi številkami in sicer se prične vsak mesec s št. 1.

Zapiski v „Brzojavnem poročilu“ kontrolnih postaj naj bodo razvrščeni po sledečem redu:

- a) Stanje vodov ob 8. uri,
- b) tehnični nedostatki (vključno izločenja radi nevihte) z natančno navedbo, koliko časa so trajali,
- c) manipulativni nedostatki,
- č) razlika med poldanskim časom in službeno uro.

Na sklepu brzojavnega poročila je treba navesti, če je bil nadzornik brzojava (signala), oziroma vzdrževalni organ državne brzojavne uprave obveščen o tehničnih nedostatkih in na kakšen način.



# Razpored

postaj, ki dajejo, oz. posredujejo popoldanski znak.

Poldanski znak			Poziv prične ob	Točen čas ob	Prejem potrdi prvi
odda post. brz. urad	do postaje brz. urada	na vodu			
Generalna direkcija državnih železnic	Dir. drž. železnic Ljubljana	$\begin{matrix} 8120 \\ 5015 \end{matrix}$	11h 40'	11h 45'	Dir. drž. žel. Ljubljana
Zagreb gl. kol.*	Zidani most	32128	11h 55'	12. uri	Zidani most
Dir. drž. železnic Ljubljana	Maribor gl. kol.	32002	11h 58'	"	Maribor gl. kol.
"	Zidani most	32107	"	"	Zidani most
"	Postojna	32108	"	"	Rakek
"	Kranjska gora	9111	"	"	Kranjska gora
"	Straža - Toplice	9112	"	"	Straža - Toplice
Zidani most	Maribor gl. kol.	32106	"	"	Maribor gl. kol.
Celje	Dravograd-Meža	8114	"	"	Oliški vrh
Pragersko	Kotoriba	$\begin{matrix} 82126 \\ 9829 \end{matrix}$	"	"	Kotoriba
Ormož	Hodoš	9254	"	"	Hodoš
Ljutomer	Gornja Radgona	32125	"	"	Gornja Radgona
Čakovec	Donja Lendava	9140	"	"	Dolnja Lendava
Maribor gl. kol.	Spielfeld-Strass	32105	"	"	Št. Ilj
"	Dravograd-Meža	32132/a	"	"	Dravograd - Meža
Dravograd-Meža	Bleiburg	32132/b	"	"	Prevalje
Grosuplje	Kočevje	9113	"	"	Kočevje
Trebnje na Dol.	Št. Janž na Dol.	9116	"	"	Št. Janž na Dol.
Novo mesto	Karlovac	$\begin{matrix} 9117 \\ 9236 \end{matrix}$	"	"	Mahično
Ljubljana gor. k.	Kamnik	9114	"	"	Kamnik
Jesenice	Bistrica Boh. j.	9109	"	"	Bistrica Boh. jez.
Grobelno**	Rogatec	telefon	12h 05'	12h 05'	Rogatec
Poljčane*	Zreče	"	"	"	Zreče
Sl. Bistrica**	Sl. Bistrica mesto	"	"	"	Slov. Bistrica mesto
Brezovica**	Vrhnik	"	"	"	Vrhnik
Kranj**	Tržič	"	"	"	Tržič

## OPOMBE.

- \* Na progi Zagreb gl. kol. — Zidani most prične poziv k poldanskemu znaku ob 11. uri 55 minut. Zato miruje korespondenca na tej progi od 11. ure 55 minut do 12. ure.
- \*\* Oddaja poldanskega znaka z 12kratnim vrtenjem induktorja v presledkih.

## Seznam kontrolnih postaj.

Brzovjavni vod		Kontrolna postaja	Zaradi ugotovitve stanja brzovjavnih vodov pokliče dnevno ob 8. uri	
štev.	proga		postaja	postajo
1	2	3	4	5
8120 5015	Beograd — Ljubljana	Ljubljana dir.	Ljubljana dir.	Beograd gen. dir.
239/j	Zagreb — Ljubljana	Zidani most	Ljubljana gl. kol.	Zagreb gl. kol.
32001	Maribor — Graz	Maribor gl. kol.	—	—
32002	Ljubljana — Maribor	Ljubljana gl. kol. Maribor gl. kol.	Ljubljana gl. kol.	Maribor gl. kol.
32007 9835	Pragersko — Kotoriba	Pragersko	Pragersko	Kotoriba
5008	Ljubljana — Jesenice	Ljubljana gl. kol.	Ljubljana gl. kol.	Jesenice
9304	Ljubljana gor. kol. — gl. kol. — dol. kol.	Ljubljana gl. kol.	Ljubljana gl. kol.	Ljubljana gor. k. in dol. kol.
32128	Zagreb — Zidani most	Zagreb Sava Zidani most	Zidani most	Zagreb gl. kol.
32107	Zidani most — Ljubljana	Zidani most, Ljubljana gl. kol.,	Ljubljana gl. kol.	Zidani most
32108	Ljubljana — Postumia	Ljubljana gl. kol., Rakek	Ljubljana gl. kol.	Postumia
32106	Zidani most — Maribor	Zidani most, Maribor gl. kol.	Zidani most	Maribor gl. kol.
32105	Maribor — Spielfald Strass	Maribor gl. kol.	—	—
32132/a	Maribor — Dravograd - Meža	Maribor gl. kol. - Dravograd-Meža	Maribor gl. kol.	Dravograd-Meža
32132/b	Dravograd - Meža — Bleiburg	Dravograd-Meža	—	—
8113	Dravograd - Meža — Lawamünd	Dravograd-Meža	—	—
9829/b	Kotoriba — Nagykanisza	Kotoriba	—	—
32126 9829	Pragersko — Kotoriba	Pragersko, Kotoriba	Pragersko	Kotoriba
9140	Čakovec — D. Lendava	Čakovec	Čakovec	D. Lendava
9254	Ormoš — Hodoš	Ormož, Hodoš	Ormož	Hodoš
32125	Ljutomer — Radkersburg	Ljutomer, G. Radgona	Ljutomer	Gor. Radgona
8114	Celje — Dravograd - Meža	Celje, Dravograd-Meža	Celje	Dravograd-Meža
9236 9117	Karlovac — Novo mesto	Novo mesto	Novo mesto	Karlovac
9112	Straža Toplice — Ljubljana	Novo mesto, Ljubljana gl. kol.	Ljubljana gl. kol.	Novo mesto

Brzovjavni vod		Kontrolna postaja	Zaradi ugotovitve stanja brzovjavnih vodov pokliče dnevno ob 8. uri	
štev.	proga		postaja	postajo
1	2	3	4	5
9116	Trebnje na Dol. — Št. Janž na Dol.	Trebnje na Dol.	Trebnje na Dol.	Št. Janž na Dol.
9113	Grosuplje — Kočevje	Grosuplje	Grosuplje	Kočevje
9111	Ljubljana — Kranjska gora	Ljubljana gl. kol., Jesenice	Ljubljana gl. kol.	Kranjska gora
9111	Kranjska gora — Fusine Laghi	Kranjska gora	—	—
9109	Bistrica B. j. — Piedicolle	Bistrica Boh. j.	—	—
9109	Jesenice — Bistrica B. j.	Jesenice, Bistrica Boh. j.	Jesenice	Bistrica Boh. j.
8115	Jesenice — Rosenbach	Jesenice	—	—
9114	Ljubljana — Kamnik	Ljubljana gor. k. Kamnik	Ljubljana gor. k.	Kamnik
240	Zagreb — Zidani most	Zidani most	Zidani most	Zagreb gl. kol.
<sup>32207</sup> <sup>32205</sup>	Ljubljana — Št. Ilj	Ljubljana gl. kol., Maribor gl. kol.	Ljubljana gl. kol.	Maribor gl. kol.
32208	Ljubljana — Rakek	Ljubljana gl. kol., Rakek	Ljubljana gl. kol.	Rakek
32210	Maribor — Prevalje	Maribor gl. kol., Prevalje	Maribor gl. kol.	Prevalje
9204	Metlika — Ljubljana gor. kol.	Ljubljana gl. kol., Novo mesto	Ljubljana gl. kol.	Metlika
9203	Ljubljana — Kranjska gora	Ljubljana gl. kol., Jesenice	Ljubljana gl. kol.	Kranjska gora
9201	Jesenice — Bistrica B. j.	Jesenice, Bistrica Boh. j.	Jesenice	Bistrica Boh. j.

## 2.

## Instradacija obratnih brzojavk.

1. Obratne brzojavke se odpravljajo načeloma po najkrajši poti neposredno naslovni postaji ali pa najbližji posredovalni postaji.

2. Ako je za odpravo brzojavk več potov na razpolago, se odpravljajo po sledečem instradacijskem načrtu. Isto velja tudi za brzojavke v inozemstvo.

3. Pomožna pot se uporablja, ako je odpravljanje brzojavk zaradi tehničnih pogrškov po redni poti nemogoče in ni za prenos brzojavk preko pokvarjenega dela brzojava na razpolago niti telefona, niti primerne vlaka.

## Instradacijski načrt.

### I. Brzovavke inozemskih železniških uprav v tranzitnem prometu preko teritorija S. H. S.

1. Brzovavke iz **Avstrije** za direkcijo (compartimento F. S.) **Trst** se usmerjajo po poti **Maribor — Postojna**, one za **Rim** preko poti **Leoben — Tarvisio**. Slednje torej ne tranzitirajo našega teritorija.

2. Brzovavke iz **Madžarske** za **Italijo** ali obratno se usmerjajo preko poti **Kotoriba — Pragersko — Postojna**.

### II. Brzovavka za inozemske železniške uprave.

Brzovavke za	se usmerjajo	
	pri redni poti	pri pomožni poti
preko prehodne postaje		
Avstrijo (izvz. direkcija Villach) Čehoslovaško Nemčijo Poljsko in vse ostale severne države	Maribor gl. kol.	Jesenice — Bleiburg
Avstrijo (direkcija Villach)		Bleiburg
Švico	Jesenice	Maribor gl. kol.
Italijo		Bistrica · Boh. jez. — Podbrdo
Francijo	Rakek — Postojna	Maribor gl. kol.
Madjarsko	Kotoriba	Zagreb — Djekenješ

## III. Brzovavke za Ministrstvo

Brzovavke za	Redna pot				
	iz proge	se odpravi- jo postaji	da jih tranzitira preko postaje	kam	
1 Ministrstvo saobraćaja in Generalno direkcijo drž. žel. Beograd	Maribor — Prevalje (Bleiburg)	Maribor gl. kol.*	Zidani most		
	Zidani most — Maribor* Maribor — Št. Ilj*	Zidani most	—		
	Celje — Dravograd-Meža	Celje*			Zagreb gl. kol.
	Pragersko — Kotoriba Ormož — Hodoš Ljutomer — G. Radgona Čakovec — G. Lendava	Pra- gersko*	Zidani most		
	Savski Marof — Zidani most	Zagreb gl. kol.	—		—
	Zidani most — Rakek* Ljubljana — Bistrica B. j.* Ljubljana — Kamnik* Jesenice — Kranjska gora* Kranj — Tržič*	Ljubljana gl. kol.	—		Zagreb gl. kol.
	Mahično — Ljubljana d.k. Novo mesto — Straža T. Trebnje — Št. Janž na D. Grosuplje — Karlovac	Karlovac	—		—
2 Oblasno direkcijo drž. žel. Ljubljana	Maribor — Prevalje	Maribor gl. kol.	—	direkciji Ljubljana	
	Celje — Dravograd-Meža	Celje	—		
	Pragersko — Kotoriba Ormož — Hodoš Ljutomer — G. Radgona Čakovec — G. Lendava	Pra- gersko	—		
	Savski Marof — Zidani most	Zidani most	—		
	Mahično — Ljubljana d.k. Novo mesto — Straža T. Trebnje — Št. Janž na D. Grosuplje — Kočevje	Direkciji Ljubljana	—		—

P o m o ž n a p o t			IV.
se odpravijo postaji	da jih tranzitira preko postaje	komu	Opombe
a) Dravograd-Meža - b) Maribor gl. kol.	a) Celje in Zidani most, b) Pragersko in Čakovec		* Brzojavke o nezgodah za Ministrstvo Saobračaja in Generalno Direkcijo se oddajajo med 7. in 18. uro po medsebojnem sporazumu neposredno brzojavnemu uradu direkcije Ljubljana (Ra), če deluje glavni vod Beograd — Ljubljana in če ni preobremenjen z direkcijskimi brzojavkami, sicer veljajo določbe tega načrta.
—	—		
Dravograd - Meža	a) Maribor — Zid. most, b) Pragersko — Čakovec	Zagreb gl. kol.	
Čakovec	—		
Zidani most	Ljubljana gl. kol.	Karlovac	
Ljubljana gl. kol.	—	Karlovac	
Ljubljana gl. kol.	—	Zagreb gl. kol.	
Dravograd - Meža	Celje		
	Maribor gl. kol.		
Čakovec	Zaprešič — Zidani most	direkciji Ljubljana	
a) Zagreb gl. kol. — b) Zaprešič	a) Karlovac b) Čakovec — Pragersko		
Karlovac	Zagreb — Zidani most		

## IV. Brzovavke za proge direkcije Ljubljana

Brzovavke za progo	Redna pot			
	iz proge	se odpravijo postaji	da jih tranzitira preko postaje	kam
Pragersko — Kotoriba in priključene stranske proge			Pra-gersko	
Zagreb — Zidani most in Zagreb trz. vzhodno Karlovac — Ljubljana vključno s priključnimi stranskimi progami	Maribor — Prevalje (Bleiburg)	Maribor gl. kol.	Zidani most Ljubljana gl. kol.	—
Savski Marof — Zidani most	Pragersko — Kotoriba in priključene stranske proge	Pra-gersko	Zidani most	—
Zagreb — Zaprešič	Čakovec — Kotoriba Čakovec — D. Lendava	Čakovec	Zaprešič	—
Karlovac — Ljubljana d. kol. in priključene stranske proge	Pragersko — Kotoriba in priključene stranske proge	Pra-gersko	Ljubljana gl. kol.	—
	Savski Marof — Zidani most	Zidani most		
	Št. Vid-Vižmarje — Bistrica Boh. jez. in priključene stranske proge Ljubljana — Kamnik	Ljubljana gl. kol.	—	—
Postaje direkcije Zagreb	Karlovac — Ljubljana d. k. in priključene stranske proge	Karlovac	—	—
Karlovac — Sušak Ogulin—Split—Šibenik		Zidani most — Zagreb	—	—
Maribor — Prevalje (Bleiburg)	Ljubljana — Bistrica Boh. j. in priključene stranske proge		Maribor gl. kol.	—
Zagreb — Zidani most Pragersko — Kotoriba	Ljubljana — Kamnik Ljubljana — Vrhnika Ljubljana — Rakek	Ljubljana gl. kol.	Zidani most	—
vse priključene stranske proge			Pra-gersko	—



## v medsebojnem prometu

Pomožna pot			Opombe
se odpravijo postaji	da jih tranzitira preko postaje	komu	
Dravograd-Meža	a) Celje b) Celje — Zidani most — Zaprešič	a) Pragersko b) Čakovec	<p>1. Ista instradacija velja tudi za brzojavke obratne smeri.</p> <p>2. V primeru, da je brzojavna korespondenca nemogoča le na enem delu redne poti, tedaj se uporabljajo pomožna pot le za pokvarjeni del poti.</p> <p>3. Postaje relacij, ki tu niso navedene, usmerijo brzojavke za druge proge po najkrajši poti, ki je za isto odpravno smer navedena v instradacijskem načrtu II. Tako da n. pr. postaja Poljčane brzojavko za postajo Mahično po isti poti, kot postaje na progi Maribor—Prevalje (Bleiburg) ali Pragersko—Kotoriba itd. t. j. preko Ljubljane.</p>
	a) Celje b) Celje — Pragersko — Čakovec	a) Zidani most b) Zagreb gl. kol.	
	Celje — Zidani most — Zagreb gl. kol.	Karlovac	
Čakovec	Zaprešič	—	
Pragersko	Zidani most	—	
Čakovec	Zagreb — Karlovac	—	
Zagreb gl. kol.	Karlovac	—	
Ljubljana gl. kol.	Zidani most — Zagreb	Karlovac	
	Karlovac	—	
	Celje	Dravograd-Meža	
	Karlovac	Zagreb gl. kol.	
	Zidani most — Zaprešič	Čakovec	

## Splošne prometne določbe.

### 3.

#### Nadziranje prometa po postajnih šefih.

Poleg direkcijskih organov aktivne kontrole in organov ostalih strokovnih oddelkov, šefov prometne službe in transportnih kontrolorjev, ki nadzirajo izvajanje vseh predpisov in izdanih naredb ministrstva saobračaja, generalne direkcije in oblastne direkcije, morajo nadzirati celokupno službo tudi šefi postaj, oziroma njihovi namestniki.

Radi enotnosti se odreja za območje direkcije drž. železnic v Ljubljani sledeče:

#### A. Podnevno nadziranje prometa.

1) Na vseh postajah, kjer šefi postaj sploh ne vršijo prometne službe ali pa samo delno po razporedu podnevi, morajo te starejšine nadzirati prometno službo in biti navzoči pri vseh brzih, potniških in mešanih vlakih (tudi prevozečih) med 8. in 20. uro brez ozira na odobreno službeno razdelitev.

2) Odrejeno nadziranje pod točko 1) odpade v postajah, kjer vrše postajni šefi po službeni razdelitvi dnevno in nočno službo.

3) Razen v času navedenem pod točko 1) morajo nadzirati promet šefi postaj:

**Ljubljana gl. kol.** pri jutranji vlakovni skupini med 7. in 8. uro ter pri večerni skupini med 20. in 21. uro;

**Zidani most** pri jutranji skupini pred 8. uro in pri večerni vlakovni skupini med 20. in 21. uro, oz. do beograjskega brzovlaka;

**Celje** pri jutranji vlakovni skupini pred 8. uro in pri večerni skupini po 20. uri;

**Brežice** pri večerni vlakovni skupini med 21. in 22. uro;

**Jesenice** pri jutranji skupini med 7. in 8. uro;

**Ljubljana gor. kol.** v poletni seziji ob nedeljah in praznikih pri jutranji skupini pred 8. uro;

**Bistrica Boh. jez.** pri prvem jutranjem brzovlaku;

**Dravograd-Meža** pri jutranji skupini med 7. in 8. uro in pri večerni skupini po 20. uri;

**Ruše** v poletni seziji ob nedeljah in praznikih pri zadnjem vlaku v smeri Maribor;

**Ormož** pri jutranji vlakovni skupini med 7. in 8. uro;

**Novo mesto** pri večerni vlakovni skupini;

**Trebnje** pri jutranji vlakovni skupini pred 8. uro;

**Pragersko** pri večerni vlakovni skupini med 21. in 22. uro

**Kranj** pri jutranji vlakovni skupini med 7. in 8. uro ter pri večerni skupini med 20. in 21. uro; v poletni seziji ob nedeljah in praznikih pri zadnjem vlaku v smeri Ljubljana.

Šefom postaj se dovoljuje, da nadzirajo promet pred 8. uro in po 20. uri menjaje s svojim namestnikom (tajnikom) ali z uradnikom, ki ga za to določijo.

Šefi postaj morajo biti navzoči na prostoru tam, kjer se vlak ustavi. Ako bi jih pri tem ovirala kaká stranka ali navzočnost kontrolnega organa, morajo dotični posel prekiniti, da morejo temu nalogu zadostiti.

Ob dovoljenih odmorih (vsako drugo nedeljo ali praznik) in drugih odsotnostih, nadzira promet starejši, v prometni službi popolnoma verziran uradnik iz lastnega staleža, katerega šef postaje za to določi.

## B. Podnevna kontrola.

Šef postaje mora vsak dan podnevi, ko čas in vlakovni promet dopušča in ako sam ne opravlja prometne službe, pregledati svojo postajo. V ta namen obhodi vse prostore t. j. prometni in brzojavni urad, prostor za potniško in prtljažno odpravo, za občinstvo določene prostore, čakalnice, svetilničarijo, kretniške in nadkretniške utice ter one za premikače, postajalnice, za potniški promet namenjene tirne naprave, postajne in skladiščne prostore, stranišča i. t. d. Pri tem mora posvetiti vso pozornost stanju kretnic in snagi vseh postajnih prostorov. Vse nerednosti in nedostatke mora načelnik na licu mesta z odgovornim uslužbencem obravnavati ter potrebno ukreniti, da se manjkatki takoj ali čimprej odpravijo.

Izvršeno kontrolo mora šef postaje ali namestnik z barvaštim synčnikom vpisati v prometni dnevnik, brzojavne zapisnike in službene knjižice, ki se v dotičnih službenih prostorih uporabljajo in sicer z natančno navedbo časa in s svojim podpisom.

Kadar postajni šef na veliki postaji izjemoma ne more vsega prostora obhodi sam, naj določi v ta namen svojega namestnika ali drugega zanesljivega uradnika. Te kontrole pa ne sme nikdar vršiti službujoči prometnik.

Dalje mora šef postaje ali prometnik pri vsakem vlaku v izhodnih postajah in v postajah, kjer ima vlak preko 40 minut postanka, pregledati vse voze glede stanja oken, vrat, ventilatorja,

kurilne in vodovodne instalacije, a v nočnem času tudi glede razsvetljave. Izvršena kontrola se mora vpisati v potni list, kjer se morajo vpisati tudi vse ugotovljene nerednosti, ki jih ni vpisal že vlakovodja.

V postajah s postankom preko 20 minut mora šef postaje, njegov namestnik ali prometnik pregledati vsaj nekatere vozove.

O vseh nerednostih poročajo postaje takoj direkciji pisмено. Prijava mora vsebovati številko vlaka, voza, ime vlakovodje, strojevodje in eventualnega kontrolnega organa, ki je službeno navzoč pri vlaku.

Kadar se vlaki ogrevajo, mora šef postaje, oz. njegov namestnik ali vlakovni odpravnik na vmesnih postajah, kjer imajo vlaki 5 ali več minut postanka, vstopiti v vozove zadnjega dela vlaka in se osebno prepričati. če so vozovi zadostno segreti. Izvršitev tozadevne kontrole, kakor tudi rezultat se mora zabeležiti vsakokrat v potni list.

### C. Nočna kontrola.

1) Vsak šef postaje, ki ne opravlja sam prometne nočne službe po razporedu, mora vsak mesec dvakrat ponoči, t. j. med 23. in 5. uro, vsakokrat v drugem času nenapovedano obhoditi postajno območje in postajne naprave, da ugotovi, če se služba vrši v redu in brez nedostatkov. Pri nočni kontroli mora šef postaje obhoditi vse prostore, kakor pri podnevni kontroli, kjer vrše uslužbenci (delavci in nočni čuvaji) nočno službo, da ugotovi njih navzočnost in službeno pripravljenost, oz. uporabnost.

Izvršitev kontrole se zabeleži kakor je odrejeno pod B. Šef postaje mora o izvršeni nočni kontroli takoj naslednji dan poročati saobračajnemu odseku direkcije na tiskovini. V štev. 167 (poročilo o nočni kontroli). V tem poročilu navede šef postaje ugotovljene nerednosti kratko in jedrnato. Manjše nedostatke obravnava sam in pripomni to v poročilu. Večje nerednosti samo kratko javi in pripomni: „Poročilo sledi.“

2) Šefi postaj, ki vršijo nočno službo po razporedu, ne vršijo nočnih kontrol.

### Č. Splošne odredbe.

Dovoljni odmor t. j. vsako drugo nedeljo ali praznik, smejo šefi postaj nastopiti in se odstraniti iz postajnega območja, ako so to najmanj tri dni pred nastopom odmora javili pisмено saobračajnemu odseku direkcije in pristojnemu šefu saobračajne službe.

## 4.

### Navodila za obravnavanje prometnih nedostatkov.

Nedostatke, ki jih kontrolni organi ugotovijo pri službenih potovanjih ali pri reviziji potnih listov, sporočijo navadno postajam, da le-te zaslišijo prometno osebje in nedostatek pojasnijo.

1. Prigovore, ki jih postaje prejmejo v obravnavanje, mora postajni šef, oz. v večjih postajah njegov namestnik ali za to določeni odgovorni uradnik razpravljati osebno. Njegova dolžnost je, da z osebnim zaslišanjem udeleženih, ki morajo svojo izjavo podpisati, nadalje z upogledom v zapisnike itd., ugotovi stvarni položaj in krivdo.

2. Prometne nedostatke, ki jih morajo upravičiti prometniki, naj rešijo prometniki sami; vendar mora postajni šef te zagovore pregledati in njih stvarnost s svojim podpisom overiti. Nestvarne in nedostojne rešitve mora šef v lastnem področju zavrniti in zahtevati novo izčrpno in dostojno rešitev prigovora.

3. Postajni šefi morajo zaključiti v svojem področju obravnavanje prometnih nedostatkov, ki jih ugotove sami ali pa kontrolni organi. Morebitno krivdo morajo ugotoviti pravično in nepristransko ter po izidu preiskave izreči grajo ali kazen.

4. Kazen se mora izreči s pismenim odlokom, ki je po določbah okrožnice št. 124/VI z dne 25. septembra 1924 naslovljen na kaznovanega uslužbenca.

5. Prometne nedostatke mora postaja obravnavati v treh dneh po prejemu dopisa in rešitev predložiti po šefu prometne službe na oni naslov, od katerega je dopis prišel. Postajni šef mora v spisu javiti tudi imena kaznovanih in višino izrečenih kazni.

## 5.

### Predaja prometne službe.

**Službena predaja** se vpisuje v prometni dnevnik neposredno za zadnjim vpisanim vlakom preko vseh stolpcev. Le velike postaje z obsežno službeno predajo uporabljajo zato posebno predajno knjigo. Toda tudi te postaje morajo vpisati v prometni dnevnik neposredno za zadnjim vpisanim vlakom **čas predaje in podpis** zunanjih in notranjih prometnikov, oz. prometnih vodij, ki oddajajo in prevzemajo službo.

Na postajah, kjer vrši prometno službo istočasno več uradnikov (notranji in zunanji prometnik, prometni vodja), se sestavi **samo ena predaja**, in sicer vpiše vsak uradnik zase one podatke, ki se tičejo njegovega ožjega delokroga.

To skupno predajo pa morajo podpisati vsi uradniki, ki predajajo in prevzemajo službo z označbo svoje funkcije n. pr. notranji prometnik, zunanji prometnik, prometni vodja.

Postajni načelniki, oz. njih namestniki morajo službeno predajo glede njene popolnosti in pravilnosti vsakokrat pregledati in vidirati.

Prometna službena predaja mora obsegati naslednje točke, ki se morajo vpisati po sledečem redu:

1) Navedbo vseh že upeljanih posebnih in izrednih vlakov, ter zamujenih rednih, ki še niso dospeli; kaj se je glede upejljave in vožnje posebnih ter izrednih vlakov ukrenilo in kaj se mora še odrediti;

2) k točki 1) potrebno signalizacijo in obvestilo, če se je že izvršila ali se mora še izvršiti;

3) vožnje progovnih vozičkov in drezin na progi in v postaji, kaj se je tozadevno ukrenilo ali kaj se mora še ukreniti;

4) morebiti zasedene uvozne tire;

5) tirne zapore in tozadevne ukrepe;

6) nedostatke pri varnostnih napravah (manjkanje zalivk i. t. d.), nedostatke pri kretnicah, brzojavnih, telefonskih ter zvončnih vodih; kaj se je ukrenilo, da se ti nadostatki odstranijo; stalež vezilnikov;

7) če in kako so na postaji stoječi vozovi zavarovani proti uteku;

8) predajo ključev zaklenjenih kretnic;

9) morebitne osebne spremembe v postajah (nadomestniki);  
 10) na prostoru stoječi tovor, pretežo in zaostanek s pripombo, če je ta tovor že napovedan;

11) vozovne odreditve z navedbo, če so se že izvršile ali če se morajo še izvršiti;

12) na prostoru stoječe poškodovane vozove (z vročo osjo, iztirjeni vozovi i. t. d.), kaj se je radi poprave ukrenilo ali kaj se mora odrediti;

13) predajo pismenih obvestil, propustnic, splošnih, križnih in previdnostnih nalogov; prometnega in signalnega pravilnika ter postajnega službenega reda;

14) vojaške transporte, ki bodo dospeli ali ki se bodo na postaji naložili in tozadevne določbe;

15) (za vodilne postaje) predajo zapisnikov za napoved in nakazilo tovara, oz. navedbo nenakazanih ali neupoštevanih zao-  
 stankov.

Prometniki morajo pred prevzemom službe obhoditi postajni prostor in osebno ugotoviti prometni položaj.

## 6.

**Splošne določbe za proge, kjer ni nočne službe.**

V območju direkcije Ljubljana na sledečih progah ni nočne prometne službe:

1. Brezovica—Vrhnika,
2. Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto,
3. Poljčane—Zreče,
4. Grobelno—Rogatec,
5. Ljubljana gl. kol.—Bistrica Boh. jez.,
6. Ljubljana gl. kol.—Kamnik,
7. Kranj—Tržič,
8. Jesenice—Kranjska gora (Planica),
9. Ormož—Hodoš,
10. Ljutomer—Gornja Radgona,
11. Čakovec—Dolnja Lendava,
12. Maribor kor. kol.—Prevalje,
13. Celje—Dravograd—Meža,
14. Karlovac—Ljubljana gl. kol.,
15. Grosuplje—Kočevje,
16. Trebnje—Št. Janž na Dol.,
17. Novo mesto—Straža Toplice.

Na teh progah se ponoči vrši normalna prometna služba le v postajah: Ljubljana gor. kol., Jesenice, Maribor kor. kol. in Novo mesto.

Za vse proge, kjer ni nočnega prometa, oz. kjer se ne vrši nočna prometna služba veljajo v splošnem sledeče določbe:

**A. Zaključek redne prometne službe.**

1. Celokupna prometna služba (brzovjavna, kretniška in ostala postajna služba) preneha normalno po prejemu odjave za zadnji vozeči redni vlak, pri križanjih po prejemu odjave za zadnja vozeča redna vlaka, pri izrednem prometu pa po prejemu odjave za zadnji, po rednem vlaku vozeči izredni vlak, oz. za zadnja vozeča izredna vlaka.

2. Preden zapusti prometnik službo, mora obhoditi postajni prostor ter skrbeti, da ga ostavi v redu. Prepričati se mora, če



so vozovi podloženi, signali postavljeni v normalno lego, kretnice zanesljivo zaklenjene ali fiksirane z varnostno napravo in sicer kretnice uvoznega tira v legi za prevoz vlaka, vse ostale kretnice in iztirniki pa v oni legi, ki sprečuje vožnjo proti uvoznemu tiru. Uveriti se mora, če je uvozni tir prost (člen 108 in 129 Pravilnika o vršenju saobračajne službe), da se eventualni prevoz vlaka skozi nezasedeno postajo v nočnem času lahko neovirano izvrši.

Vse brzozjavne, telefonske in signalne aparate je izločiti ter spojiti kakor ob nevihti. Postaje, katere imajo nočne čuvaje, pustijo neizločene edino le progovne telefone, da more nočni čuvaj prejemati od progovnih čuvajev poročila o eventualnih izrednih dogodkih na progi.

3. Vsi stalni signali in kretnice ostanejo preko noči nerazsvetljeni. Prav tako je ugasniti luči na prostoru, pisarnah in drugih lokalih. Prednji signali, ki pridejo za prvi jutranji vlak v poštev, ostanejo lahko tudi preko noči razsvetljeni, a to le v primerih, če bi ugaševanje in razsvetljevanje teh signalov zahtevalo predolgo odsotnost uslužbencev iz postaje, oz. če bi bil s tem delom uslužbencem, ki so vsakodnevno v službi, izdatno prikrajšan nočni počitek. V primerih pa, ko vozi prvi jutranji vlak že ob svetlem, se morajo tudi na teh signalih signalne svetilke po končani prometni službi ugasniti.

4. Zapornice cestnih in potnih prelazov ostanejo preko noči odprte.

5. Vse blagajnice je skrbno zakleniti, strogo zaračunljive tiskovine, plombe, klešče za plombiranje i. t. d. shraniti pod ključem. Zakleniti je vse pisarne, skladišče in druge lokale ter ključke vzeti seboj, oz. jih predati določenemu uslužbencu. Kretniki zaklenejo svoje službene prostore ter predajo ključke prometniku. Ko se je prometnik uveril, da je vse v smislu gornjih naredb izvršeno, zabeleži v prometnem dnevniku (v postajah, kjer se prometniki menjajo, na sklepu pismene službene predaje, ki jo je treba najvestneje sestaviti) sledeče: „Službo zaključil ob . . . uri . . . min. N. N.“ Prav tako zabeležijo kretničarji konec službe v svojo službeno knjigo.

V postajah, kjer ni nočne službe, je dolžnost šefov postaj skrbeti za to, da se v manipulacijskih blagajnah preko noči ne pušča večjih vsot denarja. V teh blagajnicah sme ostati preko noči le menjalni denar, ves ostali denar in vrednosti je treba hraniti v postajni blagajni, a tudi v postajni blagajni naj se ne zadržuje večjih vsot, temveč naj se denar dnevno odvaja.

## B. Služba v nočnem času.

V postajah, kjer so nočni čuvaji, morajo ti v noči čuvati uradne prostore in naprave. Nočni čuvaj se lahko zadržuje v prometni pisarni, ki jo pa mora pri vsaki zapustitvi zakleniti.

Obhoditi mora najmanj dvakrat v noči ves postajni prostor, pregledati vse vozove in paziti posebno na skladiščni okoliš, da se preprečijo eventualne nerednosti, kakor tatvine, nevarnost požara i. sl. Za vzdrževanje reda je osebno odgovoren. Če opazi v postaji kake izredne dogodke ali če so mu javljeni izredni dogodki po progovnem čuvaju na sosednjem delu proge, mora poklicati šefa postaje, ki odredi potrebno.

Nočnemu čuvaju je vsako posluževanje varnostnih naprav, signalov, kretnic, brzojavnih in zvončnih aparatov najstrožje prepovedano. Posluževati se sme samo progovnega telefona, da spréjme poročila progovnih čuvajev o eventualnih izrednih dogodkih.

Nočne obhode in izredne dogodke mora sproti vpisavati v svojo službeno knjigo z navedbo časa n. pr.:

„Postajni prostor obhodil ob uri . . . min.; . . . uri . . . min.;  
ob uri . . . min. . . . ugotovil nerednost . . . . . ;  
ob uri . . . min. . . . izredni dogodek . . . . . ;  
ob uri . . . min. . . . prejel od čuvaja N. N. poročilo . . . . . i. t. d.“

Ko nastopi prometnik službo, mu nočni čuvaj osebno poroča o poteku nočne službe in o eventualnih posebnostih. Službeno knjigo izroči prometniku, ki se prepriča, dali je čuvaj svojo službo v redu vršil, ter vzame beležke v knjigi s svojim podpisom v znanje.

### C. Pričetek redne prometne službe.

1. V splošnem se mora najkasneje pol ure pred prihodom prvega rednega jutranjega vlaka v postajo pričeti zopet redna celokupna prometna služba. Prometnik mora v prometnem dnevniku zabeležiti nastop službe z besedami: „Službo nastopil ob uri . . . min. . . . N. N.“ Isto storijo kretničarji v svojih službenih knjigah. Prometnik nato vključi brzojavne aparate in telefone, da se pouči o teku bližajočih se vlakov. Obhoditi mora postajni prostor, pregledati kretnice in varnostne naprave ter se prepričati, če so potrebni uslužbenci na svojih mestih, če so signali in kretnice pravilno postavljeni in razsvetljeni in če je za neoviran uvoz vlaka vse ukrenjeno (čl. 108 in 109 Pravilnika o vršenju saobračajne službe). Postajni prostor je razsvetliti. Ugotoviti mora, da li so vsi predmeti v takem redu in stanju, kakor so bili prejšnji dan ostavljeni. Ugotovljene nedostatke mora takoj obravnavati. Ako je prvi jutranji vlak potniški vlak, je nastop službe urediti tako, da se morejo po izvršitvi gori navedenih poslov potniške blagajne otvoriti najkasneje pol ure pred prihodom vlaka, kadar je pa pričakovati večjih frekvenc in ob sejm-skih dnevih pa primerno prej.

## Č. Izredne vožnje.

1. Odrejanje izrednih voženj vlakov ali strojev v času, ko postaje niso zasedene s prometniki, je načelno dovoljeno samo direkciji, ki izda za vsak primer posebej potrebna navodila.

2. Brez dovoljenja direkcije smejo po teh progah v času, ko so postaje nezasedene, voziti samo nujni vlaki (pomožni stroji i. t. d.). O prometu teh vlakov pa je po možnosti pravočasno obvestiti pristojnega šefa saobračajne službe, ki odredi vožnjo in izda potrebna navodila. Za take vožnje je dostavljati le tako vlakovno osobje, ki progo dobro pozna. Te vožnje se morajo vršiti skrajno previdno. Posebno je posvečati vso pozornost odprtim cestnim in potnim prehodom ter uvozu v postaje. V primerni razdalji pred cestnimi in potnimi prehodi ter pred uvozom v postaje mora dati strojevodja razločen signal „Pazi“. Vlak se mora v vsaki postaji ustaviti. Postaja, ki vpelje v nočnem času na nezasedeno progo izreden vlak brez izrečnega dovoljenja direkcije, mora vročiti vlakovodji splošen nalog, v katerem morajo biti vpisane vse navedene kakor tudi eventualne po šefu saobračajne službe izdane posebne varnostne odredbe za dotično vožnjo.

Postaja, ki je tako vožnjo odredila, mora o tem brzojavno obvestiti direkcijo ter ji sporočiti vzrok vožnje.

## 7.

## Splošne določbe za prometno službo na progah z nezasedenimi postajami.

Iz ekonomičnih ozirov in da se omogoči promet neobhodno potrebnih potniških vlakov ter vzdržujejo zveze in priključki v v sosednih odcepnih postajah, more direkcija odrediti, da se na progah z malim prometom, kjer ni nočne službe, vrši promet potniških vlakov v nočnem času ob nezasedenih postajah.

Za take primere veljajo tu navedene splošne odredbe. Direkcija pa izda poleg teh odredb za vsak primer posebej še specialne odredbe.

Splošne odredbe so sledeče:

Na progah z malim prometom ostanejo lahko poedine postaje ali tudi vse postaje posameznih progovnih odsekov v času, katerega določi direkcija s specialno odredbo nezasedene, zaprte, a vlakovni promet se vrši neovirano dalje.

Take postaje imenujemo nezasedene postaje, progovne odseke, oziroma progo z nezasedenimi postajami pa nezasedene progovne odseke, oziroma nezasedeno progo. Izhodno in končno postajo nezasedene proge imenujemo krajno postajo. Vmesne postaje na nezasedeni progi, ki ostanejo iz obratnih ozirov morebiti zasedene, pa vmesne zasedene postaje. Glede vršenja službe veljajo na takih progah oziroma postajah sledeče odredbe:

1. Dokler traja zapora in niso postaje zasedene po prometnikih ali drugem postajnem oboju, sme biti na nezasedeni progi, to je med obema krajnima postajama, oz. na nezasedenem progovnem odseku, to je med krajno in zasedeno vmesno postajo ali med dvema zasedenima vmesnima postajama na istem tiru samo po en vlak (čl. 109, točka 2 Pravilnika o vršenju saobračajne službe).

Vlaki se odpravljajo v medsebojnem sporazumu med krajnima, oz. zasedenimi vmesnimi postajami, ki si vlake medsebojno odjavljajo. Signaliziranje vlakov z zvončnimi signali odpade.

Zapora postaje se prične in konča ob času, ki se določi za vsako postajo posebej. Če postaja ob času, ko naj se prične zapora, še ne bi prejela odjave za kak vlak, se sme v dotični postaji pričeti zapora šele po prejeti odjavi vlaka. Preden prometnik zapusti službo, prijavi pričetek postajne zapore obema

soseidnjima zasedenima postajama. Po končani postajni zapori javi zopet tema postajama pričetek normalne službe ter se pri njih informira o vlakovnem prometu, zlasti o tem, če ni kak med zaporo vozeči vlak v zastanku.

2. Na nezasedenih progah so ob času zapore vse postaje, postajališča, tovarišča, vlakojavilnice in blokovnice, ki niso izrečno izvzete, izločene iz službe.

V nezasedenih postajah odpravljajo vlake vlakovodje po določbah člena 121, točke 2 Pravilnika o vršenju saobračajne službe. V teh postajah se ne sme vršiti nikako križanje ali prehitavanje vlakov. Prav tako je vsako posluževanje varnostnih naprav najstrožje prepovedano.

3. Brzovjavni in zvončni aparati v teh postajah morajo biti izločeni ter spojeni kakor ob nevihti.

4. Prometnik in kretničar se morata pred pričetkom postajne zapore prepričati, če je uvozni tir prost in če za brezhiben in neoviran uvoz vlaka ni nobenih zaprek, kakor to predpisuje člen 108 in 129 Pravilnika o vršenju saobračajne službe. V vseh nezasedenih postajah morajo biti kretnice zanesljivo zaklenjene ali fiksirane z varnostno napravo in sicer kretnice uvoznega tira v legi za prevoz vlaka, vse ostale kretnice in iztirniki pa v oni legi, ki sprečuje vožnjo proti uvoznemu tiru. Uvozni (ščitni) in izvozni signali na enotirni progi se postavijo v lego „Slobodno“ za ono smer, ki jo določi direkcija, na dvotirni progi pa za obe smeri. Za varnost potnikov pri križanju vlakov v nezasedenih postajah dvotirnih prog se izdajo potrebna navodila v specijalnih naredbah. Pri varnostnih napravah z izolirnimi tračnicami, izloči kretničar baterije „relaisa“, zaklene postavljalnico, ter odda ključke prometniku. Prometnik mora vse ključke kretnic, iztirnikov in postavljalnic shraniti tako, da so dostopni samo njemu. Predno prometnik zapusti službo, se mora prepričati, dali so kretnice za prevoz vlaka v pravilni legi zavarovane z električno ali mehanično potno zaporo ali s ključi in to ugotovitev ter pričetek zapore z navedbo časa vpisati v prometni dnevnik. Vsako odklepanje ali prestavljanje tako zavarovanih, oziroma zaklenjenih kretnic za premik pri vlakih ali za kak drug namen je najstrožje prepovedano.

Med postajno zaporo se ne sme vršiti v postaji nikak premik. Ako bi se vsled kakega izrednega dogodka morala spremeniti lega kretnic ali signalov, je o tem obvestiti šefa postaje ali prometnika, ki izda potrebne odredbe na licu mesta.

V postajah z varnostno napravo mora kretničar po končani postajni zapori zopet vključiti baterijo „relaisa“ in postaviti uvozne signale na „Stoj“, nakar mu prometnik razreši bločno zaporo z deblokirno tipko, ki ostane nezalivkana. Prav tako se postavi na „Stoj“ tudi izvozni signal in razreši z deblokirno tipko, kjer je to potrebno. Vsak drug način razrešitve bločne zapore je nedopusten.

5. Kateri in koliko uslužbencev ostane v nezasedenih postajah v službi, določa direkcija.

Ti uslužbenci vršijo sledeče posle:

a) Sprejemajo telefonična sporočila o vožnji vlakov, ter jih sproti javljajo dalje sosednji postaji in event. progovnim čuvajem radi pravočasnega posluževanja cestnih zapornic.

b) Poslužujejo cestne zapornice.

c) Sprejemajo eventualna sporočila za postajne uslužbence, ki so pri počitku ter jih, ako so nujna, takoj dostavljajo.

č) Razsvetljujejo signale, kretnice, čakalnice in peron.

d) Dajejo ročne signale pri uvoznih ali ščitnih signalih, ki so v legi „Stoj“.

e) Pregledujejo kretnice in kretnične zapore, če so v redu. Kadar ti uslužbenci niso zaposleni z dajanjem ročnih signalov pri uvoznem ali ščitnem signalu, morajo pričakovati vlak na prostoru s predpisanimi signalnimi sredstvi in to na mestu, kjer morejo opazovati mimovozeči vlak. Ako bi na vlaku zapazili kake nedostatke ali nerednosti, morajo potrebno ukreniti, da se odstranijo.

6. V nezasedenih postajah se morajo pri vlakih razsvetliti vse kretnice uvoznega tira, preko katerih vozi vlak proti šiljeu. Razsvetliti se morajo tudi vsi signali, ki so v legi „Slobodno“. Na večročnih uvoznih signalih je razsvetliti le toliko svetiljk, kolikor je za signaliziranje vozne poti potrebno.

Na enotirnih progah, kjer se postavljajo stalni signali na prosto le za določeno smer, se morajo razsvetliti tudi na „Počasi“ oziroma na „Stoj“ postavljeni prednji, uvozni (ščitni) signali nasprotni smeri, če je v tej smeri med zaporo pričakovati kak vlak. Izvozni signali pa se ne razsvetljujejo in se morajo med zaporo označiti kot neveljavni. Stojišče s signalom 29 opremljenega izvoznega signala se označi v tmuni z belo lučjo svetiljke, ki se obesi na signalni drog v višini 2 metrov.

To svetiljko in poševni leseni križ obeša in snema pravočasno kretnik.

Kadar se pričakuje vlak iz one smeri, za katero je uvozni (ščitni) signal postavljen na „Stoj“, se mora kretnik pravočasno podati k uvoznemu (ščitnemu) signalu ter pri njem dajati vlaku ročne signale „Naprej“, oz. „Slobodno“. Stalni signali pri železniških odcepiščih in tovariščih morajo biti postavljeni v lego „Slobodno“, ter v tmuni razsvetljeni. Postavljalo teh signalov mora biti opremljeno s ključavnico ter zaklenjeno, ključi pa se morajo shranjevati pri za to določeni čuvajnici.

Prostorne signale vlakojavnic in blokovnic, ki so med zaporo nezasedene, se mora postaviti pred pričetkom zapore na „Slobodno“ ter v tmuni v tej legi razsvetliti. Vlakojavniki morajo, ko zapustijo in ko nastopijo službo, upoštevati določbe člena 139, točke 16 Pravilnika o vršenju saobračajne službe. Postaje morajo odpravljati vlake v postajnem razmaku vse doflej, dokler

jim vlakojavniki niso javili, da so zopet nastopili službo. Vlakovno osobje se mora obveščati o zapori postaj in prometnih edinic na progi s splošnim nalogom vse dotlej, dokler vse osobje po turnusu enkrat ni prevozilo dotične proge. Vsi službeni in drugi postajni prostori, ki se v času postajne zapore ne uporabljajo, oziroma, ki niso zasedeni, morajo biti zaklenjeni. Potniki, ki vstopijo v nezasedenih postajah, se odpravljajo v vlaku brez doplačilnega pribitka. Ob sejmskih dneh in vselej takrat, kadar se pričakuje večji naval potnikov, pa mora biti potniška blagajna v takih nezasedenih postajah odprta in izdaja vozne listke postajno osobje. Prtljaga in ekspresna roba se v nezasedenih postajah sprejema proti naknadnemu plačilu voznine v namembni postaji. V nezasedenih postajah se prtljaga in ekspresna roba za nezasedene postaje ne sprejema.

O spremenjenem načinu odprave potnikov, prtljage in ekspresne robe obveščajo postaje občinstvo z razglasom pri blagajnah.

Pred končano zaporo postaj mora osobje službo nastopiti tako pravočasno, da je ob določenem času vse pripravljeno za pričetek normalne službe in sicer, da so signali zopet v normalni legi, neveljavnostni znaki odstranjeni, bloki v normalnem položaju i. t. d. To ugotovitev ter pričetek normalne službe je z navedbo časa vpisati v prometni dnevnik. Pri sestavi službenih razporedov je za to potreben čas upoštevati.

Za oznako  
služi vedno smer od začelke proti koncu proge po določeni strani  
1. ločke 10. Signalnega pravilnika.  
Na dvoimnih progah je tir, ki vodi v smeri od začelke proti  
koncu proge na levi strani, označen s črtnimi signali, ki so sestavljeni iz  
glavni tir.

Stalni signali v območju direktije Ljubljana so označeni  
izključno le z velikimi črkami latince v obsebnem redu n. pr.  
A, B, C, D, i. t. d. Priljubljeni signali so označeni s kratkico „Ps“ in  
z znakom glavnega signala, kateremu pripadajo n. pr. Ps A.  
Stalni signali so označeni s kratkico „Ss“ in znakom signala  
n. pr. Ss A.

Vsi glavni signali v postaji zaprešči v željezniki postaji  
Podbrdo (Piedicoll) ter v območju madžarskih železnice na progi  
Nagykanizsa—Munkacsvar so namesto s črkami označeni z  
zaporednimi tiskanimi številkami n. pr. I, II, III itd.

Z tiskanimi številkami so nadalje označeni v našem območju  
tudi signali, ki krtjejo cestne prehode in so v zvezi z zapornimi  
cami in sicer pri določeni številki VII v madžarskem tiru, v  
postaji Čakovce ter pri tovornišču Čakovce pitana.

V postajah, kjer je za izvoz v eni in isti smeri več izvoznih  
signalov, so stojišča posameznih izvoznih signalov označena še  
z navedbo, med katerimi ali poleg katerega tira stojijo.  
Tako pomeni na primer navedba pri izvoznem signalu C postaje  
Zalog, da stoji med tiroma 2 in 3 ter da velja za izvoz iz tira  
2 v smeri Zidani most.

## Progovne in postajne naprave.

### 8.

#### Seznam

#### in pomen glavnih signalov.

#### Razsvetljevanje.

Za označbo leve ali desne strani proge, tirov in zgradb služi vedno smer od začetka proti koncu proge po določbi člena 1, točke 10 „Signalnega pravilnika“.

Na dvotirnih progah je tir, ki vodi v smeri od začetka proti koncu proge na levi strani, **levi**, tir na desni strani pa **desni** glavni tir.

Stalni signali v območju direkcije Ljubljana so označeni izključno le z velikimi črkami latinice v abecednem redu n. pr. A, B, C, D i. t. d. Prednji signali so označeni s kratico „Ps“ in z znakom glavnega signala, kateremu pripadajo n. pr. Ps A. Ščitni signali so označeni s kratico „Šs“ in znakom signala n. pr. Šs A.

Vsi glavni signali v postaji Zaprešič, v italjanski postaji Podbrdo (Piedicolle) ter v območju madžarskih železnic na progi Nagykanizsa—Murakeresztur so namesto s črkami, označeni z zaporednimi rimskimi številkami n. pr. I, II, III itd.

Z rimskimi številkami so nadalje označeni v našem območju tudi signali, ki krijejo cestne prehode in so v zvezi z zapornicami in sicer pri bločnici številka VII v mariborskem trikotu, v postaji Čakovec ter pri tovorišču Čakovec pilana.

V postajah, kjer je za izvoz v eni in isti smeri več izvoznih signalov, so stojišča posameznih izvoznih signalov označena še z navedbo, med katerimi ali poleg katerega tira stojijo. Tako pomeni na primer navedba pri izvoznem signalu C postaje Zaloga, da stoji med tirova 2 in 3 ter da velja za izvoz iz tira 2 v smeri Zidani most.







Zaprešić	Zagreb	Ps 1	I 1, 3	Zidani most ali Čakovec	V desno fira 1 1 proli Čakovcu	V desno fira 1 1 proli Čakovcu					
	Zidani most	Ps VIII	VIII 2	Zagreb	VI med fir. 1-2 2 proli Zid. mostu	VI med fir. 1-2 2 proli Čakovcu					
	Zidani most	Ps VIII	VIII 1, 3	Zagreb	VII med fir. 2-3 5 proli Zid. mostu	VII med fir. 2-3 5 proli Čakovcu					
	Zagreb	Ps A	A 1	Zidani most	IV med fir. 1-2 1	IV med fir. 1-2 1					
	Zidani most	Ps B	B 1	Zagreb	III med fir. 2-3 2	III med fir. 2-3 2					
Savski Marof	Zagreb	Ps A	A 1	Zidani most	II levo fira 3 3	II levo fira 3 3				Ps A	40
	Zidani most	Ps B	B 1	Zagreb	D 1, 2	D 1, 2				Ps B	38
Dobova	Zagreb	Ps A	A 1	Zidani most	D 1, 2	D 1, 2					
	Zidani most	Ps B	B 1	Zagreb	C 1, 2	C 1, 2					
	Zagreb	Ps A	A <sup>3)</sup>	Zidani most	F levo 3	F levo 3				Ps A	55
	Zidani most	Ps B	B <sup>1)</sup>	Zagreb	E desno 1, 2	E desno 1, 2				Ps B	50
Brežice	Zagreb	Ps A	A 2	Zidani most	C levo 3	C levo 3					
	Zidani most	Ps B	B 2	Zagreb	D desno 1, 2	D desno 1, 2					
Videm-Krško	Zidani most	Ps B	B 1, 3	Zagreb							
	Zidani most	Ps B	B 1, 3	Zagreb							

<sup>3)</sup> Signal  
ima dve ro-  
čice, a na-  
kazuje uvoz  
samo z eno  
ročico







Kresnice	Zidani most	Ps A	A 2	A 1	Rakek	D 1, 2	Ps C	Ps B 610a	
	Rakek	Ps B	B 3	B 4	Zidani most	C 3, 4	C		
Jevnica vlakojav- nica št. 3	Zidani most		A <sup>8)</sup>		Rakek		Ps C	I, C } prog. Ps B } del. C, D } vl. jav. 3	8) Krije postelico in tovaršice
	Rakek				Zidani most		Ps B	B	
Laze	Zidani most	Ps A	A 2	A 1	Rakek	D 1, 2			
	Rakek	Ps B	B 3	B 4	Zidani most	C 3, 4			
Zalog oseb. kol.	Zidani most	Ps A	A 3	A 4, 5, 6	Rakek	F med tir. 3-4 4, 5, 6 G desno tira 2 3			
						med tir. 2-3 2			
	Rakek	Ps B	B 2	B 3, 4, 5, 6	Zidani most	D med tir. 3-4 3			
						E levo tira 5 4, 5, 6			
						L levo gl. tira levi gl. tir			
Zalog premik. kol.	Rakek	Ps M	M gl. pro- go	M <sup>9)</sup> premik. kol. 1. skup. 1. skup. 2	Rakek	K <sup>9)</sup> desno sk. 1 skupino 1 P <sup>9)</sup> med sk. 1-2 skupino 2 H <sup>9)</sup> med sk. 2-3 skupino 3		Ps M	9) K skupini 1 spada tir 4, k skupini 2 tir 5 in k skupini 3 tiri 36, 37, 38, 39, 40 41 in 42
						Ps L			post. D, M. Polje

**Uvoz**

**Izvoz**

**Razsvet-  
ljevanje  
signalov**

Postaja,  
postajica,  
tovorišče,  
vlakofavnica,  
blokavnica

iz smeri

Ščitni signal  
Prednji signal  
Uvozni signal  
1 ročica 2 ročici 3 ro-  
čice

v smeri

Prednji signal  
Izvozni signal  
1 ročica 2 ročici 3 ro-  
čice

Prednji signal  
Prostorni signal

oznamba  
signalov  
vrši usluž-  
bo na čuv. št.  
prog. sek.

