

Centralna knjižnica, Ljubljana

80

11641

~~90.2065/1~~

~~žec.~~

IE ŽELEZNICE
la

DOPOLNILA

Prometnega pravilnika,

izdaja Ljubljana 1945.

Ljubljana 1946

11. 641

4/M. 46.

Selekcioŋna uprava.

Lj. 11641

587/46



JUGOSLOVANSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE
Uprava Ljubljana

DOPOLNILA
Prometnega pravilnika,
izdaja Ljubljana 1945.

Ljubljana 1946

DOPOLNILA

Prometnega pravilnika

izdaja Ljubljana 1945.

1. K čl. 11/1:

- č) **odpremišča** - tista službena mesta, kjer je poleg enega, oz. dveh glavnih prevoznih tirov še eden ali več stranskih tirov in kjer se opravlja potniški in blagovni promet;

2. K čl. 13/1:

Na ozkotirnih progah najmanj 155 cm. Ako niso predmeti višji kot 55 cm, se sme ta razdalja zmanjšati na 130 cm.

3. K čl. 15/2:

Pri kretnicah razlikujemo

- a) **redno (osnovno) logo**, v kateri mora biti kretnica, kadar preko nje ne uvozi ali izvozi vlak in kadar se preko nje ne premika;
- b) **pravo logo**, kadar je kretnica postavljena za name-ravano vožnjo (v premo ali odklon);
- c) **pravilno logo**, kadar se jeziček tesno stika z glavno tirnico.

4. K čl. 29/3:

3. Tovorni vozovi, olistkani z nalepnicco „Prvi-krat nakladajte do polovice“, se ne smejo nakladati na postaji, kjer je delavnica, marveč se morajo odpo-slati s te postaje prazni najmanj 50 km daleč do prve nakladalne postaje. Ta prazna vožnja, za katero mora skrbeti postaja, kjer je delavnica, velja kot preskušnja tekovnosti in novih ležišč.

Prva nakladalna postaja sme take vozove naloži-ti največ do polovice na vozu označene nakladalne teže. Po končani prvi vožnji mora razkladalna (na-membna) postaja odstraniti nalepnice, nato pa se

smejo vozovi nakladati do nakladalne teže, ki je označena na vozu.

Vozovi, olistkani z nalepnicco „Prvikrat nakladajte do polovice“, se ne smejo nakladati z živimi živalmi, razstrelilnimi in samovnetljivimi predmeti, vnetljivimi tekočinami in drugimi vnetljivimi predmeti.

5. K čl. 32/2:

2. Ako se mora premik brezpogojno izvršiti, preden se pričakovani vlak spusti na postajo, ker ni prostega tira, ali ker se mora premikati zaradi važnih prometnih vzrokov, potem ravnamo takole:

- a) ako postaja ni zavarovana z uvoznim signalom, opremljenim s prednjim signalom, se mora premik ustaviti pet minut pred verjetnim prihodom vlaka do uvoznega (ščitnega) signala in se sme nadaljevati šele, ko se je pričakovani vlak ustavil pred uvoznim (ščitnim) signalom in ko sta se o tem vlakovni odpravnik in vodja premika osebno ali po kretniku prepričala;
- b) ako je postaja zavarovana z uvoznim signalom, opremljenim s prednjim signalom, razgled pa ni oviran, potem premika ni treba ustavljati in čakati, da pričakovani vlak dospe do uvoznega signala in se pred njim ustavi. Signal mora biti, kar je o b sebi umevno, v legi „Stoj“, signal „Premikalni mejnik“ pa se pod nobenim pogojem ne sme prevoziti.

6. K čl. 32/5:

Dovoljenje za premik preko signala „Premikalni mejnik“ daje vlakovni odpravnik vodji premika pismeno s splošnim nalogom, kjer mora pripomniti, do kdaj se sme premikati preko mejnika in ali je dovoljeno premikati tudi preko uvoznega signala.

7. K čl. 42/1:

f) nagib ne sme biti večji kot 2.5 ‰.

Odbijanje z dvema, medseboj spetima strojema je prepovedano.

8. K čl. 49/2:

Kot priklopniki se ne smejo dodajati vozovi, v katerih so potniki in vozovi z razstrelilnimi predmeti. Strojnemu vlaku se sme dodati en priklopnik.

9. K čl. 50:

Pri motornih vlakih in pri lahkih vlakih do 60% redne obremenitve uvrstitev ščitnega voza ni potrebna. Pri takih vlakih ne smejo potniki biti v prednjem (prvem) oddelku prvega voza za strojeni.

Kadar se vlak s prevozom potnikov potiska, se mora ne glede na vlakovno brzino pred doprego uvrstiti ščitni voz.

2. Železniški in poštni uslužbenci, ki potujejo v službi, se ne štejejo za potnike v smislu prednjih odredb.