Opombe

Dev. Marija  
v Polju

Zidani most

Ps A A<sup>10)</sup>

Rakek  
Zidani most

Ps B  
Ps A

B  
A

A  
Ps B  
Ps A  
A, B  
vl. jav.  
4

Vlakojav-  
nica št. 4

Zidani most

Ps A A<sup>10)</sup>  
A 4, 5, 6, 7,  
8, 9, 10,  
11 do 15  
1/3a

Rakek  
ali  
Jesenice

H<sub>1</sub><sup>11)</sup>  
med tir. 6-7  
4, 5, 6, 7, 8  
proti Rakeku  
in Jesenicam,  
9, 10 proti  
Rakeku  
H<sub>1</sub><sup>11)</sup>  
med 6a in 7a  
4, 5, 6, 7, 8  
proti Rakeku  
in Jesenicam,  
9, 10 proti  
Rakeku  
C  
med tir. 6-7  
7, 8, 9, 10, 11  
do 15, 1, 51  
proti Zida-  
nem mostu  
D  
med tir. 3-4, med tir. 5-4  
4, 5, 6  
proti Zida-  
nem mostu  
Karlovcu

Ps B  
Ps A

Post.  
D. M.  
Polje  
629  
631  
vl. jav.  
4

10) krije po-  
stajico

Ps A 632a

11) Izvoz  
preko tira  
8a

g l a v n i k o l .

tovorni kolodvor



Ljubljana		osebni kolodvor		Vič vlakojav- nica št. 5	
E med tir. 2-3 1a/3, 2a/3, 3a/3, 4a/3, 5a/3, 1, 51 proti Zida- nem mostu	F med tir. 1-2 1a/3, 2a/3, 3a/3, 1, 51 proti Karlovcu	12) Polni signal			
M levo izv. tirov 1a, 2a, 3a proti Rakeku	M levo izv. tirov 1a, 2a, 3a proti Jesenicam	13) Izvoz iz tovornega kolodvora preko tira 8a			
N <sup>(13)</sup> desno izv. tir. 5a, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 proti Rakeku	N <sup>(13)</sup> desno izv. tir. 5a, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 proti Jesenicam				
I med 3a in 4a 4a, 5a proti Zida- nem mostu	K med 2a in 3a 3a proti Karlovcu	14) Izvoz na tovorni ko- lodvor pre- ko tira 8a	Ps O	641a	
K med 2a in 3a 1a, 2a, 3a proti Zida- nem mostu	L med 1a in 2a 1a, 2a proti Karlovcu			642a 643a	
					D
					C
Zidani most	Rakek ali Jesenice				
Ps G	G <sup>(12)</sup> 2a	G <sup>(12)</sup> 1a, 5a			
Zidani most	Rakek	O <sup>(14)</sup> 5a, 4, 5, 1a, 2a, 6, 7, 8, 9, 10 3a	Ps O	O	
Zidani most	Rakek		Ps R	R	
Zidani most	Rakek		Ps A	A <sup>(15)</sup>	
			Ps B	B <sup>(15)</sup>	

Postaja, postajica, tovorišče, vlakojavnica, blokavnica	Uvoz				Izvoz				Prednji signal	Prostorni signal	Razsvetljevanje signalov	Opombe	
	iz smeri	Prednji signal	Uvozni signal		v smeri	Prednji signal	Izvozni signal						
			Ščitni signal	označen z			1 ročica	2 ročici					3 ročice
			označen z	velja za tir št.			označen z	velja za tir št.			oznaba signala		
	Zidani most	P <sub>s</sub> A	A	4	A	2, 3, 5					P <sub>s</sub> A	647	
	Rakek		B	3	B	2, 5					P <sub>s</sub> B	650	
Brezovica	Zidani most												
	Rakek		A <sup>(16)</sup>								A		post. N. Gor.
Notranje Gorice km 444-2	Zidani most		A <sup>(17)</sup>										
	Rakek		B <sup>(18)</sup>										
Preserje vlakojavnica št. 6	Zidani most	P <sub>s</sub> A	A	3	A	4							
	Rakek	P <sub>s</sub> B	B										
Borovnica	Zidani most												
	Rakek												
Vlakojavnica št. 7	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												
	Rakek												
	Zidani most												



Postaja, postajica, lovorišče, vlakojavnica, blokovnica	Uvoz				Izvoz				Razsvetljevanje signalov		Opombe		
	iz smeri	Prednji signal	Uvozni signal		v smeri	Prednji signal	Izvozni signal		Prostorni signal	označba signala		vrsta uslužb. prog. sekc. na c. u. št.	
			označen z	1 ročica			2 ročici	3 ročice					označen z
Rakek	Zidani most	Ps A	A 5	A 4	Postojna			E med tir. 3-4 4					
	Postojna	Ps B	B 2	B $\frac{2}{1,2,3,5,4}$	Zidani most			F med tir. 2-3 5					
								C med tir. 2-3 1, 2					
								D levo tirov $\frac{2}{3, 5, 4}$		Ps B B			
Vlakojavnica št. 10 (italj. 14)													
Vlakojavnica št. 11 (italj. 15)													
Postojna (Postumia-Grotte)	Zidani most	Ps A	A 4	A $\frac{A}{1,2,3,5,6}$	Zidani most			C 1, 2, 3					
<b>2. Brezovica - Vrhnika</b>													
Brezovica	Vrhnika			C 2								Ostale postaje nimatejo signalov.	













Postaja, postajica, tovarišče, vlakojavnica, blokovnica	Uvoz			Izvoz			Razsvet- ljevanje signalov		Opombe
	iz smeri	Prednji signal	Uvozni signal	v smeri	Prednji signal	Izvozni signal	Prednji signal	Prostorni signal	
Maribor predkolodvor	Zidani most	P <sub>s</sub> A	A <sup>1)</sup> na proli Marib. gl. k. A <sup>1)</sup> na pred-kol. Koroško 3, 4, 5, 6, 7	Maribor	Maribor	1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice	označba signala vrsti uslužb. na čuv. št.	4) Uvozni signal za Maribor gl. kol.  5) Poin in prostorni signal
	Maribor			Zidani most		1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice	P <sub>s</sub> D D desno gl. proge za des. gl. tir	
	Zidani most					1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice	P <sub>s</sub> E E med tir. 2-3 za levi glavni tir	
	Maribor			Zidani most		1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice		
Bločnica št. VIII	Zidani most		H <sup>2)</sup> proli Zid. Mostu	Zidani most		1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice		
	Maribor predkolodvor		H <sup>2)</sup> na pred-kol. Koroško 3, 4, 5, 6, 7	Zidani most		1 ročica 2 ročici 3 ročice	1 ročica 2 ročici 3 ročice		

označen z velja za tir št.

označen z velja za tir št.





Pesnica	Št. Ilj	Ps A	A 3	A 1	Maribor	Ps C	D 1, 3	Ps A	413
Bločnica št. IX	Maribor	Ps B	B 2	B 1	Št. Ilj		C 1, 2	A, B Ps B Ps A	bloč II 421
					Maribor			B Ps A	
Maribor gl. kol.	Št. Ilj	Ps Z	Z 4	Z 1, 2, 3	Z 5, 6, 7, 8, 9, 10	Št. Ilj	S med tir. 3-4 1, 2, 3	Ps Z Z	423 425
							T med tir. 4-5 4		
							U levo tira 10, 5, 6, 7, 8, 9, 10		
							V levo tirov skupina <sup>2)</sup>		

<sup>2)</sup> K skupini spadajo tira 20, 21, 22, 23, 24 in 25

9. Ljubljana gl. kol. - Jesenice - Pleticole (Jesenice)

Ljubljana gl. kol.	Jesenice	Ps P	Ps <sup>2)</sup> 4 5, 6, 7, 8	P 1a, 2a, 3a, 4a, 5a	Rakek ali Jesenice		M levo izv. irov 1a, 2a, 3a proli Rakeku	M levo izv. tirov 1a, 2a, 3a proli Jesenicam N <sup>3)</sup>		1) Izvoz pre- ko tira 8a
							H <sup>1)</sup> med tir. 6-7, 4, 5, 6, 7, 8 proli Rk. in J. 9, 10 proli Rakeku			
							H <sup>1)</sup> med 6a-7a, 4, 5, 6, 7, 8 proli Rk. in J. 9, 10 proli Rakeku			
							M levo izv. irov 1a, 2a, 3a proli Rakeku			
							N <sup>3)</sup> desno izv. t. desno izv. t. 5a, 4, 5, 6, 7, 4a, 5a, 4, 5, 8, 9, 10 proli Rakeku			
										2) Izvoz na tovorni ko- lodvor pre- ko tira 8a
										3) Izvoz iz tovornega kolodvora preko tira 8a



Gorenja vas- Reče vlakojav. št. 1	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 1
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps A Ps B	ob- hod.
Škofja Loka	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 2
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps A A	64
Zabnica Vlakojavnica št. 2	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 3
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	prog. del.
Kranj	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 4
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	vl. jav. 5
Vlakojavnica št. 3	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	64
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	prog. del.
Podnari- Kropa	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 4
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	vl. jav. 5
Otoče	Ljubljana	Ps A <sup>5)</sup>	A <sup>5)</sup> 1	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 4
	Jesenice	Ps B <sup>5)</sup>	B <sup>5)</sup> 1	Ljubljana						B	Ps B	vl. jav. 5
Vlakojavnica št. 4	Ljubljana	Ps A <sup>5)</sup>	A <sup>5)</sup> 1	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 4
	Jesenice	Ps B <sup>5)</sup>	B <sup>5)</sup> 1	Ljubljana						B	Ps B	vl. jav. 5
Vlakojavnica št. 5	Ljubljana	Ps A <sup>6)</sup>	A <sup>6)</sup>	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 52
	Jesenice	Ps B <sup>6)</sup>	B <sup>6)</sup>	Ljubljana						B	Ps A Ps B	52 42
Radovljica	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 52
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	42
Lesce-Bled	Ljubljana	Ps A	A	Jesenice						A	A, B	vl. jav. 52
	Jesenice	Ps B	B	Ljubljana						B	Ps B	42

5) 'zven obrata

6) Križje tovorišče













Čakovec pilana	Pragersko Kotoriba	II <sup>a)</sup>	II <sup>b)</sup>	PsA <sup>1)</sup>	A <sup>4)</sup>	PsA <sup>1)</sup>	B <sup>1)</sup>	II	40 Ps A A, B Ps B	41	4)
Mala Subotica	Pragersko			Ps A	A	A					5) Signal stoji ob prehodu drž. ceste ter je v zvezi z zapornicami
	Kotoriba			Ps B	B	B					
Kraljevec- Prelog	Pragersko			Ps A	A	A					6) Izven obrata
	Kotoriba			Ps B	B	B					
Donji Mihaljevec	Pragersko			PsA <sup>0)</sup>	A <sup>0)</sup>	A <sup>0)</sup>					6) Izven obrata
	Kotoriba			PsB <sup>0)</sup>	B <sup>0)</sup>	B <sup>0)</sup>					
Kotoriba	Pragersko			Ps A	A	A					

14. Zvezni lok pri Pragerskem

Postavljalnica št. 2 km 2743	Maribor	Ps B	B <sup>1)</sup>	B	Kotoriba	I	med tir. 5-6	II	Ps C	2	1) K skupini spadajo tiri 6, 7, 8, 9, 10 in 11
Postavljalnica št. 3 km 10	Kotoriba	Ps C	C	C	Maribor	F	desno tirov 5, 1, 1, 2, 1		Ps C	2	

15. Nagykanizsa Kotoriba.

Nagykanizsa	Kotoriba	Ps I	I	I	Nagykanizsa	II	nad tirov skupina	II	I	II	1) Polni signal
Nagykanizsa	Kotoriba	Ps I	III <sup>1)</sup>	III <sup>1)</sup>	Nagykanizsa	IV	med tir. 7-9				1) Polni signal
	Kotoriba	Ps I	III <sup>1)</sup>	III <sup>1)</sup>	Nagykanizsa	V	desno tira 9				
Bločnica (čuvajn. 63)	Kotoriba				Kotoriba				II		1) Polni signal
	Kotoriba				Nagykanizsa				I		



Ormož	Hodoš	Ps C	C	Ps S	Ormož	Ps A	A	XI tira b <sub>1</sub> b <sub>1</sub> , b <sub>2</sub> , b <sub>3</sub>	X levo tira 4 4, 6, 8	Ostale po- slaje nimajo signalov
Radkersburg (Radgona)	Ljutomer	B <sup>1)</sup>								1) Kože v linini v po- ložaju slo- bodno belo luč
<b>17. Ljutomer — Radkersburg (Radgona)</b>										
Čakovec	D. Lendava	Ps D	D 7	D 2, 4, 5	Koloriba ali D. Lendava			med tir. 2—3 profi Koloribi	med tir. 3—4 profi Koloribi	
								H 3 Koloribi	H 3 profi D. Lendavi	
								I med tir. 5—6 profi Koloribi	I med tir. 5—6 profi Koloribi	
								K med tir. 5—6 profi Koloribi	K med tir. 5—6 profi Koloribi	
								6, 7 Koloribi	6, 7 profi D. Lendavi	
								(Ps A)	D. Lendavi	
										Signal 1) Stroji ob prehodu dir- žavne ceste ter je v zvezi z zapornicami

Postaja, postajica, fovernišče, vlakojavnica, blokovnica	Uvoz		Izvoz		Razsvet- ljevanje signalov	Opombe	
	iz smeri	Uvozni signal	v smeri	Izvozni signal			Prostorni signal
		1 ročica 2 ročici 3 ro- čice	1 ročica 2 ročici 3 ro- čice				
		označen z velja za tir št.	označen z velja za tir št.				
<b>19. Maribor gl. kol. — Bleiburg (Piiberk)</b>							
Maribor gl. kol.	Koroško	K <sup>2)</sup> levo tir. 1	K <sup>2)</sup> levo tir. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	Zidani most ali Koroško ali predkolidvor	med tir. 4-5 5, 6, 7, 8, 9, 10 in skupina!)	1) K skupini spadajo tiri 12, 13, 14	
					med tir. 3-4 4	2) Polni signal	
					med tir. 1-2 2, 3	3) Polni sig. pri vožnjah strojnih vla- kov v Mari- bor kor. k. se poslužuje le ta signal	
					levo tirov 1		
					M <sup>2)</sup> proti Zidanem mostu	M <sup>2)</sup> na pred- kolod.	
Odcep km 277.4 Bločnica št. VIII.	Maribor gl. k.	H <sup>4)</sup> proti Zid. mostu	H <sup>4)</sup> na Koroško predk.	Maribor gl. k.		5) Uvozni signal za Maribor gl. k.	
Odcep km 07 Bločnica št. VII	Maribor gl. k.	II <sup>6)</sup>	I <sup>7)</sup> proti Marib. gl. k. mostu			6) Krije cest. prehod pri bločnici VII in je v od- visnosti od zaporit	
	Koroško						





Postaja, postajica, lovožišče, vlakojavnica, blokovnica	Uvoz			Izvoz			Prednji signal	Prostorni signal	Razsvet- ljevanje signalov		Opombe
	iz smeri	Prednji signal	Uvozni signal	v smeri	Prednji signal	Izvozni signal			označba signala	vrsta uslužb. na čuv. sek.	
Km 50·7 Janzev vrh	Maribor		A <sup>9)</sup>						A	26	9) Krije lo- vožišče
	Prevalje		B <sup>9)</sup>						B	28	
Vuhred-Ma- renberg	Maribor	Ps A	A								
	Prevalje	Ps B	B								
Vuzenica	Maribor	Ps A	A 1, 5						Ps A	35	
	Prevalje	Ps B	B 1, 5						Ps B	39	
Dravograd- Meža	Maribor	Šs A							Šs B	47a	
	Prevalje	Šs B									
Gušljanj- Ravne	Maribor		A <sup>10)</sup>								10) Krije lo- vožišče
	Prevalje		B <sup>10)</sup>								
Prevalje	Maribor	Ps A	A								
	Pliberk	Ps B	B						Ps B	54	
Holmec	Maribor	Ps A <sup>11)</sup>	A <sup>11)</sup> 1						D <sup>11)</sup> 1, 2		11) Izven obratu
	Pliberk	Ps B <sup>11)</sup>	B <sup>11)</sup> 1						C <sup>11)</sup> 1, 2		
Pliberk (Bleiburg)	Maribor	Ps A	A 1						C 1, 5, 5, 7, 9, 11		



Postaja, postajica, tovarišče, vlakofavnica, blokovnica	Uvoz				Izvoz				Razsvetljevanje signalov		Opombe	
	iz smeri	Čilni signal	Prednji signal	Uvozni signal	v smeri	Prednji signal	Izvozni signal	Prednji signal	Prostorni signal	oznaba signala		vrsti uslužb. na čuv. št.
Dovže	Celje	Šs A <sup>1)</sup>		1 ročica 2	2 ročici 1, 3	3 ročice 1, 3	1 ročica 2	2 ročici 1, 3	3 ročice 1, 3			4) Smerni signal 5) Normalna lega sig. je "slobodno" 6) Smerni signal 7) Smerni signal
Slovenjgradec	Celje	ŠsA										
	Dravograd-Meža	ŠsB		B <sup>6)</sup> 2	B <sup>6)</sup> 3							
Oliški vrh	Celje	ŠsA		A <sup>7)</sup> 2	A <sup>7)</sup> 1, 3							
	Dravograd-Meža	ŠsB		B <sup>7)</sup> 2	B <sup>7)</sup> 1, 3							
Dravograd-Meža	Celje	ŠsC										
<b>21. Karlovac — Ljubljana gl. kol.</b>												
Karlovac	Ljubljana	Šs										
Mahično	Karlovac	ŠsA										
	Ljubljana	ŠsB										
Ozalj	Karlovac	ŠsA										
	Ljubljana	ŠsB										
Kamanje	Karlovac		PsA	A								
	Ljubljana		PsB	B							Ps B	10



Postaja, postajica, tovorišče, vlakojavnica, blokovnica	Uvoz			Izvoz			Prednji signal	Prostorni signal	Razsvet- ljevanje signalov	Opombe
	iz smeri	Prednji signal	Uvozni signal	v smeri	Prednji signal	Izvozni signal				
Novo mesto	Karlovac	Ps A	A 3	Ljubljana ali Straža-To- plice	F med tir. 3-4 4, 5 proti Ljubljani	E desno tira 2 1, 2, 3 proti Straži-To- plice	označen z	označen z	označa signalna vrsta uslužb. prog. sekc. na čuv. št.	
			B 3							
Mirna peč	Ljubljana	Šs A		Ka lovac			označen z	označen z		
			Šs B							
Trebje na Dol.	Kerlovac	Šs A		Ljubljana			označen z	označen z		
			Šs B							
Velika Loka	Kerlovac	Šs A		Ljubljana			označen z	označen z		
			Šs B							









## 9.

## Seznam stalnih počasnih signalov.

Tek. št.	Proga (postaja)	km počasne vožnje	Počasni signal stoji		Znižana br- zina km/h	Opomba
			smer	km		
<b>Progovna sekcija Zidani most</b>						
1	Zagreb—Postojna	4·0/4	Postojna Zagreb	4·4 3·3	40	med postajama Loka—Radeče
<b>Progovna sekcija Ljubljana gl. pr.</b>						
2	Zagreb—Postojna (Zalog os. kol.)	424·1/ 424·5	Zagreb Postojna	424·150 424·416	5	Za tire 5, 6, 7 v postaji Zalog Za vse tire na premik kolod. post. Zalog, ra- zen tirov 4, 14, 20 Za vse tire na prem., kolodvoru Zalog, razen tira št. 31 in izvleč- nega tira
3	Zagreb—Postojna (Zalog prem. kol.)	424·6/ 425·5	Zagreb Postojna	424·650 425·448	5	
4	Zagreb—Postojna (Zalog prem. kol.)	426·159	Postojna	426·159	5	
<b>Progovna sekcija Celje</b>						
5	Celje—Velenje	1·6/3	Velenje Celje	1·4 3·2	25	Med postajama Celje—Petrovče
6	Celje—Velenje	31·9/32·3	Velenje Celje	31·7 32·5	25	Med postajama Šoštanj—Topol- ščica—Šmartno ob Paki
<b>Progovna sekcija Maribor kor. pr.</b>						
7	Maribor—Holmec dr. m.	36·31/ 36·82	Holmec Maribor	35·9002 36·2795	50	Med post. Brezno Ribnica— Vuhred Maren- berg levo proge
8	Holmec dr. m.— Maribor	36·82/ 36·31	Maribor Holmec	37·2463 36·8452	50	Med post. Vu- hred M.—Brezno Ribnica desno proge
9	Velenje— Dravograd—Meža	93·9/90·6	Dravograd— Meža Velenje	94·071 90·452	25	Med post. Sv. Jedert—Oliški vrh km 90·452 levo proge km 94·071 desno proge
10	Velenje— Dravograd—Meža	105·0/ 101·8	Dravograd— Meža Velenje	105·198 101·614	25	Med post. Dovže —Slovenjgradec km 101·614 levo proge km 105·198 desno proge

Tek. št.	Proga (postaja)	km počasne vožnje	Počasni signal stoji		Znižana br- zina km/h	Opomba
			smer	km		
11	Velenje— Dravograd-Meža		Dravograd- Meža Velenje	108·359 107·827		Med post. Mi- slinje—Dovže km 108·359 desno proge km 107·827 levo proge
12	Velenje— Dravograd-Meža		Dravograd- Meža Velenje	113·655 110·945		Med post. Gornji Dolič—Misljinje km 113·655 desno proge 110·945 le- vo proge
13	Velenje— Dravograd-Meža	123·2/ 118·2	Dravograd- Meža Velenje	123·303 117·854	20	Med post. Velen- je—Gor. Dolič km 123·303 desno proge km 117·854 levo proge

**Progovna sekcija Ljubljana gor. dol. pr.**

14	Ljubljana— Planica d. m.	37·7	Planica	74·180	20	Uvoz v postajo Kranj
15	Kranj—Tržič	14·2/6	Tržič Kranj	14·2 14·6	10	Med postajama Križe—Tržič

**Progovna sekcija Jesenice**

16	Jesenice—Podbrdo	77·1/79·9	Podbrdo Jesenice	77·015 79·900	40	Med postajama Boh. Bela— Soteska
----	------------------	-----------	---------------------	------------------	----	--

## 10.

## Seznam postaj s firmnimi tehtnicami.

Zeporedna št. v.	Postaja	Firmna tehtnica		
		Nosilnost v tona	Višina v metrih	
<b>I. Savski Marof—Rakek.</b>				
1	Brežice	30	8	
2	Rajhenburg	30	8	Samo za lastno potrebo.
3	Sevnica	20	5	
4	Zidani most	30	8	
5	Hrastnik	30	8	Samo za lastno potrebo.
6	Trbovlje	30	8	
7	Zagorje	30	8	Samo za lastno potrebo.
8	Litija	30	8	
9	Ljubljana gl. kol.	30	8	
10	Borovnica	20	5·4	
11	Logatec	30	10	
12	Rakek	30	8	
<b>II. Ljubljana gl. kol.—Vrhnika.</b>				
13	Vrhnika	25	6	
<b>III. Zidani most—Št. Ilj.</b>				
14	Rimske Toplice	20	5	
15	Laško	30	8	
16	Celje	30	8	
17	Grobelno	30	8	
18	Poljčane	25	6·33	
19	Pragersko	25	6	
20	Maribor gl. kol.	31	8	
21	Pesnica	25	6·3	

Zaporedna številka	Postaja	Nosilnost	Dolžina	Opomba
		tehnicne		
		v tonah	v metrih	
<b>IV. Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto.</b>				
22	Slov. Bistrica mesto	30	8	
<b>V. Poljčane—Zreče.</b>				
23	Slov. Konjice	15	5	Samo za postaje Loče—Zreče.
<b>VI. Ljubljana gor. kol.—Bistrica-Boh. jezero.</b>				
24	Ljubljana gor. kol.	30	8	
25	Škofja Loka	30	8	
26	Kranj	25	6	
27	Podnart-Kropa	25	5·97	
28	Lesce-Bled	25	6	
29	Jesenice	30	8	
30	Bled-Jezero	30	8	
31	Bistrica-Boh. jez.	30	8	
<b>VII. Ljubljana gor. kol.—Kamnik.</b>				
32	Domžale	25	6	
33	Kamnik	25	6·25	
<b>VIII. Kranj—Tržič.</b>				
34	Tržič	31	8	
<b>IX. Jesenice—Rateče.</b>				
35	Kranjska gora	25	6	
<b>X. Pragersko—Kotoriba.</b>				
36	Ptuj	20	5·35	
37	Ormož	30	8	
38	Čakovec	30	8	
39	Kraljevec-Prelog	20	5·1	
40	Kotoriba	30	8	
<b>XI. Čakovec—Dolnja Lendava.</b>				
41	Dolnja Lendava	25	7	

Zaporedna št. v.	Postaja	Nosilnost	Dolžina	Opomba	
		tehnicne			
		v tonah	v metrih		
<b>XII. Maribor kor. kol.—Prevalje.</b>					
42	Ruše	25	8		
43	Sv. Lovrenc na Poh.	25	6,3		
44	Brezno-Ribnica	20	5		
45	Vuhred-Marenberg	25	6		
46	Vuzenica Muša	20	5		
47	Dravograd-Meža	20	5		
48	Prevalje	30	8		
<b>XIII. Celje—Dravograd-Meža.</b>					
49	Žalec	36	8		
50	Šmartno ob Paki	25	6		
51	Skale	25	6		Samo za pošiljke državnega premogovnika.
52	Velenje	25	6		
53	Gornji Dolič	18	5		
54	Mislinje	25	6		
55	Slovenjgradec	25	6		
<b>XIV. Ljubljana dol. kol.—Mahično.</b>					
56	Škofljica	25	6		
57	Grosuplje	25	6		
58	Trebnje na Dol.	25	6		
59	Novo mesto	25	6		
60	Uršna Sela-Toplice	30	8		
61	Črnomelj	30	8		
62	Ozalj	30	6		
<b>XV. Grosuplje—Kočevje.</b>					
63	Dobropolje	25	7		
64	Ortnek	25	6		
65	Ribnica	25	6		
66	Kočevje	25	6		

Zaporedna številka	Postaja	Nosilnost	Dolžina	Opomba
		tehtnice		
		v tonah	v metrih	

### XVI. Trebnje na Dol.—Št. Janž na Dol.

67	Št. Janž na Dol.	26	8	
----	------------------	----	---	--

### XVII. Novo mesto—Straža-Toplice

68	Straža-Toplice	25	8	
----	----------------	----	---	--

V seznamu brez omejitev navedene postaje tehtajo vse lastne in medpotne pošiljke (v smeri vožnje) iz postaj, ki leže med dvema sosednjima postajama s tehtnicama.

## 11.

### Pletje trave, odstranjevanje snega in belenje ločnic.

Pletje trave, odstranjevanje snega, posipanje poledenelih postajnih prostorov s peskom in belenje ločnic na postajah, postajališčih in nakladališčih oskrbuje deloma osobje progovne sekcije, deloma postajno osobje.

1) Vse postaje, postajališča in nakladališča so glede pletja trave razdeljene v štiri razrede:

A, kjer pleve travo le progovna sekcija;

B, kjer postajno osobje pleve travo na kretnicah in tirnih zvezah, osobje progovne sekcije pa na glavnih in stranskih tirih;

C, kjer postajno osobje pleve travo na kretnicah, tirnih zvezah in na stranskih tirih, osobje progovne sekcije pa na glavnih tirih;

Č, kjer postajno osobje pleve travo na vsem postajnem prostoru med skrajnimi kretnicami, na postajališčih pa v dolžini perona.

2) Na postajah razreda A se odstranjuje sneg s progovnimi delavci po neposrednem sporazumu progovne sekcije s postajo.

Na postajah razreda B, C in Č se mora odstraniti sneg najprej na kretnicah in križiščih, nato na peronih, dohodih za potnike in na manipulacijskih prostorih pred postajnimi poslopji in skladišči. S tem delom morajo začeti po členu 175, točka 4 Prometnega pravilnika postaje s svojimi postajnimi delavci in kretniki.

Če postaje za odstranjevanje snega nimajo potrebnega orodja, ga jim po možnosti odstopi progovna sekcija proti potrdilu. Ko se orodje ne potrebuje več, se mora takoj vrniti.

Kadar postaja z lastnim osobjem ne more več obvladati dela, smejo postajni šefi naročiti neobhodno potrebno število delavcev pri progovni sekciji.

Delavci se naroče z naročilnico po progovnem nadzorniku pri progovni sekciji; v naročilnici se mora navesti potrebno število delavcev, zakaj in za koliko dni se rabijo. Progovni nadzornik pripomni na naročilnici, če mora dostaviti zahtevane delavce ali ne in jo predloži pristojni sekciji v odobritev; v nujnih primerih zaprosi progovni nadzornik brzojavno za zahtevane delavce, naročilnico pa predloži z opombo, da je delavce



zaprošil brzozjavno. Če ni ne pismena, ne brzozjavna naročitev mogoča, potem izvrši progovni nadzornik naročilo sam proti naknadni odobritvi progovne sekcije.

Prepis vsakega naročila delavcev za odstranjevanje snega predloži postaja pristojnemu šefu prometne službe, ki razsodi, če je bila naročitev upravičena ali ne. Prepis neupravičene naročitve pošlje šef prometne službe s svojim poročilom direkciji v nadaljne obravnavanje.

Kurilnice, ki potrebujejo delavce progovnih sekcij za odstranjevanje snega v svojem območju, jih naročajo kakor postaje.

3) Odstranjevanje ledu, posipanje poledenelih postajnih prostorov s peskom, pepelom i. t. d. vrši na postajah razreda A osebje progovnih sekcij, na postajah razredov B, C in Č pa postajno osebje. Zato potreben pesek, pepel i. t. d. mora progovna sekcija dostaviti postajam.

4) Ločnice beli na postajah, ki so v prilogi zaznamovane z zvezdico, postajno osebje, na ostalih postajah pa osebje progovne sekcije.

Ves za to potreben material mora dostaviti progovna sekcija postajam, ki ga morajo provočasno zahtevati.

5) Šefi postaj izdajo v lastnem področju lokalnim razmeram primerne odredbe in določijo vsakemu kretniku, oz. drugim postajnim uslužbencem rajon, kjer je imenovani za pletje trave, odstranjevanje snega, posipanje poledenelih prostorov in za beljenje ločnic osebno odgovoren. Razdelitev dela mora biti izvešena v vsaki kretniški utici (postavljalnici) in v prometnem uradu na vidnem mestu. Razdelitev dela se mora zaznamovati tudi v točki 29 „Postajnega službenega reda, I. del“.

## Razdelitev postaj.

A	B	C	Č
Bučevci	Beltinci *	Birčna vas *	Cirkovce
Bubnjarci	Bistrica *	Bled jezero	Čušperk *
Celje	Bistrica Boh.	Bohinjska	Dolnja Len-
Cirknica	jez.	Bela	dava
Čakovec	Blanca	Dobropolje *	Donji Mihalje-
Čakovec - vo-	Borovnica	Dovje Moj-	vec *
jarna	Breg *	strana *	Gornja Len-
Černuče	Brezno - Ribni-	Fala *	dava - Mač-
Dobravice	ca	Gor. Radgona	kovci *
Dokležovje	Brezovica	Gradac v Beli	Guštanj -
Dovže	Brežice	Krajini *	Ravne *
Donje Pokup-	Črnomelj	Jarše - Men-	Hajdina
je	Dobova *	geš *	Hodoš *
Dravograd	Dobrava -	Kamanje	Limbuš
Meža	Vintgar	Kandija	Ljutomer po-
Dražva vas	Domžale *	Kraljevec Pre-	stajališče
Drenov grič	Dravlje	log	Loka *
Duplje	Gornji Dolič *	Kranjska gora	Mačinec *
Gabrole	Grobelno	Križovci pri	Mursko Sre-
Gorenja vas	Grosuplje	Ljutomeru *	dišče *
Rateče	Hoče *	Lesce Bled	Orehova vas
Gozd Martu-	Hrastnik *	Mahično *	Slivnica
lek	Ivanjkovci *	Mala Subo-	Pavlovci
Holmec	Kamnik	tica *	Preserje *
Homec pri	Kočevje	Medvode *	Pušenci
Kamniku	Kranj	Metlika	Radeče p. Zid.
Hrastje Mota	Kresnice *	Mirna	mostu
Hrušica	Laško	Mirna peč *	Radovljica *
Jesenice	Laze	Moškanjci *	Slov. Javor-
Jevnica	Litija	Nomenj *	nik *
Ježica	Ljubljana dol.	Ortnek *	Sv. Lovrenc
Fala elektr.	kol.	Ozalj *	na Dr. polju *
Kamnik tovo-	Ljutomer	Podnart Kropa	Št. Janž pri
rišče	Logatec	Radohovavas *	Dg. *

A	B	C	Č
<p>Kočevje tovo-rišče            Kostrivnica            Podplat            Kotoriba            Krištanovac            Križe            Lavrica            Lipovec            Ljubljana gl. kol.            Ljubljana gor. kol.            Loče            Log            Lukovca            Maribor gl. kol.            Maribor pred. kol.            Maribor kor. kol.            Marija Dev. v Polju            Medno            Mestinje            Mesto Slovenjgradec            Mlačevo            Moštjanci-Vaneča            Murska Sobota            Naklo            Notranje Gorice            Novo mesto            Osluševci            Otoče            Paka            Paška vas            Petrovci Križevci            Petrovče</p>	<p>Mislinje            Mokronog Bistrica *            Ormož            Otiški vrh *            Pesnica *            Planina            Poljčane            Ponikva            Prevalje            Ptuj            Račje Fram *            Rajhenburg            Rimske Toplice            Ruše            Sava *            Sevnica            Slov. Bistrica            Slov. Gradec            Središče            Sv. Jurij *            Sv. Lovrenc na Poh. *            Št. Ilj *            Št. Janž na Dol.            Štore *            Trebnje na Dol.            Velenje            Verd            Veržej *            Videm-Krško            Vuhred Marenberg            Vuzenica            Muta            Zagorje</p>	<p>Ribnica            Rožni dol Pribišje *            Semič            Sv. Peter v Sav. dol. *            Slatina Radenci *            Soteska *            Stara cerkev *            Stična            Straža Toplice            Škofja Loka            Škofljica *            Šmarje Sap *            Šmartno ob Paki *            Šoštanj-Topolšnice *            Št. Vid-Vižmarje *            Polzela Braslovče *            Uršna Sela Toplice *            Velika Loka *            Velike Lašče            Višnja gora *            Zorkovac            Žalec            Žirovnica *</p>	<p>Trzin *            Velika Nedelja            Vič *</p>

A	B	C	Č
Pesje	Ripnica	Misljače	Kočevje Iovc
Pijavice	Rožni dol pri	Mokronog	Čiče
Planica	bišje	Bistrica	Koševica
Podhom	Semič	Ormož	Podjal
Ponikvan.Dol.	Sv. Petar v	Olašnjača	Košnja
Pragersko	Sav. dol.	Penca	Katlanovac
Predole	Slatina Ra-	Planina	Katje
Pučinci	denci	Poljčane	Lavica
Radana vas	Soteska	Ponikva	Ligovc
Rakek	Stara cerkev	Prevalje	Ljubljana gl.
Rogaška Sla-	Stična	Pruf. anđel	Koševska
lina	Stara Toplice	Rače-Frams	Ljubljana gor.
Rogatec	Škofja Loka	Rajhenburg	Kol. ejstol
Rosalnica	Škofljica	Rimske Top	Loče vas
Šalovci	Šmarje Sap.	gločarski dol	Ločičji dol
Savski Marof	Šmarina ob	Ruše ejstol	ukovc vas
Selo	Paki	Sava anars	Lančov gl.
Slov. Bistrica	Šoštant-Top	Sevnica	Kol. Lova
mesto	golašice	Slow-Bistrica	Lančov prih.
Slov. Gradec	St. Vid-Vizb.	Slow-Gradec	Kol. Lova
mesto	marje-Lava	Srednja	Lančov kol.
Slov. Konjice	Polzeja pri	Sv. Jurij pri	Kol. anđel
Skale	slavočje	Sv. Lovrenc	Marija Devlj
Sotla	Uršna Sela	na Roharj	Polje pri
Spod. Laže	Toplice	St. Ilj pri	Mehnomaj
Stanjovce	Velika Loka	St. Janka	Mestnjača
Stranje	Velika Laže	Dol. gol.	Mesto Sloj
Sv. Jošt	Višnja Gora	Stora Loka	venjarski
Sv. Lovrenc	Zorkovac	Trbnje na	Miševski
na Dol.	Zalozovci	Dotraj	Mošnjača
Št. Martin pri	Žirovnica	Velenje	Vaneča
Slov. Gradcu	Žitnjak	Verbovci	Murška
Št. Rupert-	Žitnjak	Veržel	bolševski
Rakovnik	Kamen	Videm-Kiško	Naklo pri
Št. Vid pri	Kočevje	Vuhred Man	Norantje-Ob
Stični	Kraj	tenberški	hiša vob
Trbonje	Kranjska	Vuzenica	Novo mesto
Vratišinec	Lava	Mila	Osluševski
Zorkovac	Laže	Zagorje	Oželj vas
polje	Laže	Žalec	Paka
Žabnica	Lop. anđel	Žalca	Paki vas
Žalna	Loj	Žuzo	Petrov. Kn.
Žirovnica	Loj	Žuzo	žični
Žlebic	Loj	Žuzo	Petrovčje

## 12.

### Obveščanje in poročanje o tehničnih nedostatkih.

#### A. Obveščanje vzdrževalnih organov.

O tehničnih nedostatkih (pogreškah) na brzojavnih, telefonskih, zvonilnih in varnostnih napravah obvešča postaja (izogibališče) pristojnega eksponiranega vzdrževalnega organa gradbenega oddeljenja v važnih zadevah brzojavno, sicer pa pismeno.

To obvestilo naj vedno vsebuje kratek opis nedostatka, da more vzdrževalni organ presoditi, kdo mora izvršiti popravilo (nadzornik brzojava ali signalov) in kako orodje, oziroma kake nadomestilne dele rabi za popravilo.

Pismena obvestila naj se odpošljejo s predajnim seznanom kot navadna službena pošta.

#### B. Poročanje o tehničnih nedostatkih.

O vseh tehničnih nedostatkih na imenovanih napravah in o vsakem odvzetju zalivk na varnostnih napravah, poroča postaja (izogibališče) še isti dan v „Brzojavnem poročilu“, obr. T štev. 1. To poročilo, ki se pošilja le po potrebi, sestavi postaja z indigom v štirih izvodih in ga šef postaje podpiše. Matica ostane v postaji (izogibališču), en odtis se pošlje „Signalnemu referatu Direkcije drž. žel. Ljubljana“, drugi „Saobračajnemu odseku Direkcije drž. žel. Ljubljana“ in tretji pristojnemu eksponiranemu vzdrževalnemu organu.

Odtis se pošilja brez ovitka s prvim za prevoz službene pošte določenim vlakom na naslov, ki je napisan na zunanji strani tiskovine.

Matice hrani postaja (izogibališče), zložene po številkah in letih, v predalu brzojavne mize ter jih mora na zahtevo pokazati kontrolnim in vzdrževalnim organom.

Brzojavna poročila se označijo z zaporednimi številkami in sicer se prične vsako leto s štev. 1.

Opisana poročila niso identična s poročili, katera pošiljajo kontrolne postaje. Kontrolne postaje vodijo torej „Brzojavna poročila“ posebej za kontrolo vodov in posebej za javljanje tehničnih nedostatkov.

### C. Zabeleženje nedostatkov.

Razen brzojavnih poročil za poročanje tehničnih nedostatkov vodijo prometni uradi, postavljalnice in odcepišča z varnostnimi napravami še posebno knjigo, „Beležnico o nedostatkih na varnostnih napravah“.

Na levi strani knjige vpisuje prometno osebje vse nedostatke tehničnega in manipulativnega značaja, vključno odvzetje zalivk, na desni strani pa vpisujejo vzdrževalni organi, kdaj so popravila izvršili.

Dokler se ne založi tiskovina, jo izdelajo postaje (izogibališča) same na četrtinki pole po tem-le vzorcu :

(Leva stran)

(Desna stran)

Čas		Pojav nedostarka, oziroma odvzetje zalivke	Prijavljeno v brz. por. štev.	Vzrok in obseg nedostarka ter odprava istega	Nedostatek odpravil		Zalivke nadomestil	
Dan	ura				Dne	Podpis	Dne	Podpis
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Knjiga se hrani na blokovnem ali postavljalnem aparatu ter mora biti na razpolago kontrolnim in vzdrževalnim organom.

# Razsvetljevanje.

## 13.

### Razsvetljevalni koledar

Mesec	Začetek		Konec	
	noči			
	ura	min.	ura	min.
Januar	16	30	7	30
Februar	17	30	6	45
Marec	18	15	6	00
April	19	15	5	00
Maj	19	45	4	15
Junij	20	15	3	45
Julij	20	00	4	00
Avgust	19	30	4	45
September	18	30	5	30
Oktober	17	30	6	15
November	16	45	7	00
December	16	30	7	30

## 14.

### Predori, v katerih se morajo vlaki razsvetljevati.

Naziv predora	Proga	Začetek predora v km	Konec predora v km	Dolžina v metrih	Smer predora	Položnostne razmere
Predor Vintgar	Jesenice - Bistrica - Boh. jez.	66:890	68:071	1181	ravna	padec 10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
" Bled-Sedlo		72:348	72:857	509	v loku	" 10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
" Oberne		75:259	76:554	1295	v loku	vzpon do sredine 60 <sup>0</sup> / <sub>00</sub> potem padec 5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
Bohinjski predor		89:293	95:632	6339	ravna	padec 10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
Semiški predor	Karlovac Ljubljana	95:241	97:216	1975	v loku	" 10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>

## 15.

### Električna razsvetljava potniških vozov.

#### A. Popis električnih razsvetljavnih naprav v potniških vozovih.

Električno energijo proizvajajo na vsakem vozilu **dinamo**, ki je nihalno obešen na vozovnem podstavku ali v gibnem podstavku in deluje v obeh vozniških smereh. Na vozovni osovini je nameščena jermenica, ki poganja z jermenom dinamo. Dinamo prične delovati, ko doseže vozilo določeno brzino in se samodelno vključi v strujni krog. Pri padcu brzine pod določeno mero se dinamo prav tako avtomatično izloči iz strujnega kroga ter oskrbuje medtem akumulatorska baterija razsvetljava. Baterija je obešena v posebni omarici na vozovni podstavek. Samodelno vključitev in izključitev dinama oskrbuje **samodelno stikalo**. Za vzdrževanje stalne strujne napetosti služi posebno napetostno ravnalo. S tem postane naprava neodvisna od vlakovne brzine, števila dinamskih obratov in števila vključenih žarnic. Ureditvev samodelnega stikala in napetostnega ravnala se izvrši že v tvornici ali v delavnici in se preizkusi na tozadevni preizkusni vožnji.

Dinamo ravna pravilni nateg svojega jermena s svojo lastno težo, ker je obešen pod kotom skoraj 45 stopinj. Pri posameznih, osobito pri vozovih z gibnimi podstavki, je z ozirom na zmanjšanje streslajev nameščena še posebna vzvratna naprava.

Akumulatorska baterija ima 24 Voltov napetosti ter je proti polnitvi s premočno strujo zavarovana.

Samodelno stikalo in napetostno ravnalo sta nameščena v vozovnem hodniku v posebni zaprti omarici, ki je dostopna le strokovnim organom. Razsvetljavna naprava je zavarovana z varovalkami, ki so skupno z glavnim stikalom v bližini zgoraj omenjene omarice. Glavno stikalo omogoča sledeče položaje: „Izključeno“ („Aus“), „Vključeno“ („Hell“) in „Polovico“ („Halb“); s tem se lahko naravna popolna in polovična razsvetljava celega voza. V omarici je posebna „opozorilna žarnica“, ki kaže med vožnjo, podnevi in ponoči, ako naprava za proizvodnjo električnega toka pravilno deluje.

V posameznih oddelkih nameščena stikala služijo razsvetljevanju oddelkov. Nadomestne žarnice in varovalke so spravljene v posebni omarici v bližini stikalne naprave.

#### B. Splošne določbe.

1. Vrsta električnega razsvetljavnega sestava je pri vsakem vozu točno označena na podolžnih nosilcih. Ravnotam je tudi zabeležena zadnja revizija celega razsvetljavnega ustroja.



2. Vozovi naj bodo razsvetljeni le toliko časa, dokler je to potrebno; nato se mora razsvetljava takoj ukiniti. Nezasedeni oddelki morajo biti vedno **temni**.

3. Dolžnost **vlakovnega osobja** je, da prijavi vse nedostatke v razsvetljavi za to poverjenim uslužbencem. V primeru, da se pokvari dinamo in morajo voz razsvetljevali le akumulatorji, se mora skrbiti razsvetljava **na polovico** in pravočasno zahtevati potrebščine za zasilno razsvetljavo od postajnih uradov, ki imajo iste v zalogi.

4. Vsi med vožnjo opaženi manjkatki se vpišejo v „Poškodbeno naznanilo“ obrazec C 34d, ki se odda na končni postaji prometniku. Dolžnost vlakovodje, oziroma sprevodnikov je tudi, da ob priliki predaje garnitur javijo vse nedostatke prevzemajočim vozovnim preglednikom, ki morajo olistati vozove s predpisano nalepnic, kjer bodi točno označen manjkat na razsvetljavi, n. pr. vozovi med postankom temni, dinamo pokvarjen, manjka pogonski jermen za dinamo, opozorilna žarnica ne sveti itd. itd. — Nikakor pa ni dopustno napisati na nalepnic samo „električna razsvetljava pokvarjena“.

### C. Razdelitev dela.

1. Delo **elektrosvetilničarjev, oziroma s tem poslom poverjenih postajnih uslužbencev**:

a) Na **vlakovnih izhodnih postajah** morajo preizkusiti pred odhodom vlaka v vseh vozovih celotno in polovično razsvetljavo. Dalje se morajo prepričati o zadostnem številu nadomestnih žarnic in varovalk ter morajo osnažiti nečiste žarnice;

b) na **vmesnih postajah** morajo napolniti, izmenjati ali vložiti svetilniške vložke za zasilno razsvetljavo na tozadevno zahtevo sprevodnega osobja;

c) na **vlakovnih končnih postajah** morajo ugasniti vozovno razsvetljavo, nadomestiti neuporabne nadomestne varovalke in žarnice z novimi, dopolniti porabljene in nadomestiti manjkajoče svetilniške vložke za zasilno razsvetljavo.

2. Delo **vozovnih preglednikov ali nalašč v ta namen določenih uslužbencev**:

Skrajšanje predolgih, izmenjava poškodovanih, nadomeščanje manjkajočih pogonskih jermenov za dinamo; zunanji pregled pritrdilnih delov dinamov in obeh jermenic, izmenjava pregorelih baterijskih varovalk in mazanje dinamskih obes.

3. Delo **sprevodnikov**:

Sprevodniki se morajo na izhodni, oziroma izmenjalni postaji prepričati, ako so bile nadomeščene manjkajoče in nerabne nadomestne varovalke in žarnice. Dalje se morajo uveriti o pravilni razsvetljavi posameznih žarnic. Med vožnjo spada med njihove dolžnosti pravočasno staknenje, oziroma ugasnenje celotne

razsvetljave, razsvetljenje ali zatemnitev posameznih oddelkov, izmenjava nerabnih žarnic in varovalk. Opazovati morajo podnevi in ponoči večkrat **opozorilno žarnico** med vožnjo ter v primeru, ako ista ne sveti, vključiti samo polovično razsvetljavo cele naprave. Ako prične električna razsvetljava vidno pojemati, se mora takoj vporabiti zasilna razsvetljava, električna pa popolnoma izključiti. Manjkajoči jermeni se morajo pravočasno naročiti.

4. **Kurilniškimi delavnicam** pripadajo vsa ona tekoča popravila pri električni razsvetljavi, ki so izvršljiva z razpoložljivimi napravami in osebjem, da se vozovi po nepotrebem ne pošiljajo v delavnico.

#### 5. **Naloge delavnice so sledeče:**

a) Pregled in preizkušnja električnih razsvetljavnih naprav pri novih in na novo opremljenih vozilih, ako iste odgovarjajo dobavnim pogojem. Preizkušnja se izvrši ob priliki prevzema ali pred pričetkom obratovanja dotičnih vozil.

b) Splošni polletni pregled cele naprave in popravila ob priliki vozovnih glavnih revizij, obdobjnih pregledov in raznih nujnih primerih.

Vsa ostala dela, ki niso dodeljena v prejšnji razdelitvi posameznim panogam uslužbencev, so pridržana strokovnim organom kurilnic, oziroma delavnic.

### Č. **Opravila pri razsvetljavni napravi med obratom.**

1. Na domovni postaji se morajo nadomestiti pred odhodom vsakega vlaka vse neporabne rezervne varovalke in žarnice, ki so spravljene v omarici za nadomestne dele.

2. Ob prihodu vsakega vlaka na končno postajo je potrebno, da se prepričajo v to določeni voznopregledni organi, ako so pri vozovih še vsi pogonski jermeni za dinamometer ter da niso preohlapni. Manjkajoči jermeni se morajo nadomestiti, predolgi skrajšati, poškodovani izmenjati. Pritrdilni deli dinamometra in obeh jermenov se morajo od zunaj pregledati in vsi odnehani vijaki znova pritegniti.

3. Pred odhodom vsakega vlaka iz izhodne postaje se morajo zaradi preizkušnje razsvetliti tudi podnevi za kratek čas vsi vozovi. Za pregledovanje pogonskih jermenov dinamometra določeni uslužbenci se morajo o pravilni legi in dolžini jermenov ponovno prepričati.

### D. **Vzroki in odstranitev nedostatkov.**

1. **Ako ne gorijo vse žarnice** med vlakovnim postankom, se morajo pregledati vse varovalke za žarnice in tudi vse baterijske varovalke, ki so nameščene na baterijskih zabojih pod vozom. Pregorele se morajo takoj izmenjati. Ako se z navedenimi ukrepi nedostatek ni odstranil, potem je skoraj gotovo akumu-

latorska baterija izčrpana ali pa pokvarjena. V tem primeru se mora izmenjati ali pa voz poslati **podnevi** v polnilno postajo za akumulatorske baterije.

2. V primeru, da ne gori ena izmed **žarničnih skupin**, je to znak, da je pregorela dotična skupinska varovalka v razdelilni omarici in se mora izmenjati.

3. V primeru, da ne sveti **posamezna žarnica**, se mora radi pokvarjenosti izmenjati. Ako pa gore posamezne žarnice rdečkasto, utripljajo ali ugasujejo, je to znak, da je bodisi objemka pokvarjena ali pa je zveza s priključnim vodom odnehana.

4. Ako preneha svetiti **opozorilna žarnica**, ki je nameščena v regulatorski omarici ali v bližini in nam kaže, ako dinamo med vožnjo deluje, je to znak, da je pokvarjena ali pa je pregorela dinamska varovalka, prekinjen jermenski pogon ali dinamo pokvarjen.

5. Pri vozovih, ki imajo dvoje vzporedno zvezanih baterij, se lahko pripeti, da pregori ena izmed varovalk, ki so nameščene na baterijskih zabojih. V tem primeru se mora varovalka izmenjati.

6. V vsakem vozu mora biti na vpogled stikalna preglednica in kratko navodilo za upravljanje razsvetljave.

7. Pri izmenjavi žarnic in varovalk pazi:

a) Predno žarnico izmenjaš, se prepričaj, ako ni žarnična objemka preohlapna;

b) pred izmenjavo varovalke ugotovi poprej, ako je imela stara varovalka dober kontakt. Nikdar se ne sme dajati v zameno za pregorele varovalke močnejše ali celo kovinaste žice;

c) ako pregori po izmenjavi stare tudi nova varovalka, je to znak kratkega stika, ki ga poišči in odstrani ter šele nato zamenjaj varovalko;

č) pregorene varovalke in žarnice se morajo oddati v oni postaji, ki je dostavila nadomestilo zanje.

## E. Opravila pri akumulatorskih baterijah vozov, ki so bili dlje časa izven obrata.

1. Vsaka baterija se mora najkasneje po enem mesecu znova napolniti, bodisi v polnilni postaji ali na polnilni vožnji;

2. ako je baterija prazna se mora nemudoma napolniti, ker bi se drugače pokvarila;

3. pri vozovih, ki so določeni, da ostanejo nad mesec dni iz prometa, se mora baterija izvzeti in shraniti na predpisano zavarovanem kraju in tam polniti;

4. pri prenašanju in izmenjavi baterij je potrebna največja pazljivost. Baterije se morajo varovati posebno pred vlago in močnimi streslji. Iz posod se ne sme polivati kislina. Ako se je to vendar prigodilo, se mora baterija pred nadaljno porabo popolnoma na novo urediti. V ostalem glej posebne predpise o baterijah.

# Pregled vozov.

## 16.

### Izkaz vozovnopreglednih postaj.

Št.	Vozovna pregledna postaja	pripada kurilnici	Kako se vrši služba	Vozovni pregled obsega v obeh smereh		Opomba
				polniške vlake	tovorne vlake	
1	Zidani most pot. kol.	Zidani most	nepretrgoma 12/24	vse	po možnosti smer Maribor—Ljubljana in obratno	
2	Zidani most tov. kol.	Zidani most	nepretrgoma 12/24	B. vl. proge Zagreb—Maribor in obratno	vse	
3	Trbovlje rudnik	Zidani most	nepretrgoma 24/24		prehod tov. vozov v in iz rudnika, iz Trb. odhaj. vlake	mala tekoča popravila
4	Zalog prem. kol.	Ljubljana I	nepretrgoma 12/24		vse	
5	Ljubljana tov. kol.	Ljubljana I	nepretrgoma 12/24		dolenjske in vlake ki nimajo postanka v Zalogu	
6	Ljubljana gl. kol.	Ljubljana I	nepretrgoma 12/24	vse	mešane iz Kamnika in Vrhnike	
7	Postojna	Ljubljana I	nepretrgoma 12/24	vse	vse	prehod v Italijo
8	Jesenice	Jesenice	nepretrgoma 12/24	vse	vse	prehod v Avstrijo

Št.	Vozovna pregledna postaja	pripada kurilnici	Kako se vrši služba	Vozovni pregled obsega v obeh smereh		Opomba
				potniške vlake	tovorne vlake	
9	Podbrdo	Jesenice	nepretrgoma 24/24	vse	vse	prehod v Italijo
10	Novo mesto	Novo mesto	nepretrgoma 12/24	vse	vse	tekoča popravila
11	Ljubljana gor. kol.	Ljubljana II	nepretrgoma 12/24		vse	
12	Kočevje	Ljubljana II.	samo po dnevi	vse	vse	tekoča popravila
13	Celje	Maribor	samo po dnevi	po možnosti po dnevi	Savinjske vlake, ostale po dnevi	tekoča popravila
14	Pragersko	Pragersko	samo po dnevi	po možnosti po dnevi	vse vlake za Murakeresztur itd. ostale po dnevi	tekoča popravila
15	Tezno	Maribor	nepretrgoma 12/24		vse, ki pridejo na Tezno	
16	Maribor gl. kol.	Maribor	nepretrgoma 12/24	vse	vse	prehod v Avstrijo
17	Murakeresztur	Maribor	nepretrgoma 24/24	vse	vse	prehod na Ogersko
18	Dravograd-Meža	Maribor	samo po dnevi	vse	vse	prehod v Avstrijo
19	Pliberk	Maribor	samo po dnevi	vse	vse	prehod v Avstrijo

## Tekoča popravila potniških in tovornih vozov.

### A. Potniški vozovi.

Potniške vozove popravljajo kurilnice Ljubljana I. gl. kol., Ljubljana II. gor. kol. in delavnica Maribor, ker kurilnica Maribor nima vozovne delavnice za tekoča popravila potniških vozov.

Posameznim edinicam so dodeljena sledeča območja;

1) **Kurilnici Ljubljana I. gl. kol.** proge Zagreb (direkcijska meja)—Postojna, Zidani most—Celje (izključno postaja Celje), Ljubljana—Vrhnika in vse dolenske proge;

2) **kurilnici Ljubljana II. gor. kol.** proge Ljubljana gl. k.—Jesenice—Podbrdo, Jesenice—Kranjska gora, Kranj—Tržič in Ljubljana—Kamnik;

3) **delavnici Maribor** proge Celje—Maribor—Št. Ilj, Maribor—Prevalje, Dravograd—Celje, Pragersko—Murakeresztur, Ormož—Hodoš, Ljutomer—Radgona, Čakovec—Dolnja Lendava in lokalke Grobelno—Rogatec, Poljčane—Slov. Konjice—Zreče in Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto.

Ker se potniški vozovi zelo redko popravljajo na progi in se odpošiljajo v tekoče popravilo dodeljeni kurilnici, četudi so bili sredi pota odstavljeni, morajo prizadete postaje odposlati vozove olistane vedno v pristojno kurilnico, oziroma delavnico.

Vse kurilnice pa morajo skušati, da popravijo lahke poškodbe v lastnem delokrogu in odpošljejo **mariborski delavnici** v tekoče popravilo le one potniške vozove, ki jih same pod nobenim pogojem ne morejo popraviti. Taki vozovi se odpošljejo, ako mogoče, izrabljeni s potniškimi vlaki; le v primeru, ako so za prevoz potnikov nesposobni, se odpošljejo s tovrnimi vlaki.

### B. Tovorni vozovi.

Tovorne vozove popravljajo delavnica Maribor in njena podružnica v Ptuju, kurilnice Ljubljana I. gl. kol., Ljubljana II. gor. kol. in Maribor, kurilniške izpostave Jesenice, Novo mesto, Zidani most ter vozovni preglednik v Celju.

Posameznim edinicam so dodeljena sledeča območja:

1) **Vneta osišča in druge poškodbe, ki se morejo na mestu odstavitve popraviti, popravlja**

a) **izpostava Jesenice** na progi Podnart-Kropa—Jesenice—Podbrdo in Jesenice—Kranjska gora;

b) **kurilnica Ljubljana II. gor. kol.** na progi Ljubljana—Podnart-Kropa, Kranj—Tržič, Ljubljana—Kamnik, Ljubljana—Trebne, Trebnje—Št. Janž na Dol., Grosuplje—Kočevje;

c) **izpostava Novo mesto** na progi Trebnje—Novo mesto—Karlovac in Novo mesto—Straža Toplice;

č) **kurilnica Ljubljana I. gl. kol.** na progi Postojna—Ljubljana—Hrastnik;

d) **izpostava Zidani most** na progi Zidani most—Zaprešič izklj., Zidani most—Celje izklj.;

e) **vozovni preglednik Celje** na progi Celje—Velenje in na postaji Celje;

f) **kurilnica Maribor** na progi Celje izklj.—Maribor—Št. Ilj, Pragersko—Ptuj izklj., Maribor—Dravograd M.—Prevalje, Dravograd M.—Velenje, Grobelno—Rogatec, Poljčane—Zreče in Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto. Dela na progi Maribor—Prevalje in Dravograd—Velenje, izvršuje, če manjka osebja, delavnica Maribor;

g) **delavnica Ptuj** na progi Ptuj—Kotoriba meja, Ormož—Hodoš, Ljutomer—Radgona in Čakovec—Dolnja Lendava.

2) **Pokvarjeni vozovi z večjimi poškodbami, ki se na mestu odstavitve ne morejo popraviti, se olistajo in odpošljejo**

a) **izpostavi Jesenice** iz proge severno postaje Podnart-Kropa;

b) **kurilnici Ljubljana II. gor. kol.** iz istih prog kot pod 1 b) in iz vsega okoliša izpostave v Novem mestu;

c) **kurilnici Ljubljana I. gl. kol.** iz proge Postojna—Ljubljana—Hrastnik;

č) **izpostavi Zidani most** iz istih prog kot pod 1 d); ako ne more izpostava izvršiti popravila z lastnimi sredstvi, pošlje voz v kurilnico Ljubljana I. gl. kol.;

d) **postaji Tezno** postaje od Celja do Hoč in Št. Lovrenc na Dr. p.; vozove, ki so določeni za izvoz, pošiljajo te postaje v Maribor gl. kol.;

e) **Mariboru gl. kol.** postaji Št. Ilj in Pesnica;

f) **delavnici Ptuj** postaje od Ptuja do Kotoribe z odcepi;

g) **delavnici Maribor** pa iz proge Maribor—Prevalje in Celje—Dravograd-Meža.

Tudi za tekoča popravila pri tovornih vozovih velja pravilo, da mora določena edinica opraviti svoje delo. Le kadar ni mogoče popraviti vozov z lastnimi sredstvi, se odpošlje voz v matično kurilnico, da ona izvrši popravilo. Delavnica Maribor popravlja za druge rajone le tedaj, ako kurilniška vodstva ugotovijo, da se dotično popravilo v kurilnici ne more izvršiti.

Kurilniške delavnice in delavnice izpostav so določene v prvi vrsti samo za tekoča popravila. Revizije potniških vozov izvršuje za vso direkcijsko območje le **delavnica Maribor**, revizijo tovornih vozov pa po potrebi tudi **delavnica v Ptuj** in **kurilnica Ljubljana II. gor. kol.**, kar se določi od časa do časa po stanju tekočih popravil in številu revizijskih vozov.

## 18.

## Dostavitev pomožnih delavcev vozovnim ključavničarjem.

Pri težjih popravilih pokvarjenih vozov potrebujemo vozovni ključavničarji mnogokrat pomožne delavce za prenos težjega orodja, dvigalnic in tudi za pomoč pri delu. Te delavce dostavlja v postajah, kjer so tudi kurilnice, strojna služba sama iz stala lokomotivskih snažilcev in pomožnih kurilniških delavcev.

Na postajah, kjer ni istih na razpolago ali pa, kjer so strojni snažilci vsled opremne in druge službe zaposleni, morajo dostaviti delavce postaje same. V tem primeru dostavi postaja pomožnega delavca le v toliko, kolikor je resnično potreben. Nikakor pa ne sme delavec ostati pri popravilu voza, ako je svojo dolžnost že izvršil.

Ce postaja delavca ne more dostaviti, naj ga zahteva od progovne sekcije, oziroma njenih organov na postaji.

Ako nastanejo za postaje, oziroma progovne sekcije radi dostave pomožnih moči kaki stroški, se jih zaračuna strojni službi.

Ključavničarji morajo javiti po izvršenem popravilu v svoji kurilnici, koliko časa so potrebovali pomožne moči in katera edinca jim je iste dostavila.



## 19.

### Postopek z vročimi osmi.

Nedostatek, ki je najbolj razširjen v železniškem obratu in ki znatno ovira potek vozil, so vroče osi. V korist vse službe je, da se število vročih osi zmanjša na najmanjšo mero. Zato pa je potrebno složno sodelovanje vseh udeleženih uslužbencev, za kar veljajo v splošnem sledeče smernice:

Predno zapustijo vozovi postajo, se mora vozovnopregledno, oziroma vlakospremno osebje zanesljivo prepričati pri vsakem posameznem vozilu o njegovem stanju, osobito pa o množini maziva, pravilni legi osišča, in ostalih nedostatkih sploh. Vsaka nepravilnost naj se javi vlakovnemu odpravniku in voz po potrebi odstavi.

Med vožnjo je dolžnost vlakospremnega osebja in zaviračev, da se na vsaki postaji, kjer ima vlak postanek, osebno prepriča o hladnem teku osišč. Nadalje naj tudi med vožnjo večkrat opazuje dodeljene vozove in njih osišča. Ako se opazi kak sumljiv dim ali celo plamen okoli osišč, oziroma ako se sliši cviljenje, je dolžnost osebja, da ustavi vlak in ohladi osišče.

Na prihodnji postaji mora strojevodja, ako ni na postaji vozovnopreglednih organov, temeljito pregledati voz z vročo osjo in ga po potrebi odstavi. Ako ugotovi strojevodja, da je voz za nadaljni tek še sposoben, ga mora pošteno namazati z oljem iz svoje zaloge, vlakovodja pa mu mora potrditi faktični izdatek mazila v strojnem potnem listu.

Za pregledovanje in opazovanje vozov med vožnjo je torej odgovorno vse pri vlaku zaposleno osebje, vsak za svoje območje.

Ako je bil kak voz vsled vroče osi odstavljen, mora dotična postaja o tem takoj brzozjavno obvestiti pristojno kurilnico.

Brzozjavka mora vsebovati: številko vlaka, datum, postajo, številko in vrsto voza, njegovo lastninsko upravo, tovor, zadnjo revizijo in po možnosti tudi tip osišča, ako jo je mogoče ugotoviti na osiščnem okrovu.

Vlakovodja mora vpisati odstavljenе vozove pod opombo potnega lista in izstaviti „Naznanilo o vozovni poškodbi“.

Ko je popravilo izvršeno, izpolni postaja prvi del „Prijave o vročih oseh“, ki jo prinese s seboj ključavničar ter ga odpošlje na mašinsko odelenje direkcije, odsek IV/3-b. Drugi del prijave izpolni kurilnica ter ga odpošlje na isti naslov. Voz sme zapustiti postajo le na izrečno izjavo ključavničarja, da je voz za tek sposoben.

## 20.

### Iztirjeni vozovi.

1) Iztirjen voz se ne sme odpraviti iz postaje, dokler ga niso strokovni organi kurilnice ali delavnice pregledali in ugotovili, da so vsi deli voza kot kolesa, ležaji, osne vilice, vzmeti, odbijači in vlačilne naprave i. t. d. v takem stanju, da je voz sposoben za tek.

Strokovni organi so dolžni, v kolikor je to potrebno, iztirjene vozove vsposobiti za tek.

Na vozove, sposobne za tek, je treba nalepiti modro nalepnico obr. C 33, kjer se mora pripomniti, da je voz iztiril.

Voz se odpošlje s kartirano spremnico v določeno kurilnico, oziroma delavnico v točen pregled osovin, kolesnih dvojic, križno izmerjenje podstavka i. t. d.

2) Iztirjeni vozovi na odprti progi se morajo, kakor hitro je strokovni organ kurilnice (delavnice), oz. strojevodja ugotovil, da so sposobni za tek, odpremiti v najbližjo postajo, kjer se z njimi ravna po točki 1.

3) Pri naloženih iztirjenih vozovih mora strokovni organ ugotoviti, ako se morajo preložiti.

4) Za tuje iztirjene vozove veljajo predpisi Riv § 16, točka 4 in Ric, izdaja 1923, § 11, točka 7 (Ric, izdaja 1926, § 58, točka 5). V nalepnici se mora opazka: „Voz je iztiril“, vpisati v nemškem, italijanskem ali francoskem jeziku.

Vsako iztirjenje vozil se mora prijaviti po Navodilih za javljanje nezgod in izrednih dogodkov na glavnih in lokalnih progah.

## 21.

### Odpošiljanje vozovnih delov.

Postaje morajo zbirati vse na prostoru najdene vozovne dele in jih vsak torek odposlati v delavnico Maribor.

Kjer so na postaji vozovni pregledniki, se morajo odposlati v delavnico Maribor vsi vozovni deli, ki so označeni z lastniškim znakom in vozovno številko; vsi drugi vozovni deli kakor spenjače, odbijači i. t. d. se lahko uporabijo, če ne pa po medsebojnem sporazumu med postajo in vozovnimi pregledniki odpošljejo.

# Premikalna služba.

## 22.

### Seznam

postaj (izogibališč, nakladališč), kjer je odbijanje vozov prepovedano ali le pogojno dovoljeno.

Postaje, (izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov			Opomba
prepovedano	dovoljeno		
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	
<b>1. Zagreb gl. kol.—Postojna</b>			
	Zagreb - Sava		
	Podsused tvornica		
	Zaprešič		
	Savski Marof (post. izog.)		
	Dobova (post. izog.)		
	Brežice		
	Videm - Krško		
	Rajhenburg		
	Blanca (post. izog.)		
	Sevnica		
	Nakladališče čuvaj. 9		
		Breg (post. izog.) proti Zidanemu mostu	
	Nakladališče km 4'9/5'1.		
	Zidani most		
	Hrastnik		
	Trbovlje rudnik		
	Trbovlje os. kol.		
	Zagorje		
	Sava		
	Litija		

Postaje, (izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov			Opomba
prepovedano	dovoljeno		
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	
	Kresnice		<p>1) V smeri proti Brezovici od višine kretnice štev. 15.</p> <p>2) po navodilih italijanske drž. žel.</p>
	Laze		
	Zalog		
	Dovlačilnici km 430 <sup>1/2</sup> in <sup>2/3</sup>		
	Ljubljana gl. kol.		
Dovlačilnica km 434 <sup>4/5</sup>			
Dovlačilnica Vič km 436 <sup>7/8</sup>			
	Brezovica		
	Nakladališče km 444 <sup>2/3</sup>		
Nakladališče Preserje			
	Borovnica <sup>1)</sup>		
Verd			
	Logatec		
	Planina		
	Rakek		
	Postojna <sup>2)</sup>		
<b>2. Brezovica—Vrhnika</b>			
	Brezovica		
	Drenovgrič		
	Vrhnika		
<b>3. Zidani most—Maribor gl. kol.</b>			
	Rimske Toplice		<p>3) V smeri proti Sv. Juriju od višine kretnice št. 11,</p>
	Nakladališče Gračnica (km 363 <sup>6/7</sup> )		
	Laško		
	Celje		
	Štore		
		Sv. Jurij proti Grobelnem	
	Grobelno <sup>3)</sup>		
	Ponikva		
	Poljčane		
	Slov. Bistrica		

Postaje, (izogibaljšča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov			Opomba
prepovedano	dovoljeno		
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	
	Pragersko <sup>4)</sup>		4) Odbijanje voz v zvezna loka 11 in 21 je prepovedano
	Račje-Fram		
	Hoče		
	Tezno		
		Maribor predkol. proti Tezno	5) V smeri proti Hočam le do severnega konca postajnega hodnika. Vozovi se smejo samo spuščati, ne pa odbijati.
		Maribor gl. kol. proti Pesnici <sup>5)</sup>	
<b>4. Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto</b>			
		Slov. Bistrica mesto iz smeri Slov. Bistrica	
<b>5. Poljčane—Zreče</b>			
	Poljčane <sup>6)</sup>		6) Toda ne čez prelaz km 0'1 proti kretnici št. 6.
Loče			
Dražva vas			
		Slov. Konjice proti Zrečam	
Žreče			
<b>6. Grobelno—Rogatec</b>			
	Grobelno		7) Proti Rogatcu le na skladiščni tir, če je tirni zapornik pri kretnici 4 zaprt.
		Šmarje pri Jelšah proti Grobelnem	
		Mestinje proti Rogatcu	
		Kostrivnica—Podplat proti Rogatcu	
		Rogaška Slatina proti Grobelnem <sup>7)</sup>	
	Rogatec		
<b>7. Št. Ilj—Maribor gl. kol.</b>			
	Št. Ilj proti Spielfeld Str.		
	Pesnica		
<b>8. Ljubljana gl. kol.—Podbrdo</b>			
	Ljubljana gor. kol. <sup>8)</sup>		8) Odbijanje in spuščanje vozov na kurlniške tise je prepovedano.
	Št. Vid-Vižn arje		

Postaje, (izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov		Opomba
prepovedano	dovoljeno	
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje	
	v obeh smereh      v smeri vzpona	
	Medvode	
	Škofja Loka	
	Kranj <sup>9)</sup>	
	Podnart Kropa	
		Lesce-Bled proti Žirovnici
		Žirovnica proti Jesenicam
	Slovenski Javornik	
		Jesenice proti Področici (Rosenbach), Ratečam in Ljubljani. <sup>10)</sup>
Dobrava-Vintgar		
		Bled-Jezero proti Dobravi-Vintgar
	Bohinjska Bela	
	Soteska	
		Nomenj proti Bistrici B. j.
		Bistrica B. j. proti Podbrdu <sup>11)</sup>
		Podbrdo proti Bistrici B. j. <sup>12)</sup>
<b>9. Ljubljana gl. kol.—Kamnik</b>		
Trzin		
Domžale		
Jarše-Mengeš		
		Kamnik proti tovarišču
<b>10. Kranj—Tržič</b>		
Naklo		
Duplje		
Križe-Golnik		
Tržič		
<b>11. Jesenice—Rateče</b>		
		Dovje-Mojstrana proti Kranjski gori
		Kranjska gora proti Ratečam
		Fusine Laghi proti Kranjski gori

<sup>9)</sup> Odbijanje in spuščanje vozov na tir št. 7 strogo prepovedano.

<sup>10)</sup> Odbijanje in spuščanje vozov na progo proti Dobravi-V. preko kretnice 1 prepovedano.

<sup>11)</sup> le na pravi tir.

<sup>12)</sup> le na pravi tir.

**Postaje (Izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov**

prepovedano	dovoljeno		Opomba
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje vozov		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	

**12. Pragersko – Kotoriba (Nagykanizsa)**

	Pragersko		
	Sv. Lovrenc na Dr. p.		
	Ptuj		
	Moškanjci		
	Ormož		
		Središče proti Ormožu	
	Čakovec		
	Subotica		
	Kraljevec- <sup>1</sup> relog		
	Donji Mihaljevec p.		
	Kotoriba		
	Murakeresztur		
	Nagykanizsa		

**13. Ormož--Hodoš**

Pavlovci		Ivanjkovci proti Murški Soboti	
Žerovinci			
Ljutomer trg			
	Ljutomer <sup>13)</sup>		
		Veržej proti Murški Soboti	
Dokležovje			
	Beltinci		
	Murska Sobota <sup>14)</sup>		
		Pučinci proti Hodošu	
Mošljanci–Vaneča			
		Gornja Lendava–Mačkovci proti Hodošu	
Stanjovci			
		Petrovci–Križevci proti Hodošu	
	Šalovci		
		Hodoš proti Murški Soboti	

<sup>13)</sup> Spuščanje vozov na slepi tir 5 k okretnici je zabranjeno

<sup>14)</sup> Spuščanje vozov preko kretnice 5 na kurilniške naprave je zabranjeno

Postaje, (izogibaljšča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov			
prepovedano	dovoljeno		Opomba
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	
<b>14. Ljutomer—Gornja Radgona</b>			
	Ljutomer		
	Križovci p. Lj.		
	Bučočovci		
	Slatina-Radenci		
	Gornja Radgona <sup>15)</sup>		<sup>15)</sup> Od višine kretnice 1, ozir. 2.
<b>15. Čakovec—Dolnja Lendava</b>			
Čakovec vojarna			
	Krištanovec		
Vratišinec		Mursko Središče proti Čakovcu	
	Dolnja Lendava		
<b>16. Maribor gl. kol.—Pliberk (Bleiburg)</b>			
	Maribor kor. kol. <sup>16)</sup>		<sup>16)</sup> V smeri proti Mariboru gl. kol. od zahodnega potnega prehoda do tovarnega skladišča.
	Bistrica		
	Ruše		
	Fala		
Nakladališče Fala km 19'6			
	Sv. Lovrenc na Poh.		
	Brezno-Ribnica		
Nakladališče Janžev vrh			
	Vuhred-Marenberg		
	Vuzenica-Muta		
	Dravograd-Meža		
Dovlačilnica Guštanj-Ravne			
		Prevalje	
Holmec			
<b>17. Celje—Dravograd-Meža</b>			
	Celje		
Dovlačilnica Mestni mlin			
	Žalec		
	Št. Peter v Sav. d.		



**Postaje (izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov**

prepovedano	dovoljeno		Opomba
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje vozov		
	v obeh smereh	v smeri vzpona	
Skale	Polzela-Braslovče		
	Šmartno ob Paki		
	Šoštanj-Topolščica		
		Pesje	
	Velenje		
		Gornji Dolič proti Mislinjam	
		Mislinje proti Dovžam	
		Dovže proti Mislinjam	
		Turiška vas proti Mislinjam	
		Slovenjgradec proti Mislinjam	
	Sv. Jedert		
	Otiški vrh		
	Dravograd-Meža		

**18. Karlovac--Ljubljana gl. kol.**

Donje Pokupje			
	<b>Mahično</b>		
		Zorkovac proti Buhnjarcem	
		Zorkovac Polje proti Karlovcu	
	<b>Ozalj</b>		
		Kamanje proti Buhnjarcem	
		Buhnjarci proti Karlovcu	
	<b>Metlika</b>		
	<b>Gradac v B. K.</b>		
	<b>Črnomelj</b>		
	<b>Semič</b>		
		Rožni dol.-Pribišeje proti Semiču	
		Uršna Sela—Toplice proti Rožnem dolu P.	
		Birčna vas proti Uršnim Selam T.	
		Kandija proti Birčni vasi	
		Novo mesto proti Mirni peči in Metliki	
		Mirna peč proti Trebnjem na Dol.	
	Trebnje na Dol. proti Mirni peči, Veliki Loki in Mirni		

Postaje (izogibališča, nakladališča), kjer je odbijanje vozov			Opomba	
prepovedano	dovoljeno			
	pod pogojem, da je na zanesljiv način preskrbljeno za zaviranje vozov			
	v obeh smereh	v smeri vzpona		
Radohova vas	Velika Loka			
	Stična			
	Grosuplje proti	Višnja gora proti Grosupljam		
	Šmarje-Sap	{Višnji gori Čušperku in Šmarje-Sap		
		Škofljica		
	Ljubljana dol. kol.			
<b>19. Grosuplje – Kočevje</b>				
Čušperk		Dobrepolje proti Velikim Laščam		
		Velike Lašče proti Ortneku		
		Ortnek proti Velikim Laščam		
	Ribnica			
	Stara cerkev pri Kočevju			
	Kočevje			
<b>20. Trebnje na Dol. – Št. Janž na Dol.</b>				
Mirna				
Mokronog Bistrica				
		Št. Janž na Dol. proti premogovniku		
<b>21. Novo mesto – Straža Toplice</b>				
	Straža-Toplice			

### Opomba.

Spuščanje in odbijanje vozov je prepovedano :

- 1) na odprto progo,
- 2) v postajališčih in dovlačilnicah (industrijskih tirih),
- 3) v slepe tire, ki leže v padcu ali ki niso daljši kot 100 m, ozir. ni-majo več prostora vsaj za 6 voz.

V vsaki postaji (izogibališču, nakladališču) mora biti v prometnem uradu na lahko vidnem mestu izvešen pregled, iz katerega so razvidne določbe te tabele, v kolikor se tičejo dotične postaje.

## 23.

### Pravilna uporaba zavorne coklje.

Pri preiskavi nezgod se je ugotovilo, da vozovi pogosto iztirijo zaradi nepravilne uporabe zavornih cokelj, ker ni osobje o uporabi cokelj zadostno poučeno.

Zavorne coklje se smejo uporabljati na vseh postajah, kjer je dovoljeno odbijati vozove.

Zavorne coklje so dvojne, enorobne in dvorobne.

Coklja se položi na tirnico v določeni razdalji od mesta, kjer se morajo ustaviti vozovi. Razdalja, na katero ustavi coklja odbiti voz, je odvisna od nagiba tirov, brzine in teže vozov ter vremenskih razmer. Ako je proga ravna, brzina približno 15 km na uro in so tirnice suhe, se ustavi prazen, 10tanski voz približno na 5 metrov, enak naložen voz pa na 8 metrov. Razdalja se primerno poveča v padcu, na mokrih tirnicah, pri ugodnem vetru in večji teži odbitih vozov.

Ker se smejo loviti s cokljo največ le trije naloženi vozovi, se mora coklja po večini položiti na razdaljo 30 do 45 metrov.

Pri uporabi cokelj naj se upošteva:

1) Za vsak tir, na katerega se odbija, se določita po potrebi ena ali dve coklji; za vsaka dva tira mora biti pripravljena še ena nadomestna coklja. Kadar se coklja ne uporablja, se mora položiti na rob, da se spodnja stran ne zapraši ali zamaže.

2) Coklja se mora pravočasno položiti na tirnico in pravilno naravnati. Coklja, obrnjena z ostrico proti odbitim vozovom, se trdno prime za ročaj in položi tako na tirnico, da leži vsa spodnja stran na tirnici in da ne visi postrani. Potem se coklja pritisne nalahko na tirnico, da leži vodilni rob trdno ob notranjem robu tirnice. Če ni coklja tako položena, zadene kolesni venec vodilni rob ali ostrico coklje in jo odbije. To se pogosto zgodi v ovinkih. Zato naj se coklja po možnosti ne polaga na ovinkih. Kadar pa se temu ni mogoče izogniti, se sme uporabljati le enorobna coklja, to je taka, ki ima na eni strani vodilni rob, na drugi pa vzmet in položiti vedno le na zunanjo tirnico loka. Prepovedano je poriniti cokljo proti vozovom ali jo vreči pod kolo, ker na ta način položena coklja gotovo napačno obleži ali odskoči.

Ako se lovijo prazni vozovi, se mora paziti, da prazni vozovi ne preskočijo coklje.

3) Enorobna coklja se mora položiti tako, da leži vodilni rob na notranji strani tirnice, kjer jo obdrži kolesni venec, da ne odskoči. Vzmet mora dobro delovati, kar se preiskusi, če se ostrica vodilnega roba potegne s prstom od tračnice. Ko se spusti vodilni rob, ga potegne vzmet, ako pravilno deluje, zopet k tirnici; ako pa je vzmet pokvarjen, ostane coklja v legi, v katero se je s prstom premaknila.

Enorobna coklja se lahko uporablja na obrabljenih tračnicah in tam, kjer bi zunanji rob dvorobne coklje zadeval na ovire, n. pr. na kretnicah, tirnih križiščih, peroniziranih tirih, cestnih prehodih i. t. d.; vendar pa naj se tudi enorobna coklja, razen v nevarnosti, ne polaga na kretnice, tirna križišča in obrabljene tračnice, ker bi se coklja lahko tu zataknila.

4) Coklja se ne sme položiti z ostrico na nepodloženi stik tračnic ali neposredno pred njim.

5) Da coklja takoj zdrči z vozom in se preprečijo stresljaji in sunki, naj se tirnice na mestih, kjer se love vozovi, večkrat namažejo ali pa naj se namažejo drsalne ploskve cokelj. Mazanje je potrebno zlasti tedaj, kadar leži tir na pesku ali pepelu. Paziti pa se mora, da se ne namaže tudi zgornja ploskev coklje, ker bi sicer coklja zdrsnila in odskočila, ko jo zadene kolesni venec.

Mazilo sestoji iz približno 15 delov loja, 2 delov grafita in 3 delov masti; mast naj se primeša le pozimi, da se mazilo preveč ne strdi. Mesto tega mazila se lahko na manjših nagibih uporablja mazilno olje.

6) Pri večji vročini se poveča trenje med tirnico in cokljo tako, da se coklja prijema tirnice in drči z manjšo brzino kot vozovi, ki jih mora ustaviti. Da se to prepreči, se morajo tirnice ali coklje dobro mazati.

7) Obilno mazanje se priporoča po močnem deževju, ker se zavorni učinek na izpranih tračnicah poveča, kakor tudi, če po mokrem vremenu, dežju ali snegu, nenadoma nastopi suša in zarjavijo tirnice in coklje.

8) Ako rahlo, a vztrajno dežuje in je vreme megleno, so tirnice mastne in coklje drsijo dlje kot pri suhem vremenu. Da se poveča zavorni učinek in prepreči, da coklja ne odskoči, naj se potresa po tirnicah in na ostrico coklje pesek ali pepel. Isto je potrebno pri snežnem metežu, poledici in slani. Pri poledici naj se meša med pesek nekaj živinske soli, da pesek ne zamrzne. Pesek naj bo pripravljen v malih kupih ob tiru. Če se pesek porabi ali ni na razpolago, se pri poledici podrgne s cokljo po tirnici semintja in tako razdere ledena skorja.

9) Drsalna ploskev coklje in glava tirnice morata biti vedno prosti snega. Med snežnim metežem se morajo tirnice, kjer se lovijo vozovi, večkrat pomesti.

10) Pri večjem mrazu (pod  $-5^{\circ}\text{C}$ ) so coklje trde in krhke ter več ne prijemajo; poleg tega rade odskočijo in se rade lo-

mijo. Zato je dobro in zlasti na večjih premikalnih postajah potrebno, da se coklje pred uporabo toliko ogrejejo, da so brez zmrzline.

11) Pri močnem mrazu, poledici, vetru, mokrih tirnicah ali na velikem padcu se mora položiti na isti tirnici v razdalji 10 do 20 metrov druga coklja, da vsaj ta coklja ustavi odbiti voz, če odpove prva. Ako pa že prva coklja ulovi voz, se mora druga coklja odstraniti še preden dospe s prvo cokljo zavrti voz do nje. Če se iz kakega vzroka druga coklja ne more več položiti na potrebno razdaljo, se uporabita dve coklji na ta način, da se položi na vsako tirnico ena coklja.

12) Kadar se uporabljajo nove coklje, ki zaradi majhne sprijemljivosti rade odskočijo, naj se druga coklja položi vedno na drugo tirnico, da nova coklja, če odskoči, ne odbije s tira še druge coklje. Nova coklja se praviloma ne uporablja kot druga coklja.

13) Coklja se sme uporabljati največ dvakrat po vrsti, ker se sicer ostrica in peta ogrejeta in se coklja prehitro obrabi. Prepovedano je tudi polagati cokljo počez pod kolo, da se ustavijo vozovi, kadar odletijo s coklje nazaj, ker se pri tem ostrica pogosto skrivi ali odlomi.

14) Mesto, kjer se lovi, se mora tako izbrati, da se prepreči premočan udarec na stoječe vozovne skupine. Pri tem naj se ne upošteva le razdalja, na katero coklja učinkuje, temveč tudi lega tira, po katerem se premikajo ulovljeni vozovi. Po potrebi se mora na večjih nagibih ponovno loviti.

15) Vozovi z gibljivimi podstavki se morajo loviti na obeh tirnicah. Na isti način se lovijo vozovi tudi tedaj, kadar se morajo ustaviti na kratko razdaljo.

16) Ko se je voz na coklji ustavil, se sam premakne nazaj in oprosti cokljo, ki jo premikač odzame. Ako je voz obstal na coklji, se sme coklja oprostiti šele tedaj, ko so se ujeli tudi že drugi odbiti vozovi.

17) Radi osebne varnosti uslužbencev naj se uporablja za odstranitev cokelj s tirnice železna kljuka.

18) S cokljo se smejo loviti naenkrat le trije naloženi vozovi ali šest praznih vozov.

19) Prazni in naloženi vozovi skupaj se ne smejo loviti s cokljo, če so prazni vozovi spredaj. Zbirni vozovi se radi majhne obremenitve štejejo za prazne vozove.

20) Vozovi z nizko visečimi zavornimi napravami, ki lahko odbijejo cokljo, nadalje vozovi, ki se ne smejo odbijati in vozovi, pri katerih bi se naklada radi stresljajev, ki nastanejo pri ustavljanju s cokljo, poškodovala ali premaknila, se ne smejo ustavljati s cokljo.

21) Premikači, ki polagajo coklje, morajo paziti zlasti na tire, kateri se pogosto uporabljajo in si morajo med seboj pomagati, posebno kadar voz ostane na coklji.

22) Coklje morajo biti vedno v dobrem in uporabljivem stanju. Poškodovane, nezanesljivo delujoče coklje, posebno take, pri katerih ni ostrica dovolj ostra, nadalje coklje z enim vodilnim robom, ki imajo pokvarjen ali zlomljen vzmet ali ki ga sploh nimajo, se ne smejo uporabljati in se morajo oddati v popravilo.

Popravljenе coklje se morajo pred uporabo skrbno preizkusiti, če so napake odstranjene, zakrivljeni deli poravnani, zakovice nategnjene in zglajene tako, da se more coklja z vso drsalno ploskvijo položiti trdno na glavo tirnice.

23) Po premiku se morajo coklje odstraniti s tirov in shraniti na določenem mestu.

24) Premikači so odgovorni za polnoštevilnost, uporabljivost in pravočasno izmenjavo cokelj, ki se morajo pri službeni predaji oddati naslednji skupini.

Načelniki se morajo dnevno prepričati o številu in stanju cokelj, zasledovati primanjkljaje in odrediti potrebna popravila.

## 24.

**Premikalni zapisnik in izkaz o premikanju s stroji.**

Za premikanje se uporabljajo vlakovni stroji, postajne rezerve in v izjemnih primerih tudi kurilniške rezerve.

V izhodnih, končnih in onih postajah, kjer se stroji menjajo, se smejo vlakovni stroji uporabljati za premikanje pri lastnem vlaku najdlje 15 minut pred odhodom in po prihodu vlaka, če ni postajne rezerve na razpolago.

Za vsako premikanje, ki traja najmanj 15 minut, se izstavi premikalni zapisnik (obr. Prom. št. 58), kjer se vpišejo na prvi strani številka stroja, ime strojevodje in kurjača ter koliko časa se je premikalo ali držala para. Za vsak stroj, ki se mora primerno označiti kot vlakovni stroj, severna postajna rezerva, vzhodna postajna rezerva i. t. d., se izstavi poseben premikalni zapisnik.

V dispozicijskih postajah, ki imajo posebne stroje za premikanje, se vpiše na zadnji strani premikalnega zapisnika ime in priimek postajnega osobja, ki se je udeležilo premika in mu pritiče kilometraža.

Premikalni zapisnik se izstavlja z indigom v dveh izvodih. Kopija se izroči po končanem premiku strojevodji, matice pa ostanejo v zvezku ter se vpisujejo vsak dan po vrsti v izkaz o premikanju s stroji (obr. Prom. št. 60).

Izkaz se vodi mesečno od 25. do 24., nakar se zaključi in pošlje prihodnji mesec do 10. z maticami premikalnih zapisnikov na direkcijo, saobračajni in komerc. oddelek.

Ako strojevodja ne dobi premikalnega zapisnika, ki mu pritiče, ga mora takoj na licu mesta zahtevati. Če ni več mogoče izstaviti premikalnega zapisnika, da se ne zakasni vlak ali če ga prometnik noče izstaviti, mora strojevodja javiti to kurilnici, oz. vlakovodji, ki vpiše v strojni potni list, koliko časa se je premikalo in zakaj ni bil premikalni zapisnik izstavljen.

Pri sestavi premikalnih zapisnikov se mora upoštevati:

Pričetek in konec premika mora premikalni vodja ugotoviti v navzočnosti strojevodje.

Če se premik z vlakovnim strojem ali postajno rezervo prekine dlje kot 15 minut, se to prekinjenje ne šteje kot čas premika. Premikalni vodja mora o tem obvestiti strojevodjo, prekinjenje vpisati v svojo knjigo in ga pri izstavljanju premikalnega zapisnika vpoštevati.

Pri postajnih (kurilniških) rezervah se mora izkazati faktični čas premika in čakanja.

Čakanje postajne rezerve med faktičnim premikom, se potrdi strojevodji v premikalnem zapisniku kot držanje pare na stroške prometne službe ne glede na to, ali je čakal v kurilnici ali na kakem drugem mestu. Pravtako se potrdi držanje pare vlakovnemu stroju, ako stoji vlak v vmesnih postajah radi prometnih neprilik več kot 2 uri ali če čaka za vlak določen in pripravljen stroj z osobjem vred na odhod vlaka preko 2 uri.

Vodja premika razpolaga čez postajno rezervo med premikom in držanjem pare in mora pred vsakim prekinjenjem odkazati strojevodji prostor, kjer mora stroj čakati na začetek ponovnega premika.

S premikalnimi stroški se morajo obremeniti one službene stroke, za katere se je premikanje izvršilo, in sicer se vpiše:

a) za postajne namene izvršeno premikanje v breme prometnega oddelka;

b) premikanje, izvršeno radi znižanja vlakovne obremenitve ali odstavitve pokvarjenih voz, v breme strojnega oddelka;

c) premikanje za gradbene namene (t. j. za investicijske zgradbe, za katere je odobren poseben kredit) se izkaže v posebnem premikalnem zapisniku, dočim se premikanje za progovzdrževalne namene vpiše skupno s premikom, izvršenim v breme prometnega oddelka.

Glede zaračunavanja premika, ki se vrši na dovlačnicah, kakor tudi glede držanja pare istotam, veljajo posebne določbe.

Za dajanje pare se premikalni zapisnik izstavi na isti način in na istem obrazcu; v prazni rubriki pa se mora točno označiti namen (n. pr. desinfekcijo, črpanje vode, predkurjavo, pranje kotlov i. t. d.) in se v tem primeru zaračuna celoten čas uporabe, torej tudi pod 15 minutami. Seveda je treba točno označiti, za kateri oddelek se je para oddajala.



# Sestava vlakov.

## 25.

### Najvišje število dvojnih nakladov.

Predmeti, ki se morajo radi svoje dolžine nakladati na dva voza, n. pr. dolg les i. dr., se nakladajo na oplenske vozove, ki se spenjajo med seboj z lastnimi spenjačami, tovorom ali trdo spenjačo.

Dva voza, naložena z dolgimi predmeti, se imenujeta dvojni naklad.

Najvišje število dvojnih nakladov, ki so zvezani s tovorom ali s trdo spenjačo, je pri vlakih omejeno in ne sme presegati

#### a) na glavnih progah

z nagibom do  $10\%_{00}$  osem,  
do  $15\%_{00}$  šest,  
nad  $15\%_{00}$  pet dvojnih nakladov ;

#### b) na lokalnih progah

z nagibom do  $10\%_{00}$  šest,  
do  $15\%_{00}$  pet,  
nad  $15\%_{00}$  treh dvojnih nakladov.

Neposredno pred in za tako speto skupino treh, oz. na lokalnih progah dveh dvojnih nakladov, se mora uvrstiti zaseden zavorni voz.

Pri vlakih z doprego se dvojne naklade, ki so zvezane le s tovorom ali trdo spenjačo, ne smejo uvrščati.

## 26.

### Uporaba potniških vozov I. in II. razreda za III. razred.

Uporaba potniških vozov višjega razreda za III. razred je dovoljena le z dovoljenjem direkcije. V tem primeru se morajo taki vozovi prešteti, za kar se uporabljajo posebne tablice. Vsako prelepljanje razrednih števil je prepovedano. Serije in številke tako uporabljenih vozov vpiše prometnik v opombo potnega lista in navede vzrok, zakaj so se vozovi dostavili, n. pr. po odredbi Opk radi pomanjkanja vozov III. razreda. Vozovi stalnih garnitur se ne smejo uporabljati za potnike nižjega razreda.

## 27.

### Vozovne prehodne ograje in prehodni mehovi.

Prehod med potniškimi vozovi omogočujejo prehodne ograje in prehodni mehovi. Štiriosni vozovi imajo na obeh straneh prehodne mehove, pri ostalih potniških vozovih pa se uporabljajo prehodne ograje.

Kadar se prehod ne rabi, se prehodna ograja stisne, dvigne iz tečajev in sklopi. Nato se dvigne mostiček in pritrdi. Prehodni mehovi pa morajo biti pritisnjeni na čelne stene in pritrjeni z zaponkami na obeh straneh, da se ne razmaknejo. Prepovedano je pri razpenjanju vozov pustiti prehodne ograje in mehove, da prosto vise ali da so pomanjkljivo pritrjeni.

Pri spenjanju in razpenjanju prehodnih mehov se mora paziti:

Predno se spneta mehova, se morata najprej oba voza pravilno speti z vijačnima spenjačama, nato mehovne zaponke odpeti in mehova raztegniti. Ko sta mehova popolnoma raztegnjena in visita dobro na obeh obešalih, se ploščata okvirja stisneta skupaj s pomočjo ročnega vzvoda, spnejo najprej desne in leve zaponke, nato pa zgornje in spodnje ter tako mehova popolnoma zvežeta.

Pri spenjanju in razpenjanju se ne sme stopati na spodnji del meha, ker se sicer mehovna rebra pokvarijo in usnje raztrga. Prav tako se mora paziti pri uporabi ročnega spenjalnega vzvoda, da se usnje ne raztrga. Ako ni mogoče speti mehov brez trdne podlage pod nogami, naj se spustita začasno oba prehodna mostiča v vodoravno lego in nato zvežeta mehova vsak z eno zaponko. Ko je to izvršeno, se dvigneta zopet mostiča, dovrši spenjanje in položita na to prehodna mostiča definitivno na svoje mesto.

Načelno je prepovedano sestavljati prehode med vozovi s pomanjkljivimi prehodnimi sredstvi, ker je nepopolen prehod opasen za potnike in sprevodnike.

Za spenjanje in razpenjanje prehodnih mehov, oz. ograj mora skrbeti premikalno osebje, pri čemur morajo pomagati vozovni pregledniki, kadar jim to služba dopušča; brezpogojno pa morajo vozovni pregledniki sodelovati, če se pojavijo na prehodnih napravah tehnični, oz. mehanični nedostaki.

Vlakospremno osebje je za pravilno oskrbovanje prehodnih naprav soodgovorno ter mora vsak nedostatek samo, oz. s pomočjo vozovnih preglednikov odstraniti.

## 28.

## Sanitetni kovčki za prvo pomoč.

Vlakovodja vsakega brzega, potniškega ali mešanega vlaka mora imeti v službenem vozu sanitetni kovček, ki ga prevzame z drugo vlakovno opremo v svoji domovni postaji proti potrdilu. Potrdila mora postaja skrbno hraniti.

## Domovna postaja

Celje	ima 2,	Otiški vrh	ima 1,
Čakovec	" 1,	Rogatec	" 2,
Jesenice	" 3,	Slov. Bistrica mesto	" 1,
Kočevje	" 1,	Slov. Konjice	" 1,
Ljubljana gl. kol.	" 29,	Trzič	" 1,
Ljutomer	" 1,	Velenje	" 2,
Maribor gl. kol.	" 26,	Vrhnika	" 1,
Murska Sobota	" 1,	Zidani most	" 2
Novo mesto	" 4,		

## sanitetna kovčka.

Kovčki so izdelani iz pločevine v velikosti  $30 \times 20 \times 12$  cm, Označeni so s številkami od 101 do 180 in se zaklepajo z žabico, h kateri spadata dva enaka ključa; enega hrani domovna postaja kot duplikatni ključ, drugega pa prejme vlakovodja obenem s škrinjico. Razen tega pa mora postaja pred izročitvijo zavarovati vsak kovček s plombo, da se prepreči neopravičena uporaba sanitetnega materijala, oziroma da se more neopravičena uporaba naknadno ugotoviti.

V vsakem kovčku je naslednji sanitetni material:

10 kom.	izgotovljenih zavojev za prste tip 0
10 "	" " " " " " " I
5 "	" " " " " " " bedro " II
2 "	" " " " " " " trup " III
5 "	steril. hydrof. gaze à $\frac{1}{4}$ m
5 "	" " bate v kartonih à 10 gr.
2 "	" " " " " " " 25 gr.
5 "	kaliko povojev à 5 m/8 cm
5 "	hydrof " " 5 m/10 cm
2 "	trikotna robca
12 "	varnostnih zaponk
1	tuba borove vazelinē.

Kadar se vlakovno osobje ali kak potnik med vožnjo poškoduje, se kovček odpre in rana, oziroma poškodovani ud po navodilih na pokrovu obveže. Za obvezavo ran naj se rabijo predvsem že izgotovljene obveze; borvazelin se rabi za opekline.

Porabljeni material zabeleži vlakovodja na vloženi poli in javi pri izročitvi skrinjice domovni postaji, da je kovček odprt in zakaj ga je odprl. Domovna postaja zahteva dopolnitev materiala od sanitetnega referenta, oziroma odseka I-l-g in skrbi za zopetno plombiranje kovčka.

Vlakovodja, ki izgubi sanitetni kovček, mora povrniti nastalo škodo po določbi člena 83 Zakona o državnem prometnem osobju.

# Vpeljava vlakov.

## 29.

### Pregled vodilnih postaj.

Po členu 76 Pravilnika o vršenju saobračajne službe poslujejo v območju ljubljanske direkcije državnih železnic sledeče vodilne postaje:

Vodilna postaja	disponira na progi	Opomba
<b>Bistrica-Boh. j.</b>	Bistrica Boh. j. — Jesenice	
	Bistrica Boh. j. — Piedicolle	
<b>Bleiburg</b>	Pliberk (Bleiburg) — Dravograd M.	
<b>Celje</b>	Celje — Velenje	
<b>Čakovec</b>	Čakovec — Pragersko	
	Čakovec Kotoriba	
	Čakovec — D. Lendava	
	Čakovec — Varaždin	
<b>Dolnja Lendava</b>	D. Lendava — Čakovec	
<b>Dravograd-Meža</b>	Dravograd-Meža — Pliberk (Bleiburg)	
	Dravograd-Meža — Lavamünd	
	Dravograd-Meža — Velenje	
	Dravograd-Meža — Maribor gl. k. (Maribor kor. k.)	do Maribora kor. k. samo za tovrne vlake
<b>Fusine-Laghi</b>	Fusine-Laghi — Kranjska gora	
<b>Gornja Radgona</b>	Gornja Radgona — Radkersburg	
	Gornja Radgona — Ljutomer	
<b>Grobelno</b>	Grobelno — Rogatec	
<b>Grosuplje</b>	Grosuplje — Kočevje	za pot. vlake
<b>Hodoš</b>	Hodoš — Murska Sobota	
<b>Jesenice</b>	Jesenice — Bistrica Boh. j.	
	Jesenice — Ljubljana gl. k.	za brze in pot. vlake
	Jesenice — Ljubljana gor. k.	za tov. vlake
	Jesenice — Kranjska gora	
	Jesenice — Rosenbach	

Vodilna postaja	disponira na progi	Opomba
<b>Kamnik</b>	Kamnik — Ljubljana gl. k.	za pot. vlake
	Kamnik — Ljubljana gor. k.	za tov. vlake
<b>Karlovac</b>	Karlovac — Novo mesto	
<b>Kočevje</b>	Kočevje — Grosuplje	za pot. vlake
	Kočevje — Ljubljana gor. k.	za tov. vlake
<b>Kotoriba</b>	Kotoriba — Čakovec	
	Kotoriba — Nagykanizsa	
<b>Kranj</b>	Kranj — Tržič	
<b>Kranjska gora</b>	Kranjska gora — Fusine Laghi	
	Kranjska gora — Jesenice	
<b>Lavamünd</b>	Lavamünd — Dravograd-Meža	
<b>Ljubljana gl. k.</b>	Ljubljana gl. k. — Zidani most	
	Ljubljana gl. k. — Rakek	
	Ljubljana gl. k. — Ljubljana gor. k.	za strojne in tov. vl.
	Ljubljana gl. k. — Vrhnika	
	Ljubljana gl. k. — Novo mesto	za pot. in brze vlake
	Ljubljana gl. k. — Jesenice	"
<b>Ljubljana gor. k.</b>	Liubljana gl. k. — Kamnik	"
	Ljubljana gor. k. — Jesenice	za tov. vlake
	Ljubljana gor. k. — Novo mesto	"
	Ljubljana gor. k. — Kočevje	"
	Ljubljana gor. k. — Kamnik	"
<b>Ljubljana gor. k.</b>	Ljubljana gor. k. — Ljubljana gl. k.	za strojne in tov. vl.
<b>Ljutomer</b>	Ljutomer — Gornja Radgona	
<b>Maribor gl. k.</b>	Maribor gl. k. — Zidani most	
	Maribor gl. k. — Dravograd-Meža	za pot. in brze vlake
	Maribor gl. k. — Spielfeld Strass	
	Maribor gl. k. — Maribor kor. k.	
	Marib. gl. k. — Tezno — Marib. gl. k.	
<b>Maribor kor. k.</b>	Maribor kor. k. — Dravograd-Meža	za tov. vlake
	Maribor kor. k. — Maribor gl. k.	
	Marib. kor. k. — Tezno — Marib. gl. k.	sporazumno z Mb.
<b>Murska Sobota</b>	Murska Sobota — Ormož	
	Murska Sobota — Hodoš	
<b>Nagykanizsa</b>	Nagykanizsa — Kotoriba	
<b>Novo mesto</b>	Novo mesto — Karlovac	
	Novo mesto — Ljubljana gl. k.	za pot. in brze vlake

Vodilna postaja	disponira na progi	Opomba
<b>Novo mesto</b>	Novo mesto -- Ljubljana gor. k.	za tov. vlake
	Novo mesto -- Straža Toplice	
<b>Ormož</b>	Ormož -- Murska sobota	
<b>Piedicolle</b>	Piedicolle -- Bistrica Boh. j.	
<b>Poljčane</b>	Poljčane -- Slov. Konjice	
<b>Postumia-grotte</b>	Postumia Grotte -- Rakek	
<b>Pragersko</b>	Pragersko -- Čakovec	
<b>Radkersburg</b>	Radkersburg -- Gornja Radgona	
<b>Rakek</b>	Rakek -- Ljubljana gl. k.	
	Rakek -- Postumia Grotte	
<b>Rogatec</b>	Rogatec -- Grobelno	
<b>Rosenbach</b>	Rosenbach -- Jesenice	
<b>Slov. Bistrica</b>	Slov. Bistrica -- Slov. Bistrica mesto	
<b>Slov. Bistrica mesto</b>	Slov. Bistrica mesto -- Slov. Bistrica	
<b>Slov. Konjice</b>	Slov. Konjice -- Poljčane	
	Slov. Konjice -- Žreče -- Sl. Koniice	
<b>Spielfeld-Strass</b>	Spielfeld Strass -- Maribor gl. k.	
<b>Straža-Topl.</b>	Straža-Toplice -- Novo mesto	
<b>Št. Janž na Dol.</b>	Št. Janž na Dol. -- Trebnje	
<b>Trebnje</b>	Trebnje -- Št. Janž na Dol.	
<b>Tržič</b>	Tržič--Kranj	
<b>Velenje</b>	Velenje -- Dravograd-Meža	
	Velenje -- Celje	
	Pesje -- Skale	
<b>Vrhnika</b>	Vrhnika -- Ljubljana gl. k.	
<b>Zagreb gl. k.</b>	Zagreb gl. k. -- Zidani most	za brze in pot. vlake
<b>Zagreb-Sava</b>	Zagreb-Sava -- Zidani most	za tov. vlake
<b>Zidani most</b>	Zidani most -- Zagreb gl. k.	za pot. in brze vlake
	Zidani most -- Zagreb-Sava	za tov. vlake
	Zidani most -- Maribor gl. k.	
	Zidani most -- Ljubljana gl. k.	

## 30.

### Pravočasna naročitev strojev.

Po členu 84 Pravilnika o vršenju saobračajne službe se naročajo stroji za vse redne ali le ob gotovih dneh v tednu vozeče vlake pri pristojni kurilnici enkrat za vselej ob prehodu iz starega v novi vozni red, oz. pri redni vpeljavi med letom. Isto pravilo velja tudi za redne doprege, priprege in premikalne stroje.

Stroji za izredne vlake se naročajo za vsak primer posebej.

Vse za dotično dispozicijsko progo potrebne stroje naroča edinole pristojna vodilna postaja. Izjemno more zahtevati stroj tudi vmesna postaja, toda vedno s posredovanjem pristojne dispozicijske postaje.

Stroji se morajo naročiti pravočasno. Naročitev pa je pravočasna, če jo dobi kurilnica vsaj tako rano, da more stroj do določenega časa pripraviti, t. j. zakuriti in opremiti.

V normalnih razmerah se morajo zato naročiti stroji za izredne vlake ali močnejši stroji za redne vlake v zimskem času od 1. oktobra do 31. marca vsaj 4 ure, v ostalem času od 1. aprila do 30. septembra pa vsaj 3 ure pred odhodom stroja iz domicilne postaje. Samo v izrednih primerih se smejo naročiti stroji tudi kasneje in jih mora dostaviti kurilnica v najkrajšem času, oziroma takoj, če razpolaga s pripravljenimi stroji in osebjem.

Ako vodilna postaja v izrednem primeru ne more pravočasno naročiti stroja, mora to utemeljiti v posebnem poročilu, ki ga vpošlje takoj po naročitvi stroja saobračajnemu odseku direkcije. Kurilnice pa prijavijo vsak primer zakasnele naročitve svojemu oddelku.

Stroji se naročajo pismeno, brzojavno ali telefonično; kurilnica mora potrditi prejem naročila in javiti postaji vrsto stroja, ki se bo dostavil, oziroma mora obvestiti postajo, da stroja ne more dostaviti. V tem primeru mora vodilna postaja, ki rabi stroj, naročiti istega brzojavno pri sosednji vodilni postaji, ki ima kurilnico. Ta mora presoditi ali se bo krila potreba s strojem kakega izrednega vlaka ali pa naroči stroj pri svoji kurilnici in vpelje strojni vlak.



Brezpogojno pa je prepovedano, da bi naročale kurilnice stroje za izredne vlake same med seboj. Naročila, ki niso dospela po pristojni vodilni postaji, kurilnice ne smejo izvršiti. Istotako je nedopustno, da bi kurilnice same določevale trase, s katerimi se morajo odpraviti stroji.

Pravtako se odpovedujejo že naročeni stroji za izredne vlake, oz. stroji rednih vlakov. V tem primeru mora vodilna postaja **takoj** pismeno, brzojavno, oz. telefonično odpovedati že zahtevani stroj pri prizadeti kurilnici. Kurilnica mora odpoved stroja potrditi.

Da more postaja Ljubljana gl. kol. za brze vlake, ki prehajajo iz zagrebške na gorenjsko progo, pravočasno naročiti potrebno priprego, mora postaja Zidani most vsakokrat pravočasno, najkasneje pa po odhodu teh vlakov iz Zagreba sporočiti postaji Ljubljana gl. kol. obremenitev vlaka na gorenjski progi.

## 31.

### Vpeljava strojnih vlakov.

Vpeljava in odprava praznih strojev po voznem redu brzih vlakov ni v skladu z določbami člena 61 in 89 Pravilnika o vršenju saobračajne službe. Po navedenih predpisih se morajo prazni stroji odpravljati v prvi vrsti s tovornimi ali mešanimi vlaki, kjer naj se po možnosti tudi izrabijo. Če pa to ni mogoče, naj se vpeljejo strojni vlaki v trasi tovornih, mešanih ali potniških vlakov. V trasi brzih vlakov se smejo odpravljati stroji le v slučaju nezgod, če je pomoč nujno potrebna in ako se zahteva pomožni stroj za brze ali osebne vlake.

V primerih, da je brzina vlaka, s katerim se stroj odpravlja, večja kot maksimalna brzina stroja, se mora strojnemu vlaku s splošnim poveljem predpisati brzina, ki ustreza dolični vrsti stroja. N. pr. strojni vlak se vpelje v trasi potniškega vlaka, ki ima po voznem redu brzino 60 km. Maksimalna brzina stroja vrste 80 pa je 50 km. Zato obvesti postaja, ki vpelje strojni vlak, osebje s splošnim poveljem: „Vozite z brzino 50 km po tabeli 18 podatka“.

Postaje na progi, kjer strojni vlak vozi, se obvestijo o brzini z vlakovno brzojavko.

## Obveščanje osebja o vlakovnem prometu.

### 32.

#### Brzovjavno obvestilo.

Za brzovjavno, oz. telefonično obveščanje podrejene dispozijske proge je določen čas ob 2., 6., 10., 14., 18. in 22. uri.

Na progah, kjer ni nočne službe, odpadeta obvestili ob 22. in 2. uri.

Brzovjavno obvestilo sestoji iz glave (naslova in številke brzovjavke), besedila (časa objave, datuma, številke vlaka, ki vozi ali izostane, proge in številke vlaka, pri katerem je pismeno obvestilo) in podpisa prometnika.

Oblika take brzovjavke je razvidna iz primera:

Zidani most napove dne 20. septembra ob 22. uri na progó Zidani most—Ljubljana gl. kol. vožnjo izrednega vlaka štev. 692 in odpove vožnjo rednega vlaka štev. 642.

„Vsem postajam od Zidanega mosta do Ljubljane gl. kol. de Zidani most nr 316 f. Obvestilo ob 22. uri. Jutri dne 21. IX. vozi na progi Zidani most—Ljubljana gl. kol. vl. 692 in izostane na isti progi vl. 642. Pismeno obvestilo pri vlaku 612. Bregar.“

Postajna imena se morajo vedno izpisati. V vodilnih postajah, kjer prometnik ne vrši obenem tudi brzovjavne službe, vpiše prometnik brzovjavno obvestilo v knjigo za vlakovne brzovjavke, oz. v brzovjavni zapisnik za vsako progó posebej in ga odda brzovjavnemu uradu.

Kadar ni treba napovedati ali odpovedati vlakov, se odda brzovjavno obvestilo z besedilom: „Vlakovni promet neizpremenjen.“

## 33.

**Telefonična objava vlakovnega prometa.**

Za telefonično objavljanje vlakovnega prometa progovnim čuvajem (čl. 94, točka 6 prometnega pravilnika) veljajo te-le določbe:

1. Redni vlaki se objavijo osobju pri vsaki spremembi voznega reda enkrat za vselej.

2. Na vseh progah, kjer je med postajami in progovnimi čuvaji telefonska zveza, se objavlja promet izrednih in odpoved rednih vlakov telefonično.

3. Telefonske objave dajejo postaje v smeri od začetka proti koncu proge vsak dan redno ob določenih urah. Objave se označijo z zaporednimi številkami in se dajejo tudi tedaj, kadar ni spremembe v vlakovnem prometu.

Ker se dajejo brzozjavna obvestila ob 2., 6., 10., 14., 18. in 22. uri, morajo postaje oddajati telefonične objave na progo nekoliko pozneje.

Telefonske objave ob 2. uri 20 min., 6. uri 20 min., 10 uri 20 min., 14. uri 20 min., 18. uri 20 min. in 22. uri 20 min. so vpeljane na progah bivše južne železnice in na progah Kranj—Jesenice—Bistrica Boh. jez.—Piedicolle in Jesenice—Kranjska gora—Fusine Laghi, v kolikor ne izostanejo na progah brez nočne službe.

Na ostalih progah pa določajo čas objav postaje same sporazumno s progovnimi sekcijami. Vendar pa morajo biti tudi ti časi v skladu s časom, ko dobijo postaje brzozjavna obvestila. V nujnih primerih se oddajo telefonične objave tudi izven določenih ur.

Kadar je pokvarjen telefon, tedaj se mora pozvati sosednja, proti koncu proge ležeča postaja, da odda objavo v obe smeri.

4. K objavi se pokličejo vse v čuvajniški telefonski vod vključene postojanke, vključno sosednja postaja z okrožnim klicem na telefonskem budilcu ali pa z enim zvončnim udarcem.

Poklicane postojanke se javijo po vrsti, od najoddaljenejše govorilnice t. j. sosednje postaje do najbližje postojanke z besedami:

„Tu postaja . . .“ ali: „Tu čuvajnica štev. . . .“

Ko so se vse govorilnice (čuvajnice, vlakojavnice, postaja) javile, se objavi vlakovni promet počasi in razločno takole:

„Objava šte. . . .: Danes vozi vlak št. 692 in izostane vlak šte. 642. Podpis“.

Ali: „Objava šte. . . .: Vlakovni promet neizpremenjen. Podpis“.

Ali: „Objava šte. . . .: Danes vozi posebni brzivlak šte. . . z odhodom iz . . . ob 6. uri 30 min. in prihodom v . . . ob 6. uri 39 min. Podpis.“

Najoddaljnejši progovni čuvaj ponovi objavo dobesedno, ostali pa jo potrdijo po vrsti z besedami: „Razumela čuvajnica šte. . . . Podpis.“

Na isti način potrdi prejem objave tudi sosednja postaja, ki je objavi prisostvovala, nakar zaključi oddajna postaja objavo z besedami: „Pravilno, konec.“

Postaja, ki je oddala objavo, mora še pred oddajo vpisati objavo v knjigo za objave (telefonski zapisnik); po končanem pogovoru pa dostavi čas oddaje in številke navzočih čuvajnic.

Sosednja postaja vpiše objavo z navedbo časa in navzočih čuvajnic v tel. zapisnik in je za pravilno in pravočasno objavo soodgovorna.

Progovni čuvaji zapišejo vsebino objave takoj na svojo tablo, nato pa jo vpišejo dobesedno z navedbo časa v svojo službeno knjigo.

6. Ako se kaka čuvajnica kljub večkratnemu klicanju ne javi, obvesti postaja ostale čuvaje in naroči sosednjemu čuvaju, da mora dostaviti s službeno knjigo objavo čuvajnici, ki ni bila prisotna. Izvršitev mora potrditi odsotna postojanka donašalcu v njegovi službeni knjigi. Ako manjkata pri objavi dva ali več čuvajev, tedaj morata obe sosednji postaji poslati na progo pismeno objavo. Nadaljni postopek je določen v členu 94, t. 5 prometnega pravilnika. Ta postopek velja tudi tedaj, kadar je telefonski sporazum nemogoč. Na pismeno objavo se napiše opomba: „Telefon pokvarjen“.

7. Progovni čuvaji, ki opravljajo vlakojavno ali blokovno službo in ki niso vključeni v čuvajniški telefonski vod, se obveščajo na vlakojavnem telefonu; kretniki, ki niso vključeni, pa na lokalnih telefonih, oz. pismeno.

8. Progovne nadzornike, delavske skupine, vodje progovnih vozičkov in drezin obveščajo na progi o vlakovnem prometu najbližji čuvaji s službeno knjigo, kjer mu morajo uslužbenci potrditi, da so bili obveščeni.

9. Vse motnje v telefonski službi vpišejo postaje v telefonski zapisnik, progovni čuvaji pa v službeno knjigo.

Progovne čuvaje, ki se pri klicu ne javijo, mora postaja naznaniti progovni sekciji.

# Vlakovne listine.

## 34.

### Potni list in njegove priloge.

1) Potni listi se vodijo za vsak vlak in za vsako dispozi-  
cijsko progo posebej.

Isti potni listi se smejo uporabljati le pri direktnih potniških  
vlakih, ki vozijo z isto garnituro ali pa pri direktnih tovornih  
vlakih, ki prevažajo direktni tovor po prometnih določbah II. del  
preko več dispozijskih prog.

Nadalje je dovoljeno rabiti eno tiskovino za več vlakov na  
lokalnih progah in za lokalne vlake na glavnih progah, to pa  
samo za vlake enega in istega dneva.

2) Potni list vsebuje na prvi strani :

a) Natančno označbo vlaka (vrsto in številko), progo in dan,  
v katerem mora odpeljati vlak po voznem redu iz izhodne, ozi-  
roma one postaje, kjer se menja potni list. Če traja vožnja  
preko polnoči, naj se vpiše datum naslednjega dne v drugo vrsto.

b) Ime, priimek in službeni značaj vlakospremnega osebja,  
ki se vozi v službi ter progo, na kateri vrši službo. Pri sprevod-  
nikih tovornih vlakov se morajo navesti številke zavornih vozov,  
na katerih so nameščeni in pri potniških vlakih številke dodelje-  
nih osebnih vozov.

Ako menjajo sprevodniki med vožnjo zavore, mora biti v  
potnem listu označeno, na kateri progi so posluževali eno ali  
drugo zavoro.

c) Označbo strojev, tenderjev, nekurjenih strojev in snežnih  
plugov, ime in priimek strojevodij in kurjačev ter progo, na ka-  
teri vozijo pri vlaku. Nadalje se vpisuje tu celotna kilometerska  
teža v tisočih in desetinkah, ki se razdeli na posamezne stroje.

Vlakovni stroji, priprege in doprege, za službo pripravljeni  
stroji in delujoči snežni plugi se vpišejo le v to rubriko potnega  
lista. Mrzli stroji, tenderji in snežni plugi, ki se prevažajo, se  
vpisujejo kot tovor le v vozovni izkaz.

Poleg tega mora izhodna postaja vpisati pod opombo pot-  
nega lista, da ima vlak na določeni progi doprego, oziroma pri-  
prego ali pa, da vozi enovprežno.

d) Potrdilo izhodne kakor tudi one postaje, kjer se menja  
osebje, ali kjer se ustavi vlak prvič po poldnevem znamenju,  
da so se primerjale ure.

Na drugi strani potnega lista so :

e) Imena vseh postaj in odcepov, preko katerih vozi vlak in imena postajališč, če se vlak tam ustavi. Ta imena so v potnem listu že tiskana, ali pa jih mora vlakovodja vpisati.

f) Resnični časi vožnje od postaje (odcepa, postajališča) do postaje (odcepa, postajališča), prihoda, postanka ter odhoda in sicer pri postajah vedno, pri postajališčih pa le tedaj, če se vlak tam ustavi. Vpisuje se le resnični čas vožnje. Pri vpisovanju časovnih podatkov se prometnik, oziroma vlakovodja ne sme ozirati na normalne ali najkrajše vozne čase, temveč mu mora biti merodajna le njegova pravilno idoča žepna ura, po kateri mora točno ugotoviti resnični čas dejanskega odhoda in dohoda, oziroma prevoza vlaka na postajah. Vlakovodja mora primerjati ugotovljeni dejanski vozni čas z normalnim voznim časom v voznoredni knjižici in vpisati ugotovljeno razliko v stolpcu za podaljšanje, oziroma skrajšanje voznega časa. Isto velja za postanke na postajah, pri uvoznih signalih in na progi.

g) Morebitne razlike med rednim voznim časom in postankom ter resničnim časom vožnje in postanka se vpišejo v naslednje rubrike „Vozni čas—postanek se je podaljšal (skrajšal) za minut . . “. Na sklepu se seštejejo posamezne minute, za katere se je vozni čas in postanek podaljšal in skrajšal ter se ugotovi končna zamuda vlaka. Ako je bil potni list pravilno voden, se mora ta zamuda strinjati z zamudo, ki jo izkazuje čas prihoda v končni postaji.

h) Pri enotirnem prometu številke vlakov, s katerimi se sestane vlak na postajah.

i) Dodane objave in pismeni nalogi (splošni, križni in predvidnostni) z označbo O, I, II in III. Vse vlaku dodane vozne izkaze, objave in pismene naloge mora končna postaja vlaka priložiti z nitjo na tretjo stran zgoraj v levem kotu. Prilepljanje prilog je prepovedano. Vlakovna poročila se ne pritrjujejo.

j) Temperatura in vreme. Temperatura se vpiše v stopinjah C, vreme pa se označi na kratko, n. pr. veter, mirno, sneg, poledica, dež, megla i. t. d.

Vremenski podatki so velikega pomena za pravilno presojo različnih nerednosti in nezgod in se morajo zato vestno vpisovati. Ako vlakovodja opazi, da ni prometnik vpisal teh podatkov, ga mora na to opozoriti. Kadar se vremenske razmere med vožnjo bistveno spremenijo, mora to vlakovodja sam zabeležiti v določeni stolpec.

k) Morebitni vzroki zamud. Zamuda se mora utemeljiti s kratkim in jasnim besedilom, n. pr. 20 komadov izložil, 2 voza odstavil i. t. d. Kadar se zakasni vlak radi različnih manipulacij, se mora vpisati, koliko minut se je porabilo za vsako manipulacijo posebej, n. pr. oprema stroja 6 min., premik 11 min., presledek vlaka 604 10 min. Kadar se vlak zadrži na kaki postaji po naredbi naslednje ali kake druge postaje v smeri vožnje,

vpiše postaja, če ji vzrok zadržanja ni znan, v potni list: „Po nalogu postaje X.“. Postaja, ki je dala nalog, mora na to zamudo točno opravičiti. Če se ustavi vlak pri prostornem signalu, mora vlakovodja ugotoviti vzrok postanka pri vlakojavniku (blokovniku). Vzrok postanka pri uvoznem signalu mora prometnik opravičiti v potnem listu, pri prevozečih vlakih pa s kratkim poročilom oddelku II/2 v.

Ako se zakasni vlak radi priključnega vlaka lastne ali sosednje direkcije, oz. železnice, naj se vpiše v potni list poleg vzroka zamude tudi dohodni čas zamujenega priključnega vlaka.

Ako prekorači poštna manipulacija izjemoma voznoredni postanek, ne da bi se zakasnil vlak tudi še radi drugih vzrokov, mora to zamudo potrditi poštni uslužbenec s poštnim žigom. Zamudo, ki jo povzroči pošta ali carina, se mora navesti v minutah n. pr. 11 minut carina. Kot zamudo pošte ali carine pa se sme javiti le toliko minut, kolikor jih rabi pošta ali carina preko izvršene železniške manipulacije (opreme, nakladanja, razkladanja, premika i. t. d.)

l) Dobro čiljliv podpis vlakovnega odpravnika.

Na tretji strani:

m) Število vozov, ki so pri vlaku (ločeno po poštnih, osebnih in tovornih vozovih), število naloženih in praznih vozov, skupno število vseh vozov in število osi.

n) Število sedežev in število potnikov I., II. in III. razreda. Ako se število sedežev med vožnjo spremeni, n. pr. ker so se vozovi odstavili ali dostavili, potem se mora novo število sedežev vpisati v rubriko dotične postaje, kjer se število spremeni.

Potniška frekvenca vlakov se vpisuje po stvarnem številu potnikov. Sprevodniki morajo zato prešteti potnike v svojem okolišu pred odhodom vlaka iz izhodne in zadnje postaje pred končno postajo vlaka ter javiti vlakovodji število potnikov, deljeno po razredih. Ako vozi vlak preko več dispozicijskih postaj, se morajo potniki prešteti tudi pred odhodom vlaka iz zadnje postaje pred vsako dispozicijsko postajo in pred odhodom iz vsake dispozicijske postaje. Poleg tega morajo sprevodniki prešteti potnike na vmesnih postajah Brežice, Celje, Grosuplje, Kranj in Ormož. Dalje morajo sprevodniki javiti frekvenco tudi tedaj, kadar se število potnikov znatno izpremeni na kaki drugi vmesni postaji n. pr. radi letnega sejma, romanja, izleta i. t. d. Pri potniškem vlaku iz Ljubljane v Maribor se vpiše torej število potnikov pri odhodu vlaka iz Ljubljane gl. kol., Hrastnika, Zidanega mosta, Celja in Hoč. Ako bi izjemoma vstopilo znatno število potnikov v Litiji, bi se moralo vpisati število potnikov tudi pri odhodu vlaka iz te postaje.

Sprevodniki javljajo vlakovodji število potnikov, deljeno po razredih, od sprevodnika do sprevodnika na listku papirja.

o) Težo vlaka v celih in desetinkah tone in sicer čisto, vozovno in celotno težo vlaka, razdalje od postaje do postaje v

kilometrih in celotno kilometersko težo.

Čista teža potniških vlakov se določa po faktučnem številu potnikov, ki ga morajo sprevodniki napovedati v določenih postajah. Teža posameznih potnikov je določena v dodatku, tab. 15. Čista teža službenega voza in sovoz se ugotovi po spremnih listinah, čista teža poštnih vozov pa po napovedi poštnih uslužbencev.

p) Potrebno zavrno in v istini zavrto celotno težo v celih in desetinkah tone.

r) Pripombe. Pod pripombo se sme vpisati le to, kar določa prometni pravilnik v členu 96, točka 7. Prepovedano je tu pisati zadeve, ki se morajo javiti s posebnim poročilom n. pr. prepiri med uslužbenci i. t. d.

Nadalje se mora tu vpisati vzrok morebitno podaljšanega voznega časa, soglašanje strojevodje z obremenitvijo vlaka ali zahtevo strojevodje, da se obremenitev vlaka zmanjša. Te pripombe mora potrditi strojevodja s svojim podpisom. Pri strojnih vlakih se mora pod opombo vpisati namen vožnje n. pr. „Pomožni stroj za vlak štev. . . . .“, „Po naredbi kurilnice nazaj“, „Za prevzem vlaka štev. . . . .“, i. t. d.

3. Posamezne podatke vpisujejo v vlakovni zapisnik vlakovodja in vlakovni odpravniki kot določa to prometni pravilnik. Glej člen 97 točka 3 in 4.

4. Celotna kilometerska teža je produkt celotne kosmate teže, ki se prepelje na gotovi progi in števila prevoženih kilometrov.

Celotno kilometersko težo izračuna vlakovodja in sicer tako, da pomnoži od postaje do postaje prepeljano kosmato težo s prevoženimi kilometri. Produkt se vpiše na to v dotično rubriko potnega lista.

Razdalja se vpiše po voznem redu. Decimalke do vključno 0,5 se opuste, od 0,6 dalje se računajo za cel kilometer.

Vlakovodja mora sešteti celotno kilometersko težo za vsako železnico in za vsak stroj posebej. Celotna kilometerska teža se sešteje posebej za državne in lokalne železnice, vrhu tega tudi še za proge Rakek—Postojna, Kranjska gora—Trbiž, Bistrica B. j.—Podbrdo, Prevalje—Pliberk, Gor. Radgona—Radgona in Kotoriba—Nagykanizsa.

N. pr. pri vlaku 9213 na progi Ljubljana—Karlovac se mora ugotoviti celotna kilometerska teža posebej za proge Ljubljana gl. kol.—Novo mesto (lokalna železnica), Novo mesto—Bubnjarci (drž. železnica) in Bubnjarci—Karlovac (lokalna železnica).

Lokalne železnice, za katere se mora računati celotna kilometerska teža posebej, so: Murska Sobota—Hodoš, Dolnja Lendava—Čakovec, Celje—Velenje, Velenje—Dravograd, Kranj—Tržič, Grosuplje—Kočevje, Trebnje na Dol.—Št. Janž na Dol., Novo mesto—Straža—Toplice, Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto, Poljčane—Zreče, Grobelno—Rogatec, Ljubljana—Vrhnika.



Celotna kilometerska teža pa se računa posebej tudi za vsak stroj, ki se med vožnjo menja, oziroma ki se pripne vlaku na gotovem delu proge kot priprega ali doprega.

N. pr. pri vlaku, ki vozi iz Maribora do Ljubljane gl. kol. z istim strojem, se sešteje celotna kilometerska teža le enkrat, ako pa se menja stroj v Zidanem mostu, potem se mora sešteti ista posebej za progo Maribor gl. kol.—Zidani most in Zidani most—Ljubljana gl. kol. Pri vlaku, ki vozi iz Maribor gl. kol.—Zidani most in ima na progi Pragersko—Ponikva priprego, se mora sešteti celotna kilometerska teža trikrat in sicer posebej za delne proge Maribor gl. kol.—Pragersko, Pragersko—Ponikva in Ponikva—Zidani most.

5. Vlakovodja izračuna na tretji strani delne vsote za posamezne proge in celotno kilometersko težo vlaka ter jo prenese na prvo stran v določeno rubriko. Prenesejo se le tisoči in desetinke istih.

Ako je sodelovalo pri vlaku več strojev, potem se mora razdeliti celotna kilometerska teža na posamezne stroje po gotovem razmerju. Razmerje, po katerem se razdeli celotna kilometerska teža na vlakovni stroj, priprego, oziroma doprego, je razvidno iz tabele, ki je v vsaki knjižici voznega reda.

Strojno osebje za službo pripravljenih strojev nima pravice do kakega deleža.

Ako potrebuje vlak le na gotovem delu proge priprego ali doprego in je pri vlaku za službo pripravljen stroj, ki se ga uporabi na tem odseku za doprežno ali priprežno službo, potem se razdeli med oba stroja le celotna kilometerska teža, ki se je prevozila na tem progovnem odseku.

Ako pa mora vršiti drugi stroj priprežno, oziroma doprežno službo, preko dveh ali več vzponov, potem se razdeli med oba stroja celotna kilometerska teža cele vožnje.

N. pr.:

a) Vlak vozi od Ljubljane gor. kol. do Jesenic z dvema strojema. Obremenitev vlaka ne presega obremenitve enega stroja. Drugi stroj pelje torej pri vlaku kot za službo pripravljen stroj in mu ne pritiče nikak delež celotne kilometerske teže.

b) Vlak vozi od Ljubljane gor. kol. do Jesenic z dvema strojema. Ker se priklopi v Podnartu tovor, mora sodelovati drugi stroj od Podnarta do Jesenic, torej le na enem vzponu prevožene proge. V tem primeru se razdeli med oba stroja le celotna kilometerska teža proge Podnart—Jesenice. Na progi Ljubljana gor. kol.—Podnart vozi drugi stroj kot za službo pripravljen stroj. Celotna kilometerska teža tega odseka pripada vlakovnemu stroju.

c) Vlak vozi od Ljubljane gor. kol. do Jesenic z dvema strojema. Med vožnjo mora drugi stroj sodelovati od Medvod do Škofje Loke in od Podnarta do Jesenic, torej preko dveh vzponov. V tem primeru se razdeli celotna kilometerska teža za

vso progo (od Ljubljane gor. kol. do Jesenic) na oba stroja in sicer ne glede na to, ali je bil drugi stroj na progi Ljubljana gor. kol.—Medvode in Škofja Loka—Podnart izrabljen ali ne.

Prometnik končne postaje je za pravilno razdelitev celotne kilometerske teže osebno odgovoren.

6. Vlakovni odpravniki končnih in mejnih postaj zbirajo vlakovne zapisnike, jih pregledajo in po potrebi izpopolnijo ter v dokaz pregleda podpišejo. Tekom enega dne zbrani zapisniki se morajo ranžirati po številkah in progah ter v tem redu konsignirati in odposlati skupno s konsignacijo obr. S. O. 15 in s prometnimi poročili v posebnem zavitku na odd. II/2v. Vsako pošiljanje drugih spisov med vlakovnimi zapisniki je najstrožje prepovedano.

7. Vozovni izkaz sestavlja vlakovodja v izhodni ali oni postaji, kjer se menja vlakovni zapisnik. Vozove zapisuje na prostoru in sicer od sklepnega voza proti službenemu vozu v istem redu, kot so pri vlaku.

Izkaz sestoji iz štirih listov, matice in treh odtisov, ki se pomnože z dobrim, neobrabljenim indigo papirjem. Matica se odpošlje z vlakovnim zapisnikom oddelku II/2v, drugi list neposredno z razporedom vozov na vozovno vodstvo, tretji list ostane v končni, četrti list pa v izhodni postaji.

Za vsak voz se uporabi posebna vrsta in sicer se vpišejo v izkaz sledeči podatki:

a) Postaja, kjer se je voz pripel in ura, kdaj se je pripel.

Za postajno ime in uro se uporabi posebna vodoravna vrsta in se piše preko vseh kolon.

Nadalje se vpiše za vsak voz posebej:

b) Ime postaje, kjer se je voz odpel in uro, kdaj se je odklopil,

c) lastninski znak, vrsta in številka voza in število osi; lastna in čista teža v tonah,

č) vrsta tovora, oz. označba, da je voz prazen,

d) oddajna in namembna postaja,

e) kje je voz uvrščen,

f) dan, mesec in postaja prehoda na drž. železnice.

Na čelu vozovnega izkaza se mora vpisati na vseh štirih listih vrsta in številka vlaka, progga in datum. Ako se uporabi več tiskovin, se morajo posamezni izkazi označiti z zaporednimi številkami I., II., III. i. t. d.

Pri zavornih vozovih se številka voza podčrta. Lastna teža je zapisana na stranskih stenah ali na vzdolžnih nosilcih voza, čista teža pa v računskih listinah, ter se vpiše v celih in desetinkah tone.

Teža oseb, živali in robe, ki ni navedena v spremnih listinah, se določi po tabeli 15 dodatka.

Razen vozov se vpišeje v vozovni izkaz tudi številke in teža uvrščenih hladnih strojev, tenderjev, snežnih plugov in dru-

gih vozil na lastnih kolesih. Težo mora naznaniti postaji kurilnica, ki odpošilja vozilo.

Pri praznih vozovih se napravi v rubriki „čista teža“ in „vrsta tovora“ vodoravna črtica. Oddajna postaja se vpiše na podlagi nalepnice.

Pri naloženih vozovih se vpiše kot oddajna in namembna postaja resnična oddajna in namembna postaja po tovnem listu, ne pa po listarki.

Pri tujih vozovih se vpiše prehodna postaja, dan in uro prehoda po prehodnici.

Pri odrejenih vozovih se vpiše na desnem robu besedico „dir“, pri pokvarjenih „opr“, pri vozovih, ki so namenjeni za razkuženje „des“.

Vlakovodja mora pravočasno sestaviti vozovni izkaz in izračunati obremenitev vlaka. Za pravilnost izkaza je soodgovoren tudi prometnik.

V vmesnih postajah dodani vozovi se vpisujejo zaporedno v vozovni izkaz in označi, kje je voz uvrščen. V končni, oz. oni postaji, kjer se menjajo vlakovni zapisniki, pregleda vlakovni odpravnik vozovne izkaze in odredi morda potrebna popravila, oz. dopolnila.

Nadaljne priloge potnega lista so „Naznanilo o vozovnih poškodbah“ in „Vlakovno poročilo“ obr. V. št. 66 b, ki jih sestavlja vlakovodja.

V „Naznanilu o vozovnih poškodbah“ se javljajo:

a) Poškodbe vozov, primanjkljaji in poškodbe vozovnih delov in opreme.

b) vnete osi in mazanje gorkih osi,

c) poškodbe kurilnih naprav,

č) nerednosti pri razsvetljavi in poškodbe naprav za razsvetljavo.

Naznanilo o vozovnih poškodbah mora vsebovati datum in številko vlaka, pri vročih oseh tudi ime sprevodnika, kateremu je bil voz dodeljen.

V „Vlakovnem poročilu“ javlja vlakovodja vse nedostatke in nerednosti, ki se po prom. pravilniku čl. 97, t. 7 ne javljajo v potnem listu pod „Opombami“, kakor tudi vse izredne dogodke in nezgode.

Vsako priloženo vlakovno poročilo ali naznanilo o vozovnih poškodbah se mora zabeležiti v opombah potnega lista.

## 35.

### Potni list za strojno službo.

V vsaki izhodni ali oni postaji, kjer se stroji menjajo, izroči strojevodja vlakovodji potni list za strojno službo (obr. C šte. 129). Ta zapisnik vsebuje označbo vlaka, številko stroja, ime in priimek strojnega objekta, kakor tudi domovno postajo objekta in stroja.

Vlakovodja vodi zapisnik po predtisku. Rubrik „10 osnih kilometrov“ in „100 kilometerskih ton“ vlakovodja ne izpolni. Zamude vpisuje ločeno, in sicer posebej zamude v breme strojne službe in posebej zamude v breme prometne službe. Pod opombe vpisuje počasne vožnje, številke in lastninski znak odstavljenih vozov, pokvarjen brzinomer, oddajo olja za mazanje vročih osi. Tu pripomni nadalje vlakovodja, če ni bil izstavljen premikalni zapisnik in koliko časa se je ogreval vlak pred odhodom in med vožnjo. Pri vseh opombah se mora navesti kratko kraj, kje se je kaj pripetilo in bližje okolnosti.

Za pravilnost vpisov je odgovoren vlakovodja.

Po prihodu vlaka v postajo, kjer se stroj menja, ali v končni postaji izroči vlakovodja ta zapisnik strojevodji.

Potne liste za strojno službo o vožnjah s snežnimi plugi in materijalnimi vlaki pošlje kurilnica progovni sekciji. Po spopolnitvi s potrebnimi podatki in potrdilu o izvršenem delu in kontiranju se ta zapisnik pošlje takoj kurilnici, kateri pripada uporabljeni stroj.

Če se materijalni vlak ustavi med dvema postajama radi nakladanja, oz. razkladanja, se mora v rubriki „Postaja“ vpisati dotični kraj (kilometer).

# Odprava in promet vlakov.

## 36.

### Nastop službe vlakospremnega osebja.

Glede nastopa službe vlakospremnega osebja, se določajo sledeče izjeme k členu 102, t. 2 prom. pravilnika:

A) Radi večje množine dela in da se morejo vsi posli pri vlakih v redu opraviti, mora nastopiti vsa skupina, ne samo vlakovodje in prtljažniki, službo redno najmanj 1 uro pred odhodom potniških in tovornih vlakov na sledečih progah:

1. Zagreb gl. kol.—Postojna,
2. Zidani most—Maribor gl. kol.,
3. Ljubljana gl. kol.—Jesenice,
4. Ljubljana—Kamnik,
5. Pragersko—Velika Kaniža,
6. Maribor gl. kol.—Pliberk.

B) Z ozirom na manjši obseg dela pri prevzemanju vlakov nastopijo tudi vlakovodje službo šele pol ure pred odhodom vlakov na sledečih progah:

1. Ljubljana gl. kol.—Vrhnika,
2. Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto,
3. Poljčane—Žreče,
4. Grobelno—Rogatec,
5. Maribor—Št. Ilj,
6. Kranj—Tržič,
7. Jesenice—Rateče,
8. Ormož—Hodoš,
9. Čakovec—Dolnja Lendava,
10. Ljutomer—Gornja Radgona,
11. Velenje—Dravograd-Meža,
12. Grosuplje—Kočevje,
13. Novo mesto—Trebnje—Št. Janž,
14. Novo mesto—Straža-Toplice,
15. pri personalnih vlakih, ki vozijo iz Ljubljane v Zalog ter iz Maribora v Falo in Ruše.

Glede nastopa službe pri vlakih na ostalih progah: Ljubljana—Karlovac, Jesenice—Podbrdo in Celje—Velenje velja predpis prometnega pravilnika člen 102, točka 2.

Predpisu ni zadoščeno, če se osebje 1 uro, oz. pol ure pred odhodom vlaka šele javi pri vlakovnem odpravniku, ampak mora biti ob določenem času že z vso opremo na prostoru in mora začeti s prevzemanjem vlaka.

## 37.

**Vožnja v službenem vozu in stroju.**

1. V službenem vozu pri osebnih vlakih se smejo voziti razen vlakovodje in prtljažnega kondukterja:

- a) kontrolni organi;
- b) nadzorniki proge, brzovanja in signalov, ako se vozijo službeno na njim dodeljeni progi;
- c) snažilci baterij, ako spremljajo aparate in baterije;
- č) progovni obhodniki, kadar nosijo seboj svoje orodje.

2. V službenem vozu pri tovornih vlakih se smejo voziti razen pod 1. a)–č) navedenih uslužbencev še:

- d) žel. zdravniki in organi sanit. odseka;
- e) vlakovno osebje, ki se vrača po službenem naročilu v domovno postajo, oziroma kadar potuje k prevzemu kakega vlaka.

3. Vsi kontrolni organi in žel. zdravniki imajo vozovnice opremljene z žigom, oz. žigi:

„Velja za vožnjo na stroju“.

„Velja za tovarne vlake“.

„Velja za vožnjo v službenem vozu“.

4. Nadzorniki proge, brzovanja in signalov ter signalni ključavničarji in snažilci baterij morajo imeti vozovnice opremljene z žigom:

„Velja za tovarne vlake od . . . . do . . . .“.

„Velja za vožnjo v službenem vozu od . . . . do . . . .“

in nadzorniki še:

„Velja za vožnjo na stroju od . . . . do . . . .“.

5. Vlakovni uslužbenci, ki potujejo brez službe „v režiji“, se morajo po „Pravilniku o postranskih prejemkih“ člen 52, točka d) javiti pri vlakovodji in mu osebno izročiti knjižico za kilometražo in prejmo.

6. Progovni obhodniki morajo imeti vozovnice, opremljene z žigom:

„Velja za tovarne vlake od . . . . do . . . .“.

„Velja za vožnje v službenem vozu od . . . . do . . . .“.

7. Ako se dovoli izjemoma še drugim uslužbencem vožnja s tovarnimi vlaki, mora biti iz vozovnice razvidna proga in število vlaka, katerega sme dotični uporabljati. Tudi to dovoljenje se izdaja vsikdar le sporazumno s prometnim oddelkom.

8. Vsi uslužbenci, ki se vozijo v službenem vozu, razen kontrolnih organov, se morajo voziti v prtljažnem oddelku in ne smejo biti v službenem prostoru, ki je namenjen za vlakovodjo in prtljažnega kondukterja.

9. Vlakovodja se mora vsikdar prepričati, če so uslužbenci upravičeni, da potujejo v službenem vozu in mora vpisati v potni list pod pripombe njih ime, zvanje in progo, na kateri so se vozili v službenem vozu. Kontrolni organi, činovniki I. in II. kategorije vpišejo te podatke sami v potni list. Vlakovni uslužbenci se vpišejo na podlagi knjižice za kilometražo in sicer se vpiše, če potujejo v skupinah, ime vlakovodje in število njegovih sprevodnikov n. pr. „Ljubljana gl. kol. Vlakovodja N.N. in 5 sprevodnikov Maribor gl. kol.“; če pa potujejo posamezno, ime in čin z navedbo prepotovane proge.

10. Strojevodja se mora prepričati o upravičenosti vožnje na stroju. Tudi imena in zvanje uslužbencev, ki potujejo na strojih, se morajo vpisati pod opombami potnega lista kot določa to t. 9.

## 38.

### Pregledovanje kretnic in stalnih signalov po postajnem osobju.

#### A. Pregled kretnic za vlakovni promet.

I. Postaje (izogibališča) z nezavarovanimi in nezaklenjenimi kretnicami.

1. V postajah, kjer pregleduje kretnice določeni uslužbenec (nadkretnik), mora ta pred uvozom ali izvozom vsakega vlaka pregledati vse ročne kretnice, če so pravilno postavljene. Pri kretnicah, katere prevozi vlak proti ostrici, mora poleg pravilne lege ugotoviti, če se stika ostrica z glavno tirnico. Pri kretnicah, katere prevozi vlak po ostrici, se prepriča o pravilni legi le s pogledom na kretniške nastavke.

Ko je pregledal kretnice in se prepričal, da je uvozni, oziroma izvozni tir prost in da za uvoz, oz. izvoz vlaka ni zapreke, javi prometniku telefonično:

„Uvoz (izvoz) za vlak štev. . . . na tir (iz tira) štev. . . . prost. Podpis nadkretnika.“

Obvestilo vpišeta nadkretnik in prometnik z navedbo časa v telefonski zapisnik.

Kjer ni telefonične zveze, vpiše nadkretnik obvestilo v svojo službeno knjigo in jo dostavi prometniku. Ta potrdi prejem s svojim podpisom in z označbo časa, knjigo pa vrne nadkretniku. Sele po prejemu obvestila sme postaviti prometnik uvozni, oz. ščitni ali izvozni signal na „Slobodno“.

2. Na postajah (izogibališčih), kjer ni nadkretnikov, mora prometnik sam pregledati kretnice po določbah točke 1. Ako je na kretniški postojanki telefon, vpiše prometnik v telefonski zapisnik, sicer pa v službeno knjigo:

„Uvoz (izvoz) za vlak štev. . . . na tir (iz tira) štev. . . . prost. Podpis.“

II. Postaje z zanesljivo zaklenjenimi kretnicami.

1. V postajah, kjer so uvozne in izvozne kretnice za vožnjo proti ostrici v premo ali odklon zanesljivo zaklenjene, se te kretnice pred uvozom ali izvozom vlakov ne pregledajo. Ključni zaklenjenih kretnic morajo biti med uvozom, oz. izvozom v varstvu nadkretnika na določenem mestu.

Če vozi vlak preko zaklenjenih in nezaklenjenih kretnic proti ostrici, se morajo nezaklenjene kretnice pregledati po določbah A I 1.



Nadkretnik javi prometniku, da so kretnice zaklenjene: „Uvoz (izvoz) za vlak šte. . . . na tir (iz tira) šte. . . . prost, kretnice v pravilni legi zaklenjene. Podpis nadkretnika.“ Obvestilo se vpiše kakor pod A I 1.

2. Kjer ni nadkretnika, morajo biti ključi zaklenjenih kretnic pred dohodom, oz. odhodom vsakega vlaka v varstvu prometnika na določenem mestu.

Pregled kretnic, katerih ključi so v rokah prometnika, odpade.

3. Uslužbenec (prometnik ali nadkretnik), ki prevzame ključe v svoje varstvo, se mora pri prevzemu vselej prepričati, če je prevzel prave ključe. Zato mora biti označena na vsakem ključu številka kretnice in če zaklepa kretnico v premo ali odklon.

4. Kadar se, na postajah z zanesljivo zaklenjenimi kretnicami vrši križanje, se mora kretnik po uvozu vlaka hitro podati nasproti uslužbencu, ki mu prinaša ključe za izvoz nasprotnega vlaka.

V dolgih postajah z ročnimi kretnicami, kjer vršijo prometno službo le prometniki in kretniki, je pri ostrem križanju dovoljeno, da izroči prometnik ključe vlakovodji onega vlaka, ki je prvi dospel v postajo. Vlakovodja odda **po uvozu nasprotnega vlaka** ključe kretniku, da prestavi kretnice za izvoz njegovega vlaka. V tem primeru je vlakovodja nadzorni uslužbenec po členu 108, točka 6 Prometnega pravilnika, ki sme med uvozom hraniti ključe. Ta olajšava mora biti v postajah, kjer se izvaja, navedena v postajnem službenem redu t. 32.

5. Kot splošno pravilo velja, da morajo biti vse kretnice zaklenjene v normalni legi. V prometnih pisarnah, službenih prostorih kretnikov in nadkretnikov morajo biti izvešene razpredelnice, kjer je razvidna normalna lega ročnih kretnic in kako morajo biti pri posameznih vožnjah zaklenjene.

Ključi morajo biti v varstvu nadkretnika, oz. prometnika tudi tedaj, če se ne pričakuje noben vlak. Za premik in čiščenje mora prometnik, oz. nadkretnik izročiti ključe kretniku, ki mora po končanem dela kretnice zopet zakleniti v normalno lego in oddati ključe prometniku, oz. nadkretniku.

III. Postaje s popolnoma zavarovanimi kretnicami.

Pregled kretnic se vrši po določbah prometnega pravilnika člen 198, točki 3 in 5.

## B. Pregled kretnic po kretnikih, prometnikih in postajnih šefih.

1. Kretniki. V vsaki kretniški postojanki mora biti izvešena razpredelnica, kjer je določen čas, kedaj morajo kretniki razen pri nastopu službe, še pregledati vse kretnice in varnostne naprave glede na njih uporabljivost (Prom. prav. čl. 20, t. 2).

Ta pregled se mora vršiti v času, ko ni vlakov in sicer na postajah (izogibališčih) z dnevno in nočno službo štirikrat na

dan, to je vsakih šest ur enkrat; na postajah (izogibališčih) z dnevno službo trikrat, to je v jutranjih, opoldanskih in večernih urah.

Kretniki morajo vpisati pregled v svojo službeno knjigo, kjer označijo čas pregleda, številke pregledanih kretnic in dostavijo svoj podpis.

2. Prometniki. Prometniki, ki ne pregledujejo sami kretnic za vlakovni promet po členu 108 Prom. prav., morajo pregledati kretnice, varnostne naprave in stanje kretniškega osebja vsakih 12 ur enkrat.

Te kontrole morajo biti nepričakovane in se morajo vršiti ob različnih dnevni, oz. nočnih urah. Čas za nočne kontrole je med 22. in 5. uro. Pregled se mora vpisati z barvastim svinčnikom v kretnikov zapisnik in lasnoročno podpisati.

Na postajah, kjer ni telegrafistov ali drugih za brzojavno službo usposobljenih uslužbencev in vrše prometniki brzojavno službo sami, mora prometnik obvestiti telefonično (brzojavno) eno sosednjih postaj, kdaj odide na kontrolo in kdaj se je vrnil. To obvestilo morata obe postaji vpisati v telefonski (brzojavni) zapisnik. Naloga obveščene postaje je, da se pri morebitnem klicanju odsotnega prometnika javi in pojasni, zakaj se klicana postaja ne oglasi.

3. Šefi postaj (izogibališč). Po členu 20 Prom. prav. morajo šefi postaj pregledati kretnice dnevno vsaj enkrat in sicer ob priliki odredene dnevne kontrole. Istočasno morajo šefi postaj pregledati vse izvozne, smerne in uvozne signale in pripadajoče žične vode v postajnem območju ter se prepričati o njih uporabljivosti. Pregled kretnic in stalnih signalov morajo zabeležiti v zapisnike, ki so določeni v točki 31 in 40 postajnega službenega reda, označiti čas in beležko podpisati.

4. Na kretniških postojankah, ki so telefonično zvezane s prometnim uradom, se uporablja za službeno knjigo telefonski zapisnik, kjer se poleg telefonskih pogovorov vpisuje tudi pregled kretnic, določen pod A in B. V službenih uticah, kjer ni telefona, se pregled kretnic vpisuje v službeno knjigo; kjer ni službenih utic, mora biti spravljena službena knjiga v posebni skrinjici, ki je postavljena na vsaki strani postaje. Skrinjica mora biti zaklenjena, ključ pa se mora hraniti v prometni pisarni. Telefonski zapisnik, oz. službena knjiga mora biti na postojanki, oz. v skrinjici pritrjena z vrstico, njen vozal pa zalivkan.

Dvojniki kretniških ključev se morajo hraniti na mestu, ki je dostopen prometniku in sicer tako, da se uporaba lahko takoj ugotovi. Zato mora biti vsak dvojniki v posebnem ovitku, ki je primerno označen in zapečaten s privatnim žigom postajnega šefa. Vendar pa se morajo hraniti dvojniki na drugem mestu, kakor pa unikatni.

O vsaki uporabi dvojnika se mora poročati direkciji po pristojnem šefu prometne službe.

## 39.

### Indirektna odprava vlakov.

#### A.) Splošne določbe.

1) Čl. 121 t. l. Pravilnika o vršenju saobračajne službe predvideva direktno in indirektno odpravo vlakov.

Direktno se odpravi vlak, ako da prometnik vlakovodji nalog za odhod vlaka ustno pri službenem vozu neposredno pred odhodom.

Indirektno se odpravi vlak tedaj, če da prometnik vlakovodji nalog za odhod potom posrednika.

2) Indirektna odprava se lahko izvrši na dva načina:

a) Na postajah, ki imajo na vsaki strani postaje pri uvoznih kretnicah postavljalnice, oziroma kretniške postojanke, ki so zvezane s prometno pisarno s telefonom, odpravi prometnik vlak po kretnikih.

Vlakovni odpravnik da kretniku nalog za odhod telefonično z besedami:

„Vlak štev. . . . . odpelje točno“ ali „Vlak štev. . . . . odpelje ob . . uri . . min. Podpis odpravnika.“

Ta nalog vpiše kretnik v telefonični zapisnik in ga nese vlakovodji, ki potrdi prejem naloga s svojim podpisom v telefoničnem zapisniku. Šele na-to sme dati vlakovodja ob določenem času znamenje za odhod.

Tudi vlakovni odpravnik mora zabeležiti dani odhodni nalog v svoj telefonični zapisnik.

V slučaju nemogočega telefoničnega sporazuma se odpravi vlak po načinu b).

b) Na postajah z osrednjimi postavljalnicami ali kjer kretniške postojanke nimajo telefonične zveze s prometno pisarno, oziroma kjer niso kretniške postojanke stalno zasedene, zapiše prometnik odhodni nalog z istim besedilom kot pod a) v za to določeno knjižico in jo odpošlje vlakovodji po posebnem slu (postajnem delavcu ali kretniku, ki mora odkleniti kretnice za izvoz).

Ako ni za prenos knjižice na razpolago nobenega postajnega uslužbenca, ker je n. pr. postajni delavec zaposlen z razkladanjem, odda prometnik knjižico bližnjemu sprevodniku. Nalog se prenese nato vlakovodji od sprevodnika do sprevodnika in vlakovodja potrdi prejem naloga s svojim podpisom v knjižici ter odda nato ob določenem času za odhod predpisane signale. Knjižico vrne vlakovodja prometniku na isti način kot jo je prejel.

3) Pred izročitvijo odhodnega naloga mora seyeda prometnik izvršiti vse pogoje, ki jih določa Pravilnik o vršenju saobra-

čajne službe v členu 121 točka 5 in ne oprošča indirektna odprava prometnika nobenih dolžnosti, ki mu jih nalaga ta člen.

4) Indirektni odhodni nalog mora oddati prometnik vedno šele neposredno pred odhodom; vendar mora upoštevati pri tem tudi čas, ki se rabi za prenos naloga. Zato mora prometnik oddati kretniku telefonični nalog za odhod, oziroma oddati knjižico uslužbencu, da jo prenese vlakovodji kake 2 do 3 minute prej, kot je določil odhod vlaka.

5) Direktna odprava vlakov ima vedno prednost pred indirektno in naj se uporablja vsikdar, kadar je mogoče.

6) Potniški vlaki se odpravljajo le direktno; indirektna odprava vlakov je dovoljena samo pri mešanih, brzotovornih, tovornih in delovnih vlakih.

Ti vlaki se smejo odpraviti v vseh postajah indirektno na določeni način in sicer:

a) pri križanjih, ako je med odhodom obeh vlakov manj kot 10 min. presledka;

b) ako čakajo na odjavo in morajo odpeljati po dospelih odjavi prej kot v 5 minutah.

Primer: V postaji se križata dva vlaka. Med odhodom obeh vlakov je devet ali manj minut. V tem primeru se odpravita oba vlaka indirektno, ako sta oba vlaka tovorna vlaka; ako je eden izmed njih potniški vlak, se mora odpraviti potniški vlak brezpogojno direktno; ako sta oba vlaka potniška se morata odpraviti oba direktno.

V postaji se križata dva vlaka in je med odhodom obeh vlakov 10 ali več minut presledka. Oba vlaka se odpravita direktno, ako nima dotična postaja za odpravo mešanih, brzotovornih, tovornih in delovnih vlakov v določeni smeri olajšave po naslednji točki c).

c) Na gotovih postajah je radi lokalnih razmer n. pr. radi prevelike oddaljenosti vlaka od postajnega poslopja dovoljena indirektna odprava, mešanih, brzotovornih, tovornih in delovnih vlakov, ki imajo preko 60 osi v določeni smeri tudi tedaj, če vlak ne čaka na križanje ali odjavo. Pri indirektni odpravi po kretnikih mora biti službeni voz bližje kretniški postojanki kot postajnemu poslopju. Dotične postaje so razvidne iz priloženega seznama pod B).

7) Pred vsako indirektno vlakovno odpravo, ki je dopustna, mora po možnosti obvestiti prometnik vlakovodjo na kakšen način bo vlak odpravljen, da je vlakovodja na to pripravljen in da ne nastanejo radi odprave prepiri in nadaljne zamude vlakov.

8) Tudi pri dopustni indirektni odpravi se mora obvestiti vlakovno osobe o vsebini pismenih nalogov, kot določa to prometni pravilnik in podpisati vlakovni zapisnik, če je to po prometnem pravilniku potrebno.

9) Vsikdar pa morajo skrbeti tudi vlakovodje sami za hitro direktno odpravo vlakov in ne smejo čakati v ali pri službenem

vozu na dohod prometnika, če je mogoče pospešili odpravo na ta način, da gredo prometniku nasproti n. pr. radi podpisa v vlakovnem zapisniku i. t. d.

Ako bi prometnik ne prišel odpraviti vlaka ob določenem času, je vlakovodja dolžan, da se zanima za vzrok in da pravočasno opozori prometnika na odpravo.

10. Tudi pri indirektni odpravi mora prometnik opazovati odhajajoči vlak in paziti na morebitne signale kot določa to Pravilnik o vršenju saobračajne službe člen 121, točka 8.

11. Postaje morajo temeljito podučiti kretnike in one postajne uslužbenke, katere se določi za prenos odhodnega naloga o njihovih dolžnostih; domicilne postaje pa morajo razložiti vlakospremnemu osebju zlasti pa vlakovodjem, kako, kdaj in kateri vlaki se smejo odpravljati indirektno.

Posebno se morajo opozoriti, da se postavitvev izvoznega signala na „Slobodno“ ne sme nikdar smatrati za odhodni nalog. Tudi odprava vlakov z znaki ali ročnimi znamenji kakor tudi pogojne odprave z besedami n. pr.: „Odpeljite, če dospe vlak štev. . . .“ ali „ko začujete vozni signal“ ne smejo vlakovodje upoštevati in smejo odpeljati le na direktno povelje prometnika, oziroma na njegov pismeni nalog, ki so ga sprejeli na zgoraj navedeni način.

12. Vsaka postaja mora izvesti razpredelnico, iz katere je razviden na dotični postaji dopusten način indirektno odprave vlakov po sledečem vzorcu:

### Olajšava

pri odpravi vlakov v postaji . . . . .

Indirektna odprava mešanih, brzotovornih, tovornih in delovnih vlakov je dovoljena	v smeri	dovoljenje za odhod da prometnik po	Način indirektno odprave
1. pri križanjih, ako je med odhodom obeh vlakov manj kot 10 minut presledka	v obeh smereh	kretniku ali postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	a) Vlakovni odpravnik da kretniku nalog za odhod telefonično z besedami: „Vlak štev. . . odpelje točno“ ali „Vlak št. . . odpelja ob uri . . min. . . Podpis odpravnik“. Ta nalog zapiše kretnik v tel. zapisnik in ga nese vlakovodji, ki potrdi prejem naloga s svojim podpisom v tel. zapisniku. Šele nato sme dati vlakovodja znamenje za odhod. Tudi prometnik zabeleži dani nalog v svojem tel. zapisniku. V slučaju nemogočega tel. sporazuma se odpravi vlak po načinu b).
2. ako čakajo na odjavo in morajo odpeljati po dospelj odjavi prej kot v 5 minutah	v obeh smereh	kretniku ali postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b) Prometnik zapiše odhodni nalog z istim besedilom kot pod a) v za to določeno knjižico in jo odpošlje vlakovodji po posebnem slu (postajnem delavcu ali kretniku). Ako ni za prenos knjižice na razpolago nobenega postajnega uslužbenca, odda prometnik knjižico bližnjemu sprevodniku. Nalog se prenese vlakovodji od sprevodnika do sprevodnika in vlakovodja potrdi prejem naloga s svojim podpisom v knjižici ter odda nato za odhod predpisane signale. Knjižico vrne vlakovodja prometniku po isti poti, kot jo je prejel.
3. za vse navedene vlake	— —	kretniku na postojanki štev. . . ali postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	

Izmed tu navedenih inč izbere vsaka postaja le one, ki veljajo za njo in tako sestavljeno razpredelnico predloži v odobritev pristojnemu šefu prometne službe, odobreno pa izvesi v prometni pisarni.

## B) Seznam

onih postaj, kjer je dovoljena po točki 6 c indirektna odprava mešanih, brzotovornih, tovornih in delovnih vlakov radi krajevnih razmer.

Poslaja	v smeri proti	dovoljeno za odhod da prometnik po	način odprave
<b>Savski Marof</b>	Dobovi in Zaprešiču	postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b)
<b>Dobova</b>	Brežicam in Savskem Marofu	postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b)
<b>Brežice</b>	Videm-Krškem in Dobovi	kretniku	a)
<b>Videm-Krško</b>	Rajhenburgu in Brežicam	kretniku	a)
<b>Rajhenburg</b>	Videm-Krškem	kretniku	a)
<b>Blanca</b>	Sevnici in Rajhenburgu	postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b)
<b>Sevnica</b>	Bregu in Blanci	kretniku	a)
<b>Breg</b>	Zidanem mostu in Sevnici	postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b)
<b>Zidani most t. k.</b>	1.) Bregu iz tirov št. 3, 4, 5, 6 in 7 2.) Iz tirov št. 4a in 5a	1.) kretniku na post. št. 2 2.) kretniku v postavljalnici št. 1 (postojanka št. 1.)	a) a)
<b>Zidani most osebni kol.</b>	Hrastniku iz tira št. 1, 2 in 3, če je službeni voz v bližini postavljalnice št. 4. (postajanka št. 8)	kretniku	a)
<b>Trbovlje rudnik</b>	Zagorju	telefonu pri južni premogovni napravi neposredno vlakovodji	a)
<b>Trbovlje osebni kol.</b>	Zagorju	kretniku v post. št. 3	a)
<b>Sava</b>	Litiji	kretniku	a)
<b>Litija</b>	Kresnicam pri vlakih, ki se izognejo	kretniku	a)
<b>Laze</b>	Kresnicam	kretniku	a)
<b>Ljubljana gl. k.</b>	1.) Zalogu ali Ljubljani dol. kol. pri vlakih, ki peljejo iz tov. kol. 2.) Brezovici ali Ljubljani gor. kol. pri vlakih, ki peljejo iz tirov št. 4 do 8 3.) Ljubljani gor. kol. pri strojnih vlakih	1.) nadkretniku v severnem prom. uradu 2.) nadkretniku v sredini 3.) nadkretniku na jugu	a) a) a)

Postaja	v smeri proti	dovoljeno za odhod da prometnik po	način odprave
<b>Brezovica</b>	Borovnici	kretniku	a)
<b>Borovnica</b>	Verdu	postajnem uslužbencu, oziroma sprevodnikih	b)
<b>Verd</b>	Borovnici	kretniku	a)
<b>Logatec</b>	Verdu	kretniku	a)
<b>Planina</b>	Rakeku	kretniku	a)
<b>Rakek</b>	Planini	kretniku	a)
<b>Rimske Toplice</b>	Laškem	kretniku	a)
<b>Laško</b>	Celju	kretniku	a)
<b>Celje</b>	Laškem	kretniku	a)
<b>Štore</b>	Celju iz tira št. 3	kretniku	a)
<b>Sv. Jurij</b>	Grobelnem iz tira št. 4	kretniku	a)
<b>Grobelno</b>	Sv. Juriju iz tira št. 3	kretniku	a)
<b>Ponkva</b>	Poljčanam	kretniku	a)
<b>Poljčane</b>	Slov. Bistrici	kretniku	a)
<b>Pragersko</b>	1.) Račje-Framu pri vlakih, ki se ne ustavijo pred post. poslopjem ampak peljejo po 1. ali 4. tiru naprej proti severu 2.) pri vlakih, ki odpeljejo iz prem. kol. proti Kotoribi ali ki vozijo čez lok proti Kotoribi, oziroma proti severu	1.) kretniku v post. št. 2 2.) kretniku v post. št. 3	a) a)
<b>Tezno</b>	Hočam	nadkretniku na južnem koncu postaje	a)
<b>Maribor gl. k.</b>	1.) Pesnici 2.) pri vseh strojnih vlakih za Maribor kor. kol.	1.) severnem nadkretniku 2.) južnem nadkretniku, oziroma kretniku na postojanki 7	a) a)
<b>Pesnica</b>	Št. Ilju	kretniku	a)
<b>Maribor kor. k.</b>	1.) Bistrici 2.) Mariboru gl. k. in Teznu	1.) kretniku post. št. 3 2.) kretniku v post. št. 1, oziroma za strojne vlake, ki vozijo iz kurilnice po določenem kurilniškem organu	a) a)
<b>Ljubljana gor. kol.</b>	Jesenicam in Kamniku	premikalnem nadziralstvu severne skupine	a)
<b>Jesenice</b>	Kranjski gori in Podrožčici	kretniku post. števil. 2.	a)

## 40.

### Odprava strojnih vlakov med postajama Maribor gl. kol. in Maribor kor. kol.

#### A. Splošne določbe.

1. Med postajama Maribor gl. kol. in Maribor kor. kol. vozijo prazni stroji po možnosti v skupinah kot strojni vlaki. Na sestavo strojnega vlaka se ne sme čakati več kot 15 minut.

2. Za strojne vlake veljajo iste določbe signalnega in prometnega pravilnika kot za druge vlake. Zato morajo biti strojni vlaki opremljeni s čelnimi in sklepnimi signali. Vožnja strojnega vlaka se mora naznaniti s prijavo in z voznim signalom, ki se mora vpisati v obeh postajah v signalni zapisnik. Poleg tega se mora javiti vsak odhod strojnega vlaka še pred odhodom namembni postaji telefonično. Napoved strojnih vlakov drugi postaji s kakimi zvončnimi znaki na bloku je strogo prepovedana.

Da se preprečijo postanki strojnih vlakov pri signalu G mora postaja Maribor gl. kol., če nima za strojni vlak prostega uvoznega tira, to takoj po telefonični napovedi sporočiti postaji Maribor kor. kol., ki nato zadrži strojni vlak, dokler mu postaja Maribor gl. kol. ne dovoli odprave.

3. Službo vlakovodje vrši strojevodja; ako je pri vlaklu več strojev, potem je vlakovodja oni strojevodja, ki je na čelu vlaka.

4. Vsak strojni vlak mora imeti potni list, ki obsega tele podatke:

a) Številko strojnega vlaka, progo in datum;

b) Številko stroja in tenderja, ime in priimek strojevodje in kurjača.

Ako vozijo strojni vlaki brez številke, se mora pri vsakem stroju vpisati, za kateri vlak je stroj namenjen, oz. od katerega vlaka se stroj vrača.

c) Potrdilo, da ima strojevodja-vlakovodja točno idočo uro;

č) Vozne podatke. Ako se ustavi stroj na progi, se mora vpisati postanek v posebno vrsto.

d) Opombe.

5. Strojni vlaki se odpravljajo neposredno ali posredno.

Pri neposredni odpravi vpiše vlakovni odpravnik sam vse podatke v potni list in odpravi strojni vlak osebno.



6. Pri posredni odpravi pa izstavi prometnik potne liste za naslednjo perijodo in vpiše podatke pod a), c) in d) ter jih pošlje posredniku po določenem uslužbencu. Posrednik vpiše nato podatke pod b). Ko je strojni vlak za odhod pripravljen, javi to posrednik telefonično vlakovnemu odpravniku, ki da nato, če ni zapreke, nalog za odhod telefonično z besedami:

„Strojni vlak šte. . . . (oziroma  $\frac{za}{od}$  vlak(a) šte. . . . odpelje točno“ ali

„Strojni vlak šte. . . . odpelje ob . . . uri . . . min. Podpis.“  
Posrednik vpiše ta nalog dobesedno v telefonski zapisnik, odhodni čas pa v vlakovni zapisnik. Ob določenem času se poda posrednik k strojevodji, ki vrši pri strojnem vlaku službo vlakovodje, primerja ure in ga odpravi s tem, da mu izroči potni list in napove čas odhoda.

Ker se vrši posredna odprava vlaka z izročitvijo potnega lista, ne sme izročiti posrednik potnega lista strojevodji nikdar pred odhodom strojnega vlaka.

Ako bi strojni vlak radi nepričakovanih zaprek ne mogel odpeljati ob napovedanem času, prečrta posrednik sporazumno s prometnikom že vpisani odhodni čas v potnem listu in vpiše vzrok zamude in dejanski odhodni čas nad prečrtanim časom.

Morebitne dogodke na progi in dohod strojnega vlaka v namembno postajo vpiše v potni list strojevodja-vlakovodja.

## B) Določbe za postajo Maribor kor. kol.

7. Za odhod na postajo Maribor gl. kol. namenjeni stroji se pripravijo v Mariboru kor. kol. na tirih šte. 22, 23, 24, 25 ali 27.

Ako sestoji strojni vlak iz več strojev, potem se mora sestaviti strojni vlak na navedenih tirih sporazumno s postajo Maribor gl. kol., ki določi vrstni red in lego strojev, kakor jih potrebuje.

Sestava vlaka mora biti končana najmanj 5 min. pred vozno rednim odhodom.

8. Strojni vlaki se odpravljajo v Mariboru kor. kol. vedno posredno po organu kurilnice.

Kurilniški posrednik javi telefonično prometniku pripravljenost in številko strojnega vlaka. Takoj nato nakaže izvozno cesto po električnem firnem nakazovalcu, ki je v kurilniški utici in v postavljalnici šte. I. Pri tem nakazovanju zazvoni istočasno zvonilo na postajni bločni napravi v prometnem uradu in v električnem nakazovalcu v postavljalnici šte. I. Če ni za izvoz strojnega vlaka nobene ovire, izvršita prometnik in za njim blokar na svojih bločnih aparatih potrebno manipulacijo, ko je slednji še prej pravilno usmeril kretnice za nakazano izvozno cesto.

Odpravo vlaka izvršita nato prometnik in kurilniški posrednik po določbah točke 6.

Ko stoji izvozni signal E na slobodno in ko se je kurilniški posrednik prepričal, da so tudi kretnice za izvozno cesto pravilno usmerjene, da vlakovodji strojnega vlaka nalog za odhod; za pravilno lego kretnic in izvoznega signala pa je odgovoren tudi strojevodja na čelu vlaka, ki vrši službo vlakovodje.

9. Če strojni vlak ne more voznoredno odpeljati iz kurilnice, mora to kurilnica telefonično javiti vlakovnemu odpravniku vsaj 5 minut pred voznorednim odhodom in mu naznaniti, kedaj bo strojni vlak predvidoma lahko odpeljal.

Ko so zapreke odstranjene in more strojni vlak odpeljati, javi kurilnica, da je vlak za odhod pripravljen.

Na podlagi te prijave določi vlakovni odpravnik odhodni čas in odpravi vlak posredno po določbah točke 6. Kurilniški posrednik vpiše v potni list odhodni čas in vzrok zamude. Nadaljni postopek je določen v t. 6 in 8.

10. Če postaja Maribor kor. kol. ne more odpraviti strojnega vlaka ob voznorednem času, mora to vlakovni odpravnik telefonično javiti kurilnici in napovedati vzrok zamude in čas, kedaj bo strojni vlak predvidoma lahko odpeljal.

Pet minut pred odhodnim časom, ki ga je napovedal vlakovni odpravnik, mu mora nato javiti posrednik v kurilnici, da je strojni vlak za odhod pripravljen, nakar se odpravi strojni vlak posredno po določbah točke 6 in 8.

Kurilnica mora skrbeti, da se pravočasno javi pripravljenost za odhod in da se določeni odhodni čas točno upošteva.

11. Strojni vlaki iz Maribora gl. kol. vozijo v Mariboru kor. kol. navadno na tir šte. 28 in se morajo ustaviti brezpogojno pred kretnico šte. 13.

Točka, kjer morajo ustaviti strojni vlaki, je označena s kolcem, na katerem je ponoči svetiljka z modro lučjo proti vlakom.

Vožnja od kretnice šte. 13 dalje urejuje kretnik, ki je v kurilniškem območju.

Spremembe normalnega uvoza strojnih vlakov mora kurilnica pravočasno javiti prometniku in kurilniškemu kretniku, prometnik pa nato postavljalnici I.

Strojevodja-vlakovodja vpiše dohod v potni list in ga odda kurilniškemu uslužbencu, ki ureja promet strojnih vlakov in ki se mora prepričati, če se ujema vpisani dohod z dejanskim časom.

Kadar se nabere večje število potnih listov, jih dostavi posrednik prometnemu uradu po svojem uslužbencu, ki prinaša tudi nove potne liste za odhajajoče stroje, kot je to določeno v točki 6.

Tekom popoldneva v kurilnici oddani vlakovni zapisniki se morajo predati prometnemu uradu najkasneje do 20. ure, ker se odpošljejo z vlakom šte. 9015.

Vlakovni odpravnik mora dospelé potne liste pregledati, podpisati in poslati z drugimi potnimi listi direkciji, oddelek II/2 v.

### C. Določbe za postajo Maribor gl. kol.

12. Strojni vlaki, ki vozijo iz Maribora gl. kol. na kor. kol. se odpravljajo na glavnem kolodvoru neposredno iz tirov pred postajo po točki 5, ali pa se zbirajo stroji na tiru št. 4 med izvozno kretnico in potnim signalom M, od koder se odpravljajo posredno potom kretnika postojanke 430 (7).

Da se zbere večje število strojev za skupni strojni vlak, se sme čakati največ 15 min.

13. Pred posredno odpravo strojnega vlaka mora južni nadkretnik telefonično javiti vlakovnemu odpravniku, da je strojni vlak za odhod pripravljen. Če ni zapreke, blokira prometnik izvoz, za kar je določena na postajnem bloku posebna postavitvev premičnega gumba (strojne vožnje) in odpravi strojni vlak s posredovanjem kretnika postojanke 430 (7). Prometnik in kretnik morata izvršiti odpravo točno po določbah točke 6.

14. Za strojne vlake, ki prihajajo iz Maribora kor. kol. se blokira na glavnem kol. uvoz na tir šte. 1. Na kretniški postojanki šte. 7 pri kretnici šte. 1 je pritrdilni blok, s katerim se dovoli prometnemu uradu postavitvev uvoznega signala K na prosto. Tam službujoči kretnik sme dati to dovoljenje le tedaj, če je koroški uvozni tir med signalom K in kretnico šte. 1 popolnoma prost.

Strojni vlak se mora brezpogojno ustaviti pred uvozno kretnico šte. 1. Mesto kjer se morajo ustavljati stroji, je zaznamovano z namejnikom, ki nosi v tmíni svetiljko z modro lučjo proti vlaku.

Strojvodja-vlakovodja vpiše dohod strojnega vlaka v potni list in ga preda kretniku na postojanki 7, ki se prepriča, če se vpisani dohod ujema z dejanskim časom. Potne liste odda kretnik nadkretniku, ki jih pošlje prometnemu uradu po južnem spremljevalcu strojev. Ta spremljevalec prenaša tudi nove potne liste za odhajajoče strojne vlake v smislu točke 6.

Vlakovni odpravnik mora dospelé potne liste pregledati, podpisati in jih poslati z drugimi potnimi listi direkciji, oddelek II/2 v.

## 41.

**Vlakovne brzojavke.**

Brzojavka, katero odda po členu 122 prometnega pravilnika izhodna, oz. dispozicijska postaja po odhodu vsakega vlaka, mora vsebovati številko vlaka, čas odhoda, vlakovno težo (brt) v tonah in število osi v obliki ulomka, številko vlakovnega stroja, priprege, oz. doprege z navedbo proge, tovor za vmesne postaje na lastni dispozicijski progi in pri brzih in potniških vlakih število potnikov (pot) in število vozov po serijah, ki so dodani vlaku preko normalne garniture za ojačenje ali po posebni odredbi.

V primeru, da je garnitura normalna, se dostavi na koncu brzojavke besedica: navaden (nav.).

Voznoredni odhod se označi z besedico: reden (r.).

Zaradi skrajšanega postopka se smejo v vlakovnih brzojavkah rabiti mesto izpisanih besed zanje določeni brzojavni znaki.

Pri vlakih z Westinghouse zavoro in pri brzih in potniških vlakih, ki vozijo izjemno z ročno zavoro, se navede v vlakovni brzojavki za številko stroja besedica: Westing ali ročna zavora (roč. zav.).

Oblika takih vlakovnih brzojavk je razvidna iz primerov. Ljubljana gl. kol. napove odhod brzega vlaka štev. 5 na progo Ljubljana—Zidani most.

„VI 5 iz Lb r brt 312/46 str 10925 Westing pot 140 ima na sklepu služb voz štev XI za Beograd.“

Novo mesto napove odhod tovornega vlaka štev. 9262 na progo Novo mesto—Ljubljana:

„VI 9262 iz Nm 9 uri 10 brt 422/86 str 170508 ima 18/2 Mp 52/6 Tn od tega 22/2 Tn trs 32/4 Vg od tega 14/2 živo ostalo Lb.“

V primeru, da izhodna ali dispozicijska postaja iz katerega koli vzroka ne more oddati vlakovne brzojavke takoj t. j. neposredno po odhodu vlaka, mora napovedati odhod vlaka sosednji postaji telefonično in ta zopet svoji sosednji postaji, dokler ni bila predpisana vlakovna brzojavka oddana.

## 42.

### Javljanje popolnega uvoza vlakov.

1. Po določbah Pravilnika o vršenju saobračajne službe člen 111, 124 t. 2, 143 t. 14 in 175 t. 20 se sme odjaviti vlak brzovjavno, telefonično ali s posluževanjem progovnega bloka šele tedaj, ko je celotni vlak popolnoma uvozil v postajo in se je postavil uvozni (ščitni) signal na „Stoj“.

2. Kdaj se postavi uvozni ali ščitni signal na „Stoj“, določa signalni pravilnik člen 25, točka 5, oz. člen 22, točka 6.

3. Celota vlaka se ugotovi po srednji sklepni svetiljki, ki mora biti vedno na zadnjem vozu vlaka; stranske sklepne svetiljke ne morejo biti odločilne, ker so lahko na predzadnjem vozu, na lokalnih progah na tretjem ali celo na petem vozu od zadaj. (Pravilnik o vršenju saobračajne službe čl. 49, t. 2).

4. Vlak je popolnoma uvozil v postajo, ko je prevozil sklepni voz s srednjo sklepno svetiljko, oz. ko je prevozila morebitna doprega zadnjo ločnico na uvozni strani, ki se mora upoštevati, da ne preti naslednjemu ali nasprotnemu vlaku nevarnost pri uvozu, oz. izvozu.

5. Ker pa se vlakovni odpravnik ne more vedno prepričati, če je uvozil celoten vlak in če so ločnice proste, se odreja:

**a) Na postajah (izogibališčih) s popolno električno varnostno napravo in končnimi postavljalicami, oz. kretniški postojankami, ki so telefonično zvezane s prometnim uradom obvesti kretnik vlakovnega odpravnika o popolnem uvozu celotnega vlaka telefonično z besedami: „Vlak štev. . . . popolnoma uvozil. Sklepni signal v redu. Podpis“.**

Ako sklepni signal ni v redu, oz. ako vlak ni popolnoma uvozil, se javi: „Vlak štev. . . . brez sklepne svetiljke (ali brez srednje sklepne svetiljke). Ločnice proste“, oziroma „Vlak štev. . . . ni popolnoma uvozil. Sklepni signal v redu, ločnice zastavljene“.

Kretnik vpiše obvestilo dobesedno v svoj telefonični zapisnik, prometnik pa zaznamuje le čas v prometnem dnevniku obr. S. O. 6, oz. S. O. 7, zakar naj se napravi v rubriki

„Opomba“ posebna kolona z napisom „Vlak popolnoma uvozil. Sklepni signal v redu. Ura-min“.

Ako se uvoz ni v redu izvršil, mora vpisati tudi prometnik tozadevno kretnikovo obvestilo dobesedno v telefonični zapisnik.

Na postajah, kjer bi kretniki radi neugodne lege, oz. oddaljenosti kretniške postavljalnice od uvoznih kretnic ne mogli sami ugotoviti popolnega uvoza in celotnosti vlaka, morajo javiti sklepni sprevodniki kretnikom popolni uvoz takoj in brez poziva z besedami: „Sklepni voz s signalom znotraj ločnic“, oz. „Ločnice zastavljene.“ Kretnik sme šele po prejemu te prijave telefonično javiti prometniku, ali je vlak popolnoma uvozil ali ne.

b) Na postajah (izogibališčih) s popolno varnostno napravo a le z eno srednjo postavljalnico, oz. s kretniškimi postojankami brez telefonskih zvez in na postajah, kjer kretniške postojanke niso zasedene ali pa jih vobče ni, javi prometniku popolni uvoz celotnega vlaka sklepni sprevodnik po ostalih sprevodnikih do vlakovodje, oz. onega sprevodnika, ki je najbližji prometniku in ki mu prinese to poročilo. Sklepnik mora javiti brez posebnega poziva takoj, ko se je vlak ustavil: „Sklepni voz s signalom znotraj ločnic“ ali pa „Ločnice zastavljene“.

Na postajah dvotirne proge brez prehitevalnih tirov (kot v Hrastniku, Zagorju, Borovnici) javi sklepnik po sprevodnikih, da je vlak cel uvozil, ko je zadnji voz z morebitno doprego znotraj premikalnega mejnika.

6. Vlakovni odpravnik sme odjaviti vlak brezpogojno šele tedaj, ko se je sam osebno prepričal, oz. ko je prejel obvestilo po točki 5a) ali b), da je celoten vlak popolnoma uvozil in ko je bil uvozni (ščitni) signal postavljen na „Stoj“.

V postajah, kjer vršita prometno službo zunanji in notranji vlakovni odpravnik, objavlja vlake edinole zunanji prometnik. Ta sprejema zato tudi telefonične prijave kretnikov.

7. Za postaje, ki nimajo prehitevalnih tirov, oz. ki imajo sicer prehitevalne tire pa ni direktni uvoz na iste mogoč, velja določba, da sme prometnik na teh postajah odjaviti umikajoči se vlak šele tedaj, ko se je vlak popolnoma umaknil na izogibovalni tir, oz. na drugi glavni tir in se tam ustavil.

8. V postajah z napravami progovnega bloka objavlja vlake kretnik z blokiranjem uvoznega signala. Zato ga ne sme nikdar blokirati prej, **dokler ni celoten vlak popolnoma uvozil**. Ako se je torej vlak tako ustavil, da so ločnice zastavljene, mora postaviti kretnik uvozni signal na „Stoj“, blokirati ga pa sme šele tedaj, ko je vlak znotraj ločnic.

Javljanje popolnega uvoza na teh progah odpade, vendar je prometnik po čl. 129 t. 1, oz. čl. 121 t. 5 v) Pravilnika o

vršenju saobračajne službe tudi sam odgovoren, da je uvozni, oz. izvozni tir prost.

9. Na postajah, ki niso opremljene z uvoznimi (ščitnimi) signali, se odjavi vlak, ko je sklepni voz znotraj ločnic in je to javil sklepni sprevodnik prometniku po določbah točke 5 b).

10. Javljanje popolnega uvoza more izostati pri prevozečih vlakih, kakor tudi pri brzih, potniških in strojnih vlakih.

11. Na kateri način se mora javljati popolni uvoz na posameznih postajah, je razvidno iz priložene razpredelnice. Na postajah, ki v razpredelnici niso navedene, se prepriča prometnik sam, da je vlak popolnoma in cel uvozil.

12. Ker je za ugotovitev celotnega vlaka odločilna srednja sklepna svetiljka, odredimo, da **morajo imeti tudi vlaki na lokalnih železnicah po dnevi srednjo sklepno svetiljko na zadnjem vlakovnem vozu (zatekaču).**

13. Da ne ustavi strojevodja vlaka, predno je sklepni voz znotraj ločnic, mora dajati sklepnik signal „Naprej“ ali „Nazaj“, ki ga ponavljajo ostali sprevodniki, dokler ni prevozil sklepni voz ločnic.

Ko je zadnji voz vlaka znotraj ločnic, da sklepnik signal „Stoj“, ki se ponovi do strojevodje na čelu vlaka. Nepravilno je, če sklepnik po prevozu ločnic preneha dajati signal „Naprej“ ali „Nazaj“, ne da bi dal tudi signala „Stoj“.

Ako bi se izjemoma moral ustaviti vlak tako, da niso spredaj ali zadaj proste ločnice, mora dotični sprevodnik, ki je najbližji zasedeni ločnici, kriti vlak na oni strani, kjer se pričakuje kak vlak ali kjer se premika. Glej Pravilnik o vršenju saobračajne službe čl. 132 točka 4.

14. Prometniki morajo vedno obvestiti kretnike, če vozijo vlaki z doprego.

15. Šefi postaj (šolski uradniki) naj temeljito in dokazno pouče prizadeto osebje o določbah te naredbe. Zlasti naj opozore vlakospremno osebje, da naj strogo upošteva določbe pod točko 5b).

Pri vsakem tovornem vlaku je vlakovodja osebno odgovoren, da vrši osebje, zlasti pa sklepni sprevodnik na določenih postajah, svojo dolžnost.

## Pregled,

kako se prometnik v posameznih postajah, oz. izogibališčih uveri o popolnem uvozu celotnega vlaka.

Prometniku sporoči o popolnem uvozu celotnega vlaka		O p o m b e
kretnik telefonično	sklepni sprevodnik ustno po sprevodnikih od moža do moža	
v postajah, oz. izogibališčih		
<b>1. Proga Savski Marof-Rakek (Postumia)</b>		
	Savski Marof	
	Dobova	
Brežice		
Videm Krško		
Rajhenburg <sup>1)</sup>	Rajhenburg <sup>2)</sup>	1) pri uvozu iz Zagreba 2) pri uvozu iz Židane- nega mosta
	Blanca	
Sevnica		
	Breg	
Zidani most <sup>3)</sup>		3) pri uvozu iz Zagreba in Rakeka. Pri uvozu iz smeri Maribor ugotovi popolni uvoz prometnik na tov. kol. sam.
	Hrastnik	
Trbovlje		
	Zagorje	
Sava		
Litija		
Kresnice		
Laze		
Zalog		
Ljubljana gl. kol.		
Brezovica		
	Boro vnica	
Verd <sup>4)</sup>	Verd <sup>5)</sup>	4) pri uvozu iz Ljubljane 5) pri uvozu iz Rakeka
Logatec <sup>6)</sup>		6) če se ustavi vlak iz Rakeka pri uvozu na tir štev. 2 ali 3 tako, da sklepni voz ne prevo- zi južne postavljalnice, javi sklep- nik popoln uvoz kretniku po sprevodnikih, kretnik pa tele- fonično prometniku.
Planina		
Rakek		
<b>2. Proga Zidani most—Maribor gl. kol.</b>		
Rimske Toplice		
Laško		
Celje		



Prometniku sporoči o popolnem uvozu celotnega vlaka		
kretnik telefonično	sklepni sprevodnik usno po sprevodnikih od moža do moža	O p o m b e
v postajah, oz. izogibalščih		
Štore		
Sv. Jurij		
Grobelno		
Ponikva		
Poljčane		
Slov. Bistrica <sup>7)</sup>		<sup>7)</sup> pri uvozu iz Zidanega mosta
<b>3. Proga Grobelno–Rogatec.</b>		
	Grobelno	
	Šmarje pri Jelšah	
	Mestinje	
	Rogaška Slatina	
	Rogatec	
<b>4. Proga Ljubljana gl. kol. – Bistrica B. j. (Piedicolle.)</b>		
Ljubljana gl. kol.		
Ljubljana gor. kol.		
Št. Vid - Vižmarje <sup>8)</sup>	Št. Vid - Vižmarje <sup>9)</sup>	<sup>8)</sup> pri uvozu iz Ljubljane <sup>9)</sup> pri uvozu iz Bistrice B. j.
Medvode		
Škofja Loka		
Kranj		
Podnart Kropa		
Lesce Bled		
Žirovnica		
Jesenice		
Dobrava Vintgar		
Bled jezero		
Boh. Bela		
Soteska		
Nomenj		
Bistrica B. j.		
<b>5. Proga Jesenice–Kranjska gora (Fusine Laghi).</b>		
Jesenice		
	Dovje Mojstrana	
	Kranjska gora	
<b>6. Proga Ljubljana gl. kol. Kamnik.</b>		
Ljubljana gl. kol.		
Ljubljana gor. kol.		
	Trzin	
	Domžale	
	Jarše-Mengeš	
	Kamnik	

Prometniku sporoči o popolnem uvozu celotnega vlaka		
kretnik telefonično	sklepni sprevodnik usno po sprevodnikih od moža do moža	O p o m b e
v postajah, oz. izogibalščih		
<b>7. Proga Pragersko – Kotoriba (Murakeresztur).</b>		
Pragersko	Sv. Lovrenc na Dr. p.	
Ptuj	Moškanjci	
Ormož <sup>10)</sup>	Ormož <sup>11)</sup>	<sup>10)</sup> pri uvozu iz Čakovca <sup>11)</sup> pri uvozu iz Pragerskega
Središče Čakovec	Mala Subotica	
	Kraljevec-Prelog	
	Kotoriba	
<b>8. Proga Ormož – Murska Sobota.</b>		
Ormož	Ivanjkovci	
	Ljutomer	
	Veržej	
	Beltincih	
	Murska Sobota	
<b>9. Proga Maribor gl. kol. – Prevalje (Bleiburg).</b>		
Maribor gl. kol.		
Maribor kor. kol.		
Bistrica	Ruše	
	Fala	
Sv. Lovrenc na Poh.	Brezno Ribnica	
	Vuhred-Marenberg	
	Vuzenica-Muta	
Dravograd-Meža <sup>12)</sup>	Dravograd-Meža <sup>13)</sup>	<sup>12)</sup> pri uvozu iz Prevalj in Labuda <sup>13)</sup> Pri uvozu iz Maribora
Prevalje <sup>14)</sup>	Prevalje <sup>15)</sup>	<sup>14)</sup> Pri uvozu iz Pliberka <sup>15)</sup> Pri uvozu iz Maribora
<b>10. Proga Celje – Dravograd – Meža.</b>		
Celje	Žalec	
	Sv. Peter v Sav. dol.	
	Polzela-Braslovče	
	Smartno ob Paki	
	Šoštanj-Topolčica	
	Velenje	

Prometniku sporoči o popolnem uvozu celotnega vlaka		O p o m b e
kretnik telefonično	sklepni sprevodnik usno po sprevodnikih od moža do moža	
v postajah, oz. izogibališčih		
	Gornji Dolič	
	Mislinje	
	Slovenjgradec	
Otiški Vrh <sup>17)</sup>	Otiški Vrh <sup>16)</sup>	<sup>16)</sup> Pri uvozu iz Celja <sup>17)</sup> Pri uvozu iz Dravograda - Meže
Dravograd-Meža		

### 11. Proga Karlovac - Ljubljana.

	Mahično	
	Ozalj	
	Bubnjarci	
	Metlika	
	Gradec v Bel. kr.	
	Črnomelj	
	Semič	
	Rožni dol Pribišje	
	Uršna Sela - Toplice	
	Birčna vas	
Novo mesto		
	Mirna peč	
	Trebnje	
	Velika Loka	
	Radohova vas	
	Stična	
	Višnja gora	
	Grosuplje	
	Šmarje Sap	
	Škofljica	
	Ljubljana dol. kol.	
Ljubljana gl. kol.		

### 12. Grosuplje - Kočevje.

	Grosuplje	
	Čušperk	
	Dobropolje	
	Velike Lašče	
	Ortnek	
	Ribnica	
	Kočevje	

## 43.

### Ukrepi za povečanje prometne varnosti.

Na podlagi preiskav se je ugotovilo, da se dogodi pretežna večina nezgod na progi in postajah radi tega, ker ne posveča osobje brzini vlakov, legi signalov ter uvozu in izvozu vlakov na postajah one pozornosti, ki jo določata signalni in prometni pravilnik in ki je glavni pogoj za varnost prometa.

Da se poveča prometna varnost in omeje nezgode, naj se upošteva:

#### A. Vozna brzina in nje uravnavanje.

Vozna brzina je določena v voznem redu z normalnimi in najkrajšimi voznimi časi ter z navedbo največje dopustne brzine za poedine progovne odseke na osnovi tabele 16 dod. k voznemu redu. Dopustna največja brzina in predpisani najkrajši vozni čas, se ne sme prekoračiti. Glej čl. 105 t. 2, 3 in 4 prom. prav. Po določbi čl. 131 t. 8 prom. prav. uravnava vozno brzino pri vlakih z zračno zavoro strojevodja, ki je za pravilno brzino odgovoren. Pri vlakih z zračno zavoro, katerim je priklopljeno več vozov z ročno zavoro, kot je to dopustno po čl. 50 prom. prav. in pri vlakih, ki se le ročno zavirajo (pri tovornih vlakih) so odgovorni za pravilno brzino strojevodja in vse vlakospremno osobje. Pri teh vlakih je odgovorno v prvi vrsti vlakospremno osobje, da skrbi s pravilnim posluževanjem zavor za pravo brzino in enakomeren tek vlaka. Dolžnost vsakega poedinega sprevodnika je, da pazi stalno na progovne nagibe in uporablja svojo zavoro tako, da vozi vlak vedno enakomerno, brez sunkov in da ne prekorači dopustne brzine. Na to morajo paziti sprevodniki tudi na vodovodnih progi, če bi začel strojevodja prehitro voziti. Nikdar pa se ne sme zanašati osobje drugo na drugega ali pa celo na strojevodjo, da bo ta sam zadostno zaviral, ker je to protivno predpisom in nedopustno. Važno je nadalje, da se zavira že na potrebno razdaljo, oziroma takoj, ko začne voziti vlak hitrejšje kot je določeno. Ako vozi vlak s preveliko brzino in se prekasno zavira, potem učinkujejo zavore le polagoma zlasti pri slabih vremenskih razmerah kot snegu, deževju i. t. d. in ni mogoče pravočasno ustaviti vlaka v slučaju nevarnosti. Na

pravočasno zaviranje naj se pazi zlasti pred progovišči z določeno počasno vožnjo, pred opasnimi usekami, ovinki, pred morda na stoj postavljenimi prostornimi signali in vsikdar, ko se bliža vlak postaji.

Strojvodja je za pravo brzino soodgovoren. Njegova dolžnost je, da skrbi za pravilno posluževanje tenderjeve zavore in da daje predpisane signale s parno piščalko glasno in razločno, ako ne uporablja vlakospremno osobje pravilno zavor.

## B. Upoštevanje stalnih signalov.

Glavni namen stalnih signalov je, da se zavarujejo vlaki proti nezgodam kot trčenju, oplazenju in zavoženju. Zato je dolžnost vsega vlakovnega osobja, predvsem pa strojevodje, kurjača in vlakovodje, da posvečajo legi signalov vso svojo pozornost. Ako se zapazi signal „Stoj“, oziroma pri prednjem znamenju signal „Počasi“, mora vlakovno osobje tako zavirati, da se ustavi vlak brezpogojno še pred signalom. V slučaju nevarnosti mora uporabiti strojevodja poleg zavore tudi ostala razpoložljiva sredstva. Vsak prevoz signala „Stoj“ je najstrožje zabranjen. Glej čl. 131. toč. 15, 16 in 17 prom. pravilnika in čl. 21 t. 4 sig. pravilnika. Vlakospremno osobje, zlasti pa vlakovodja naj se ne zanaša pri prednjih, oz. ščitnih signalih na strojevodjin signal „Pazi“, ker ga ta nikakor ne oprošča dolžnosti, da ne opazuje osebno signalov. Ako strojevodja pravočasno ne uvažuje lége signalov, ga mora opozoriti vlakovodja s signalno vrvico, z vidnimi in slišnimi signali ali tudi z zasilno zavoro na ustavitvev vlaka pred signalom, ki je postavljen na „Stoj“. Kadar je izvid radi megle, dežja, snega, izredne tmine i. dr. oviran, se ne sme osobje zanašati, da stoji signal na „Prosto“, temveč mora pravočasno zavirati in zmanjšati brzino tako, da se vlak lahko zanesljivo ustavi pred morda na stoj postavljenim signalom. Nastalo daljšo vožnjo se mora v vlakovnem zapisniku primerno utemeljiti n. pr.: „Previdno pred uvoz. sgl. meglá“ ali „Previdno vlak. jav. 11 meglá“. Lega prednjega signala, ki ne odgovarja legi uvoznega signala, se mora zabeležiti vsikdar pod splošnimi opombami v potnem listu.

Vse vlakovno osobje se opozarja, da se ne sme podcenjevati važnost prednjega signala in da je upoštevanje signala „Stoj“ pogoj za varnost obrata sploh.

Signal „Stoj“ se prevozi skoraj vedno le zgolj radi nepozornosti in neprevidnosti vlakovnega osobja. Primeri radi tehničnih napak so skrajno redki. Ker ogroža ta kršitev najvažnejših predpisov prometno varnost in je pogosto vzrok večjih nezgod, bode direkcija odslej dosledno obravnavala vse take prestopke disciplinsko po čl. 148 in 149 t. 7 Zakona o drž. prometnem osobju.

### C. Uvoz, prevoz in izvoz vlakov v postajah.

Uvozi, prevozi in izvozi vlakov v postajah so pogosto najbolj ogroženi momenti vožnje. Pri tem se mora paziti zlasti na lego in stanje kretnic, vozno cesto, premik na sosednjih tirih ter na uvoz, oz. izvoz vlakov na, oziroma iz sosednjih tirov.

Pregled kretnic, tirnih križič, uvoznega tira in ostale varnostne odredbe, kakor tudi dolžnosti in odgovornost posameznih uslužbencev so jasno in točno označene v čl. 107, 108, 123, 129 t. 1, 4, 5 in 6, čl. 131, t. 6, 18 in 19, čl. 139 t. 8 prom. pravilnika. Postajni načelniki, oz. šol. uradniki se vnovič pozivljajo, da pogosto ponavljajo v šoli omenjene določbe ter intenzivno nadzorujejo vestno uvaževanje navedenih predpisov.

Ako je odvisna varnost uvozečega, prevozečega ali izvozečega vlaka od morda danega signala „Stoj“, potem se mora vedno računati z možnostjo, da se ta signal prevozi. V dosEGO popolne varnosti je torej potrebno, da počiva premik med uvozom, prevozom in izvozom vlakov na vseh tirih, kjer ni onemogočeno ogrožanje proste vozne ceste uvozečega, oz. izvozečega vlaka že s tirno napravo samo. Enako se mora smatrati, da je ogrožen na dvotirni progi izvoz križnega vlaka, na enotirni in dvotirni progi pa tudi izvoz vlaka na morebitno s'ransko progo in vsaki izvoz na nasprotni strani, ako se vrši isti po tiru, ki tangira ali traverzira vozno cesto postaji bližajočega se vlaka, če prav stoji pripadajoči signal na „Stoj“, oz. čeprav se daje ročni signal „Stoj“. Pod navedenimi okolščinami je po čl. 123 t. 1. prom. pravilnika prepovedan istočasni uvoz dveh nasprotnih vlakov, po toč. 2 istega člena pa sploh vsak istočasen uvoz, torej tudi iz stranskih smeri.

Prepoved velja tudi tedaj, ako varnostna naprava radi svoje nepopolnosti ne izključuje takih voženj, ki se medsebojno ogrožajo.

Ako se približuje postaji vlak, se ne sme odpraviti iz postaje, kjer omogoča tirna ali varnostna naprava oplazenje, oz. prerezanje vlakov, noben nasprotni in v isti smeri vozeči vlak po tiru, ki tangira ali križa vozno cesto bližajočega se vlaka. Prepovedan je tudi vsak premik, ki bi ogrožal varnost uvozečega vlaka. Taka vožnja, oz. premik se sme izvršiti šele tedaj, ko se je prometnik zanesljivo prepričal, da se je ustavil uvozeči vlak pred uvoznim (ščitnim) signalom.

Na vseh postajah morajo biti izvešene v prometnih uradih, v postavljalnicah, službenih prostorih kretnikov in v prostorih za premikače sledeče afiše:

1. Na postajah enotirne proge:

„V točno uvaževanje!

Ako se približuje vlak postaji, se ne sme odpraviti noben

izvozeči vlak in se ne sme dovoliti noben premik, ki bi tangiral ali križal vozno cesto bližajočega se vlaka.

V neizogibnih primerih se smejo izvršiti take vožnje šele tedaj, ko je zanesljivo ugotovljeno, da se je približajoči vlak ustavil pri uvoznem-ščitnem signalu.“

2. Na postajah dvotirne proge:

„V točno uvaževanje!

Ako se približuje vlak postaji, se ne sme odpraviti noben vlak v nasprotni in isti smeri, ako bi tangiral ali prerezal vozno cesto prihajajočega vlaka; tudi se ne sme podvzeti nikak premik, ki bi ogrožal uvozno cesto bližajočega se vlaka.

V neizogibnih primerih se smejo izvršiti take vožnje šele tedaj, ko je zanesljivo ugotovljeno, da se je bližajoči vlak ustavil pri uvoznem (ščitnem) signalu, oziroma pri bližnji blokovnici ali vlakojavnici.“

Člen 129 t. 6. prom. pravilnika dovoljuje uvoz vlakov na zaseden tir pod pogojem, da je vlak o tem pismeno obveščen po postaji, kjer ima vlak zadnji postanek ali da se ustavi vlak pred postajo, to je pred uvoznim (ščitnim) signalom in se tam ustmeno obvesti o uvozu na zaseden tir. Ker pa je varnost vlaka, ki vozi na zaseden tir, odvisna v veliki meri tudi od tega, da ve osobe do katere točke je tir zaseden, dopolnjujemo navedeno določbo sledeče:

Vlak, ki dobi pismeni nalog za uvoz na zaseden tir, se mora ustaviti pred uvozno kretnico. Vožnja se nadaljuje previdno šele tedaj, ko sta se strojevodja in vlakovodja osebno prepričala, do kje je tir zaseden, ali pa pri oviranem razgledu, ko ju je o tem kretnik, oziroma za to odposlani uslužbenec ustno poučil.

Uvozi na zaseden tir se morajo omejiti na neizogibne primere.

### Č. Zadržavanje vlakov pred uvoznim-ščitnim signalom.

Po členu 129 t. 1 prom. pravilnika, čl. 22 t. 4 ter čl. 25 t. 4 signalnega pravilnika morajo skrbeti prometniki, da se ne zadržujejo vlaki pred uvoznim (ščitnim) signalom. Mnogoštevilni nedostaki pa dokazujejo, da omalovažujejo prometniki to dolžnost vedno bolj in da smatrajo zadržavanje vlakov pred signali za po vsem dopustno.

Postanek vlaka pred signalom je nerednost, ki ograža varnost prometa (glej izvajanje pod B. in C.) Dogodilo se je že, da se je predčasno odjavil pri signalu zadržani vlak in da je zapeljal naslednji vlak na njega. V vsakem primeru pa prefi nevarnost, da se ustavljeni vlak raztrga, kar povzroči lahko težke posledice.

Prometniki se pozivljajo, da posvečajo nemotenemu uvozu vlakov vso pozornost. Premik in vsaka druga manipulacija, ki

bi uvirala uvoz, se mora pravočasno ustaviti in dovršiti še le po uvozu. V primeru zakašnjenja se mora izračunati dohod vlaka na podlagi najkrajšega voznega časa. Upoštevati pa se mora tudi možnost, da dospe vlak radi eventuelne razlike ur nekoliko predčasno ne le v postajo, temveč že k prednjemu, oz. ščitnemu signalu.

Kod načelo velja, da se sme ustaviti vlak pred signalom le v primeru neobhodne potrebe, nikdar pa ne radi netehtnih vzrokov, katerim se more izogniti s pravočasnim in smoternim disponiranjem.

Pri križanjih mora prometnik zanesljivo izračunati, kateri vlak bo kot prvi uvozil. Spreminjanje uvoza neposredno pred dohodom vlaka je, razen v nevarnosti, prepovedano.

Pred uvoznim, ščitnim ali prostornim signalom ustavljeni vlak sme nadaljevati vožnjo le na ukaz vlakovodje in mora pri tem, razen če preti nevarnost, vlakospremno osebje oddati signale „Na mesta“, „Za odhod pripravljen“ in „Odhod“, pri dopregah vrhutega tudi strojno osebje signala „Odvrite“ in „Pazi“, kot je to določeno za odhod iz postaje.

## 44.

### Pripenjanje in odpenjanje vlakovnih, priprežnih in doprežnih strojev.

V izhodnih, končnih in onih postajah, kjer se stroji menjajo, pripenja in odpenja vlakovne in doprežne stroje načeloma postajno (premikalno) osebje. Kjer pa premikalnega in primerne postajnega osebja ni, izvrši to manipulacijo pri tovornih vlakih vlakospremno osebje, pri brzih in potniških vlakih pa strojno osebje (kurjač).

Priprego pripenja in odpenja vedno kurjač vlakovnega stroja.

S spenjanjem zaposleni uslužbenec mora speti tudi cevi za zračno zaviranje in kurjavo. Strojevodja, oz. po njegovem nalogu kurjač, se mora prepričati, da je spenjanje v redu izvršeno in je zato osebno odgovoren.



## 45.

### Uporaba zavor.

Generalna direkcija državnih železnic kakor tudi tukajšnja direkcija sama je ugotovila, da vlakovno osebje ni zadostno poučeno o pravilni uporabi zavor, oziroma o pravilnem zaviranju voz.

Ker ne zna osebje pravilno zavirati, se trgajo vlačne naprave, kolesa pa dobivajo ploščata mesta na obročih, radi česar morajo vozovi predčasno v popravilo. Vrh tega povzročajo ploščata mesta med vožnjo stresljaje, ki ne uplivajo škodljivo le na konstrukcijo voza, temveč tudi na gornji ustroj proge.

Da se to prepreči, naj se upošteva naslednje navodilo za uporabo zavor.

1. Zračno zavoro poslužuje strojevodja, pri vlakih s priprego normalno strojevodja priprege. Za pravilno posluževanje zračne zavore je odgovoren torej strojevodja.

Sprevodniki potniških vlakov z zračno zavoro morajo pregledovati v prvi vrsti vozovnice v svojem okolišu, katerega ne smejo zapustiti. Sklepnik mora ostati po izvršenem pregledu vozovnic pri sklepni zavori. Med izvozom iz postaje, na večjih nagibih, v predorih in ko se bliža vlak postaji, morajo biti vsi sprevodniki pripravljeni, da uporabijo zasilno zavoro ali pa da poslužujejo odkazano jim ročno zavoro.

Vrhutega veljajo za uporabo zračnih zavor sledeče določbe:

a) Strojevodja naj se prepriča še predno dospe vlak do mesta, kjer se mora zavirati, če zračna zavora zanesljivo deluje. Pri avtomatični zavori mora strojevodja gledati na to, da kazalec vozovnega vakuumetra primerno počasno pada, ter z opazovanjem brzinomera konstatirati učinek zaviranja. Pri navadni zračni zavori pa mora istočasno z izsesavanjem potrebnega vakuumu, ugotoviti temu primerni učinek zaviranja, kar prav tako vidi na brzinomeru. Ako bi zračna zavora ne delovala zanesljivo, mora pozvati strojevodja sprevodnike s primernimi signali parne piščalke, da uporabijo ročne zavore; sprevodniki se morajo pozivu takoj odzvati.

b) Ako so na sklepu vlaka, ki se zavira z zračno zavoro, vozovi z zasedenimi ročnimi zavorami, se zavirajo z zračno zavoro opremljeni vozovi z zračno zavoro, vozovi pa, ki niso vključeni v zračno zavoro, z ročnimi zavorami, če ne presega število osi teh vozov v čl. 50 prometnega pravilnika določene meje.

Pri zaviranju takih vlakov se morajo uporabiti najprej ročne zavore; strojevodja mora zato oddati najprej signal „Zavrite“ in sme zavirati z zračno zavoro, ako ne preti nevarnost, šele tedaj, ko zapazi, da so ročne zavore nategnjene.

c) Ako presega število osi, ki niso vključene v zračno zavoro, v navedenem členu prometnega pravilnika določeno mejo, potem se ne sme uporabljati zračna zavora, če ne preti nevarnost in se mora zavirati vlak le z ročnimi zavorami.

2. Pri takih vlakih, kakor tudi pri vlakih, ki se le ročno zavirajo, so odgovorni za pravilno zaviranje strojevodja in sprevodniki in morajo biti vsi sprevodniki med vožnjo v bližini odkazane jim ročne zavore, da morejo nemudoma ugoditi morda danim signalom. Osebni sprevodniki smejo v tem primeru zapustiti svoje zavore radi pregleda vozovnic le tedaj, če se niso mogle pregledati vozovnice med postankom vlaka.

Pri izvozu iz postaje, na večjih padcih, v predorih in med tem ko se bliža vlak postaji, morajo pa biti sprevodniki vsekdar pripravljeni, da lahko uporabljajo zavore.

Sprevodniki ročno zaviranih vlakov pa ne smejo zavirati le na strojevodjine signale s parno piščalko, temveč si morajo pridobiti potrebno spretnost v samostojnem, različnim nagibom primernem zaviranju v toliki meri, da morejo urejati brzino vlaka z ročnimi zavorami tudi brez vsakih signalov s parno piščalko.

Zato mora tudi vlakospremno osebje popolnoma poznati progovne razmere, da more vsekdar, torej tudi po noči, presoditi, kdaj in kako se morajo uporabljati zavore.

3. Za uporabo ročnih zavor pri tovornih vlakih zlasti pri vožnji navzdol, preko nasprotnih lokov, pri prehodu iz padca v vzpon in obratno velja pravilo, da mora ostati vlak raztegnjen in da se ureja vlakovna brzina od spredaj.

4. Zavore se morajo razen v slučaju nevarnosti nategniti vsekdar le polagoma.

5. Sprevodniki ne smejo odvreti istočasno nikdar dveh ali več zavor.

6. Pri prehodu vlaka z vodoravne proge v padec ali z manjšega padca v večji padec mora skrbeti strojevodja, da prevozi prvi del vlaka počasi lomišče; strojevodja mora zato nategniti tenderjevo zavoro že na prelomu nagiba; sprevodniki pa zavirajo svoje zavore še predno dospejo do padca po vrsti v trenutku, ko vozijo posamezni zavorni vozovi preko preloma tako, da preide vlak z zmanjšano brzinjo v večji padec.

7. Ko je dosegel stroj pri prehodu vlaka z vzpona v padec najvišjo točko, se ne sme zapreti ravnalo momentano na lomišču, temveč le polagoma, oziroma šele tedaj, ko je ves vlak ali vsaj večji del vlaka prevozil lomišče. Ako bi se ravnalo

prezgodaj, ozir. prehitro zaprlo, bi se vlačne naprave lahko razirgale.

Tudi v tem primeru morajo sprevodniki nategniti zavore po vrsti, kakor pasirajo posamezni zavorni vozovi nagibni prelom.

8. Navzdol mora vlak voziti vedno z napetimi spenjačami, vsled česar se morajo zavore v zadnjem delu vlaka vedno močnejše nategovati kot zavore v prednjem delu.

9. Ako so na ta način zavore primerno nategnjene in vozi vlak z normalno brzino, potem ni treba nobene nadaljne manipulacije z zavorami razen, da se vedno po malem uravnava.

Zavore se uravnava, če se zmerno odvrejo in zavrejo tako, da se odvre zavorno vreteno enkrat, kvečjemu dvakrat in nato takoj zopet zavre. Na ta način teče vlak vedno enakomerno.

10. Zavora učinkuje najbolj, če se tako trdo nategne, da se **kolesa komaj vrtijo**. Nikdar pa se ne sme zavora tako zavreti, da bi kolesa obstala, ker zmanjšuje to zavorni učinek in se napravijo na kolesih radi drsanja po tračnicah ploščata mesta.

Večja ploščata mesta na obročih so obratu nevarna in se lahko opazijo, ker dotična kolesa močno tolčejo. Ploščata mesta se morajo takoj naznaniti vlakovodji, ki mora sestaviti naznanilo o poškodbi in vpisati podatke, ki so potrebni, da se ugotovi krivec.

11. Brzina vlaka se mora uravnava od spredaj. Ako vozi toraj vlak prepočasi ali ako da strojevodja signal 56 „Odvrite na lahko“ potem mora upoštevati ta signal **najprej sprevodnik na prvi zavori**, torej vlakovodja in previdno ter počasi odvre zavoro; naslednji sprevodnik mora nato nadalje opazovati vlakovno brzino in šele tedaj zmerno in počasi odvre svojo zavoro, ko je prvi sprevodnik (vlakovodja) odvril svojo zavoro in se brzina vlaka ni vidno povečala.

12. Ko je vlak na ta način dosegel svojo normalno brzino, se morajo odvrte zavore zopet zmerno nategniti in sicer v obratni smeri kot so se odvrle, t. j. od zadaj proti začetku vlaka.

Sprevodniki zadnjega dela vlaka pri vožnji navzdol v padcu pod 20-promil sploh ne smejo odvre zavore, da ne izgubi vlak potrebne napetosti. Kako je postopati pri vožnji v padcu nad 20-promil določa točka 30.

Izjema je vožnja navzdol preko neznatnega padca, ker bi se sicer vlak na takih progah lahko ustavil, če bi bile zadnje zavore nategnjene.

13. Ako vozi vlak prehitro in je torej potrebno, da se zmanjša brzina, ali ako se čuje signal 54 „Zavrite nalahko“, morajo vsi sprevodniki mirno zavreti svoje zavore in sicer nategnejo zavore najprej in najkrepkeje zadnji sprevodniki.

14. Ako se začuje signal 53 „Zavrite“ morajo vsi sprevodniki krepko nategniti zavore.

Da učinkujejo pri tem vse zavore brez nezgode, se morajo vse nategniti istočasno in enakomerno.

Če se namreč zavirajo le poedine zavore, potem je med zavrtimi vozovi večje število nezavrtih vozov, neenakomerno razdeljenih, kar povzroča trzanje, sunke, da celo raztrganje vlaka.

15. Pri mokrem vremenu ali snegu se morajo uporabljati zavore zelo pazljivo in previdno ter vedno prej kot pri suhem vremenu. Zavornjaki se morajo pred odhodom iz postaje in po dohodu vlakov na postajo očistiti snega in ledu.

16. Ako je pri vlaku pripraga, potem se mora uporabljati tenderjeva zavora vlakovnega stroja pravitako kot vozovna zavora; isto velja za zaviranje mrzlih strojev in tenderjev, ki so pri vlaku.

17. Preko pokvarjenih progovnih in takih mest, ki se popravljajo, zlasti pa preko zasilnih tračnih sklepov naj se - če le mogoče - ne vozi z zavrtimi zavorami.

18. Ako preide vlak iz padca v vzpon, si mora prizadevati strojevodja, da napne vlak še predno dospe do nagibnega preloma in da dospe na vzpon s popolnoma napetimi spenjačami. To se doseže na ta način, da se odvre pravočasno tenderjeva zavora ali pa da se odpre na lahko in zelo previdno ravnalo pri zmerno nategnjeni zavori signalnega voza še pred nagibnim prelomom.

19. Pri vožnji na vzponu si morajo biti sprevodniki vedno svesti, da se del vlaka lahko odtrga; zato morajo biti vedno pripravljani, da morejo primerno uporabiti zavore. Ako se začuje signal „Pazi“, morajo biti sprevodniki pri svojih zavorah.

20. Ako se mora zavirati vlak, ki ga stroj vleče, potem se morajo nategniti najprej zadnje zavore, da ostane vlak raztegnjen in da ne pritisnejo zadnji vozovi na prednje. Ako se vlak brez stroja na čelu potiska, mora nategniti najprej sprednji zavirač svojo zavoro, da se spenjače ne raztrgajo.

Zavore naj se odvrejo in zavrejo vsekdar tako, da se pri tem ne povzroča trzanja in sunkov vlaka.

21. Ko se bliža vlak postaji, morajo sprevodniki paziti na nagib in tako zavirati, da uvozi vlak v postajo brez vsakega nedostotka.

22. Med postankom vlakov na postajah, ki leže na vodravni progi morajo biti vedno nategnjene zavore sklepnega voza ter tenderja in se smejo odvreти šele pred odhodom vlaka; na postajah pa, ki leže v padcu ali vzponu ali katere meje na proge v padcu, nadalje, kadar se bliža nevihta, med nevihto in kadar se je bati, da bi se vsled odvrtja zavor raztegnil vlak in prekoračil spredaj ali zadaj ločnice ter tako ogrožal promet, se morajo zavreti vse zasedene zavore brez ozira na vozno

smer takoj, ko se je vlak ustavil in se smejo odvreči šele neposredno pred odhodom.

Predno zapelje strojevodja, mora postopati na sledeči način:

Najprej se odvre tenderjeva, ozir. strojna zavora in se počaka, da se morebiti raztegne vlak naprej; nato se da signal „Odvrite“ s parno piščalko in se zopet počaka na morebitni učinek odvrtilih zavor in pritisk odbijačev in šele nato se odpre previdno para.

23. Ako se ustavi vlak na progi, se morajo odvreči na vodoravni progi vse zavore razen zavore tenderja in sklepnega voza takoj, ko se je vlak ustavil; ako pa obstane vlak na vzponu ali padcu, potem se morajo odvreči zavore šele tedaj, ko da strojevodja s parno piščalko signal za nadaljevanje vožnje.

24. Če se daljši vlak nenadoma ustavi na ta način, da se krepko zavre le strojna in tenderjeva zavora, ostale zavore pa se ne nategnejo, se vlak takoj na to, ko se je ustavil, zopet raztegne vsled stisnjenih odbijalnih peres in se raztrga.

Neobhodno potrebno je torej, da se tudi vozovne zavore zadostno zavrejo. Pazljiv strojevodja pozna lahko že iz krepkega pritiska voz, da vlakospremno osobje pomanjkljivo zavira. Da prepreči morebitno raztrganje vlaka, naj takoj, ko se je vlak ustavil, odvre strojno in tenderjevo zavoro, da zamore nezavrti stroj slediti gibanju voz. Šele potem, ko se je vlak popolnoma ustavil, naj nategne osobje zopet zavore stroja in sklepnega voza.

25. Vlak, ki se je prehitro ustavil, se stisne vsled krepko nategnjenih zavor tenderja in sklepnega voza. Ko vlak znova spelje in strojevodja istočasno odpre paro in da signal „Odvrite“, se premakne prednji, potegnjeni vlakovni del naprej, medtem ko teže vozovi v zadnjem delu vlaka radi odvrte sklepne zavore in stisnjenih odbijalnih peres nazaj, vsled česar se vlak raztrga.

Da se temu izogne, mora strojevodja paziti, da je tenderjeva zavora odvrta in signal „Odvrite“ od vlakospremnega osobja izvršen. Počakati mora tudi, da se raztegne vlak in šele nato previdno odpreti paro.

26. Če mora strojevodja vsled signala „Naprej“ speljati vlak, ki se je že skoraj ustavil, nekoliko naprej, n. pr. do napajalnika, se raztrga vlak, če odpre strojevodja nenadoma paro.

V tem primeru naj da strojevodja naprej signal „Odvrite“ in naj pusti, da dospe vlak sam od sebe na določeno mesto. Le če to ne zadostuje, naj odpre polagoma regulator in povleče zelo previdno vlak za seboj. Če bi pa to brez večjih sunkov ne bilo mogoče, naj se pri daljših tovornih vlakih odpne službeni voz in naj odpelje samo stroj s službenim vozom na določeno mesto k napajalniku.

Ako se je vlak že skoraj ustavil pred na „Stoj“ stoječim stalnim signalom, a se je isti nenadoma prestavil na „Prosto“, mora strojevodja dati signal „Odvrite“ in odpreti paro šele

tedaj, ko so vse zavore odvrte. Če bi vlak brez večjih sunkov, vsled katerih bi se gotovo raztrgal, ne mogel nadaljevati vožnje, naj strojevodja popolnoma ustavi vlak in šele nato po predpisih vnovič odpelje.

27. Če se ustavi vlak na progi, ki leži v padcu in hoče odpeljati, da strojevodja signal „Odvrite“, nakar odvre najprej sklepnik zavoro. Za njim odvrejo zavoro po vrsti ostali sprevodniki od sklepnika do prve zavore za strojem.

Pomniti je treba, da sme posamezni zavirač šele tedaj odvreти svojo zavoro, ko je iz pritiska voz spoznal, da je njegov sosed proti sklepu vlaka že odvril svojo zavoro. Kot slednja se nato odvre tenderjeva zavora. Po potrebi odpre strojevodja paro in to šele potem, ko so vse zavore odvrte.

V primeru pa, da se je ustavil vlak na vzponu in hoče odpeljati dalje ter je strojevodja dal signal „Odvrite“ in odprl paro, se morajo odvreти zavore v nasprotnem redu, to je po vrsti od prve zavore za strojem do sklepa. Sklepnik je zadnji, ki odvre svojo zavoro in to šele tedaj, ko je zapazil, da je potegnil stroj pred njim stoječe vozove.

Če se krši navedeni red in se odvrejo istočasno vse zavore, tedaj težijo in se gibljejo vozovi, ki jih vlakovni stroj še ni potegnil, nazaj in se vlak raztrga.

28. Če ne more popolnoma stegnjeni vlak speljati, ker stoji stroj na mrtvi točki, tedaj je primoran strojevodja potisniti stroj nekoliko nazaj, vsled česar se prednji vozovi stisnejo. V tem primeru mora strojevodja počakati, da se vozovi popolnoma umirijo in šele nato polagoma in previdno speljati, ker se sicer vlak lahko raztrga.

29. Z zavorami se mora manipulirati - razen v slučaju nevarnosti -, vedno le počasi. Posebno počasi pa se morajo zavirati in odvirati težko naloženi vozovi. Pri neprevidnem posluževanju takih zavor nastanejo pri vlakih vedno sunki in trzanje, kar povzroča raztrganje spenjač in vlaka.

30. Na progah z 20-promil in več se ne ureja brzina tovornih vlakov v padcu od spredaj temveč od zadaj.

Ko prevozi vlakovni stroj na takih progah pri vožnji navzdol nagibni prelom, se morajo nategniti tenderjeva zavora in nato po vrsti vse druge zavore v trenutku, ko pasirajo nagibni prelom.

Ako so na ta način nategnjene vse zavore in vozi vlak z normalno brzino, potem ni treba nobene druge manipulacije z zavorami kakor da se iste večkrat uravnavajo.

Če pa vozi vlak radi nategnjenih zavor prepočasi, ali ako odda strojevodja signal „Odvrite nalahko“, potem mora odvreти polagoma in previdno najprej sklepnik svojo zavoro; ko zapazi to naslednji sprevodnik (radi pritiska na njegov voz), mora opazovati, če se je brzina radi odvrte sklepne zavore zadostno

povečala; le če se to ni zgodilo, potem odvre tudi ta polagoma in zmerno svojo zavoro itd.

Ko je vlak na ta način dosegel normalno brzino, se morajo zavore nategniti v obratnem redu, t. j. od spredaj proti sklepu vlaka. Oni sprevodnik, ki je zadnji odvril zavoro, jo mora sedaj prvi nategniti itd.

Pri vožnji navzdol ne sme strojevodja nikdar odvreti tenderjeve zavore in ne sme na takih progah odpreti pare, da bi povečal brzino vlaka, temveč mora dati vedno le signal „Odvrite nalahko“ s parno piščalko.

Ob priliki šolanja naj se poučuje prizadeto osebje vsekdar tudi o pravilni uporabi zavor in naj se opozori zlasti na ogromno škodo, ki jo ima železniška uprava radi nepravilnega zaviranja vlakov ali posameznih vozov.

2.	Prezovica - Vrtnika	Prezovica - Vrtnika
3.	Židani most - Maribor gl. kol.	Stor. Sv. Jurij (Grobela, Ponikva) Pojčane, Slov. Bistrica, Maribor gl. kol.
4.	Slov. Bistrica - Slov. Bi- strica mesto	Slov. Bistrica mesto, odst. km 2.50
5.	Pojčane - Zreče	Spodnje Laže, Draža vas, Konjice, Gablje, Zreče
6.	Grobela - Rogatec	Sv. Anje, Mestinje, Kostanjeva, Rogatec
7.	Št. III - Maribor gl. kol.	Cirknica
8.	Ljubljana gor. kol. - Podbrdo	Radviljica, Lesce, Bled, Zirovnica, Do- brava Vintgar, Bohinjska Bela, Bistrica, Bohinjsko jezero, Podbrdo
9.	Ljubljana gor. kol. - Kamnik	Domtale, Jarše, Meses
10.	Kranj - Trzin	Naklo, Duplje, Trzin
11.	Jesenice - Rateče	Trzinjska, Dovi, Mojstrana, Kranjska gora, Planica, Rateče (Pruine, Lagaj)
12.	Prečrtsko - Kotoriba	Velika Nedelja, Srednja
13.	Ormoz - Hodoš	Pučnjak, Mostjan, Vaneč, Gornja Lendava, Mačkovec, Petrovc, Križevci
14.	Ljubomer - Radgona	Gornja Radgona

## 46.

## Seznam

postaj, izogibališč in postajališč, kjer morajo biti zavore med postankom vlaku zavrte.

Zapor. števil.	Proga	Postaje, izogibališča in postajališča.
1.	Zaprešič—Zidani most—Rakek	Breg, Kresnice, Zalog, Ljubljana gl. kol. Brezovica, Preserje, Borovnica, Verd
2.	Brezovica—Vrhnika	
3.	Zidani most—Maribor gl. kol.	Štore, Sv. Jurij, Grobelno, Ponikva, Poljčane, Slov. Bistrica, Maribor gl. kol.
4.	Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto	Slov. Bistrica mesto, post. km 2.50
5.	Poljčane—Zreče	Spodnje Laže, Draža vas, Konjice, Gabrole, Zreče
6.	Grobelno—Rogatec	Stranje, Mestinje, Kostrivnica Podplat, Rogatec
7.	Št. Ilj—Maribor gl. kol.	Cirknica
8.	Ljubljana gor. kol.—Podbrdo	Radovljica, Lesce Bled, Žirovnica, Dobrava Vintgar, Bohinjska Bela, Bistrica Bohinjsko jezero, Podbrdo
9.	Ljubljana gor. kol.—Kamnik	Domžale, Jarše Mengeš
10.	Kranj—Tržič	Naklo, Duplje, Tržič
11.	Jesenice—Rateče	Hrušica, Dovje Mojstrana, Kranjska gora, Planica, Rateče (Fusine Laghi)
12.	Pragersko—Kotoriba	Velika Nedelja, Središče
13.	Ormož—Hodoš	Pučinci, Moštjanci Vaneča, Gornja Lendava Mačkovci, Petrovci Križevci
14.	Ljutomer—Radgona	Gornja Radgona



Zapor. števil.	Proga	Postaje, izogibališča in postajališča
15.	Čakovec—Dolnja Lendava	Mursko Središče
16.	Maribor k. k.—Holmec	Sv. Lovrenc na Poh., Trbonje, Guštanj Ravne, Holmec
17.	Celje—Dravograd-Meža	Od Otiškega vrha do Polzele Braslovče v vseh postajah in postajališčih
18.	Pesje—Skale	Pesje, Skale
19.	Karlovac—Ljubljana gl. kol.	Kamanje, Bubnjarci, Semič, Rožni dol Pribiše, Uršna sela Toplice, Birčna vas, Kandija, Mirna peč, Radohova vas, Višnja gora, Šmarje Sap
20.	Grosuplje—Kočevje	Čušperk, Dobrepolje, Velike Lašče, Ortnek
21.	Trebnje na Dol—Št. Janž na Dol.	Mirna, Mokronog Bistrica
22.	Novo mesto—Straža Toplice	

## 47.

**Dolžnosti vlakospremnega osobja.**

1. Pred odhodom potniškega vlaka iz izhodne postaje morajo sprevodniki skupno z določenimi uslužbenci (vozovnimi pregledniki, snažilci vozov in dr.) pregledati vse vozove glede snage, razbitih oken, zasilnih zavor, ogrevanja, snage stranišč in ako je voda v rezervarjih. V zimskem času naj pazijo, da so tudi med postankom zaprta vsa okna in vrata. Pri potniških vlakih morajo biti vedno zaprta vsa prehodna vrata.

Ko vstopajo potniki morajo biti sprevodniki na svojem mestu, t. j. pri njim dodeljenih vozovih in morajo nakazovati potnikom prostore. Nedopustno je, da stojijo po dva ali celo trije skupaj, dočim si potniki sami iščejo in izbirajo prostore v vozovih.

V postajah, kjer je več vlakov pripravljenih za odhod, naj sprevodniki skrbijo, da potniki ne vstopijo v napačni vlak.

Pred odhodom vlaka se morajo sprevodniki prepričati, ako so zaprta vrata in zapahi na nasprotni strani postaje, nato naj približno dve minuti pred odhodom vlaka vljudno opozore potnike, da vstopijo, na kar zaprejo in zapahnejo vrata tudi na postajni strani.

2. Vlakospremno osobje tovornih vlakov mora vlak pred odhodom natančno pregledati in po predpisih speti.

Višinska razlika med odbijači ne sme znašati več kot 80 mm, razdalja med odbijači pri tovornih vozeh 10 do 20 mm. Ako so spenjače zarjavele in trde, naj jih vozovni mazač namaže in uredi. Pri tem mora pomagati po potrebi tudi vlakospremno osobje.

Pri vozovih, ki so opremljeni z zračno zavoro, morajo biti cevi, ki se ne uporabljajo, vtaknjene v slepo objemko.

Nadalje mora vlakospremno osobje preizkusiti vse zavore pri vlakcu in skrbeti, da so nerabne zavore kot take označene.

Pri prevzemanju vlaka se mora vlakospremno osobje prepričati, da so vozovi pravilno naloženi. Slabo naloženih, slabo povezanih ali slabo pokritih vozov ne sme osobje prevzeti ne v izhodnih, ne v vmesnih postajah.

Vsak voz mora biti nalistkan z navedbo namembne postaje. Stari listki morajo biti odstranjeni. Naloženi vozovi, ki niso zalivkani ali nimajo računov, se morajo zavrtniti.

Pri praznih vozovih se mora paziti, da so osnaženi, zaprti in opremljeni z vsemi vozovnimi deli, ki morajo biti na svojem mestu. Voz, pri katerem manjka kak vozovni del, mora biti olistan.

3. Sprevodniki potniških vlakov naj se pri pregledovanju vozovnic vljudno obnašajo. Po dovršenem pregledovanju vozovnic se mora sprevodnik podati k svoji zavori. Posedati med potniki ali hoditi v okoliš drugih sprevodnikov, ni dovoljeno.

Med vožnjo morajo paziti, da so okna v praznih oddelkih vedno zaprta.

Takoj, ko se vlak ustavi v postaji, mora sprevodnik odprti in odpreti vsa vrata pri svojih vozovih in glasno ter razločno izklicati ime dotične postaje (postajališča).

Kjer je postanek daljši nego štiri minute, mora sprevodnik izklicati tudi čas postanka. Kadar so vlaki zamujeni, naj sprevodniki izkličejo najprej le ime postaje, čas postanka pa šele tedaj, ko jih je prometnik obvestil, za koliko se bo postanek skrajšal.

V priključnih postajah mora sprevodnik opozoriti potnike tudi na prestopanje, n. pr. „Celje 8 min., prestopiti za Velenje, Dravograd-Meža“.

4. Pri tovornih vlakih se mora vsak sprevodnik (zavirač) pri uvozu, izvozu, oziroma prevozu skozi postajo tako postaviti, da vidi vse signale in da ga vidi službujoči vlakovni odpravnik. Ponoči označi vsak sprevodnik (zavirač) svojo navzočnost z belo lučjo.

Med postankom tovornih vlakov v postajah se mora vlakospremno osebje udeležiti vsakega dela pri vlakih, t. j. premika, nakladanja in razkladanja, le sklepni sprevodnik ne sme zapustiti svojega voza.

V postajah, kjer ima vlak večji postanek, mora osebje ostati v bližini svojih vozov in jih nadzorovati. Vlakospremno osebje ne sme brez dovoljenja vlakovnega odpravnika zapustiti svojega vlaka.

5. V končni postaji, oziroma postaji, kjer se menja skupina, ne sme vlakospremno osebje zapustiti vlaka, dokler ni oddalo vlaka določenemu postajnemu uslužbencu, oziroma novi skupini na isti način, kakor ga je prevzelo.

6. Vsak vlakovodja mora določiti pri svoji skupini uslužbenca, ki mora v izhodni in končni postaji skupno z vozovnim preglednikom in za oddajo, oziroma prevzem vlakov določenim uslužbencem pregledati vlak in ugotoviti nedostatke. Za oddajo in prevzem vlakov vodi vsaka izhodna, oziroma končna postaja posebno vozovno knjižico, kjer se ugotovljeni nedostatki vpisujejo. Oddajo in prevzem morata v knjižici potrditi s svojim podpisom vlakovni in postajni uslužbenec, ki sta izvršila pregled.

## 48.

## Polnjenje vodnih rezervarjev v toaletah in straniščih potniških vozov.

Rezervarji za vodo se morajo polniti v domovnih postajah garnitur najmanj eno uro pred odhodom vlaka. Te postaje so: Celje, Čakovec, Jesenice, Ljubljana gl. kol., Ljutomer, Maribor gl. kol., Maribor kor. kol., Murska Sobota, Novo mesto, Pragersko, Rogatec, Slov. Bistrica, Slov. Konjice, Tržič, Velenje, Zidani most.

Kot pomožne postaje za polnjenje rezervarjev z vodo so določene sledeče postaje: Bistrica-Boh. jez., Dolnja Lendava, Dravograd-Meža, Gornja Radgona, Grobelno, Hodoš, Kamnik, Kočevje, Kotoriba, Kranj, Kranjska gora, Ormož, Poljčane, Ptuj, Prevalje, Rakek, Slov. Bistrica mesto, Št. Janž, Straža-Toplice, Vrhnika in Zreče.

Vse določene postaje morajo polniti rezervarje tudi pri vlakih, ki vozijo skozi te postaje in imajo tam dovolj postanka.

Zlasti morajo skrbeti domovne in pomožne postaje, da so rezervarji kurznih vozov vedno napolnjeni z vodo.

Vozovni pregledniki v domovnih postajah garnitur morajo pregledati pred odhodom vlaka stranišča in toalete v garniturah in rezervnih potniških vozovih ter ugotoviti, v kakem stanju so kloseti, umivalniki in rezervarji za vodo. Mali nedostaki se morajo popraviti na licu mesta. Če pa so poškodbe večjega obsega in jih do odhoda ni mogoče popraviti, se morajo vozovi izmenjati z neoporečnimi rezervnimi vozovi. Kadar to ni mogoče, potem naj se v stranišča postavijo z vodo napolnjeni vrči, oziroma druge posode. Po povratku se morajo vozovi s pokvarjevimi rezervarji takoj popraviti.

Sprevodniki se morajo v izhodnih postajah pri prevzemu vlaka prepričati, če so rezervarji napolnjeni, sicer se mora to še pred odhodom vlaka izvršiti. Skrbeti morajo tudi med vožnjo, da so rezervarji vedno polni. Če je voda porabljena, morajo prijaviti take vozove v prvi za polnjenje rezervarjev določeni postaji takoj po prihodu in zahtevati, da se rezervarji napolnijo. Za polne rezervarje v potniških vozovih je odgovoren vsak revizijski sprevodnik v svojem okolišu. Vlakovni

revizorji pa so soodgovorni in morajo vsak ugotovljen nedostatek pismeno prijaviti.

Med vožnjo od predzadnje do končne postaje vlaka mora vlakospremno osebje izprazniti vse rezervarje.

Če pade temperatura pod  $0^{\circ}$  Celzija, se rezervarji za umivalnike in izpiranje stranišč, ki so neposredno na strehi voza, ne polnijo.

Rezervarji, posode in vrči v notranjosti voza se izpraznijo, kadar začne zmrzovati. Če pa ima voz posebne priprave za ogrevanje in se faktično ogreva, potem se izpraznijo tako nameščeni rezervarji, depenirane posode in vrči le pri občutnem mrazu pod  $10^{\circ}$  Celzija.

Ako se vlakovni stroj pokvari in pri nezgodah na odprti progi, mora vlakospremno osebje izprazniti vse rezervarje, ako radi pokvarjenega stroja ali radi nezgode preneha ogrevanje vlaka.

Pri izpraznjevanju rezervarjev se morajo vsi dotoki v umivalnike in straniščne školjke popolnoma odpreti.

## 49.

### Nadzorovanje službe progovnih čuvajev po vlakovnem osebju.

Vlakovodje in strojevodje morajo paziti med vožnjo na signale progovnih čuvajev, kakortudi na to, če so progovni čuvaji na svojem mestu in zapornice zaprte. Ako progovni čuvaj ni na svojem mestu ali ako je kaka zapornica odprta, mora dati strojevodja signal „Pazi“, vlakovodja pa mora to nerednost zapisati v potni list pod pripombe. V prvi postaji, kjer se ustavi vlak, mora podpisati opazko v potnem listu tudi strojevodja.

Ker pa vlakovnemu osebju ni znano, katere čuvajnice so zasedene in katere opuščene, je v prilogi „Seznam zasedenih čuvajnic, službenih utic, vlakojavnic in blokovnic“, kjer je označena lega postojank (levo ali desno od začetne proti končni točki proge) in kilometraža.

## Seznam

zasedenih čuvajnic, službenih utic, vlakojavnic in blokovnic

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	de-sno	
<b>Zagreb—Rakek drž. meja</b>						
Zidani most	Zaprešič					
	Sl. utica	42	60'481		1	
	"	41	59'070	1		
	"	40	57'454		1	
	Postaja Savski Marof		55'890	1		
	Postajališče Sutla		52'07		1	
	Sl. utica*	36a	49'682	1		*Samo nočna zap. služba po dnevi posluhuje zapornice postaja.
	Postaja Dobova		48'728	1		
	Sl. utica	34	45'384	1		
	"	33	44'160		1	
	Postaja Brežice		42'886	1		
	Sl. utica	30	41'257	1		
	"	29	39'466	1		
	"	28	37'833	1		
	Postaja Videm-Krško		34'405		1	
	" Rajhenburg		30'233		1	
	Sl. utica	21	28'182		1	
	"	19	25'500		1	
	Postaja Blanca		24'329	1		
	Sl. utica	17	22'015	1		
	"	15	18'833		1	
	Postaja Sevnica		16'340		1	
	Sl. utica	10	13'530	1		
	Postajališče Breg		7'735		1	
	Postajališče Loka		4'850		1	
	Sl. utica	3	3'207	1		
	Postajališče Radeče		1'877	1		
	Postaja Zidani most t. k.		0'106	1		
	Postaja Zidani most		368'453		1	
	Sl. utica	558	370'636	1		
Vlakojavilnica	1	372'977	1			
Postaja Hrastnik		376'178		1		
" Trbovlje		381'007		1		
Sl. utica	578	383'621	1			
Postaja Zagorje		385'511		1		
Sl. utica	583	387'487	1			
Vlakojavilnica	2	390'236	1			
Postaja Sava		394'219		1		
Postaja Litija		401'026	1			

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (objekta)	lega		Opomba
				levo	desno	
Ljubljana gl. proga	Sl. utica	603	404·029		1	
	"	607	406·258	1		
	Postaja Kresnice		408·347	1		
	Sl. utica	610	409·431		1	
	"	611a	411·328		1	
	Vlakojavilnica — postajal. Sevnica	3	413·350		1	
	Sl. utica	615	415·109		1	
	Postaja Laze		417·389		1	
	Postaja Zalog		424·184		1	
	Postajališče D. M. v Polju		426·650		1	
	Vlakojavilnica	4	428·410		1	
	Sl. utica	632a	430·465		1	
	Postaja Ljubljana gl. k.		432·307		1	
	Sl. utica	639	432·875		1	
	"	640a	433·068		1	
	"	641a	433·467		1	
	"	642a	433·909		1	
	Sl. utica	643a	434·908		1	
	"	644a	435·716		1	
	Vlakojavilnica Vič	5	436·8		1	
	Sl. utica	645	436·903		1	
	"	646	438·142		1	
	Postaja Brezovica		440·100		1	
	Sl. utica	651a	442·501		1	
	Post. Notranje Gorice		444·4		1	
	Post. Preserje vlakojav.	6	446·879		1	
	Sl. utica	659	448·918		1	
	"	661	450·502		1	
	"	664	451·748		1	
	Postaja Borovnica		453·831		1	
	Sl. utica	670a	455·164		1	
	Vlakojavilnica	7	457·647		1	
Sl. utica	678	459·451		1		
Postaja Verd		460·862		1		
Sl. utica	681	462·351		1		
Vlakojavilnica	8	463·807		1		
Vlakojavilnica	9	466·380		1		
Sl. utica	692a	468·457		1		
Postaja Logatec		470·161		1		
Sl. utica	706	476·845		1		
Postaja Planina		477·694		1		

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objektov	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	de-sno	
Ljubljana gl. proga	Sl. utica	710a	479'026	1		
	"	712a	480'670	1		
	Postaja Rakek		484'244		1	
	Državna meja		485'990			
<b>Zidani most—Maribor gl. kol.</b>						
Celje	Postaja Zidani most		368'453	1		
	Sl. utica	548	366'710		1	
	Vlakojavilnica	1	364'854		1	
	Sl. utica	542a	363'165	1		
	Postaja Rimske Toplice		360'868	1		
	Vlakojavilnica	2	357'695	1		
	Sl. utica	531	354'844	1		
	Postaja Laško		353'945		1	
	Sl. utica	528	351'857		1	
	Vlakojavilnica	3	348'463		1	
	Postaja Celje		343'601	1		
	Sl. utica	513	342'110	1		
	Čuvajnica	511	340'902	1		
	Postaja Štore		338'743	1		
	Sl. utica	506	336'359	1		
"	505	335'193		1		
Postaja Sv. Jurij		332'907	1			
Sl. utica	499	332'202		1		
Maribor gl. proga	Postaja Grobelno		329'442		1	
	Sl. utica	493a	327'866	1		
	"	491a	326'323		1	
	Postaja Ponikva		325'158		1	
	Sl. utica	485a	322'272	1		
	Vlakojavilnica	4	320'464		1	
	"	5	317'650		1	
	"	6	313'000		1	
	Postaja Poljčane		309'267		1	
	Sl. utica	465	308'095	1		
	Vlakojavilnica	7	305'349	1		
	Čuvajnica	460	303'975	1		
	Postaja Slov. Bistrica		301'723	1		
	Bločnica	I	298'500	1		
	Postaja Pragersko		295'323	1		
Sl. utica	446	293'057		1		
Bločnica	II	291'159		1		



Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba	
				levo	desno		
Maribor gl. proga	Postaja Račje-Fram		288-794		1		
	Post. Orehova vas— Slivnica		286-686		1		
	Bločnica	III	285-600	1			
	Postaja Hoče		283-568		1		
	Premik. kolod. Tezno		280-100		1		
	Sl. utica	433	278-886		1		
	Postaja Maribor gl. k.		276-563		1		
	<b>Št. Ilj (drž. meja)—Maribor gl. kol.</b>						
	Državna meja			260-127			
	Čuvajnica	404a		261-245	1		
Postaja Št. Ilj			262-481		1		
Sl. utica	408		264-030		1		
Bločnica	X		266-361	1			
Sl. utica	413		268-552		1		
Postaja Pesnica			270-242		1		
Bločnica	IX		272-505		1		
Sl. utica	425		275-483	1			
Postaja Maribor gl. k.			276-563		1		
<b>Ljubljana gl. kol.—Bistrica-Boh. jez. (drž. meja)</b>							
Ljubljana gor. dol. pr.	Postaja Ljubljana gl. k.		102-703		1		
	Postaja Ljubljana gor. k.		101-844		1		
	Čuvajnica	85	101-103		1		
	Postaja Št. Vid-Vižmarje		96-500		1		
	Sl. utica	79	95-191				
	Post. Medno		93-277		1		
	Čuvajnica	77	91-389		1		
	Postaja Medvode		90-342				
	Čuvajnica	74	89-217		1		
	"	73	86-893		1		
	Vlakojavilnica št. 1 post.	1	86-270		1		
	Gorenja vas—Reteče						
	Čuvajnica	72	85-384		1		
	Postaja Škofja Loka		82-673		1		
	Čuvajnica	68	81-559		1		
"	67	80-059		1			
Post. Žabnica vlakojav.	2	78-859		1			
Čuvajnica	65	77-207		1			
"	64	76-292		1			
"	63	74-081		1			

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	de-sno	
Jesenice	Postaja Kranj		73:668		1	
	Post. Sv. Jošt	59	70:954	1		
	Vlakojavnica	3	68:401		1	
	Postaja Podnart-Kropa		63:295		1	
	Post. Otoče		60:133		1	
	Vlakojavnica	1	58:914		1	
	Sl. utica vlakojav.	2	55:024		1	
	Postaja Radovljica		53:926		1	
	Sl. utica	45	52:804		1	
	Postaja Lesce		51:279		1	
	Čuvajnica	42	49:252		1	
	Sl. utica	41	47:736		1	
	Žirovnica izogib.		46:310		1	
	Sl. utica (kretnik)	40	45:975		1	
	Sl. utica	39	45:380		1	
	"	38	43:993		1	
	"	36	42:205		1	
	Sl. Javornik		41:203		1	
	Postaja Jesenice		38:395		1	
	Postaja Dobrava-Vintgar		65:432		1	
	Post. Podhom	38	68:284		1	
	Postaja Bled		70:775		1	
	Čuvajnica*	40	72:237		1	*Obhodniško mesto.
	" *	41	73:254		1	
	Postaja Boh. Bela		74:882		1	
	Čuvajnica	43	77:016		1	
	" *	44	78:681		1	
Postaja Soteska		79:775		1		
Čuvajnica	45	80:548		1		
"	46	82:739		1		
Postaja Nomenj		84:414		1		
Čuvajnica	48	86:107		1		
"	49	87:805		1		
Postaja Bistrica-Boh. jez.		88:658		1		
Čuvajnica-portal		89:285		1		
Državna meja		93:226				
<b>Jesenice—Planica drž. meja</b>						
	Postaja Jesenice		38:395		1	
	Čuvajnica	33	37:146		1	
	Hrušica postajal.	30	35:107		1	
	Sl. utica	28	31:423		1	
	"	27	30:489		1	

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	desno	
Jesenice	Postaja Dovje - Mojstrana		28:325		1	
	Čuvajnica	21	24:430		1	
	Sl. utica	20	23:031		1	
	Gozd. Martulek post.	17	19:609		1	
	Sl. utica					
	Čuvajnica (sl. utica)	16	17:417	1		
	Postaja Kranjska gora		16:102	1		
	Čuvajnica	13	15:175		1	
	"	12	12:972		1	
	"	11	11:269		1	
Postajal. Planica		11:108		1		
Državna meja		9:337				
<b>Drž. meja—Jesenice.</b>						
	Državna meja		53.635			
	Čuvajnica	32	57.245		1	
<b>Pragersko—Kotoriba (drž. meja)</b>						
Ptuj	Postaja Pragersko		0:158	1		
	Čuvajnica	2	1:836		1	
	"	3	3:148		1	
	Post. Cirkovci vlakojav.	1	5:218		1	
	Postajal. Sv. Lovrenc na Dr. p.		8:799		1	
	Čuvajnica	8	10:328		1	
	"	10	13:247		1	
	Postajališče Hajdina		15:319		1	
	Postaja Ptuj		18:134		1	
	Čuvajnica	16	22:209		1	
	Postaja Moškanjci		26:469		1	
	Sl. utica	20	28:984		1	
	Vlakojavnica postajal. Osluševci	2	31:425		1	
	Post. Vel. Nedelja vlakojav.	3	35:840		1	
	Postaja Ormož		40:273	1		
	Čuvajnica	30	45:884		1	
	Sl. utica	31	47:272		1	
	Postaja Središče		49:780	1		
	Postajal. Mačinci		53:462		1	
	Čuvajnica	36	57:096		1	
Postaja Čakovec		60:840		1		
Čuvajnica	40	62:797		1		
"	42	66:004		1		
Postaja Mala Subotica		69:007		1		

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	de-sno	
Ptuj	Čuvajnica	45	71:768	1		
	"	47	75:981	1		
	Postaja Kraljevec Prelog		78:001	1		
	Čuvajnica	51	81:264	1		
	Post. Donji Mihaljevec		84:004	1		
	Čuvajnica	54	86:034	1		
	Postaja Kotoriba		90:007	1		
	Čuvajnica	58	92:803	1		
	Državna meja		94:184			

**Maribor kor. kol.—Prevalje (drž. meja)**

Maribor kor. proga	Postaja Maribor kor. k.		1:786		1	
	Sl. utica	5	4:338		1	
	Postaja Bistrica		8:088	1		
	Sl. utica	10	10:835		1	
	Postaja Ruše		12:386	1		
	Sl. utica	12a	13:323		1	
	"	13	14:750		1	zapor. čuvajka
	"	14	17:177		1	
	Postaja Fala		18:251	1		
	Sl. utica	18	22:575		1	zapor. čuvajka
	Postaja Pušč. Sv. Lovrenc		24:846		1	
	Sl. utica	22a	31:000		1	
	Postaja Brezno		34:522	1		
	Sl. utica	25a	35:447		1	
	"	26	37:018		1	
	"	27a	38:804		1	
	Janžev vrh naklad.		38:804		1	
	Sl. utica	28	40:446		1	
	Postaja Vuhred Marenberg		43:694	1		
	Sl. utica	33	46:206		1	
	"	34	48:176		1	
	"	35	50:235		1	
	Postaja Vuzenica Muta		51:673		1	
	Sl. utica	39a	52:969		1	
Postajal. Trbonje		56:075		1		
Sl. utica	44a	60:636		1		
Post. Dravograd-Meža		63:203		1		
Sl. utica	47	64:925		1		
Vlakojavnica	1	69:172		1		
Post. Guštanj-Ravne		71:240		1		
Postaja Prevalje		74:318		1		

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba
				levo	de-sno	
Maribor kor. proga	Sl. utica	54a	75·779	1		
	Postajal. Holmec		80·389		1	
	Sl. utica	59	81·726	1		
	Državna meja		82·152			
<b>Karlovac—Ljubljana gl. kol.</b>						
Novo mesto	Čuvajnica	1	2·533		1	
	Sl. utica	2	3·873	1		
	Postaj. Donje Pokupje		3·009	1		
	Postaja Mahično		6·248		1	
	Čuvajnica	4	6·735		1	
	Postaj. Zorkovac		10·851		1	
	Post. Zorkovac polje	6	11·420		1	
	Postaja Ozalj		15·280		1	
	Sl. utica	7a	17·108		1	
	"	8a	19·945		1	
	Postaja Kamanje		23·540		1	
	Sl. utica	10	24·938		1	
	"	11	27·847		1	
	Postaja Bubnjarci		28·730		1	
	Post. Rosalnice	38	123·808		1	
	Postaja Metlika		122·2		1	
	Čuvajnica	36	120·242		1	
	Postaj. Dobravice	35	117·519		1	
	Postaja Gradec v Beli Krajini		113·401		1	
	Čuvajnica	32	111·426		1	
	Postaja Črnomelj		107·306		1	
	Čuvajnica	30	105·044		1	
	"	29	102·432		1	
	Postaja Semič		98·384		1	
	Čuvajnica	26	95·100		1	
	Postaja Rožni dol—Pribišje		93·018		1	
	Čuvajnica	23	89·368		1	
	Postaja Uršna sela Toplice		88·516		1	
	Čuvajnica	22	88·010		1	
	Postaja Birčna vas		82·648		1	
Čuvajnica	18	78·370		1		
Postaj. Kandija		76·654		1		
Postaja Novo mesto		75·241		1		
Čuvajnica	16	71·648		1		
"	15	68·115		1		

Prog. sekcija	Poslopje	Štev. objekta	km (sredina)	lega		Opomba	
				levo	de-sno		
Novo mesto	Postaja Mirna peč		65.638	1			
	Čuvajnica	14	63.801	1			
	Post. Ponikve na Dol.	13	59.853	1			
	Postaja Trebnje		56.897		1		
	Čuvajnica	12	54.574	1			
	Postaja Vel. Loka		52.026		1		
	Post. Sv. Lovrenc na Dol.	11	49.163		1		
	Postaja Radohova vas		43.106		1		
	Post. Št. Vid pri Stični	9	41.249		1		
	Postaja Stična		37.358		1		
	Čuvajnica	8	35.188	1			
	Sl. utica	7a	32.337	1			
	Postaja Višnja gora		31.571		1		
Post. Žalna	7	27.081		1			
Post. Mlačevo	6	25.391		1			
Ljubljana gor. dol. pr.	Postaja Grosuplje		21.357		1		
	Čuvajnica	5	19.099		1		
	Postaja Šmarje-Sap		17.760		1		
	Čuvajnica	4	13.163		1		
	Postaja Škofljica		11.915		1		
	Post. Lavrica	3	9.347		1		
	Postaja Ljubljana dol. k.		4.389		1		
	Čuvajnica Sl. utica	2a	3.511		1		
	Sl. utica	1	2.507		1		
	"	1a	1.728		1		
	Postaja Ljubljana gl. k.		0.000				
	<b>Grosuplje—Kočevje</b>						
		Postajal. Predolje	2g	6.400		1	
		Postaja Čušperk	3g	9.233		1	
		Čuvajnica	4g	13.770		1	
		Postaja Dobropolje		15.045		1	
		Čuvajnica	5g	17.494		1	
	Postaja Velike Lašče		19.667		1		
	Čuvajnica	6g	23.896		1		
	Postaja Ortnek		26.725		1		
	Post. Žlebič-Sodražica	7g	29.418		1		
	Postaja Ribnica		33.709		1		
	Postajal. Lipovec	9g	38.700		1		
	Čuvajnica	10g	42.614		1		
	Postaja Stara Cerkev		45.633		1		
	Čuvajnica	12g	47.844		1		
	Postaja Kočevje		48.620		1		

## Doprežna služba.

### 50.

#### Prizrežna in doprežna služba.

Brzim in potniškim vlakom se sme dodati priprega vselej, kadar je normalna, oz. radi neugodnega vremena znižana obremenitev prekoračena; vlaki z navadno zračno zavoro pa se morajo deliti, če je obremenitev večja kot 350 ton.

Mešanim, brzotovornim in tovornim vlakom se sme dodati priprega, oz. doprega le tedaj, ako je prizrežni, oz. doprežni stroj izkoriščen vsaj s 50%.

Na progah z doprežno službo se načeloma uporablja vedno le doprega. Na progi Pragersko — Ponikva in obratno se more z ozirom na postajne naprave dodati vlakom mesto doprege priprega, ako ni prekoračena najvišja obremenitev za vlečne stroje.

Doprežni stroji, ki se vračajo na dvotirni progi po nepravem tiru, se ustavijo brezpogojno pred uvoznim signalom ne glede na njegovo lego; vožnjo smejo nadaljevati le z dovoljenjem in v spremstvu postajnega uslužbenca.

Dispozicijska postaja vpiše pod opombo potnega lista, da ima vlak na določeni progi doprego, oz. priprego, ali pa, da vozi vlak enovprežno in to tudi tedaj, če se doprega, oz. priprega po voznem redu redno dostavlja.

Primer opombe v potnem listu:

„Vlak štev. 44 ima Ljubljana gor. kol. — Medvode priprego, Medvode — Škofja Loka in Podnart-Kropa — Jesenice doprego“ ali „Vlak štev. 44 enovprežen do Jesenic.“

Isto se mora navesti tudi v vlakovni brzojavki.

Pri brzih in potniških vlakih se v tukajšnjem območju ne uporablja doprega, razen pri izvozu brzih vlakov iz postaje Maribor gl. kol. proti severu do izvozne kretnice štev. 69 v km 275'9. To oskrbuje postajni premikalni stroj z varnostnim vozem pred strojem, ki se ne pripne na vlak.

Pri tovornih vlakih se vrši doprežna služba po naslednji razpredelnici:

Doprežna služba se vrši		spripelo doprežo	z neprip. doprežo	Opombe
od	do			
Zalog (prem. kol.)	km 426·260		1	
Ljubljana gl. kol.	do prelaza Du- najske ceste		1	le pri tovornih vlakih iz skupinskih tirov
Borovnica	Planina	1		
Rakek	vlakojavnica 11		1	vlakojav. 11 da za povrat- no vožnjo v Rakek sig. ●—●●●—●
Postojna	vlakojavnica 11		1	rinejo FS stroji
Ponikva	Pragersko	1		
Pragersko	Ponikva	1		
Tezno	južna izvozna kretnica 7		1	
Maribor gl. kol.	km 274·530 (leiter- šperski predor)		1	povratna vožnja se ne signalizira
Leibnitz	Maribor gl. kol.	1		rinejo avstrijski stroji
Medvode	Škofja Loka	1		
Podnart-Kropa	Jesenice	1		
Bohinjska Bela	Jesenice	1		
Nomenj	Bistrica Boh. jez.	1		
Bistrica Boh. jez.	Uvozni signal km 89·174		1	povratna vožnja se ne signalizira
Jesenice	Kranjska gora	1		
Kranjska gora	Planica km 11·288		1	čuvajnica 11 da za povr. vožnjo v Kranjsko goro signal ●—●●●—●
Jesenice	južni portal kara- vanškega predora km 57·2		1	čuvajnica 32 da za povr. vožnjo v Jesenice signal ●—●●—●
Tržič	Križe km 13·417		1	
Ljutomer	Žerovinci		1	
Velenje	Mislinje	1		
Otiški vrh	Mislinje	1		
Dravograd-Meža	km 81·080 (Holmec)		1	signal ●—●●●—● da strojevodja v Holmcu
Bubnjarci	km 28·760		1	povratna vožnja se ne signalizira
Črnomelj*	Rožni dol-Pribiše	1		* po potrebi iz Bubnjarcev
Novo mesto	Rožni dol-Pribiše	1		
Novo mesto	Trebnje na Dol.	1		



V Ljubljani gl. kol. dopreže izjemoma severni premikalni stroj tranzitnemu vlaku do prelaza Dunajske ceste, če gorenjski kolodvor ne more dostaviti priprege. Doprežni stroj se v tem primeru ne sme pripeti.

Z neprijetimi dopregami se rivajo tudi tovorni vlaki pri izvozu iz postaj Tezno, Zalog prem. kol. in Jesenice. Doprežno službo vrše postajni rezervni stroji.

V Mariboru gl. kol. potiska tovarne vlake pri izvozu proti severu po potrebi premikalni stroj do prednjega signala Ps Z (km 275·120). Doprega se mora previdno in postopoma ločiti od vlaka že v strmcu, da se vlak ne utrga. Pri povratku v postajo se mora doprega brezpogojno ustaviti pred uvoznim signalom Z, od koder jo spremlja v postajo premikač. Priprege in doprege za vlake preko meje iz in v Avstrijo dostavlja postaja Graz Hb.

1	Ljubljana gl. kol.	Novo mesto	Čr. 110.312	Slonja ml. Tehnijska Toplice	Karlova esk. St. Janina Dol. Stara Toplice
2	Ljubljana gl. kol.	Novo mesto	Čr. 110.312	Slonja ml. Tehnijska Toplice	Karlova esk. St. Janina Dol. Stara Toplice
3	Maribor kor. kol.	Maribor	Čr. 1202	Maribor gl. kol. Godelno Poljana	Koroška esk. Holmec dr. m. Dolnja Lendava
4	Maribor Delavnica	Maribor	Čr. 1202	Maribor gl. kol. Godelno Poljana	Koroška esk. Holmec dr. m. Dolnja Lendava
5	Ljubljana gor. kol.	Ljubljana gor. kol.	Čr. 22.515	Ljubljana c. kol. Grosuplje	Slonja esk. Kamnik
6	Jesenice	Jesenice	Čr. 22.515	Jesenice inkl. Podnart krova	Planica dr. m. dr. meja (Ro-senbach)
7	Maribor	Maribor	Čr. 22.515	Maribor gl. kol. Godelno Poljana	Koroška esk. Holmec dr. m. Dolnja Lendava
8	Velenje	Velenje	Čr. 22.515	Velenje inkl. Gornji esk.	Dravograd Maza esk.
9	Novo mesto	Novo mesto	Čr. 22.515	Novo mesto inkl. Slonja ml. Tehnijska Toplice	Karlova esk. St. Janina Dol. Stara Toplice

# Nezgode in izredni dogodki.

## 51.

### Postaje, kjer stoje pomožni vozovi.

Zapor. štev.	Postaje	Pomožni voz štev.	obsega progo		Opomba
			od	do	
1.	Ljubljana gl. kol.	G 115.633 SHS sud	inkl. Litija Brezovica	Rakek drž. m. Vrhnika	
2.	Zidani most	G 45.623 SHS sud	ekskl. Sv. Jurij ekskl. Litija	Zidani most inkl. Brežice	Pri težkih nezgodah po- maga kuril. Ljubljana I
3.	Maribor kor. kol.	Gh 4302 SHS sud	Sv. Jurij inkl. Pragersko Čakovec Maribor gl. kol. Grobelno Poljčane Slov. Bistrica	Št. Ilj drž. m. Kotoriba drž. m. Dolnja Lendava Holmec drž. m. Rogatec Zreče Slov. Bistrica m.	
4.	Delavnica Maribor	G 43.619 SHS sud G 43.625 SHS sud G 43.631 SHS sud	Za celo območje direkcije Ljubljana pri vseh težjih in večjih nezgodah v pomoč poedinim kurilnicam, ako ne morejo same obvladati nezgode.		
5.	Ljubljana gor. kol.	Gh 233 SHS	Ljubljana gor. kol. Kranj Ljubljana gor. k. Ljubljana gl. kol. Grosuplje	Podnart Kropa ekskl. Tržič Kamnik Stična ekskl. Kočevje	
6.	Jesenice	Gh 232 SHS	Podnart Kropa inkl. Jesenice Jesenice	Bistrica Boh. jez. drž. meja Planica drž. m. drž. meja (Ros- senbach)	Pri težkih nezgodah po- maga kuril. Ljubljana II.
7.	Murska Sobota	Go 32.030 SHS sud	Ormož ekskl. Ljutomer	Hodoš Gor. Radgona drž. meja	
8.	Velenje	Go 43.616 SHS sud	Celje ekskl.	Dravograd— Meža ekskl.	Pri težkih nezgodah po- maga kuril. Maribor
9.	Novo mesto	Gsd 119.513 SHS	Stična inkl. Trebnje Novo mesto	Karlovac ekskl. Št. Janž na Dol. Straža Toplice	

## Seznam vozovnih dvigal

Štev. voza	Domicilna postaja	Konstrukcija	Razpečina izložnikov r-	Nosilnost		Opomba
				z	brez firnih škarij	
Dvigalo štev. 6.	kurilnica Ljubljana gor. kol.	železne konstrukcije z 1 izložnikom	5-00 m	7-5 ton	5-0 ton	Obe dvigali se uporabljata za dviganje pri lažjih nezgadah in za razkladanje in nakladanje lažjih predmetov v območju kurilnice Ljubljana glavni in gorenjski kolodvor
Dvigalo štev. 15.	kurilnica Ljubljana gor. kol.	železne konstrukcije z 1 izložnikom	4-00 m	6-0 ton	3-0 ton	
Lkr štev. 8.	delavnica Maribor	železne konstrukcije z 1 izložnikom, podstavek je lesen	2-50 m	5-0 ton	3-0 ton	Dvigalo se uporablja v delavnici za razkladanje in nakladanje predmetov. Za promet ni več primerno
Lkr II	delavnica Maribor	železne konstrukcije z 1 izložnikom, podstavek je deloma lesen, deloma železen	2-50 m	4-5 ton	—	Dvigalo se uporablja pri lažjih nezgadah in za razkladanje ter nakladanje v območju delavnice in kurilnice Maribor
Lkr XXI	delavnica Maribor	železne konstrukcije z 1 gibnim izložnikom	5-50 m	30-0 ton	—	Dvigalo se uporablja pri vseh večjih nezgadah ter za nakladanje in razkladanje težjih predmetov v območju direkcije Ljubljana in delavnice Maribor

Čelne klančine imajo sledeče postaje: Celje, Čakovec, Jesenice, Ljubljana gl. kol., Ljubljana gor. kol., Maribor gl. kol., Maribor kor. kol., Ormož, Pragersko, Ptuj, Rakek in Videm-Krško

## 53.

## Sestava zapisnika o prerezanju kretnic ter naročanje odstrižnikov.

Prerezanje kretnic obravnavajo šefi službenih edinic v lastnem področju in sestavijo zapisnik, ki mora vsebovati sledeče podatke:

- 1) Čas dogodka;
- 2) številko prerezane kretnice in številko ključa poškodovane ključavnice;
- 3) vzrok prerezanja;
- 4) imena udeleženega objekta, oz. imena krivcev;
- 5) zaslišanje prizadetega lasnega (postajnega) objekta;
- 6) ukrepe, oz. predloge.

Ta zapisnik pošlje prizadeta službena edinica saobračajnemu odseku direkcije z navedbo številke, pod katero je naročila nadomestne odstrižnike.

Nove nadomestne odstrižnike si nabavi postaja direktno od signalne delavnice v Ljubljani na tiskovini III—5 „Trebovanje“, kateremu priloži prerezane, oz. poškodovane odstrižnike.

Iz tega naročila mora biti razvidna številka kretnice in dan prerezanja.

Več odstrižnikov se naroči na eni tiskovini le, ako je bilo prerezanih več kretnic naenkrat ali vsaj isti dan, seveda se mora predložiti takemu naročilu tudi odgovarjajoče število prerezanih, oz. poškodovanih odstrižnikov.

Na sklepu naročila mora edinica pripomniti, da je prerezanje, oz. poškodovanje na predpisani način obravnavala ter navesti številko, pod katero je poslala zapisnik saobračajnemu odseku.

Kako se postopa pri prerezanju zaklenjenih in zanesljivo zavarovanih kretnic, je določeno v predpisu o uporabi varnostnih naprav.

O vsakem prerezanju centralno postavljenih — centralno zapahnenih — in s ključavnico zaklenjenih kretnic se mora obvestiti nemudoma pristojni nadzornik signalov in nadzornik proge.

## 54.

## Požari ob progi.

## A. Preprečenje požarov.

Požari, zaneteni po iskrah iz lokomotiv, povzročajo vsako leto ogromno škodo. Zato morajo kurilnice metanje isker kar najbolj omejiti. Vzdrževanju iskrolovnih naprav se mora posvečati največja pozornost. Domicilne kurilnice morajo vsak dan preiskati pri vseh strojih stanje dimnika, dimnice, mrež, škropilnih naprav, pepelnika z mrežo in napravo za škropljenje premoga. Zato določi vsaka kurilnica zanesljivega uslužbenca. Vsak ugotovljen ali prijavljen nedostatek se mora takoj odpraviti in o popravkih voditi beležnik. Tudi strojevodje morajo paziti na iskrolovno napravo in vsak opažen nedostatek prijaviti. Ognjišče lokomotiv mora biti opremljeno z zidom. Dimnica pri cilindriškem dimniku in A premogu mora imeti mrežo s 4 mm pletilnim razmahom; pri kurjavi z B premogom in enakim dimnikom pa s 3 mm pletilnim razmahom. Če ima dimnik posebno iskrolovno napravo in je v dobrem stanju, se uporablja mreža s 4 mm pletilnim razmahom.

Med vožnjo se mora paziti:

- 1) Premog mora biti vedno moker, dimnica in pepelnik zadostno zmočena;
- 2) loputica pepelnika v padcu in preko mostov zaprta;
- 3) regulator pri popolnoma izgorelem ognju zaprt;
- 4) pri vožnji na vzponu se ne sme kuriti in čistiti ognja, ako so v bližini objekti, naselbine, gozdovi i. t. d., ki bi se mogli vsled isker užgati;
- 5) ogenj se med vožnjo preko mostov ne sme čistiti;
- 6) med vožnjo mora strojno osebje opazovati metanje isker.

Kakor hitro se opazi močnejše, nenormalno metanje isker iz dimnika, se mora obvestiti vodstvo kurilnice.

Za progovno osebje velja „Pravilnik o zavarovanju žel. imovine pred požari“ ter mora tozadevne določbe po možnosti aplicirati tudi na tujo imovino v požarnem rajonu. Razen tega mora osebje pri obhodu progé paziti na obrambne gozdove in obrambne pasove ob železnici. Mejaši železnice ne smejo v požarnem rajonu skladati lahko upaljevih snovi, nadalje morajo spraviti poljske pridelke čim dlje od železnice. Ako bi kak organ progovne

službe opazil, da mejaši določb § 99 Ž. O. R. ne vpoštevajo, jih mora na to opozoriti in pozvati, da opaženi nedostatek odpravijo; kdor poziva ne upošteva, se mora po § 101 Ž. O. R. prijaviti pristojni sreski oblasti.

V bližini večjih lesenih mostov stoječe kadi morajo biti vedno napolnjene z vodo.

Če se v skrajni suši ponavljajo požari ob progi, naj določijo nadzorniki proge delavca, ki obhodi progo in eventuelno nastali požar takoj uduši, oz. javi bližnji postaji.

## B. Postopek ob požaru.

Pri požarih na progi se mora postopati po določbah člena 7 „Pravilnika o zavarovanju žel. imovine pred požari“, v kolikor je to možno, sicer pa mora žel. organ, ki je najprej opazil požar na progi, istega prijaviti in sicer: vlakovno osebje najbližji postaji v smeri vožnje, organi progovne službe pa najkrajšim potom sosednjima postajama in nadzorniku proge. Slednjega mora nemudoma obvestiti tudi postaja, ako je dobila prijavo o požaru. Isto dolžnost ima vsak železniški uslužbenec ne glede na to, ali je v službi ali ne.

Z vsemi razpoložljivimi sredstvi je skrbeti za udušenje, oz. lokaliziranja požara ter v slučaju opasnosti klicati na pomoč občane in požarne brambe.

Takoj po prijavljenem požaru mora postaja odposlati brzojavko in sicer pristojni progovni sekciji, najbližji kurilnici v smeri vožnje vlaka, ki je predvidoma upalil, dalje direkciji in domicilni postaji vlakospremnega objekta, ter pri požaru žel. objektov tudi generalni direkciji in ministrstvu saobračaja (glej Navodila za prijavo nezgod). Brzojavka mora vsebovati označbo železniškega km, vrsto požara (požar trave, gozda, poljskih pridelkov, poslopij, pragov i. t. d.), po možnosti obseg požara in označbo vlaka, ki je zadnji vozil mimo gorečega kraja ter številko stroja. Drugi podatki, — **zlasti domneve o vzroku požara**, se ne smejo javljati. Brzojavka naj se glasi n. pr.: „Po vlaku štev. . . . stroj štev. . . . je bil opažen požar v km . . . Gori mlad gozd posestnika A v obsega 1000 m<sup>2</sup>. Požar gasi železniško osebje z občani.“

Nadzorniki proge in progovne sekcije lahko izpopolnijo brzojavke postaj, če je to potrebno.

Določba člena 70. Zakona o drž. prometnem osebju nalaga žel. uslužbencem molčečnost v vseh službenih zadevah. Zato je prepovedano vsakemu uslužbencu, ki zazna za kak požar, dajati izjave, oz. domneve o vzroku požara tujim osebam in tudi železničarjem, ki s preiskavo požara nimajo ničesar opraviti. Vse domneve o vzroku požara in eventuelno ugotovljena dejstva morajo službene edinice **pismeno** poročati direkciji.

### C. Postopek po požaru.

1) Pri požaru železniške imovine je točno upoštevati določbe „Pravilnika o zavarovanju železniške imovine pred požari.“

2) Pri požaru tuje lastnine v požarnem rajonu predloži progovna sekcija v zvezi z brzovajnim in pismenim poročilom službene edinice, ki je prva poročala o požaru in na podlagi ogleda na licu mesta takoj obširneje poročilo o dejanskem stanju, ki mora vsebovati:

a) Obseg in vrsto požara z označbo vrste kulture, oz. zapaljenega objekta;

b) smer vetra ob času zadnjega na tem mestu obratujočega vlaka, oz. vlakov in vremenske razmere ob tem času;

c) podatke o višinski razliki terena na mestu požara s posebnim ozirom na nagib proge;

č) čas vožnje zadnjega vlaka, oz. zadnjih vlakov pred in po požaru;

d) imena vseh očividcev požara in onih, ki so bili ob času postanka požara v bližini;

e) podatke, ali se je vpošteval § 99 žel. obr. reda, ali ne;

f) podatke o presumptivni višini škode in domnevnem vzroku požara in zgorelih predmetih, oz. poškodovanih ljudeh ali živini.

Zapisnik, kateremu se priloži situacijska skica in skica s prezezom na požarnem mestu, se mora čimprej predložiti direkciji.

Sporedno s sestavo zapisnika o dejanskem stanju po progovni sekciji, mora kurilnica, kateri je bil prijavljen požar, takoj preiskati naprave stroja (strojev) ter tozadeven izvid kakor tudi poročilo o zaslišanju strojnega osebja predložiti direkciji. Enako mora domicilna postaja vlakospremnege osebja zaslišati osebje vlakov, ki so vozili ob in tik po požaru, ter zapisnik predložiti direkciji.

Ves nadaljni postopek kakor tudi ponovno preiskavo na licu mesta, event. zaslihanje oškodovancev in pritegnitev sodnih cenilcev si pridržuje direkcija.

## Razne določbe.

### 55.

#### Oskrba s pitno vodo.

Pri oskrbi potujočega občinstva s pitno vodo naj se upoštevajo sledeče določbe:

1) Voda, ki se nudi potnikom, mora biti zdrava, čista in sveža.

2) Pitna voda se donša k brzim in potniškim vlakom na postajah: Bistrica-Boh. jez., Brezno-Ribnica, Brežice, Celje, Čakovec, Črnomelj, Dravograd-Meža, Grosuplje, Jesenice, Kranj, Ljubljana gl. kol., Ljutomer, Maribor gl. kol., Novomesto, Ormož, Pragersko, Rakek, Velenje, Zidani most in to le podnevi od 15. junija do 15. septembra.

3) Za oskrbo potnikov s pitno vodo se uporabljajo izključno svojci železniških, predvsem postajnih uslužbencev.

Soloobvezni otroci do dovršenega 14. leta se ne smejo uporabljati.

4) V postajah s kolodvorskimi restavracijami ali okrepčevalnicami morajo natakarji, ki prodajajo ob vlaku druge pijače, imeti v košari tudi nekaj kozarcev pitne vode.

5) Raznašalci vode ne smejo ponujati potnikom nobenih drugih predmetov razen sveže vode. Potnike morajo opozarjati s klicanjem: „Sveža voda“. Vsako nadlegovanje ali vznemirjanje potnikov je prepovedano.

6) Raznašalci vode smejo hoditi le po prostorih, ki so za popotnike splošno dostopni. Vsako postajanje ali hoja v tiru, kakor tudi vstop v vozove je strogo prepovedano.

7) Vrči in kozarci, ki se uporabljajo, morajo biti primerne oblike ter vedno neoporečno čisti in celi. Po vsaki izpraznitvi se morajo s svežo vodo izplahniti.

Primerne vrče, kozarce, kakor tudi iz žice pleteno nosilo za 4 kozarce si morajo oskrbeti raznašalci sami. Za morebiti odpeljane kozarce ne jamči železniška uprava v nobenem primeru.

8) Kot odškodnina za ponujeno vodo se sme računati največ 50 para.

9) Oskrbo z vodo nadzorujejo šefi postaj, ki določilo tudi osebe, ki smejo raznašati vodo.



## 56.

## Tujske sobe.

Sobe za prenočevanje so v sledečih postajah:

Zap. štev.	Postaja	Štev. sob	Štev. postelj	V posloppju
1	Zidani most	1	2	postajno poslopje
2	Ljubljana gl. kol.	2	3	kurilnica
3	Jesenice	3	4	stanovanjsko poslopje
4	Celje	1	2	postajno poslopje
5	Pragersko	1	2	vodno poslopje
6	Maribor gl. kol.	1	3	postajno poslopje
7	Čakovec	1	2	postajno poslopje
8	Ljutomer	1	2	postajno poslopje
9	Velenje	1	1	stanovanjsko poslopje
10	Otiški vrh	1	2	postajno poslopje
11	Grosuplje	1	2	stanovanjsko poslopje
12	Novo mesto	1	2	stanovanjsko poslopje
13	Meflika	1	1	stanovanjsko poslopje

Pristojbina za uporabo službenih tujskih sob znaša pet dinarjev za eno noč in eno posteljo. Vplačani znesek pritiče tisti osebi, ki sobe pospravlja in ki mora iz tega dohodka na svoje stroške vzdrževati sobe v redu in primerni čistoči.

Pravico do uporabe službene tujske sobe imajo samo uradniki iz centrale, kontrolni organi in člani komisij, ki pridejo od drugod, slednjič uradniki, ki so na nadomestovanju v postaji, kjer so tujske sobe; zadnji pa samo tedaj, če se soba ne rabi za navedene uslužbenec iz centrale, za kontrolne organe in člane komisij.

Vsak uslužbenec sme uporabljati tujsko sobo največ tri dni, razen v primeru, da bi soba drugače ostala prazna.

Prvenstvo imajo uslužbenec nižjega položaja in manjše plače. Izmed dveh uslužbencev z istim položajem in plačo ima prvenstvo tisti uslužbenec, ki je v dotični kraj prišel službeno (kontrolni organi) in od tam potuje zopet v službi dalje.

Vlakovni pregledniki, vlakospremnin in strojno osebje imajo pravico do uporabe postelj samo v zato določenih bivalnicah in ne plačujejo nikakih pristojbin.

Glede uporabe in oskrbovanja tujskih sob velja sledeče:

1) Uslužbenec, ki hoče uporabljati tujsko sobo, se mora prijaviti šefu službene edinice, oz. zato določenemu drugemu uslužbencu.

2) Pristojbine za uporablanje tujskih sob plačujejo posetniki določenemu organu takoj po uporabi. Zneski se izplačujejo proti potrdilu neposredno osebi, ki oskrbuje tujske sobe.

3) Oskrbovanje naj se poveri v prvi vrsti vdovam po železniških uslužbencih in le, če takih ni, svojcem upokojenih ali aktivnih uslužbencev. Ako oskrbuje tujske sobe snažilka, ki ima pavšal ali urnino, se ji delo v tujski sobi ne sme uračunati v delovni čas, ki služi za odmero pavšala ali urnine.

4) Snažilka mora skrbeti, da je soba vedno čista, donašati mora vodo, kurivo, pospravljati postelje, prati posteljno perilo ter čistiti obleko in čevlje posetnikov.

5) Železniška uprava dostavlja ves potreben inventar, kurivo in material za snaženje tujske sobe.

## 57.

### Kolodvorske toalete.

Toalete za potujoče občinstvo so v območju direkcije v sledečih postajah:

Bled-Jezero  
Ljubljana gl. kol.  
Maribor gl. kol.

## Vozovna služba.

### 58.

#### Potniški vozovi.

Sestava in ranžiranje brzih, potniških in mešanih vlakov je razvidna iz prometnih določb II. del. Istotam so razvidne domovne postaje posameznih garnitur. Ako katera postaja izloči iz potniške garniture kak voz, mora to brzojavno prijaviti domovni postaji garniture in pa O. P. K. Razen tega mora koncem meseca predložiti poseben spisek izločenih potniških vozov. (Glej točko D).

#### A. Direktni kurzni vozovi.

Vsi direktni kurzni vozovi za inozemski promet, ki so določeni v E. W. P., se morajo dostavljati točno po načrtu. Za to se morajo uporabljati najboljši vozovi, ki odgovarjajo predpisom R. I. C. -a.

Ako se radi poškodbe odstavi od vlaka kurzni voz, ki je last tuje železnice, ali se ta zadrži radi zgubljene zveze ali iz kakega drugega vzroka, potem mora postaja, ki je voz odstavila, oz. zadržala, takoj telegrafičnim putem obvestiti:

- 1) Izhodno postajo kurznega voza;
- 2) ako nima odgovarjajoče zamene, prvo najbližjo postajo, katera ima rezervo, da pripravi zameno za odstavljeni voz, kakor tudi vse prehodne postaje dotičnega kurza;
- 3) upravo lastnico;
- 4) Centralno podelo kola Beograd;
- 5) Oblasno podelo kola Ljubljana.

Razen brzojavnega obvestila mora vsaka naša postaja, ki izloči iz prometa naš ali tuj kurzni voz, to prijaviti tudi pismeno Centralni podeli kola Beograd na tiskovini „Izveštaj o izključenim kurznim kolima“ obr. Cpk 28. Naše mejne postaje pa morajo predložiti Centralni podeli kola še „Izveštaj o vračenim sopstvenim kurznim kolima“ obr. Cpk 29 za naše lastne vozove, ki so bili na progah tujih železniških uprav izločeni iz prometa in so se vrnili prazni v domovino.

Kurzni voz, ki je bil odstavljen radi popravila, se takoj po izvršenem popravilu vrne njegovi lastnici z brzim ali potniškim vlakom; voz pa, ki je težje poškodovan in sposoben samo za povratek v domovino, se vrne z direktnim brzotovornim vlakom. V vsakem primeru obvesti postaja, ki je odpravila voz po popravilu ali ga odposlala v domovino telegrafično lastnico voza

o izvršenem popravilu in dnevu odprave. Tuj voz, ki se v končni postaji ne more popraviti do časa povratka, pač pa v kratki dobi, se mora po možnosti nadomestiti z lastnim vozom, ki se naj potem zamenja s popravljenim tujim vozom. V takem primeru mora končna postaja kurza, ki je izločila voz iz prometa, brzojavno obvestiti lastnico voza z navedbo, koliko časa bo stal voz izven prometa in če bo zopet uvrščen v svoj redni kurz ali ne. Isto brzojavko je treba oddati tudi Centralni podeli kola v Beogradu.

V brzojavki, ki mora biti za tuje železniške uprave sestavljena v nemškem, francoskem ali italijanskem jeziku, je treba navesti: ime postaje, datum, številko vlaka, številko kurza, lastninski znak, serijo in številko voza, vzrok, radi katerega je bil voz iz prometa odstavljen in ako je dostavljena zamena.

Glede zamene izločenih vozov velja pravilo, da je treba iste nadomestiti z vozovi iste vrste. Ako to ni mogoče in se dostavijo vozovi druge vrste, ki ne morejo preiti na sosednjo železnico, tedaj se mora o tem brzojavno obvestiti prehodna postaja priključne železnice, da pravočasno pripravi lastni voz.

Ako je v izrednih primerih potrebno poslati naše potniške ali službene vozove kateri drugi železniški upravi izven rednih kurzev, se to ne more izvršiti brez odobrenja uprav, preko katerih tečejo naši vozovi. To velja tudi za prehod tujih potniških vozov na naše proge. V takih primerih se morajo postaje obravnavati tozadevno preko direkcije na Centralno podelo kola.

Vsi direktni vozovi, bodisi v lokalnem ali mednarodnem prometu, morajo nositi tablice z napisom začetne, končne, prehodne in večje vmesne postaje, kakor je označeno v E. W. P. Ako je kurzni voz težje poškodovan, se morajo tablice odstraniti in spraviti v voz. Ako se odstavljen voz zamenja, se lahko začasno uporabijo tablice poškodovanega voza, vendar je treba paziti, da se tablice vrnejo lastnici. Isto je treba napraviti s tablicami, ki so se ločile od kurznihih voz. Lastnico se pozna po imenu domovne postaje, katera je napisana na robu z malimi obrnjenimi črkami.

Postajam naročamo, da posvečajo kurznihih vozovom največjo pažnjo, ker povzročajo vsako protipredpisno postopanje naši železnici veliko škodo.

## B. Odprema praznih potniških vozov.

Da se prepreči poškodovanje in ponesnaženje notranje opreme potniških vozov, se morajo vsi potniški vozovi, kadar se pošljejo prazni brez službe, ne glede na to, s kakšnim vlakom in zakaj se odpošljejo, zalivkati in odpremiti s spremnico.

Preden se voz odpošlje, mora odpremna postaja voz pregledati glede notranjosti in ugotoviti event. poškodbe, oz. pripramanjkajaje notranje opreme voza, ter sestaviti tozadevni za-

pisnik z indigom v dveh izvodih. Original zapisnika ostane v postaji, kopijo pa je treba dobro pričvrstiti na spremnici tako, da se ne more izgubiti.

Isto velja tudi za sanitetne vozove vrste Gb, kadar so dirgirani in opremljeni z inventarjem (klopni, pečni i. t. d.)

### C. Izkaz o prometu spalnih in jedilnih vozov društva Waggons Lits.

Vse prehodne, mejne, končne in začetne postaje, kjer so v prometu spalni in jedilni vozovi društva Waggons Lits, morajo vsakomesečno predložiti Oblasni podeli kola „Izveštaj o kretanju vagona društva „Waggons Lits“ po sledečem vzorcu:

Redni broj	Broj vagona	Saobraćao od polazne do krajne stanice, odn. ušao, izašao na stanice prema rasporedu reda vožnje (E. W. P.)	Saobraćao meseca ..... .....19.....	Razdaljina u kilometrima	Primedba
1	2	3	4	5	6

1.) Polazne in krajne stanice u unutrašnjem saobraćaju računaju se one stanice između kojih je dotični vagon saobraćao, n. pr. Beograd—Zagreb, Zagreb — Sušak.

2.) Ulazne i izlazne stanice u međunarodnom saobraćaju računaju se one granične stanice, gdje je vagon ušao, odn. izašao iz zemlje; i. t. : Subotica — Beograd — Djevdjelija — Solun ili obratno; Rakek — Ljubljana, Zagreb — Beograd — Caribrod — Sofia ili obratno.

K temu vzorcu se pripominja:

a) V rubriki 2 se navede točna številka voza;

b) rubrika 3 se izpolni v smislu navodil na vzorcu in sicer vpišejo začetne in končne postaje ime postaj, med katerim voz stalno teče n. pr. Beograd—Jesenice, Zagreb—Rakek i. t. d.; prehodne postaje pa vpišejo postaje, med katerimi teče voz v međunarodnem prometu n. pr. Wien—Trieste, Beograd—Milano i. t. d.;

c) v rubriki 4 se navede, kolikokrat je isti voz vozil v enem mesecu;

č) v rubriki 5 se navade kilometerska razdalja teh postaj.

Ta izkaz se predloži do 10. vsakega meseca Oblasni podeli kola.

### Č. Izkaz o sestavi garnitur brzih, potniških in mešanih vlakov in rezervnih vozov.

Postaje, ki so določene kot domovne postaje garnitur, morajo izvršiti vsakega 10. v mesecu popis vseh vozov, ki so v garniturah te domovne postaje, kakor tudi popis vseh potniških, poštinih in službenih vozov, ki so v rezervi. Vozovi se morajo vpisati v izkaz v istem redu, kakor so uvrščeni v garniturah.

Ta izkaz se vpošlje najkasneje do 12. vsakega meseca Oblasni podeli kola. Potrebne tiskovine se naročajo s posebnim dopisom direktno pri Oblasni podeli kola.

#### **D. Spisek potniških vozov, izločenih iz prometa.**

Vsaka postaja, ki izloči iz prometa radi raznih nedostatkov kak voz, mora predložiti Oblasni podeli kola za pretekli mesec poseben spisek izločenih potniških vozov.

Ta spisek mora imeti sledeče rubrike: datum, številko in vrsto voza, številko vlaka, vzrok izločenja in opombo. V rubriki „Opomba“ se navede, če je izločeni voz kurzni voz z navedbo številke kurza, n. pr. Bukarešta—Trst E. W. P. 1661 i. t. d. Ta spisek se mora predložiti Oblasni podeli kola do 2. vsakega meseca za pretekli mesec. Negativnega spiska (praznotice) ni treba predlagati. Potrebne tiskovine naj si načrtajo postaje same.

#### **E. Čiščenje in razkuževanje potniških vozov.**

Glede čiščenja in razkuževanja potniških vozov se opozarja na tozadevni „Predpis za čiščenje in razkuževanje živinskih in potniških vozov“ iz leta 1927.

V ljubljanski direkciji sta razkuževalni postaji v Zalogu in na Tezmem pri Mariboru.

Vsi zasteničeni potniški vozovi se odpošiljajo za desinsekcijo v desinsekcijsko postajo Beograd.

#### **F. Razsvetljava potniških vozov.**

Na italijanske, švicarske in francoske železnice smejo preiti samo taki potniški vozovi, ki so opremljeni z električno razsvetljava. Potniški vozovi, ki preidejo na švicarske železnice, morajo biti v zimskem času opremljeni tudi še z električno kurjavo. Na ostale tuje železnice lahko preidejo potniški vozovi s plinsko razsvetljava.

#### **G. Ogrevanje potniških vozov v zimski dobi.**

Pred začetkom zimske dobe razdeli delavnica Maribor po navodilu Oblasne podele kola potrebno kurilno opremo posameznim domovnim postajam garnitur. Nadomestilo za pokvarjeno kurilno opremo naročajo postaje v S. V. M.

Kurzni vozovi morajo biti vsako leto 15. septembra opremljeni s kurilno opremo. Razprema teh vozov se izvrši vsako leto 15. maja.

Za ostale potniške vozove v lokalnem prometu odredi direkcija pričetek opreme vozov in ogrevanje po potrebi.

Garniture se prično ogrevati 1—2 uri pred odhodom vlaka, kakor je pač zunanja temperatura. Pred vstopom potnikov mora

biti garnitura zadostno topla. O tem se prepriča vlakospremno oboje, vlakovni odpravnik, ter v postajah Ljubljana gl. kol. in Maribor gl. kol. tudi nadziralni uradnik. Ogrevanje potniških garnitur se še posebej nadzira v Ljubljani gl. kol. od 3. do 8. ure in v Mariboru od 22. do 8. ure. V ostalem času nadzira ogrevanje vlakov v teh dveh postajah notranji prometnik.

V medpotnih postajah, kjer imajo vlaki 5 ali več minut postanka, nadzirajo ogrevanje garnitur šefi postaj in zabeležijo to v potnem listu. Nedostatki se morajo prijaviti; event pokvarjeni vozovi ali oprema pa se mora po možnosti izmenjati že v medpotni, sicer pa v vodilni ali končni postaji.

Predaja kurilne opreme na prehodnih (mejnih) postajah se vrši pismeno proti potrdilu. Istotako se preda kurilna oprema s predajnim seznamom pri garniturah, ki preidejo v območje sosednje direkcije. Nedostatki pri predaji ali prevzemu se morajo prijaviti s posebnim poročilom Oblasni podeli kola.

Domovne postaje potniških garnitur vodijo točno evidenco glede prejete in oddane kurilne opreme. Za to služi „Pregled kurilne opreme“, katerega se mora vpošiljati mesečno z vsemi prilogami Oblasni podeli kola v pregled. Razen tega izkažejo te postaje stanje kurilne opreme dnevno rubriki XVIII „Izveštaj o stanju kola“.

Navodila glede ogrevanja garnitur in evidence kurilne opreme vsebuje Službeni list šte. 49 iz leta 1925 odredba 111, Službeni list šte. 2 iz leta 1926 odredba 6, okrožnica šte. 113—III/OPK z dne 17. septembra 1927 in razpis šte. 145—II/OPK z dne 29. novembra 1928.

Razprema vozov se vrši na brzovjavno odredbo direkcije, nakar se mora vsa dobra in pokvarjena kurilna oprema odposlati nemudoma v delavnico Maribor, Oblasni podeli kola pa se predloži „Pregled kurilne opreme“ z vsemi prilogami za celo zimsko dobo.

Tuja kurilna oprema, ki še ni bila vrnjena med zimsko dobo lastnici in je ostala v območju direkcije, se odpošlje v postajo Ljubljana gl. kol., ki jo po navodilih Oblasne podele kola vrne lastninskim železnicam.

## 59.

**Tovorni vozovi.****A. Naročanje in uporaba vozov.**

Pri naročanju vozov morajo postaje vsekakor upoštevati želje strank glede nosilnosti ali dolžine potrebnih vozov. Ako dostavi železnica mesto naročenega drug voz, ki je pripraven za naklad dotične robe, ki pa nima naročene nosilnosti ali dolžine, zaradi česar ga stranka odkloni, tedaj postaja ne sme zaračunati varščine v prid železniške uprave. Pač pa mora postaja vsak tak primer z navedbo imena stranke javiti pismeno Oblasni podeli kola. Da pa bi se taki primeri omejili na najmanjše število in se preprečilo nepotrebno prevažanje praznih vozov, morajo postaje posebno pri neugodni vozovni situaciji javiti že v S. V. M., če je stranka sporazumna z dostavo nadomestnega voza in kakšnega.

Pri naročitvi voza morajo polagati varščino v znesku enodnevne stojnine le one stranke, ki postaji niso poznane, ali pa ki niso zanesljive. Druge stranke so od polaganja varščine oproščene.

Vozovna naročilnica, obr. kol. 7, se mora koncem meseca najkasneje pa do 5. prihodnjega meseca vposlati Oblasni podeli kola v pregled.

Popis manipulacijskih vozov in sestava S. V. M. se mora vršiti na vseh postajah dnevno ob 6 uri. Postaje sledečih prog pa izvršijo popis vozov in sestavo S. V. M. že zvečer po odhodu poslednjega vlaka:

Ormož—Hodoš,  
Ljutomer—Gornja Radgona,  
Višnja gora—Mahično izvzemši postaja Novo mesto,  
Čušperk—Kočevje,  
Puščava Sv. Lovrenc—Prevalje,  
Petrovče—Otiški vrh,  
Trzin—Kamnik.

Postaje teh prog oddajo S. V. M. takoj po sestavi zbirajočim postajam, oz. brzojavnemu uradu Ra.

V S. V. M. se morajo prijavljati vsi razpoložljivi vozovi točno po serijah. Potreba se prijavi najprej skupno samo po



številu in serijah, potem pa specificirano po vrstah robe in namembnih postajah.

Mejne postaje morajo prijaviti v S. V. M. točno po serijah število vseh lastnih vozov, ki so se vrnili v pretečenih 24 urah prazni iz inozemstva, kakor tudi število onih tujih vozov, ki so došli prazni iz inozemstva radi natovoritve na naših progah za skupne Transporte v smislu § 5 R. I. V.

Načelno smejo postaje uporabiti le one vozove, ki jih je Oblasna podela kola dovolila z razdelitvijo (P. K.), in pa neodrejene tuje vozove, ki se vračajo v domovino. Poleg tega smejo postaje uporabiti brez dovoljenja Oblasne podele kola tudi kot razpoložljive javljene vozove, ki jih Opk ni odredila in pa vozove, ki so dospeli v postajo po oddaji S. V. M. ter so se še isti dan razložili in dostavili v ponovno natovorjenje. Vse tako uporabljene vozove morajo postaje javiti naslednji dan po serijah pismeno v Izveščaju o stanju kola v rubriki XVIII.

Glede uporabe vozov posameznih vrst se opozarja v glavnem na sledeče:

Za tovor, ki se po tarifi naklada v odprte vozove in za katerega dostavi železnica pokrit voz, se ne sme računati 10 % pribitek k vozarini. Na listarko napiše postaja tozadevno opombo.

Vozovi, ki so dodeljeni stalno v uporabo kaki službeni edinici in so opremljeni s tozadevnimi napisi, se ne smejo prijaviti v S. V. M. ali uporabiti v druge namene, temveč se odpošljejo po razložitvi takoj v domovno postajo.

Vozovi vrste Kh in Gkh, katerih višina presega 4'28 m, se ne smejo nakladati v Italijo. Vozovi, pri katerih so od zadnje revizije pretekla tri leta, se ne smejo uporabljati za inozemstvo. Pri tem se mora upoštevati tudi čas od odpreme do predaje v namembni postaji.

Tuji vozovi na povratku, pri katerih je triletni revizijski rok že pretekel, se pa lahko natovorijo v domovino.

Vozovi, katerih carinski zaporni kavljji niso zakovani, temveč samo z vijaki pritrjeni, oz. pri katerih vodilna tračnica zarivalnih vrat ni na najmanj dveh mestih zakovano pritrjena, dalje vozovi s slabimi strehami, če se uporabljajo za robo, kateri škoduje mokrota, ter sploh vsi vozovi, ki ne odgovarjajo tehničnim določbam R. I. V.-a, se ne smejo uporabljati za inozemstvo. Za brzopokvarljivo robo za inozemstvo se smejo uporabljati le taki vozovi, ki nimajo škodeljasto vlitih koles in ki so sposobni za brzino 60 km in več na uro. Tudi morajo imeti vozovi zamrežena okenca.

Vozovi, ki se natovarjajo preko Arlberga, morajo imeti zavore.

Vozovi, ki se natovarjajo za Wien Hauptzollamt, naj po možnosti ne presegajo 14'4 m skupne dolžine.



pošiljajo prazne pokrite vozove se opozarjajo, da zaprejo pri teh vozovih okna in vrata, da se na ta način obvarujejo vozovi vremenskih uplivov.

## B. Privatni vozovi.

Glede privatnih vozov se opozarjajo postaje na določbe § 18 R. I. V-a in tarifne določbe. S privatnimi vozovi sme napram železnici razpolagati samo ona stranka, ki je kot lastnik označena na vozu samem. Vsaka druga stranka, ki bi hotela predati prazen ali poln privatni voz v prevoz, mora istočasno s tovornim listom predložiti tudi pismeno izjavo lastnika, v kateri ta soglašša s prevozom razen primera, da je stranka prejela prazen voz za natovarjenje in ga preda natovarjenega.

Vsak prazen privatni voz se mora predati s tovornim listom v prevoz. Vozarina se računa po tarifi.

Privatni voz, ki je prišel naložen v postajo, se mora takoj po razložitvi odposlati na račun lastnika s tovornim listom v njegovo domovno postajo, če lastnik ni kaj drugzega odredil. Ako pa je prišel v postajo prazen za tovarjenje in ga prejemnik ne preda v roku 8 dni po prihodu v prevoz, se mora poslati na račun lastnika s tovornim listom v njegovo domovno postajo, če lastnik ni kaj drugzega odredil.

Privatni vozovi, ki stojijo na železniških tirih, se morajo iztovoriti, oz. natovoriti a) kotli v roku 24 ur, b) ostali vozovi v roku, ki je določen za vozove, ki so last železnice. Če se ta rok prekorači, se mora računati stojnina.

Ako se privatni voz pokvari, mora dotična postaja o tem pismeno obvestiti domovno postajo voza. V tem dopisu mora navesti številko in vrsto voza, njegovega lastnika, kje in kdaj je bil poškodovan, obseg poškodbe ter kam in kdaj je bil odposlan v popravilo. Dolžnost domovne postaje je, da o tem takoj obvesti lastnika voza. V postajah, kjer so vozovni pregledniki, je dolžnost le-teh, da o poškodbi vsakega privatnega voza dokazno obvestijo šefa postaje.

Te določbe veljajo analogno za one specialne vozove železniške uprave, ki so dani v najem poedinim strankam.

## C. Ravnanje s tujimi vozovi.

Prazne tuje vozove, ki se vračajo v domovino in ki imajo prehodnice, morajo postaje nalistkati s postajnim listkom prehodne postaje, t. j. postaje, preko katere so došli ob napotu; če pa nimajo prehodnic, se olistkajo z nadomestnimi prehodnicami v smislu „Pravilnika o vršenju vozovne službe“, ako pa se prehodna postaja ne more ugotoviti, z domovnicami. Kadarkoli postaje uporabljajo domovnice, morajo na isto napisati postajo, preko katere bo dotični voz izstopil iz naše države, ter prehodno postajo na ono železnico, kateri voz pripada.

Če manjkajo prehodnice in se napot ne more ugotoviti, tedaj se morajo vrniti prazni tuji vozovi z domovnicami po najkrajši poti v domovino. Vozovi madžarskih lokalnih železnic z lastninskimi znaki P. B. V., M. P. V., Gy. S. E. V., D. Ny. B. V., A. Cs. E. V. naj se olistkajo, oziroma vrnejo, kadar nimajo prehodnic in se njihov prehod ne da ugotoviti, na sledeči način:

Vozovi železnice Peč—Barč (P. B. V.) preko Barča,  
 ” ” Mohač—Peč (M. P. V.) preko Belog Manastira,  
 ” ” Arad—Čanad (A. Cs. E. V.) preko Horgoša,  
 ” ” Debrécin—Nyrbator (D. Ny. B. V.) preko Horgoša ali Banat. Arandjelovca,  
 ” ” Győr—Sopron—Ebenfurt (Gy. S. E. V.) preko najbližje postaje na katerokoli madžarsko železnico.

Na osnovi posebnih dogovorov pa se vračajo:

1) Vozovi avstrijskih zveznih železnic in vozovi onih privatnih železnic, ki so v obratu avst. zveznih železnic, v najbližjo prehodno postajo na avstrijske zvezne železnice in sicer ne glede na to, če in kakšno prehodnico imajo, oz. ne glede na njihov predpotek.

2) Vozovi italijanskih državnih železnic se vračajo ne glede na njihov prehod ali predpotek preko najbližje prehodne postaje na italijanske državne železnice.

3) Vozovi D. S. A. železnice (bivše ogrske južne železnice), ki so bili polni predani S. H. S. železnicam v Murakereszturu, Gyekenesu ali Barču, se smejo po razložitvi vrniti D. S. A. železnici preko ene imenovanih postaj, ne glede na to, kje so natovoreni prešli.

4) M. A. V. vozovi se smejo vračati preko poljubne, toraj preko najbližje prehodne postaje na ogrske državne železnice, ne glede na njihov prehod ali predpotek. Isto velja tudi za vozove B. H. E. V. (Peštanske lokalne železnice), katere upravljajo madžarske državne železnice.

### Č. Evidenca in zasledovanje vozov.

Brez posebnega pismenega dovoljenja direkcije ne smejo postaje uporabiti ali dostaviti drugim službenim edinicam nobenega voza v stalno ali začasno uporabo za prevoz ali depniranje železniškega materijala. O teh vozovih morajo voditi postaje posebno evidenco in morajo vsako spremembo pismeno javiti Oblasni podeli kola.

Glede vpisovanja tujih vozov se opozarjajo postaje na sledeče: Za vse vozove nemških državnih in zasebnih železnic, kakor tudi za vse francoske železnice se vodi le po en izkaz obr. kol. 13.

V rubriko „Znak sopstvenosti“ se vpiše točen znak, kakor je napisan na vozu n. pr. Etat, Est, Braunschweig, i. t. d.

Če sosednja železnica iz kateregakoli vzroka (prometne težkoče) ne sprejme ponujenih ji vozov, morajo tiste postaje, kjer se vsled tega zadržijo vozovi, poslati Oblasni podeli kola poseben spisec zadržanih vozov z navedbo lastninskega znaka in številke voza, ter dneva, od katerega in do katerega je bil vsak voz zadržan. Ta spisec se mora voditi ločeno za vse tuje in za lastne vozove. Mejna postaja mora priložiti spisku tudi prepis vseh telefoničnih pogovorov, brzojavk in dopisov, nanašajočih se na ponudbo in zavrnitev sprejema.

Mejne (prehodne) postaje vodijo sledeče izkaze:

a) Za tuje vozove:

- 1) Izkaz obr. Cpk 5.
- 2) Izveštaj o dugovanju obr. C kol 1.
- 3) Izveštaj o dugovanju obr. C kol 10 in sicer ločeno za potniške, za prtljažne (službene) in za bolniške vozove.
- 4) Poseben Izveštaj o dugovanju obr. C kol 10 z odgovarjajočo pripombo v rubriki 19 za vse tuje prazne potniške in prtljažne (službene) vozove, ki so upoteni za katerokoli potrebo preko naših železnic in se morajo kot taki vrniti preko naših železnic. Potniški in prtljažni vozovi društva Waggon Lifts se ne vpisujejo v ta izkaz.
- 5) Poseben Izveštaj o dugovanju obr. C. kol 1 za one tuje tovarne vozove, ki se vračajo prazni ali z nezadostnim tovorom v domovino, ki pa ob napoju niso prišli preko te postaje na naše proge, in sicer za vsako lastninsko železnico poseben izkaz.
- 6) S tiskovino obr. Cpk 24 prijavijo mejne postaje Centralni podeli kola vsak tuj voz, ki je v naši evidenci in pri katerem je nastala kaka poškodba, ali pri katerem se je ugotovila poškodba po izvršenem prevzemu od sosednje železnice in se prehod v našo evidenco ni preklical, ali pa katerega je sosednja železnica zavrnila radi poškodbe.

b) Za lastne vozove:

- 1) Za vse naše potniške in prtljažne vozove, kateri preidejo v inozemstvo „Izveštaj o prelazu in povratku naših putniških kola“ obr. C kol 10. Vozovi, ki se do zaključka „Izveštaja“ t. j. do 10. sledečega meseca niso vrnilo preko iste postaje, se prenesejo v izkaz za drugi mesec.
- 2) Za vse naše tovarne vozove, kateri se predajo sosednji železnici, se sestavlja „Izveštaj o izlasku naših teretnih kola“ Cpk 1.
- 3) Vsi naši tovorni vozovi, ki se vračajo iz tujih železnic, se vpisujejo na kartone „Prijava o povratku naših teretnih kola“ obr. Cpk 27 in sicer vsak voz na poseben karton. Za vse v teku meseca izpolnjene kartone se sestavi nato izkaz, v katerega se vpišejo samo številke vozov.
- 4) Vsi naši tovorni vozovi, prazni ali polni, se vpišejo pri izstopu in povratku v tranzitne sezname in morajo pra-

vilnost teh seznamov s podpisom potrditi organi naše in sosednje železnice.

Radi lažjega zasledovanja vozov morajo vse postaje voditi posebno evidenco, v katero vpisujejo številko in lastninski znak voza, ki se mora izslediti, številko in dan brzojavke ali razpisa, s katerim je bilo odrejeno zasledovanje, dan izsleditve voza, oz. kaj je bilo ukrenjeno, s katerim vlakom, kedaj in kam je bil voz odposlan in v opombi številko in dan brzojavke ali razpisa, s katerim je bilo zasledovanje razveljavljeno.

Vozovi, ki so se izsledili, se v seznamu črtajo.

Da se zasledovanje olajša, dalje, da se popravijo nepravilnosti v pogledu napisov, preobeleževanja, sortiranja zasebnih vozov, ki se jih mora po portoroški konvenciji vrniti lastnikom i. t. d., sta določeni postaji Zalog in Tezno kot kontrolni postaji, kamor naj se odpošljejo s kartirano spremnico vsi sumljivi vozovi. Postaja, ki je kak tak voz izsledila, javi Oblasni podeli kola brzojavno odhodne podatke, kontrolna postaja pa javi došle vozove na tiskovini Cpk 30 Centralni podeli kola, od kjer prejme navodila, kako naj se napake popravijo.

Zasledovanje takozvanih portoroških vozov, katerih spisek je priloga k razpisu štev. 94—II z dne 21. VIII. 1928, se mora vedno nadaljevati in se odpošljejo izsledeni vozovi v Ljubljano gor. kol. za vpostavitev v Dravljah.

Vozovi, ki so obeleženi z belim okvirjem okoli številke, se ne smejo uporabljati za inozemstvo.

#### D. Čiščenje in razkuževanje vozov.

Tovorni vozovi v mednarodnem prometu morajo biti pomenjeni, verige spete, ročice na mestu ali v zato določenem predalu shranjene, stranske in čelne stene zatakne na svojih mestih.

Ako se pri prevzemu vozov od sosednje železnice ugotovijo taki nedostalki, se vozovi ne smejo zavriniti, pač pa se za beležijo v poseben seznam, ki se predloži mesečno Centralni podeli kola.

Isto velja glede čistoče vozov v lokalnem prometu. Pred nakladanjem je treba vozove pregledati in mora postaja eventualne nedostatke odstraniti. Po razložitvi mora stranka, če sama razklada, vozove očistiti in njih dele pravilno upostaviti. Za izvršitev te odredbe je vedno odgovorna razkladalna postaja.

Posebna pozornost se mora posvečati čistoči hladilnikov v mednarodnem prometu. Zanje se ne izstavlja „Protokol o uvidjanju“, ako se iz inozemstva vrnejo nezadostno čisti, temveč se prijavljajo mesečno Centralni podeli kola v posebnem seznamu.

Pri hladilnikih, kakor tudi ostalih specialnih vozovih, se mora posvečati posebna pažnja inventarju. Ako isti ni v redu, se mora sestaviti „Učinski zapisnik“ in voz olistati s poškodbeno nalepnicico. Pri vozovih, ki so namenjeni za inozemstvo, mora biti

opomba na nalepnici napisana tudi v nemškem, francoskem ali italijanskem jeziku.

Vozovi, ki se vrnejo iz inozemstva in so potrebni razkuženja, se odpošljejo zalivkani in z nakladnico v najbližjo razkuževalno postajo. Ako se je v njih izvozila živina, tedaj se izstavi še „Protokol uvidjaja“. Protokol uvidjaja se izstavi v dveh izvodih; en izvod ostane v prehodni postaji, kopija pa se odpošlje v razkuževalno postajo, ki jo po razkuženju voza izpolni in odpošlje Centralni podeli kola.

V lokalnem prometu se izstavlja istotako „Protokol uvidjaja“ za vse one vozove, pri katerih se ugotovi, da po prevozu živali niso bili zadostno razkuženi.

Ako dospe v postajo voz naložen z živino, se mora takoj po razložitvi zalivkati in odposlati v razkuževalno postajo. Gnoj, ki je v vozu, sme odstraniti samo razkuževalna postaja.

Glede pošiljanja lastnih vozov v razkuženje velja, da jih postaje ležeče severno od Zidanega mosta odpošiljajo v Tezno, postaje proge Sevnica—Savski Marof, Birčna vas—Mahično v Sisak, vse ostale postaje pa v Zalog.

Tuji vozovi se morajo pošiljati v ono razkuževalno postajo, ki leži v smeri proti domovini voza.

## E. Vozovna oprema.

Vsako vozovno opremo mora spremljati spremnica. Ako se primankljaj spremnice ugotovi v kakšni medpotni postaji, mora ta postaja sestaviti naknadno spremnico in jo kartirati za postajo, v katero je določen tovor, na spremnici pa navesti ime nakladalne postaje. Če se primanjkljaj spremnice, ki spremlja tujo opremo, ugotovi v namembni postaji, mora ta postaja izstaviti naknadno spremnico (Cpk 22), navesti na spremnici nakladalno postajo in številko voza s katerim je oprema došla, ter jo kartirati v najbližjo postajo lastninske železnice. Če pa se primanjkljaj spremnice, ki spremlja tujo opremo na povratku v domovino ugotovi na kakšni medpotni postaji, mora ista izstaviti naknadno spremnico (Cpk 22) in jo kartirati v najbližjo prehodno postajo lastninske železnice, ter poročati o tem Centralni podeli kola.

Prehodne (mejne) postaje morajo pri predaji tujih praznih vozov sosednji železnici ugotoviti, če ni v istih kaka vozovna oprema. Ako najdejo v njih tujo vozovno opremo brez spremnice, se mora ista odvzeti in prijaviti Centralni podeli kola, ki bo z njo razpolagala.

Glede prehoda vozovne opreme na italijanske državne železnice veljajo sledeče določbe:

1) V postajah Postojna, Podbrdo in Rateče se predaja vozova oprema od ene železnice na drugo s posebnim prehodnim seznamom.

2) V smeri iz Italije izstavi prehodni seznam organ F. S. železnice v treh izvodih. Organ S. H. S. železnice potrди prejem opreme in spremnih listin ter obdrži en izvod seznama.

3) V smeri v Italijo izstavi prehodni seznam organ S. H. S. železnice v dveh izvodih. Organ F. S. železnice potrди prejem opreme in spremnih listin in obdrži en izvod seznama.

4) Natovarjanje in iztovarjanje vozovne opreme, ki se prevažā neuporabljena, oskrbi uprava F. S. železnic. Za prevoz te opreme se uporabljajo službeni ali prazni vračajoči se vozovi.

## F. Kritje potrebe premogovnikov.

Kritje potrebe za premog se izvrši na sledeči način:

1) Za kritje premogovnika Velenje skrbi postaja Celje. Postaja Velenje mora naročiti potrebne K pravočasno pri postaji Celje, ki jih dostavi iz lastnega stanja. Ako jih postaja Celje nima zadosti, jih naroči iz postaje Tezno ali Pragersko, v nujnih primerih pa jih lahko odklopi od dotoka za Trbovlje, o čemur mora pravočasno obvestiti postajo Zidani most.

2) Za kritje premogovnika Laško naroči postaja Laško potrebne K iz Tezna ali Pragerskega. Ako ti dve postaji ne razpolagata z zadostnim številom K, ali pa jih ne moreta pravočasno dostaviti, jih naroči tudi pri postaji Zidani most. V izjemnih primerih postaja Laško lahko odklopi potrebne K od dotoka za Trbovlje in obvesti o tem postajo Zidani most.

3) Za kritje premogovnikov Hrastnik in Trbovlje skrbi postaja Zidani most. Postaja Hrastnik in Trbovlje morata naročiti pravočasno potrebne K vozove pri postaji Zidani most. Ta postaja krije potrebo od dotoka iz Zagreba ali pa naroči prazne K iz postaj Tezno, Pragersko, Zalog ali pa iz kake druge postaje, kjer so vpostavljeni prazni K. Radi tega morajo postaje proge Maribor—Zalog dnevno ob 6. uri javiti postaji Zidani most stanje praznih K, postaje Zalog, Tezno in Pragersko pa poleg tega še ob 12. in ob 24. uri.

4) Za kritje premogovnika Zagorje naroči postaja Zagorje potrebne K pri postaji Zalog. Ako jih ta postaja nima na razpolago, potem jih naroči pri postaji Zidani most.

5) Za kritje premogovnika Rajhenburg potrebne K odklopi postaja Rajhenburg od dotoka iz Zagreba. Če ta dotok ni zadosten, dostavi manjkajoče vozove postaja Zidani most.

6) Za vse druge premogovnike potrebne K vozove odreja vsakokrat Oblasna podela kola.

Postaja Brežice, Čakovec in Bubnjarci javijo dnevno na koncu S. V. M., koliko praznih K, ik je v pretečenem dnevu dospelo iz območja direkcije Zagreb. Ker je dotok teh vozov preko Brežic najjačji, odda vlakovodja ob prihodu vlaka v Brežice listek s točnim številom praznih odprtih vozov, izvzemši pokvarjenih.



## G. Posebne določbe za posamezne postaje.

Vsaka postaja, kjer se naklada premog, mora dnevno predložiti Oblasni podeti kola izkaz naloženega premoga. Iz tega izkaza mora biti razvidno, koliko ton premoga skupno se je naložilo, od tega koliko ton režijskega premoga za vsako direkcijo in koliko ton premoga za inozemstvo, ločeno po državah.

Postaja Poljčane javi Oblasni podeti kola dnevno s posebno depešo situacijo glede pretovora, iz, oz. na ozkotirno progo.

Iz te depeše mora biti razvidno, koliko delavcev in koliko časa je bilo prejšnji dan zaposlenih pri pretovoru in koliko vozov je bilo pretovorjenih iz normalnotirnih v ozkotirne in obratno. Razen tega mora ta postaja voditi poseben izkaz, koliko vozov po glavnih vrstah, normalnotirnih in ozkotirnih je bilo prejšnji dan uporabljenih za pretovor. Ta izkaz mora postaja vsako dekada zaključiti in rezultat poročati preko Oblasne podele kola Centralni podeti kola.

Postaja Brezovica mora brzojavno prijaviti postaji Ljubljana gl. kol. vsak voz z navedbo številke, vrste in lastninskega znaka, ki se tam priklopi ali odklopi od vrhniških vlakov.



# Komercijalne določbe.

1) Poinski se morajo pravilno odpraviti duktino do ...  
membne postaje; doplačila v vlaknu se morajo po možno  
izbeževati. Na relacije za katere nima plačana tiskanih vozni  
kart mora plačelnik izstaviti delice.  
Vozna cena mora ustrezati tarifi. Neveljavne sta ...  
cena se ...  
2) pri postajah, ki ne izdajajo te vrste vozniških kart, se morajo  
upolniti na dolžna mesta, kjer se take vozne karte izdajajo.  
3) V prometu z inozemskimi železnicami, za katere opo-  
stajo direktne tarife, se odpravijo poinski duktino do inozemske  
namembne postaje tudi v primeru, kadar ima poinski na nastit in  
inozemskih železnicah enako povzročilo. Postaje, ki niso nave-  
dene v direktni tarifi, odpravljajo poinske do medpostajne postaje  
s potrebnim postankom vlaka, oziroma do naše omejene pre-  
hodne postaje, v kateri more poinski dobiti direktno vožno karto.  
Na to je treba poinske opozoriti.  
Odbava do državne mreže je dovoljena samo, kadar ima  
poinski pravico do take povzročilice, če na program ene države  
kadar povzročilca za obe državi nista enaki.  
V postajah in postajališčih, ki leže med omejeno postajo  
in državno mrežo, je dovoljena odbava ter vstopanje in izsto-  
panje poinskih v prometu z inozemstvom samo takrat, kadar je  
politiška revizija poinske in carska revizija njegove ločne  
prijave mogoča v vlaknu. Izstavljanje delic za inozemске postaje  
je dovoljeno samo v lojki, v kolikor to določajo direktne tarife.  
4) Mestne bližnjice državnih poinskih, kjer obstajajo  
in postaje, ki jih državnih duktin za to postajno določilo, sta  
tako vozne karte za vsi vlaki tudi v predhodni. V teh postajah  
mora biti ene poinske plačane po dveh vedno oddaja in or-  
nečena z napotkom, ki opozarja poinske na predhodnja.  
5) Pri odpravi poinskih v vlaknu in vlaknu revizijski  
sprevidnih voznih cenah, da namembne postaje, oziroma do  
najboljše postaje, do katere ima najrazpoširše področje

## 60.

### Prevoz potnikov.

#### A. Splošne določbe.

1) Potniki se morajo pravilno odpraviti direktno do namembne postaje; doplačila v vlaku se morajo po možnosti izogibati. Za relacije, za katere nima blagajna tiskanih voznih kart, mora blagajnik izstaviti belice.

Vozna cena mora ustrezati tarifi. Neveljavne stare vozne cene se morajo rokopisno popraviti.

2) Potniki, ki zahtevajo vozne karte v knjižicah ali zvezkih pri postajah, ki ne izdajajo te vrste voznih kart, se morajo upolniti na dotična mesta, kjer se take vozne karte izdajajo.

3) V prometu z inozemskimi železnicami, za katere obstajajo direktne tarife, se odpravijo potniki direktno do inozemske namembne postaje tudi v primeru, kadar ima potnik na naših in inozemskih železnicah enako povlastico. Postaje, ki niso navedene v direktni tarifi, odpravljajo potnike do medpotne postaje s potrebnim postankom vlaka, oziroma do naše obmejne prehodne postaje, v kateri more potnik dobiti direktno vozno karto. Na to je treba potnika opozoriti.

Odprava do državne meje je dovoljena samo, kadar ima potnik pravico do kake povlastice le na progah ene države, ali kadar povlastici za obe državi nista enaki.

V postajah in postajališčih, ki leže med obmejno postajo in državno mejo, je dovoljena odprava ter vstopanje in izstopanje potnikov v prometu z inozemstvom samo takrat, kadar je policijska revizija potnika in carinska revizija njegove ročne prtljage mogoča v vlaku. Izstavljanje belic za inozemske postaje je dovoljeno samo v toliko, v kolikor to določajo direktne tarife.

4) Mestne biletarnice društva „Putnik“, kjer obstajajo in postaje, ki jih oblastna direkcija za to posebej določi, izdajajo vozne karte za vse vlake tudi v predprodaji. V teh postajah mora biti ena potniška blagajna po dnevi vedno odprta in označena z napisom, ki opozarja potnike na predprodajo.

5) Pri odpravi potnikov z doplačili v vlaku računa revizijski sprevodnik vozno ceno do namembne postaje, oziroma do one najoddaljenejšje postaje, do katere ima na razpolago podatke za

razdaljo. Potnikom, ki potujejo v inozemstvo ali prihajajo od tam, se izstavi doplačilo in eventualni dodatek samo do, oz. od obmejne prehodne postaje (državne meje). Prehod preko državne meje je smatrati kot priključek v smislu § 16 i. o. VI-2-a Ž. S. U. in se radi tega ne računa nikak dodatek k vozni ceni.

Istotako se mora v smislu § 21, točka 2 c). Železniške tarife za prevoz potnikov itd., del II. smatrati kot priključek tudi zveza z javnimi avtomobilskimi progami, kadar prispe avtomobil vsled nepredvidenih ovir na postajo tik pred odhodom vlaka tako, da potniki za nadaljno vožnjo ne morejo kupiti vozne karte pri potniški blagajni, ampak morajo zahtevati doplačilo od sprevodnika v vlaku. Taki potniki plačajo navadno vozno ceno brez vsakega dodatka. Postaje, ki imajo take avtomobilske zveze, morajo o navedenem zakašnjenju avtomobila vedno obvestiti tudi sprevodnike vlaka. Kot javne avtomobilske linije se smatrajo one, na katerih vozijo avtomobili po stalnem voznem redu.

Glede doplačil v vlaku veljajo še sledeče določbe:

a) Potnik, ki je bil v vlaku zaloten brez vozne karte ali z neveljavno karto, mora plačati vse dodatke po § 16 Ž. S. U. po **normalni tarifi**, tudi če ima drugače pravico na kakšno povlastico.

b) Potnik, ki nepozvan prijavi v vlaku sprevodniku ali vlakovodji, da ni mogel kupiti vozne karte, pa ima pravico na povlaščeno vožnjo, plača poleg **povlaščene vozne cene** dodatek Din 10.—, a največ **dvojno povlaščeno vozno ceno**.

c) Za potnike, ki imajo pravico na povlaščeno vožnjo, velja § 16 Ž. S. U. i. o. VI-1 in 2 (to je dodatek Din 1.— oziroma brez dodatka), s to razliko, da se računajo mesto normalnih voznih cen povlaščene vozne cene.

č) Potnik, ki ima povlaščeno vozno karto, a namerava prestopiti v višji razred ali vlak višjega reda, za katerega mu povlastica ne pripada, plača normalno vozno ceno in dodatek Din 1.—, ako prijavi svoj prestop pravočasno sprevodniku ali ali vlakovodji. V tem primeru se odračuna potniku že plačana povlaščena vozna cena za neprepotovani del proge.

d) Deca od dovršenega četrtega do dovršenega desetega leta starosti plača, kadar potuje sama, v vlaku samo polovično ceno brez vsakega dodatka, tudi ako nima veljavne vozne karte.

Kakor hitro se pokaže potreba za doplačilo, je treba takoj sestaviti doplačilo in ubrati določeno razliko.

Ako ni mogoče denarja za doplačilo takoj ubrati, ni treba izstaviti doplačila, ampak se preda potnik v prvi postaji, kjer ima vlak postanek, dežurnemu uradniku z izkazom obrazec K—91.

Kadar je treba v mednarodnem prometu izključiti v medpostaji potnike, ki so radi policijske revizije oddali potne liste policijskemu organu, mora sprevodnik o tem predhodno obvestiti policijskega organa, ki je potni list prevzel.

Ako policijski organ ne dovoli, da ostane potnik v medpostaji, je treba potnika pustiti v postaji, v kateri je policijski komisariat.

Neveljavna ali nepravilna vozna karta se mora potniku odvzeti in priklopiti matici doplačila, oz. izkazu obr. K-91 ali 92 (VIII-92) ter zabeležiti na doplačilu, da je bila vozna karta odvzeta.

Pri povratku v domicilno postajo mora sprevodnik vse ubrane doplačilne zneske skupno z maticami doplačil in kopijo predajne knjige obr. K-52 (VIII-52) **takoj** oddati potniški blagajni ter predložiti blagajniku v pogled in potrdilo svoj zvezek doplačil. Obenem odda sprevodnik blagajniku tudi vse kuponske karte, ki jih je moral odvzeti v končni postaji poedinih kuponskih kart.

6) Uporaba višjega voznega razreda s karto nižjega voznega razreda radi pomanjkanja razpoložljivih sedežev, kakor tudi uporaba brzega vlaka s karto potniškega vlaka, je dopustna samo proti doplačilu v smislu § 16 Ž. S. U., oziroma § 21 Potniške tarife. Potnikom, ki izstopajo na nezasedenih postajališčih, morajo sprevodniki odvzeti vozne karte pri izstopu na postajališču.

7) Označevati oddelke, oz. vozove višjih razredov na nižji razred, ali dopuščati, da jih uporabljajo potniki z voznimi kartami nižjega razreda, ni dovoljeno niti sprevodniku, niti vlakovnemu pregledniku, niti službujočemu uradniku, niti postajnemu načelniku. Taka dovoljenja izdaja v izjemnih primerih samo oblastna direkcija.

Ako preidejo v mednarodnem prometu na naše proge tuji potniški vozovi s tako zvanimi fakultativnimi oddelki, jih je smatrati tudi na naših progah za vozove, oz. oddelke tistega razreda, za katerega so bili prevzeti od inozemske železniške uprave.

8) Rezerviranje oddelkov za potnike, ki niso plačali za to določene tarifske pristojbine, oziroma nimajo na podlagi posebnih določb pravice do rezerviranega oddelka, ni dovoljeno (glej tudi odsek B-b-5).

V oddelkih, oziroma vozeh, ki so rezervirani za vojaštvo, se civilni potniki tudi s privoljenjem vojakov ne smejo voziti.

9) Prekinjenje potovanja je dopuščeno, v kolikor direktne tarife ali besedilo na vozni karti ne odreja drugače, v vsaki smeri v notranjem prometu samo enkrat.

Potnik mora vozno karto predložiti **takoj** postaji, da overi prekinjenje vožnje. Overovljena vozna karta velja za vsak poznejši vlak istega reda, seveda samo v roku veljavnosti vozne karte.

10) Z revizijo voznih kart v nočnih brzih vlakih se mora pričeti po možnosti zajedno s carinsko in policijsko revizijo že med postankom na obmejni postaji, tako da potniki niso prikrajšani na nočnem počitku.

Glede revizije poštnih ambulančnih voz je merodajen za število poštnih uslužbencev, ki potujejo v teh vozovih, spisek osebja, ki je v vozu. Ako se izkaže potreba revizije ambulan-

čnega voza (n. pr. da se vozi kakšna neopravičena oseba ali da se prevažata kakšna roba — bicikel itd. —, ki ni odpravljena kot poštna pošiljka), mora revizijski sprevodnik obvestiti o tem vlakovnega preglednika ali načelnika prve postaje, v kateri ima vlak večji postanek, da revidira ambulančni voz.

## B. Posebne določbe.

### a) Ekspresni vlaki.

1) Za vožnjo z ekspresnim vlakom (S. O. in O. S.) mora imeti potnik vozno karto za I. ali II. razred brzega (ekspresnega) vlaka in dodatno karto „Mednarodnega društva spalnih voz in velikih evropskih ekspresnih vlakov“ (Waggons Lits). Dodatne karte društva Waggons Lits izdajajo v predprodaji agencije tega društva v Beogradu, Zagrebu in Ljubljani, a razen teh neposredno v vlaku tudi sprevodniki društva Waggons Lits. Na progih Paris—London imajo ekspresni vlaki samo I. razred.

2) Potnik, ki želi zasesti en spalni oddelek z dvema posteljama, mora kupiti dve vozni karti I. ali II. razreda in dve dodatni karti za spalni voz. Za uporabo posebnega potniškega voza pri S. O. in O. S. vlaku je računati 16 voznih kart I. razreda brzega vlaka.

3) Brezplačna uporaba mesta v kompoziciji ekspresnega vlaka je dopuščena organom železniških uprav, ki sodelujejo pri prevozu ekspresnih vlakov, na osnovi brezplačnih kart za I. ali II. razred.

Potnik, ki potuje s tako brezplačno vozno karto, mora imeti poleg te karte še brezplačno karto (permis) društva Waggons Lits ali pa mora plačati dodatno karto v gotovini v smislu točke 1).

4) Vožnja v službenem vozu ekspresnega vlaka je zabranjena vsakomur; izvzeto je samo osebje vlaka in kontrolni organi železniške uprave, ako se izkažejo z objavo, da imajo pravico vršiti kontrolo prometne, komercijalne, vozne in strojne službe.

5) Železniški sprevodniki pregledujejo izključno samo železniške vozne izkaze potnikov.

6) Kadar se potnik, ki uporablja spalni voz, brani plačati dodatno karto za spalni voz, ali povrniti eventualno škodo, je železniški sprevodnik dolžan pomagati sprevodniku društva Waggons Lits, da ubere doplačilo. Ako se potnik kljub temu brani poravnati zahtevano vsoto, se preda v prvi postaji, kjer ima vlak postanek, službujočemu uradniku z izkazom obr. K—91.

Policijska revizija potnih listov v obmejni postaji se vrši v vlaku, in sicer v obeh smereh po možnosti med postankom na obmejni postaji. Potne liste vseh potnikov izroči policijskemu organu sprevodnik društva Waggons Lits, ki poravnata tudi eventualne pristojbine.

## b) Brzi vlaki.

1) Spalnike pri brzih vlakih smejo uporabljati samo potniki I. in II. razreda in sicer mora imeti potnik I. spalnega razreda praviloma tudi železniško vozno karto I. razreda. Potnik s karto II. razreda more uporabljati I. spalni razred samo, kadar so vsa spalna mesta II. razreda že zasedena. V tem primeru mora predložiti **sprevodnik društva Waggons Lits** službujočemu uradniku v postaji Beograd, Slav. Brod, Caribrod, Djevdjelija, Fiume S. H. S., Ljubljana gl. kol., Maribor gl. kol., Niš, Novi Sad, Osijek gl. kol., Rakek, Skoplje, Split, Sušak, Subotica ali Zagreb gl. kol. svoj zeleni kontrolni list, da mu overi uporabo spalnih oddelkov I. razreda z voznimi kartami II. razreda. Na kontrolnem listu mora biti natančno razvidno, koliko in kateri sedeži so v spalniku zasedeni. Druge postaje tega overenja na kontrolnem listu ne smejo izdajati.

2) Uporaba jedilnih voz je dovoljena tudi potnikom III. razreda, toda le za čas zajtrka, običajnega kosila in večerje ter dopoldanske in popoldanske južine, toda v vsakem primeru največ eno uro.

Takoj po končanem zajtrku, obedu, južini ali večerji morajo potniki III. razreda zasesti zopet svoje prostore v potniškem vozu ali pa doplačati normalno razliko vozne cene na II. razred. Prepovedano je potnikom vstopati direktno v jedilni voz, ker se na ta način, posebno pri voznjah na kratke oddaljenosti, lahko izognejo reviziji voznih kart.

3) Pri tranzitnih brzih vlakih, ki imajo poleg direktnih voz mednarodnega prometa tudi posebne vozove za lokalni (notranji) promet, je namestiti lokalne potnike v teh in ne v direktnih vozeh.

4) Revizijo potnih listov vrše organi obmejnih policijskih komisarijatov pri vseh brzih vlakih praviloma na obmejni postaji in sicer v vlaku.

5) Kadar policijski organi revizije potnih listov ne morejo končati med rednim postankom na obmejni postaji, jo nadaljujejo še med vožnjo v vlaku. Za te primere se rezervira v vlaku en pol-oddelek I. ali II. razreda za organe policije. Postaje, ki izvrše to rezerviranje, določi vsaka oblastna direkcija posebej. Te postaje morajo nalistati rezervirane pol-oddelke, če tudi je na njih že napis v kakem drugem jeziku, z napisom: „Rezervirano za policijo“. Policijski organi, ki se vozijo v rezerviranih pol-oddelkih, se morajo izkazati s predpisano veljavno železniško vozno karto in službeno objavo obmejnega policijskega komisarijata, da vrše v vlaku policijsko revizijo. Drugi potniki, ki bi izjemoma z dovoljenjem policijskih organov potovali v teh pol-oddelkih, morajo imeti brezpogojno vozno karto za I., oziroma II. razred.



## 61.

### Prevoz prtljage.

#### A. Ročna prtljaga.

1) Potnik sme vzeti s seboj samo toliko ročne prtljage, kolikor jo more namestiti nad ali pod svojim sedežem. Ročna prtljaga, ki presega ta obseg, se mora predati v prevoz kot potna prtljaga. Prepovedano je polagati ročno prtljago na sedeže ali postavljati na hodnike voza.

2) Glede carinskega pregleda ročne prtljage veljajo sledeče odredbe:

a) Ročna prtljaga potnikov, ki prihajajo ali odhajajo preko državne meje z mednarodnimi brzimi vlaki, ali potnikov, ki potujejo skozi našo državo v direktnih vozeh, kakor tudi potnikov, ki prihajajo v direktnih vozeh v našo kraljevino, mora biti praviloma pregledana v vozeh, ne da bi bilo treba potnikom izstopati in donašati prtljago v carinske pregledovalnice.

b) Potniki, ki imajo med svojo ročno prtljago carini podvrženo robo in tisti, ki so sumljivi tihotapstva, morajo po členu 142 carinskega zakona iti na pregled v carinske pregledovalnice ali pa v posebni, za to določeni oddelek v vlaku.

c) Ostali potniki, ki ne potujejo v direktnih vozeh in hočejo oditi v inozemstvo, oz. prihajajo od tam, pa morajo svojo ročno prtljago prinesiti v carinske pregledovalnice na pregled.

č) S predmeti, ki jih najde carinsko osebje pri pregledu v brzih vlakih in jih ni mogoče smatrati za ročno prtljago, se postopa kakor z uvozno robo vobče. Prenos carini podvržene ročne prtljage iz potniških voz v carinarnice oskrbe po potrebi prtljažni nosači, ako pa teh ni na razpolago, naj jo prenese na zahtevo carinskega organa revizijski sprevodnik, kateremu pripada dotični voz, v katerem potuje lastnik prtljage. Za prenos se zaračuna pristojbina za prtljažne nosače.

#### B. Potniška prtljaga.<sup>13</sup>

1) Potniška prtljaga se prevaža brezpogojno z onim vlakom, za katerega je bila predana in se ne sme na noben način zadržavati.

Pri direktni odpravi prtljage za inozemstvo na osnovi direktnih mednarodnih tarif je treba potnika opozoriti, da oskrbi carinsko odpravo prtljage že v predajni postaji, ker bo sicer prtljaga zadržana v obmejni carinski postaji. Ako pa v predajni postaji ni carinarnice, ali ako potnik izrečno zahteva, da naj se odpravi

prtljaga samo do obmejne prehodne postaje, se ne sme dolični vlak radi carinske odprave ali ponovne predaje v obmejni postaji v nobenem primeru zakasniti, temveč se prtljaga po potrebi zadrži v obmejni postaji do izvršitve teh poslov. Prepovedano je odpravljati potniško prtljago za inozemstvo z doplačilno prtljažnico iz postaj (postajališč), ki leže med obmejno prehodno postajo in državno mejo.

2) Potna prtljaga se natovarja v službeni voz ali prtljažni sovoz. Prehodne postaje morajo skrbeti za takojšnjo pretovarjanje in nadaljnjo odpravo tranzitne potniške prtljage s prvim priključnim brzim ali potniškim vlakom, upoštevajoč vrsto vlaka, za katerega je bila prtljaga prvotno predana.

3) Za prevoz carinske potne prtljage (pod carinsko zaporo) veljajo odredbe carinsko-železniškega postopka. Ponovna predaja potniške prtljage, ki je pod carinskim nadzorstvom, se sme izvršiti samo takrat, ako je potnik izposloval carinsko odpravo.

4) Potno prtljago, ki je predana za brzi vlak, mora nalistati predajna postaja poleg ostalih nalepnic z nalepnico „Brzi vlak“ (obr. K-192, oziroma K-87/a). To velja tudi za prtljago, ki se prevaža samo deloma z brzim vlakom. Dan predaje je treba na postajni nalepnici označiti.

5) Na vsakem poedinem komadu prtljage mora biti točno, čitljivo in trajno označen naslov potnika (ime, bivališče, stanovanje) kakor tudi predajna in namembna postaja. Prtljago, ki ni označena na ta način, postaja lahko odkloni.

Stari znaki (železniške, poštne ali druge nalepnice, ki bi jih bilo mogoče zamenjati z železniškimi prevoznimi nalepnicami), se morajo s prtljage odstraniti.

6) Postajno in vlakospremno osebje prevzame ob natovarjanju in iztovarjanju posamezne komade faktično. Vlakovodja (prtljažnik) je osebno odgovoren, da prtljago na podlagi predajnega, oddajnega, oziroma prehodnega seznama pravilno izroča in prevzema.

7) Postaje in vlakovodje (prtljažniki) morajo strogo paziti, da je dotovorjena lokalna prtljaga ločena od inozemske, inozemska pa po prehodih, tako da se prekladanje prtljage na prehodnjih postajah poenostavi in ne povzroča zakašnjenja.

Glede dotovarjanja potne prtljage v S. O. veljajo posebne določbe.

8) Prtljago, predano za postajališče, ki nima prtljažnega odpravišča, je potnik dolžan dvigniti takoj po dohodu vlaka. Ne dvignjena prtljaga se prevaža dalje do najbližje za odpravo prtljage urejene postaje, kjer je pripravljena za izdajanje. Za daljnji prevoz se računa posebna prtljažnina.

9) Psi ne smejo biti odpravljeni direktno do inozemske namembne postaje, temveč samo do državne meje (obmejne prehodne postaje) odpravne države, v kolikor direktne tarife ne odredajo drugače.

## 62.

### Prevoz ekspresne robe.

1.) Predmeti, pripravi za prevoz v prtljažnem vozu ali prtljažnem sovozu, se sprejmejo v prevoz kot ekspresna roba samo takrat, ako poedini komadi niso težji kakor 75 kg, v kolikor ni v poedinih (mednarodnih) prometih drugače odrejeno.

2.) Na vsakem komadu ekspresne robe mora biti dobro pričvrščen točen in čitljiv naslov prejemnika (§ 40 Ž. S. U.)

3.) Pošiljke ekspresne robe morajo biti očiščene starih železniških nalepnic in znakov, ki bi se lahko smatrali kot železniški znaki in morajo biti nalistane poleg drugih predpisanih nalepnic še z nalepnico „Ekspresna roba“ (obr. K-179). Dan predaje mora biti označen na postajni nalepnici.

4.) Ekspresna roba so prevaža praviloma s potniškimi ali mešanimi vlaki in sicer v prtljažnem vozu ali prtljažnem sovozu. Izvzeti so obsežni komadi, kakor tudi oni, s katerimi je težko manipulirati; taki komadi ekspresne robe naj se prevažajo z mešanimi ali brzotovornimi vlaki.

5.) Na progah, kjer vozijo razen potniških tudi mešani vlaki, se prevaža ekspresna roba z mešanimi vlaki samo takrat, ako je z mešanim vlakom mogoč prevoz ekspresne robe do namembne postaje. Ekspresna roba se sme odpraviti tudi z brzotovornim ali tovornim vlakom, toda samo takrat, ako dospe s tem vlakom v namembno postajo prej kakor s potniškim ali mešanim vlakom.

6.) Prevoz ekspresne robe z brzim vlakom ni dovoljen; izjemo dovoljuje v posameznih primerih (na pr. za sveže cvetlice, zelenjavo itd) pristojna oblastna direkcija.

7.) Odprava ekspresne robe v mednarodnem prometu je dovoljena samo med onimi našimi in inozemskimi postajami, ki so navedene v dotičnih direktnih tarifah za prevoz potnikov, prtljage in robe.

Razven tega je dovoljena v mednarodnem prometu odprava ekspresne robe (malih koleta — colis de messagerie) z ekspresnim vlakom O. S. ali S. O.

Prevoz z ekspresnim vlakom vrši društvo Waggons-Lits na temelju posebne tarife v zatvorjenih oddelkih službenega, oziroma prtljažnega voza in sicer izključno pod svojim nadzorstvom. Predaja in izdajanje te ekspresne robe se vrši samo v agencijah društva Waggons-Lits v Beogradu, Zagrebu in Ljubljani.

Carinske prijave in popratnice izstavijo (mesto organov društva W. L.) železniški organi, a jih **mora** podpisati prevodnik W. L.

V nordijskem-srednjeevropskem-orientalskem prometu se prevažata ekspresna roba deloma z brzimi, deloma z ekspresnimi vlaki (glej II. del. prometnih in komercialnih določb).

8.) Pri prevozu ima prtljaga prednost pred ekspresno robo.

9.) Postajno in vlakospremno osebje prevzema pri naložanju in iztovarjanju ekspresne robe posamezne komade faktično. Vlakovodje (priljažniki) so osebno odgovorni za pravilno predajo in prevzem ekspresne robe na osnovi predajnega, oz. prehodnega ali oddajnega seznama. Prehodne postaje morajo tranzitno ekspresno robo takoj pretovoriti in dalje odpremiti s prvim priključnim potniškim, mešanim, oziroma brzotovornim ali tovornim vlakom.

Ponovna predaja ekspresne robe, ki je pod carinskim nadzorstvom, je dopuščena samo, ako je lastnik izposloval carinsko odpravo.

## 63.

## Prevoz robe.

## A. Prevoz komadne robe.

## Splošno.

1.) Pri prevozu komadne robe je glavno načelo, da se roba po možnosti čimprej natovori in prevozi do namembne postaje brez zadrževanja in pretovarjanja. Radi tega je treba v isti voz natovoriti robo, ki je namenjena za eno in isto namembno pretovarno ali carinsko postajo ali za več postaj, ki leže v isti smeri. V večjih postajah se morajo v skladiščih in drugih prostorih za zbiranje robe določiti oddelki in to za poedine namembne postaje ali smeri ali grupe; ta mesta se označijo z velikimi napisi. Prispelo robo je takoj vskladiščiti v določeni oddelek.

2.) Brzovozna komadna roba se po pravilu ne sme tovariti skupno s sporovozno robo.

Oblastne direkcije odredjajo, po katerih progah in pri katerih vlakih se sme brzovozna in sporovozna roba izjemoma skupno natovarjati in prevažati v istem vozu (glej tudi odsek C).

**Mali dragoceni predmeti**, ki se lahko izgube, se morajo **dejansko predati** vlakovodji (manipulantu) s posebnim predajnim seznamom pod **posebno nadzorstvo** in isto tako se morajo na potu **s posebnim oddajnim seznamom dejansko predajati**.

3.) Roba se mora tovariti v vozove po redu namembnih postaj, tako da se roba za oddaljene postaje namesti k čelnim stenam, za bližnje postaje pa proti sredini voza, a tako, da komadi niso naslonjeni na vrata.

Razen tega je treba upoštevati lego postaj — levo ali desno v smeri vožnje, — ter temu primerno natovoriti robo na dotični strani voza. Posamezne komade je treba tako položiti, da se vidijo znaki in nalepnice.

4.) Radi čim boljšega izkoriščanja voz in zmanjšanja manipulacije tekom prevoza je treba komadno robo natovarjati v prvi vrsti v direktne vozove za isto **namembno** ali **prehodno**, oziroma **pretovarno** postajo ali za eno **skupino postaj**, ki leže na isti progji. Druga komadna roba se mora natovarjati v določene **zbirne** vozove.

Z ozirom na to se delijo vozovi na:

- (1.) postajne vozove,
- (2.) skupne vozove,

(3.) pretovarne vozove,

(4.) zbirne (postajne in progovne) vozove.

5. (1) **Postajne vozove** mora natovoriti vsaka postaja, ako ima za isto namembno postajo najmanj 2000 kg brzovozne ali 3000 kg sporovozne robe ali ako je z manjšo težo izkoriščena prostornina voza, razen če je v II. delu določena kaka izjema. Ako je prostor voza izkoriščen, se mora to vidno označiti na gornjem robu tovarnice z besedami: „Prostor izkoriščen“.

Ako prostornina voza ni izkoriščena, se sme natovoriti postajni voz z manj kot 2000 kg, oziroma 3000 kg robe samo v primerih:

a) ako se z robo radi njenega velikega obsega ali teže ne more manipulirati v zbirnih vozeh;

b) ako se kakšna komadna roba vsled posebnih predpisov ne sme natovoriti skupaj z drugo robo (n. pr. razstrelivo, upaljiva roba itd.);

c) ako je radi carinske manipulacije potrebno ali primerno, da se dotična roba prevozi v posebnem vozu.

Postajni vozovi z brzovozno komadno robo se prevažajo z mešanimi ali brzotovornimi, postajni vozovi s sporovozno robo pa z direktnimi tovornimi vlaki. Z manipulativnimi vlaki se smejo taki vozovi prevažati samo na zadnji dispozijski prog, ako mešani ali brzotovorni (direktni tovorni) vlak v dotični namembni postaji nima postanka. Na prog, kjer se postajni vozovi prevažajo z manipulativnimi vlaki je dovoljeno v nje dotovarjati, vendar se pa vozovi radi tega ne smejo odklopiti od vlaka.

Na postajne vozove se mora poleg postajnih, prehodnih in drugih nalepnih prilepiti tudi nalepnica „Postajni voz“ (Stanična kola“ obr. K-186).

(2.) **Skupni vozovi** se natovarjajo, ako postaja nima dovoljne množine komadne robe za eno postajo, pač pa ima dovolj robe za več postaj, ki leže na eni in isti prog ter tvorijo natovarno skupino. Natovarne skupine, v katere so razdeljene postaje posameznih prog, so razvidne iz tablic I/a v II. delu.

Skupne vozove sme natovoriti vsaka postaja, ki ima za vsako natovarno skupino najmanj 2000 kg brzovozne ali 3000 kg sporovozne robe ali ako je z manjšo težo izkoriščena prostornina voza. Ako je prostor voza izkoriščen, se mora to vidno označiti na gornjem robu tovarnice z besedami: „Prostor izkoriščen“.

Ako ima postaja za kako natovarno skupino dovoljno robe za 2 ali več voz, razdeli skupino na isto toliko delov tako, da se vsa roba za isto postajo te skupine natovori v en voz. Izjeme so razvidne v II. delu.

Skupni vozovi z brzovozno robo se prevažajo z mešanimi ali brzotovornimi vlaki, a skupni vozovi s sporovozno robo z brzotovornimi ali direktnimi tovornimi vlaki do dispozijske postaje, od katere se začenja iztovarjanje. Na prog, na kateri se roba iztovarja, se prevažajo skupni vozovi z mešanimi ali ma-

nipulativnimi vlaki. Medpotne postaje smejo pri manipulativnih vlakih dotovarjati robo v skupne vozove, vendar se vozovi radi tega ne smejo odstaviti od vlaka.

Na skupne vozove se mora poleg postajnih, prehodnih in drugih predpisanih nalepnic prilepiti tudi nalepnica „Skupni voz“ („Skupna kola“, obr. K-187).

(3) **Pretovarni vozovi** se natovorijo, ako postaja nima dovolj robe za postajni ali skupni voz, pač pa ima za neko pretovarno postajo kakor tudi za postaje, ki leže za to pretovarno postajo, najmanj 2000 kg brzovozne ali 3000 kg sporovozne robe ali ako je z manjšo težo izkoriščena prostornina voza. Ako je prostor voza izkoriščen, se mora to vidno označiti na gornjem robu tovarnice z besedami: „Prostor izkoriščen“.

Ako ima postaja za kako pretovarno postajo dovoljno robe za 2 ali več voz, mora natovoriti robo tako, da se vsa roba za eno in isto namembno postajo natovori v en voz. Pretovorne postaje so navedene v II. delu.

Pretovarni vozovi z brzovozno robo se prevažajo z brzotovornim ali mešanim, a vozovi s sporovozno robo z brzotovornim ali direktnim tovornim vlakom do pretovarne postaje.

Medpotne postaje smejo pri manipulativnih vlakih dotovarjati robo tudi v pretovarne vozove, vendar se pa vozovi radi tega ne smejo odklopiti od vlaka.

Pretovarna postaja mora robo, ki je namenjena za nadaljnje postaje, pretovoriti v postajne, skupne, pretovarne ali zbirne vozove. Razen tega se mora brezpogojno preskrbeti, da se roba iz raznih voz pretovori samo v en postajni skupni ali pretovarni voz.

Pretovarni vozovi se morajo natovoriti vedno za najbolj oddaljeno pretovarno postajo dotičnih relacij.

Na pretovarne vozove se morajo poleg postajnih prehodnih in drugih predpisanih nalepnic prilepiti tudi nalepnice „Pretovarni voz“ („Pretovarna kola“, obr. K-189).

(4) **Zbirni vozovi** so namenjeni za zbiranje komadne robe za neko določeno postajo ali proggo in se delijo na postajne zbirne vozove in progovne zbirne vozove. Za brzovozno robo so **brzovozni zbirni vozovi**.

Postajni zbirni vozovi so namenjeni za zbiranje komadne robe za neko določeno postajo. V te voze morajo vse postaje proge, po kateri se ti vozovi prevažajo, natovarjati tisto komadno robo, ki je namenjena za dotično postajo ali za postaje izza nje.

Ako se postajni zbirni voz med prevozom napolni z najmanj 3000 kg robe ali ako je prostornina voza izkoriščena z manjšo težo, ga mora najbližja dispozicijska postaja spremeniti v „Postajni voz“ („Stanična kola“), nalistati z nalepnicco obr. K-186 in odposlati v odrejeno postajo s prvim direktnim tovornim ali brzotovornim vlakom. Za preostali del proge mora dispozicijska postaja uvrstiti v vlak drug postajni zbirni voz.

Progovni zbirni vozovi služijo za to, da na določeni progi zbirajo za postaje neke odrejene proge ono komadno robo, ki se ni mogla natovoriti v postajne, skupne, pretovarne ali postajne zbirne vozove.

Ako se progovni zbirni voz napolni med prevozom, se mora uvrstiti v vlak rezervni zbirni voz. V ta namen se mora porabiti primeren prazen voz, ki je že pri vlaku, če pa takega voza ni, ga mora vlakovodja pravočasno, po potrebi brzojavnim potom zahtevati od prve postaje, ki ga more imeti. Rezervni zbirni voz se sme uporabljati samo do one postaje, v kateri se zadnjikrat iztovarja iz njega.

Katere postaje uvrščajo v vlak postajne in progovne zbirne vozove, oz. brzovozne zbirne vozove in za katere relacije, je določeno v tablicah IIa, III, IV dela II. Ako ni pri posameznih zbirnih vozeh drugače določeno, se ti vozovi morajo redno uvrstiti v odrejene vlake, ne glede na to, ali ima izhodna postaja robo za dotovarjenje v te voze ali ne in za nje sestaviti določene tovarnice. Izhodna postaja sme zbirni voz izkoristiti največ do 3000 kg, oziroma samo do polovice prostornine voza, zato da se ne ovira dotovarjenje v vmesnih postajah.

Ako vlak, s katerim bi se morali odpravljati zbirni vozovi, ne vozi iz kakršnihkoli razlogov, se morajo odrejene postajni in progovni zbirni vozovi odpraviti s prvim primernim vlakom; o tem je treba brzojavno obvestiti vse postaje dotične proge.

Ako za posamezne postaje, oziroma proge sploh niso odrejene posebni postajni ali progovni ali brzovozni zbirni vozovi, je treba komadno robo natovarjati na sledeči način:

**Brzovozno robo** v službeni voz potniških ali mešanih vlakov, oziroma v prtljažni sovoz teh vlakov;

**sporovozno komadno robo** pa v službeni voz nabiralnih (mešanih) vlakov. Po potrebi smejo dispozicijske postaje uvesti zbirne vozove tudi na takih progah.

Ako bi se roba radi pomanjkanja prostora ne mogla natovoriti v zbirnem vozu ali zato, ker pri vlaku ni zbirnih voz, mora vlakovodja ta nedostatek potrditi postaji na predajnem spisku.

Na zbirne vozove, ki so odrejene za prevoz brzovozne komadne robe, se mora prilepiti nalepnica „Brzovozni zbirni voz“ („Brzovozna zbirna kola“, obr. K-190), na zbirni voz za sporovozno komadno robo pa „Postajni zbirni voz“ („Stanična zbirna kola“, obr. K-196), oziroma „Progovni zbirni voz“ („Pružna zbirna kola“, obr. K-197). Morebitni rezervni progovni zbirni voz je treba kot takega izrečno označiti na nalepnici (obr. K-197). Namembna (končna) postaja zbirnih voz ne sme tovarnice teh voz porabiti za nadaljni prevoz niti tedaj, če ostane v vozeh nekaj robe za sledeče postaje.

6) Vse odredbe tega odseka veljajo tudi za prevoz one komadne robe, ki se mora v smislu predpisov tarife prevažati v nepokritih vozeh.



Ako na kaki progi niso uvedeni posebni nepokriti zbirni vozovi, se mora roba, za katero je predpisan prevoz v nepokritih vozeh, natovoriti v drug prazen nepokrit voz, ki je pri vlaku. Ako takega voza ni, ga mora dotična postaja brzojavno zahtevati od dispozicijske postaje. (Vidi ods. F, točko 20).

7) Postaje smejo izjemoma zbirati komadno robo 24 ur, ako smatrajo, da jo bodo mogle odpraviti v direktnem (postajnem, skupnem, pretovarnem) vozu. Tako postopanje je dovoljeno samo v primeru, ako se mora s prevozom takega voza nadomestiti oni čas, v katerem se je roba zbirala.

8) Za natovarjenje komadne robe se smejo po pravilu uporabljati samo lastni vozovi in sicer s čim večjo prostornino.

9) Vozovi, natovorjeni s komadno robo se morajo v nabiralnem vlaku uvrstiti takoj za službenim vozom po sledečem redu:

- a) progovni zbirni vozovi in eventualni rezervni progovni zbirni vozovi,
- b) postajni zbirni vozovi,
- c) skupni vozovi,
- č) postajni vozovi,
- d) pretovarni vozovi.

## B. Prevoz brzovozne komadne robe.

1) V lokalnem prometu se sme brzovozna komadna roba natovarjati tudi pri nabiralnih vlakih, ako dospe na tak način prej v namembno postajo kot s potniškim ali direktnim tovornim vlakom. Vendar pa se za one postaje, ki imajo skladišča za ekspresno in brzovozno robo ločena od onih za sporovozno robo, ne sme natovarjati ekspresna in brzovozna roba pri nabiralnih vlakih. Tozadevne postaje so: Beograd, Celje, Ljubljana gl. kol., Maribor gl. kol., Niš, Osijek gl. kol., Sarajevo, Subotica, Zagreb gl. kol., Zagreb-Sava, Zidani most.

2) Prevoz brzovozne robe z brzimi vlaki ni dovoljen, izvzemši primere (n. pr. žive cvetlice, zelenjava itd.), ki jih odreja pristojna oblastna direkcija (glej odsek Č točko 4.).

3) Za brzovozne zbirne vozove, ki se prevažajo s potniškim vlakom, se smejo uporabljati vozovi, ki so tehnično urejeni za prevoz s potniškimi vlaki.

4) Pri vlakih, ki imajo poleg službenega voza tudi prtljažni sovoz, je treba robo za vmesne postaje natovarjati v službeni voz, robo za dispozicijsko postajo in tranzit pa v prtljažni (zbirni) voz.

5) Pri prevozu ima brzovozna komadna roba prednost pred sporovozno komadno robo.

6) Prtljažni sovozi, oziroma tudi brzovozni zbirni vozovi se se morajo v vsaki postaji, kjer se v njih manipulira, plombirati ali pa zakleniti s ključavnicami, za kar je vedno odgovoren vlakovodja (manipulant).

## C. Prevoz sporovozne komadne robe.

1) Komadno robo za inozemstvo natovarjajo naše obmejne prehodne postaje v pretovarne voze za sosednjo inozemsko obmejno (carinsko) postajo, ako za prevoz take robe niso odredjeni redni zbirni vozovi. V take pretovarne voze se sme brzovozna komadna roba natovarjati skupaj s sporovozno, ako ni na razpolago primernih potniških ali mešanih vlakov za brzovozno robo.

Vozovi morajo biti plombirani z železniškimi in carinskimi plombami in spremljani z natovornico, kateri se priložijo vse spremne listine. Prevoz se vrši s primernimi brzotovornimi ali mešanimi, oziroma tovornimi vlaki.

2) Obmejne prehodne postaje smejo po odredbah „Pravilnika za medsebojno uporabo tovornih voz v mednarodnem prometu“ (R. I. V.) izkoristiti pretovarne vozove za inozemstvo tudi z manjšo težo ali prostornino kot je odrejeno v odseku A, točka 5 (3), ako natovorjena roba obsega celokupno količino komadne robe, ki je ta dan odrejena za izvoz.

3) Pretovarne voze, ki dospejo iz inozemstva na obmejno postajo, mora ta postaja manipulirati.

## Č. Prevoz brzopokvarljive robe.

1) Brzopokvarljive pošiljke, in sicer pivo, zaklana živina in zaklana perutnina, ubita divjačina, sveže meso, sveže ribe, sveža slanina, suhomesnata roba, jajca, surovo maslo, kvas, sveže sadje (pakovano), sveže in žive cvetlice, mladike in sadike, dinje in melone, sveža zelenjava, sveže mleko, mlečni izdelki (smetana, sir, sirotka), led, ki so predane v prevoz kot brzovozna komadna roba, se prevažajo s potniškimi ali mešanimi vlaki, a one, ki so predane kot sporovozna komadna roba, se prevažajo z mešanimi, oziroma z brzotovornimi vlaki. Ako bi take pošiljke prej dospele v namembno postajo s kakim vlakom nižje vrste kot z gori navedenimi vlaki, morajo se prevažati s tem ugodnejšim vlakom. Po možnosti se prevažajo tudi brzopokvarljive pošiljke v vozovnih tovorih, ki so predane kot brzovozna roba, s potniškimi ali mešanimi vlaki.

Na progah, kjer vozi poleg potniškega vlaka po eden tovorni vlak, ki nima pripravne zveze na priključnih (prehodnih) postajah, ali kjer vozijo samo mešani vlaki, se morejo prevažati sporovozne vozovne pošiljke piva in svežega mesa s potniškimi, oziroma mešanimi vlaki. Isto velja tudi za določene proge, kjer je prevoz vezan z večjimi prometnimi težkočami (n. pr. Sarajevo, Stalač, Bos. Brod—Mostar), v kolikor obremenitev vlaka dopušča take izjeme.

2) Brzopokvarljive sporovozne pošiljke za oddaljene relacije se smejo na glavnih progah brezpogojno prevažati z direktnimi brzotovornimi vlaki kot tudi v odrejenih brzovoznih

zbirnih vozeh skupno z brzovozno komadno robo. Splošno se smejo brzopokvarljive pošiljke v vozovnih tovorih odpošiljati z direktnimi tovornimi vlaki tudi iz postaj, kjer ti vlaki nimajo postanka. Tovor je treba avizirati in pripraviti, da se vlak preveč ne zakasni. Odcepne proge morajo brezpogojno poslati vso robo z onim vlakom, ki ima zvezo na direktni brzotovorni vlak glavne proge.

3) Na odcepnih in priključnih postajah se ne smejo zadržati pošiljke brzopokvarljive robe, ki so namenjene za nadaljni prevoz. Po prihodu vlaka z zbirnimi vozmi je treba takoj pregledati spremne listine in manipulirati zbirne voze, ako so v njih brzopokvarljive pošiljke. Pošiljke za nadaljnji prevoz je treba dalje odpremiti s prvim ugodnim vlakom, za oddaljene relacije z direktnim vlakom. Ako se celokupna manipulacija zbirnih voz ne more izvršiti do odhoda priključnega vlaka, se morajo vsaj pošiljke brzopokvarljive robe brezpogojno pravočasno pretovoriti v priključni vlak.

4) Domači kvas, predan kot brzovozna roba, se sme v času od 1. maja do konca septembra prevažati tudi z brzimi vlaki brez dodatka vozarine, toda pod pogojem, da celokupna količina kvasa ne znaša več kot 150 kg pri enem vlakom (glej tarifno del II, ods. A-II, toč. 3, drugi odstavek.).

#### **D. Prevoz eksplozivnih predmetov in streliva.**

1) Strelivo in eksplozivni predmeti se prevažajo na progah, kjer vozijo tovorni in brzotovorni vlaki, vsak dan v vsaki množini. Na progah, kjer ne vozijo tovorni in brzotovorni vlaki, se vrši prevoz z mešanimi vlaki, a samo do 1000 kg pri vsakem vlakom.

2) Pri predaji, natovarjarju in manipulaciji eksplozivnih predmetov in streliva je treba točno vpoštevati odredbe pril. II Z. S. U. in pril. I M. K. R.

3) Voze, natovorjene z eksplozivnimi predmeti in strelivom, je treba uvrščati v vlak po čl. 55. „Pravilnika o vršenju saobračajne službe“.

#### **E. Prevoz mrličev, živih živali, žive perutnine in živih rib.**

1) Brzovozne pošiljke živih živali, žive perutnine, živih rib in mrličev se prevažajo z mešanimi in brzotovornimi, po možnosti tudi s potniškimi vlaki.

2) Sporovozne pošiljke živih živali, žive perutnine, živih rib in mrličev se prevažajo z brzotovornimi in mešanimi vlaki.

## F. Posebne odredbe.

1) **Komadno robo je treba takoj odposlati z odrejenimi vlaki, tako v predajnih kakor tudi v odcepnih (priljučnih) in vmesnih postajah, kjer se menjajo vlaki.**

2) Na progah, kjer so določeni zbirni vozovi za komadno robo, se taka roba ne sme natovarjati v službeni voz, ampak v zbirne vozove.

3) Potniškim in rednim brzotovornim kakor tudi nabiralnim vlakom, ki imajo prtljažni sovoz, oziroma zbirne voze za brzovozno ali sporovozno robo, je treba za manipulacijo pri prevozu take robe dodeliti popolnoma izvežbanega manipulant.

4) Kjer je v slučaju večjega prometa komadne robe potrebno, mora dispozicijska postaja dodeliti manipulantu pomočnika, ki pomaga pri iztovarjanju in dotovarjanju po navodilih manipulant. Oblastne direkcije odrejajo na katerih progah se morajo dodati vlaku delavci, ako je promet s komadno robo tako močan, da običajno število vlakovnega in postajnega osobja ne zadošča za manipulacijo.

5) Pri vlakih, ki nimajo manipulant, vrši vlakovodja manipulacijo pri dotovarjanju in iztovarjanju. Kadar mora vlakovodja poleg poslov manipulant nadzorovati tudi premik, mora za ta čas zakleniti, oziroma zapreti in zapahneti vrata službenega voza (furgona), ako je v njem komadna roba.

6) Za predpisano manipulacijo komadne robe tekom prevoza odgovarja manipulant, oziroma vlakovodja. Manipulant (vlakovodja) in njegov pomočnik sta osebno odgovorna, da se pošiljke komadne robe med prevzemom ne pokradejo in ne poškodujejo.

7) Vlakovodja (manipulant) mora pri prevzemanju vlaka brezpogojno pregledati pritrjene železniške in eventualne carinske plombe in zapore, podatke vpisati v svojo popisno knjigo in primerjati s podatki natovornice. Eventualne ugotovljene razlike v podatkih mora uveriti tudi odgovorni postajni uslužbenec.

8) Pošiljke komadne robe, ki se natovarjajo v službeni voz ali dotovarjajo v zbirne voze (oziroma tudi v prtljažni sovoz), mora vlakovodja (manipulant) (faktično) **dejansko** prevzeti. Pošiljke komadne robe v plombiranih zbirnih vozeh ali v prtljažnih sovozech prevzame **simbolično**, t. j. da primerja spremne listine in plombe na vozeh s podatki natovornice; a na prvi postaji, kjer se tak voz odpre radi iztovarjanja ali dotovarjanja in kjer ima vlak potreben postanek, se mora roba v tem vozu primerjati s spremnimi listinami.

Roba v nepokritih vozeh se mora dejansko predati in prevzeti, da se ugotovijo eventualne poškodbe in primanjkljaji. Pri gromadni robi, ki se ne more prešteti (n. pr. premog, drva, kamenje, opeka, staro železo i. t. d.), je treba samo pregledati površino, ako je na njej opazili sledove tatvine; to je posebno

lahko pri robi, ki se mora pri nalovarjanju poškopiti z apnenim beležem, n. pr. premog, staro železo, drva za kurjavo ali drva za tanin.

9) (1) Vlakovodja (manipulant) mora primanjkljaj plombe ali njeno poškodbo prijaviti oni postaji, kjer je to opazil. Postaja mora vsebino takega voza takoj pregledati v navzočnosti vlakospremnega osobja. Kadar je vsebina pregledana in eventualni primanjkljaj ali poškodba robe na predpisan način ugotovljena, se mora voz v navzočnosti vlakovodje (manipulanta) na novo plombirati, o tem pa v natovornici ali kolskem listu vpisati opomba: „Radi poškodbe (primanjkljaja) . . . . plomb pritrjene nove plombe šte. . . . .“ (ime postaje, datum, podpis postajnega uslužbenca in vlakovodje, oziroma manipulanta).

(2) Ako pa pregleda vsebine ni mogoče takoj izvršiti, se mora voz odstaviti v tej postaji, ki mora sama čimprej pregledati vsebino.

(3) Ako opazi namembna postaja pri prevzemu voza, da je plomba poškodovana ali da manjka, se mora to takoj javiti šefu postaje (skladišča) ali dežurnemu prometniku, ki mora odrediti, da se vsebina nemudoma pregleda, po možnosti še v navzočnosti vlakovodje (manipulanta). Ako se vsebina ne more takoj pregledati, je treba voz do pregleda postaviti pod posebno nadzorstvo.

(4) Ako se opazi na natovorjenem vozu, ki stoji v postaji, da so plombe poškodovane ali da manjkajo, dolžan je vsak uslužbenec, ki to opazi, nemudoma o tem obvestiti šefa postaje (skladišča), oziroma dežurnega prometnika, ki mora takoj odrediti pregled vsebine voza.

(5) Ako je železniška plomba poškodovana ali če manjka, carinska plomba pa ni poškodovana, se pritrji nova železniška plomba brez pregleda tovora.

Na natovornici je zabeležiti ugotovljeno stanje (n. pr. carinske plombe nepoškodovane).

V vseh drugih slučajih pa se noben voz ne sme ponovno plombirati brez pregleda vsebine.

10) Vlakospremno osobje mora med potjo na vsaki postaji, kjer ima vlak daljši postanek, pregledati vse plombe in zapore.

11) Pri prihodu vlaka v postajo mora postajni uslužbenec, ki prevzema vozove, vpisati v knjigo za popis voz podatke plomb in zapor ter jih primerjati s podatki natovornice, oziroma kolskega lista.

Vlakospremno osobje se ne sme prej odstraniti, dokler predaja in prejem nista predpisno izvršena.

12) Vse vozove, natovorjene s komadno robo, ki se ne morejo takoj poslati dalje ali manipulirati, je treba zapreti s ključavnicami ali zaporami ter postaviti preko noči pod posebno nadzorstvo v neposredno bližino postajnega poslopja, na mesto,

ki je razsvetljeno. Za to je osebno odgovoren šef postaje in dežurni prometnik.

13) Postaje morajo paziti, da se manipulacija zbirnih voz vrši vedno v navzočnosti postajnega uslužbenca, ki je natančno poučen o svojih službenih dolžnostih.

14) Snemanje in pritrjevanje plomb in zapor pri nakladanju in dokladanju se vrši v navzočnosti vlakovodje (manipulanta) in postajnega uslužbenca, ki je določen za predajo in prevzem robe.

15) Pri manipulaciji zbirnih voz se vpiše v natovornico vsaka izmenjava plomb in zapor kakor tudi ugotovljeni primanjkljaji ali viški, oziroma poškodbe robe. To opombo podpiše poleg vlakovodje (manipulanta) vedno tudi oni postajni uslužbenec, ki je bil navzoč pri manipulaciji, oziroma pri izmenjavi plomb ali zapor ali pri ugotavljanju primanjkljaja, viška ali poškodbe robe. Opombe o primanjkljaju, višku ali poškodbi robe mora vlakovodja (manipulant) zabeležiti tudi v oddajnem in prehodnem spisku.

16) Prtljago in robo, namenjeno za natovorjanje, morajo postaje pred prihodom vlaka pripraviti na določenem mestu, istotako tudi spremne liste, klešče za plombiranje, plombe, kakor tudi pribor za natovorjanje in iztovarjanje, tako da se more manipulacija takoj pričeti.

Enako mora tudi vlakospremno osebje pred prihodom vlaka v postajo pripraviti vse potrebno za iztovarjanje in dotovarjanje: spremne dokumente, natovornice in določiti vozove, v katerih se bo iztovarjalo in dotovarjalo. Predmete, ki so posebno težki ali ki se morejo iztovoriti le s posebnimi pripravami, mora vlakovodja (manipulant) avizirati dotični postaji najkasneje iz predhodne postaje, kjer ima vlak postanek.

17) Zakasnitve vlaka zaradi čakanja na robo ali spremne listine ali ker ni pri roki klešč za plombiranje, plomb, pribora za natovarjanje in iztovarjanje robe, mora vlakovodja (manipulant) zabeležiti v potnem listu.

18) Pošiljke prtljage in robe predajajo postaje obenem s spremnimi listinami vlakovodji (manipulantu) s predajnim seznamom obr. K-93, a vlakovodja (manipulant) preda prispele pošiljke z oddajnim obr. K-97, oziroma prehodnim seznamom obr. K-96 ali K-106.

19) Pošiljke se ne smejo ločiti od spremnih listin.

20) Vmesne postaje morajo pravočasno brzojavno avizirati dispozicijski postaji vso robo, ki se bo dotovarjala, ako znaša teža robe za dotovarjanje v en zbirni voz več kot 500 kg, isto tako večje množine kabaste robe (prazne sode, zaboje i. t. d.) in ono robo, ki se mora natovarjati ločeno, n. pr. eksplozivne in upaljive predmete. V napovedi je treba označiti relacijo, oziroma namembno postajo, težo, po potrebi tudi vsebino in obseg pošiljk in številko kurza.

Dispozicijska postaja mora napovedano robo vpisati v potni list. Seveda se mora dotovoriti med potjo tudi taka

roba, ki se ni mogla avizirati, ki pa se more dotovoriti v vozove pri dotičnem vlakcu.

Ako dispozicijska postaja iz napovedi robe iz vmesnih postaj vidi, da en sam zbirni voz ne bo zadoščal za napovedano robo, mora dostaviti za dotično relacijo poseben zbirni voz.

21) Zbirni vozovi se ne smejo odstavljati v vmesnih postajah radi manipulacije, marveč se ta mora izvršiti v času postanka, izvzemši primere, ako postane zbirni voz vsled tehničnih nedostatkov nesposoben za nadaljnji prevoz. Postajni zbirni vozovi se smejo odstaviti tudi takrat, kadar se med potjo napolnijo in se morajo odpraviti [vidi odsek A točko 5 (4)] dalje s primeranim direktnim vlakom. Ako se mora zbirni voz odstaviti v vmesni postaji radi tehničnih napak, je treba uvrstiti v vlak rezervni zbirni voz.

Vozovi s komadno robo se tudi ne smejo odstavljati v Zalogu ali Teznu, če se vlak tam razpusti, marveč se morajo takoj prestaviti v Ljubljano gl. kol., oziroma Maribor gl. kol.

22) Lokalni vlaki naj služijo samo za prevoz pošiljk v območju dotične proge.

Pošiljke, namenjene preko dispozicijskih postaj lastne proge, se morajo po možnosti dotovoriti v direktne vozove, da se izloči manipulacija v dispozicijskih, oziroma prehodnih postajah.

Pred natovoritvijo, oziroma tudi o priliki prehoda iz sosednjih železnic se morajo pošiljke natančno pregledati.

23) Pošiljke z večjo vrednostjo, n. pr. manufaktura, usnje, jajca, mesni izdelki i. t. d. kakor tudi pošiljke z navedbo dostavnega roka, naj se pretehtajo o priliki pretovarjanja na medpotnih postajah, da se kontrolirajo morebitni primanjkljaji in se olajša izsledovanje eventualnih tatvin. Pretehtanje je potrebno tudi pri iztovarjanju v namembni postaji v navzočnosti vlakospremnega osobja.

24) Pri pošiljkah jajc ne smejo imeti deske (letve), na zabojih večjega razmaha kot 3 cm.

25) Carinske pošiljke, ki so nakazane v carinjenje v kakšni medpotni postaji, se morajo brezpogojno iztovoriti v dotični carinski postaji, oziroma dotični voz tam odstaviti od vlaka.

26) Pošiljke v ledu se smejo natovarjati v isti voz skupno s pošiljkami svežega sadja (pakovanega).

27) Mleko v ročkah, kvas in sveže sadje se ne sme natovarjati skupno z živo perutnino, živimi ribami in živimi živalmi v zabojih.

28) Natovorjeni vozovi iz Češkoslovaške za Trst in obratno so nalistani s posebnimi nalepnicami, zato da se ošobje posebej opozori na neoviran prevoz take robe. Vozovi iz Češkoslovaške za Trst, pri katerih je treba italijansko uvozno carinsko odpravo izvršiti v Trstu, so nalistani z nalepnicco z rdeče obrobjenim trikotom in s črnim napisom „Trieste“. En vrh rdečega trikota je obrnjen navzdol.

Oni vozovi iz Češkoslovaške za Trst, pri katerih je treba carinsko odpravo za uvoz v Italijo izvršiti v jugoslovansko-italijanski obmejni postaji (Postumia, Piedicolle), so nalistani s podobno nalepnico, ki pa ima plavo obrobjen trikot. Vozovi iz Trsta za Češkoslovaško so nalistani z nalepnico z rdeče obrobljenim trikotom, ki ima en vrh obrnjen navzgor. (Glej tudi naredbo štev. 14 Sl. l. 1926).

29) Glede odprave mleka z odpremnimi listi iz postajališč v smislu lokalne tarife za prevoz robe i. t. d. z dne 1. III. 1929, velja sledeče:

Postajališča, ki so urejena za samostojno odpravljanje prtljage, odpravljajo tudi pošiljke mleka, oziroma embalaž za mleko z odpremnimi listi. One pošiljke pa, ki se predajo v postajališčih, ki niso urejena za samostojno odpravljanje, morajo matične postaje odpraviti in zaračunati z odpremnimi listi. To odpravljanje morajo matične postaje tako urediti, da bo vlakovodja (manipulant) v vsakem primeru vedno dobil odpremni list za dotično pošiljko.

V smislu tarife se morajo prevozne pristojbine vedno frankirati.

### G. Štetje komadne robe.

Vsako leto se vrši od 1.—15./VI. in od 16. XI. do 30. XI. na vseh progah Drž. železnic štetje brzovozne in sporovozne komadne robe, in sicer tako, da odpravne in namembne postaje vpišejo v spisek A (za predajo), oziroma B (za prihod) vse postajne, skupne in pretovarne voze; zbirne (brzovozne, progovne zbirne in postajne zbirne) voze vpiše končna postaja teh voz v seznam C, istotako tudi rezervne zbirne voze in tudi tiste zbirne voze, ki niso predvideni v tablicah teh določb, ampak so se uvrstili v vlak po potrebi.

V spisek C se mora vpisati celokupna teža natovorjene robe, katera se je prevozila na celem potu.

Odpravna postaja mora za vse odposlane postajne, skupne in pretovarne voze sestaviti tovornico v tropisu (le za čas štetja), pa drugo kopijo priložiti spisku A. V pripombi spiska se morajo brzovozni vozovi posebej označiti.

Obmejne prehodne postaje tranzitnih prog (Jesenice—Bistrica Bohinjsko jezero, Maribor gl. kol. — Rakek, Kotoriba—Rakek), morajo v spisek A, oziroma B vpisati vse tiste voze s komadno robo, ki tranzitirajo iz inozemstva preko teh prog v inozemstvo (istotako tudi pri brzih in potniških vlakih).

Spiski A, B in C se morajo takoj 16. junija, oziroma 2. decembra poslati pristojni direkciji (komercialno odelenje).

Po potrebi morajo posamezne oblastne direkcije odrediti na svojem področju štetje tudi še za drugo dobo.

Potrebno količino obrazcev spiskov A, B in C dostavlja postajam pravočasno direkcija.



## H. Odprava robe glede na njeno nujnost in prednost pri prevozu v primerih, kadar so zatrpane postaje in proge.

Po čl. 67 točka 5 Ž. S. U. se mora roba prevažati po tistem redu, kakor je prevzeta v prevoz, v kolikor niso potrebne izjeme iz prometnih ozirov ali javnih interesov.

Ta zakonski predpis torej omogoča železnici, da v primeru zatrpanosti postaj ali proge ne odpravlja robe po tistem redu, kot jo je prevzela v prevoz, temveč po redu, ki odgovarja važnosti robe.

Vsled odredb navedenih v čl. 67 Ž. S. U. ter, da se zaščitijo interesi železnice in transportantov, morajo postaje ali proge, kjer se pojavi zatrpanje, odpravljati robo po sledečem redu:

### a.) Brzovozna roba.

- 1) Mrliči,
- 2) vse žive živali,
- 3) brzopokvarljiva roba,
- 4) filmi,
- 5) druga brzovozna roba.

### b.) Sporovozna roba.<sup>20</sup>

- 1) Mrliči,
- 2) žive živali (domače ali divje, živa perutnina<sup>21</sup> ali divjačina, čebele, ribe in vse druge žive živali),
- 3) eksplozivni predmeti,
- 4) pivo in kvas od 15. maja do 31. avgusta,
- 5) brzopokvarljiv živež (sveže sadje, zelenjava, meso, mleko, pecivo (kruh), maslo, smetana, zeleni fižol, zaklana perutnina, ubita divjačina, sveži sir, jajca i. t. d.,
- 6) pitna voda,
- 7) druga brzopokvarljiva roba (sadike, mladike, sveže cvetice),
- 8) prazni dirigirani vozovi ter prazni tuji vozovi, ki se vračajo domov,
- 9) samozapaljiva roba in zapaljive tekočine,
- 10) kuhinjska sol,
- 11) druge življenske potrebščine, ki niso brzopokvarljive (predvsem življenske potrebščine, namenjene za pasivne kraje),
- 12) prazni vozovi poslani v desinfekcijo,
- 13) jedke in strupene snovi,
- 14) premcg za železniške in industrijske namene, za druge namene (za kurjavo) od 1. novembra do 31. marca,
- 15) režijske pošiljke,
- 16) dvorske pošiljke,
- 17) državne pošiljke,
- 18) vojaške pošiljke, ki niso instradirane,
- 19) selitveni predmeti,
- 20) les za rudnike,

- 21) razstavní predmeti (kadar so namenjeni za razstavo) in sicer v času do enega meseca pred razstavo,
- 22) prazni pohištvéni vozovi,
- 23) komadna roba (zbirni vozovi),
- 24) sanitetni materijal,
- 25) filmi,
- 26) vsa semena od 1. februarja do 30. aprila,
- 27) sladkorna pesa in odpadki od sladkorne pese od 1. okt. do 31. decembra,
- 28) okraski za božično drevesce od 15. novembra do 7. jan.,
- 29) tobak,
- 30) modra galica od 1. aprila do 31. avgusta,
- 31) gnojila od 1. februarja do 1. julija in od 15. avgusta do 1. novembra,
- 32) živalska hrana,
- 33) seno in slama,
- 34) drva za kurjavo od 1. novembra do 31. marca,
- 35) poljedelski stroji od 1. februarja do 31. marca,
- 36) gradbeni materijal (gradbeni les, železo, kamenje, katran, asfalt za tlakovanje, apno, opeka, cement, gips, strešna lepenka, steklo) od 1. marca do 31. oktobra,
- 37) novi in rabljeni zavoji za zgoraj navedene predmete,
- 38) les za izvoz (odpravljen za inozemstvo ali v pristanišča) od 1. februarja do 30. junija,
- 39) tiskarski papir,
- 40) vsa druga izvozna roba,
- 41) vsa druga proвозna roba,
- 42) vsa druga roba.

Ako vsebujejo režijske, dvorske, državne in vojaške pošiljke predmete navedene pod 1) do 14), se morajo odpremljati po zgoraj navedenem vrstnem redu, ki je določen za tisto vrsto robe in sicer prvenstveno pred pošiljkami drugih transportantov.

Roba, pri kateri je označen interes na dostavi se mora tudi odpravljati po navedeni vrsti, in to pred drugimi pošiljkami iste vrste.

Če obstoji pri pošiljkah, za katere je napovedan interes na dostavi, nevarnost, da se dostavni red prekorači, tedaj se morajo odpraviti take pošiljke v namembno postajo prvenstveno, ne glede na gornji vrstni red, tako da se more prejemnike obvestiti o dohodu robe, še predno izteče dostavni rok.

Če je potrebno, da se na medpotnih postajah izmenja tovor, oziroma, da se pretovori roba radi pokvarjenega voza, se morajo postaje ravnati točno po odredbah čl. 37 točka 3, oziroma čl. 38 točke 5 Pravilnika II.

Izjeme od gornjega reda dovoljuje samo pristojna direkcija.

# KAZALO.

## Prometne določbe.

### Brzojavna in telefonska služba.

Štev.		Stran
1.	Izenačenje manipulativnih določb . . . . .	9
A.	Poldanski znak . . . . .	9
B.	Javljenje in prejemno potrdilo okrožnih brzojavk . . . . .	10
C.	Oddaja direkcijskih okrožnih brzojavk . . . . .	10
Č.	Dnevna brzojavna napoved vremena . . . . .	11
D.	Ravnanje z brzojavnimi traki . . . . .	11
E.	Kontrolne postaje . . . . .	11
	Priloga I. Razpored postaj, ki dajejo, oz. posredujejo poldanski znak . . . . .	13
	Priloga II. Seznam kontrolnih postaj . . . . .	14
2.	Instradacija obratnih brzojavk . . . . .	16

### Splošne prometne določbe.

3.	Nadziranje prometa po postajnih šefih . . . . .	22
4.	Navodila za obravnavanje prometnih nedostatkov . . . . .	25
5.	Predaja prometne službe . . . . .	26
6.	Splošne določbe za proge, kjer ni nočne službe . . . . .	28
7.	Splošne določbe za prometno službo na progah z nezasedenimi postajami . . . . .	32

### Progovne in postajne naprave.

8.	Seznam in pomen glavnih signalov. Razsvetljevanje . . . . .	36
	Zagreb gl. kol.—Postojna . . . . .	38
	Brezovica—Vrhnika . . . . .	48
	Zidani most - Maribor gl. kol. . . . .	49
	Slov. Bistrica—Slov. Bistrica mesto . . . . .	55
	Poljčane—Zreče . . . . .	55
	Grobelno—Rogatec . . . . .	55
	Zvezni lok Maribor . . . . .	55
	Št. Ilj—Maribor gl. kol. . . . .	56
	Ljubljana gl. kol.—Podbrdo . . . . .	57
	Ljubljana gor. kol.—Kamnik . . . . .	61
	Kranj—Tržič . . . . .	62
	Jesenice—Fusine Laghi . . . . .	62
	Pragersko—Kotoriba . . . . .	62
	Zvezni lok Pragersko . . . . .	65
	Nagykanizsa—Kotoriba . . . . .	65
	Ormož—Hodoš . . . . .	67
	Ljutomer—Radgona . . . . .	67
	Čakovec—Dolnja Lendava . . . . .	67
	Maribor gl. kol.—Pliberk . . . . .	68

Štev.	Stran
Celje—Dravograd-Meža . . . . .	71
Karlovac—Ljubljana gl. kol. . . . .	72
Grosuplje—Kočevje . . . . .	77
Trebnje na Dol.—Št. Janž na Dol. . . . .	77
Novo mesto—Straža-Toplice . . . . .	77
9. Seznam stalnih počasnih signalov . . . . .	78
10. Seznam postaj s firnimi tehnicami . . . . .	80
11. Pletje trave, odstranjevanje snega in belenje ločnic . . . . .	84
12. Obveščanje in poročanje o tehničnih nedostatih . . . . .	89

### Razsvetljevanje.

13. Razsvetljevalni koledar . . . . .	91
14. Predori, v katerih se morajo vlaki razsvetljevati . . . . .	91
15. Električna razsvetljava potniških vozov . . . . .	92

### Pregled vozov.

16. Izkaz vozovnopreglednih postaj . . . . .	96
17. Tekoča popravila potniških in tovornih vozov . . . . .	98
18. Dostavitev pomožnih delavcev vozovnim ključavničarjem . . . . .	100
19. Postopek z vročimi osmi . . . . .	101
20. Iztirjeni vozovi . . . . .	102
21. Odpošiljanje vozovnih delov . . . . .	102

### Premikalna služba.

22. Seznam postaj (izogibalšč, nakladališč), kjer je odbijanje vozov prepovedano ali le pogojno dovoljeno . . . . .	103
23. Pravilna uporaba zavorne coklje . . . . .	111
24. Premikalni zapisnik in izkaz o premikanju s stroji . . . . .	115

### Sestava vlakov.

25. Najvišje število dvojnih nakladov . . . . .	117
26. Uporaba potniških vozov I. in II. razreda za III. razred . . . . .	117
27. Vozovne prehodne ograje in prehodni mehovi . . . . .	118
28. Sanitetni kovčki za prvo pomoč . . . . .	119

### Vpeljava vlakov.

29. Pregled vodilnih postaj . . . . .	121
30. Pravočasna naročitev strojev . . . . .	124
31. Vpeljava strojnih vlakov . . . . .	125

### Obveščanje osebja o vlakovnem prometu.

32. Brzjavno obvestilo . . . . .	126
33. Telefonična objava vlakovnega prometa . . . . .	127

### Vlakovne listine.

34. Potni list in njegove priloge . . . . .	129
35. Potni list za strojno službo . . . . .	136

### Odprava in promet vlakov.

36. Nastop službe vlakospremnega osebja . . . . .	137
37. Vožnja v službenem vozu in na stroju . . . . .	138
38. Pregledovanje kretnic in stalnih signalov po postajnem osebju . . . . .	140

Štev.		Stran
39.	Indirektna odprava vlakov . . . . .	143
40.	Odprava strojnih vlakov med postajama Maribor gl. kol. in Maribor kor. kol. . . . .	148
41.	Vlakovne brzojavke . . . . .	152
42.	Javljanje popolnega uvoza vlakov . . . . .	153
43.	Ukrepi za povečanje prometne varnosti . . . . .	160
44.	Pripenjanje in odpenjanje vlakovnih, priprežnih in doprežnih strojev . . . . .	164
45.	Uporaba zavor . . . . .	165
46.	Seznam postaj, izogibališč in postajališč, kjer morajo biti zavore med postankom vlaka zavrti . . . . .	172
47.	Dolžnosti vlakospremnega osebja . . . . .	174
48.	Polnjenje vodnih rezervarjev v toaletah in straniščih potniških vozov . . . . .	176
49.	Nadzorovanje službe progovnih čuvajev po vlakovnem osebju . . . . .	177

### Doprežna služba.

50.	Priprežna in doprežna služba . . . . .	187
-----	--	-----

### Nezgode in izredni dogodki.

51.	Postaje, kjer stoje pomožni vozovi . . . . .	190
52.	Seznam vozovnih dvigal . . . . .	191
53.	Sestava zapisnika o prerezanju kretnic ter naročanje odstrižnikov . . . . .	192
54.	Požari ob progi . . . . .	193

### Razne določbe.

55.	Oskrba s pitno vodo . . . . .	196
56.	Tujske sobe . . . . .	197
57.	Kolodvorske toalete . . . . .	198

### Vozovna služba.

58.	Potniški vozovi.	
	A. Direktni kurzni vozovi . . . . .	199
	B. Odprema praznih potniških vozov . . . . .	200
	C. Izkaz o prometu spalnih in jedilnih vozov društva Waggon's Lits . . . . .	201
	Č. Izkaz o sestavi garnitur brzih, potniških in mešanih vlakov in rezervnih vozov . . . . .	201
	D. Spisek potniških vozov, izločenih iz prometa . . . . .	202
	E. Čiščenje in razkuževanje potniških vozov . . . . .	202
	F. Razsvetljava potniških vozov . . . . .	202
	G. Ogrevanje potniških vozov v zimski dobi . . . . .	202
59.	Tovorni vozovi.	
	A. Naročanje in uporaba vozov . . . . .	204
	B. Privatni vozovi . . . . .	207
	C. Ravnanje s tujimi vozovi . . . . .	207
	Č. Evidenca in zasledovanje vozov . . . . .	208
	D. Čiščenje in razkuževanje vozov . . . . .	210
	E. Vozovna oprema . . . . .	211
	F. Kritje potrebe premogovnikov . . . . .	212
	G. Posebne določbe za posamezne postaje . . . . .	213

# Komercijalne določbe.

Štev.		Stran
60.	Prevoz potnikov.	
	A. Splošne določbe . . . . .	216
	B. Posebne določbe . . . . .	219
61.	Prevoz prtljage.	
	A. Ročna prtljaga . . . . .	221
	B. Potniška prtljaga . . . . .	221
62.	Prevoz ekspresne robe . . . . .	223
63.	Prevoz robe.	
	A. Prevoz komadne robe . . . . .	225
	B. Prevoz brzovozne komadne robe . . . . .	229
	C. Prevoz sporovozne komadne robe . . . . .	230
	Č. Prevoz brzopokvarljive robe . . . . .	230
	D. Prevoz eksplozivnih predmetov in streliva . . . . .	231
	E. Prevoz mrličev, živih živali, žive perutnine in živih rib . . . . .	231
	F. Posebne naredbe . . . . .	232
	G. Štetje komadne robe . . . . .	236
	H. Odprava robe glede na njeno nujnost in prednost pri prevozu . . . . .	237



51. Postaje, kjer stoji pomožni vozni dvigalnik  
 52. Seznam vozovnih dvigalov  
 53. Seznam zapiskov o prevoznih strojih ter navedbe odelov  
 54. Postaji ob progi  
 55. Održba s pitno vodo  
 56. Tujske robe  
 57. Kolodvorske točile  
 58. Pomniški vozovi  
 A. Direktni krajni vozovi  
 B. Odborni praznični potniški vozovi  
 C. Izkaz o prometu spalin in jedlinih vozov druživa Waggon  
 C. Izkaz o sestavi garnitur prazni potniških in mesečnih vlakov in rezervnih vozov  
 D. Izkaz potniških vozov izločenih iz prometa  
 E. Čistost in razkuževanje potniških vozov  
 F. Razsvetljava potniških vozov  
 G. Ogrevanje potniških vozov v zimski dobi  
 59. Tovorni vozovi  
 A. Navedbe in opomba vozov  
 B. Privatni vozovi  
 C. Ravnanje s tofimi vozovi  
 C. Evidenca in zaslodbavne vozovi  
 D. Čiščenje in razkuževanje vozov  
 E. Vozovna oprema  
 F. Količne porabe prenosovnikov  
 G. Posebne določbe za posamezne vrste



## Spremembe med tiskom in popravki.

Z veljavnostjo od 15. maja 1929 se spremeni ime postaje sv. Lovrenc na Poh. v ime **Puščava Sv. Lovrenc** in ime postajal. Planica v ime **Rateče Planica**.

Izvedi to spremembo

pri postaji Sv. Lovrenc na Poh. na straneh 69, 82, 87 B, 108, 158 in 173, pri post. Planica na str. 28, 62, 79, 88 A, 172, 183, 188 in 190.

Pogreški v tekstu:

Na strani 21 naj se v 3. opombi črta „II“.

V glavi razpredelnice „Seznam in pomen glavnih signalov“ naj se pri **izvoznem** signalu k besedama „označen z“ dostavi še beseda „stoji“.

Na strani 131, v 20. vrsti od zgoraj dostavi besedilu „Na tretji strani“ še „vsebuje potni list“.

Na strani 146 in 147, 3. kolona v glavi čitaj: dovoljenje (ne: dovoljeno).

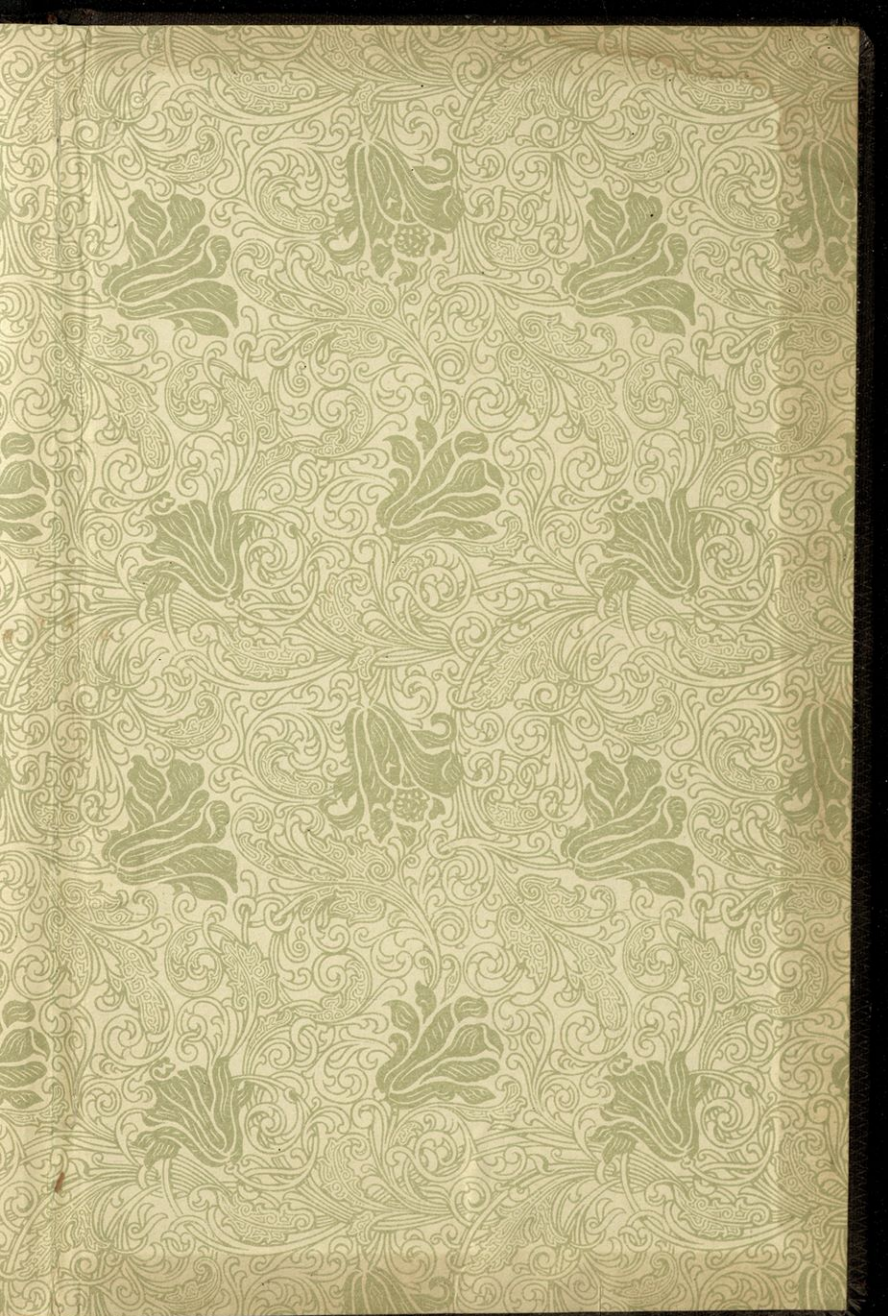
Na strani 159, proga Karlovac—Ljubljana črtaj v 2. koloni „Bubnjarci“ in vpiši „Kamanje“.



**Naknadno popravilo!**

**Ime postaje sv. Lovrenc na Poh. ostane nespremenjeno.**





Univerzitetna knjižnica Maribor

S



43299



021602066