3. V brze in potniške vlake, ki vozijo z redno osnovno brzino preko 75 km na uro, se smejo praviloma uvrščati vsi četveroosni vozovi z gibnim podstavkom, izjemoma tudi dvoosni in troosni potniški, poštni in službeni vozovi, kakor tudi trdo speti dvojni poštni vozovi, ki imajo za številko voza znak „b“ pod pogojem, da zadnji periodični pregled ni starejši od 6 mesecev.

V vlake z redno osnovno brzino preko 60 do 75 km na uro se smejo uvrščati vsi potniški, poštni in službeni vozovi pod pogojem, da zadnji periodični pregled ni starejši od 1 leta.

Vsi drugi potniški, poštni in službeni vozovi se smejo uvrščati v vlake z redno osnovno brzino do 60 km na uro pod pogojem, da zadnji periodični pregled ni starejši od 2 let.

4. Tovorni vozovi se ne smejo uvrščati v brze in potniške vlake z redno osnovno brzino preko 75 km na uro. V izjemnih primerih lahko Glavna uprava dovoli izjemo, toda tudi v tem primeru se smejo dodajati le vozovi, pri katerih zadnji periodični pregled ni starejši od 6 mesecev.

V brze in potniške vlake z redno osnovno brzino preko 60 do 75 km na uro se smejo praviloma uvrščati zeleno pleskani tovorni vozovi, pri katerih zadnji periodični pregled ni starejši od enega leta. Na sklepu vlaka se smejo dodajati tudi drugi tovorni vozovi, pri katerih zadnji periodični pregled ni starejši od 18 mesecev.

Potniškim vlakom z redno osnovno brzino do 60 km na uro se smejo po potrebi dodajati vsi tovorni vozovi.

5. Pri brzih in potniških vlakih se uvrščajo potniški vozovi praviloma na sklepu vlaka. Službeni in in poštni vozovi se uvrščajo pred nje, poštni vozovi pa se lahko dodajo tudi na sklepu vlaka.

Za uvrščanje direktnih vozov v vlake se izdajajo posebni predpisi.

6. Vozovi z lonci in cisterne se ne smejo uvrščati v brze in potniške vlake, razen vozov za prevoz svetilnega plina, ki se smejo uvrščati le z dovoljenjem Glavne uprave na sklepu vlaka.

7. Pri vlakih, ki se zračno zavirajo, se morajo vozovi z zavorami enakomerno razdeliti tako, da ni med njimi več kot treh vozov, največ pa 9 osi, ki imajo le vod za zračno zaviranje.

8. V vlake, ki vozijo z brzo delujočo zračno zavoro, se smejo uvrščati le vozovi z zavoro, uporabno za zavorni sestav (s stisnjenim ali razredčenim zrakom), s katerim se vlak zavira.

9. Razen vozov, ki se po t. 2 člena 49 dodajajo vlakom, se smejo vlakom, ki vozi z brzo delujočo zračno zavoro, izjemoma dodati še vozovi s počasi delujočo zračno zavoro ali z ročno zavoro, toda le na sklepu vlaka. Skupno število osi dodanih vozov pa mora biti sorazmerno vlakovni brzini in se zato sme dodati:

- a) do 40 km na uro največ 16 osi;
- b) preko 40 do 50 km na uro največ 12 osi;
- c) preko 50 do 70 km na uro največ 8 osi;
- d) preko 70 do 90 km na uro največ 4 osi;

e) preko 90 km na uro se ne smejo dodajati vozovi brez brzo delujoče zračne zavore.

Število osi dodanih vozov ne sme presegati ene tretjine števila osi v tistem delu vlaka, ki se zavira z brzo delujočo zračno zavoro.

10. Na stranskih progah je število osi s počasi delujočo zračno ali ročno zavoro, ki se sme dodati na sklepu vlaka z brzo delujočo zračno zavoro:

a) do 30 km na uro neomejeno;

b) preko 30 do 45 km na uro največ 32 osi;

c) preko 45 km na uro največ 4 osi.

Ta odredba velja tudi za vlake, ki po kakem delu proge vozijo na glavni progi.

Na zobčastih progah ni dovoljeno dodajati vozov brez zračne zavore. V neogibnem primeru se sme z dovoljenjem železniške uprave dodati en voz brez zračne zavore na sklepu vlaka (tudi za doprego), če ga je mogoče popolnoma zanesljivo pripeti, to je z osmico in vijačnimi spenjačami.

11. Ako število osi, ki se dodaja na sklepu vlaka, preseže število, določeno v t. 9 pod a), b), c) in d) kakor tudi v t. 10 pod b) in c), potem se mora sorazmerno številu takih osi zmanjšati brzina vlaka ali pa se mora vlak le ročno zavirati.

12. Z večjo brzino kot 45 km na uro smejo voziti motorni vozovi [vlak] in lahki vlaki na tistih stranskih progah, ki so določene v tablici 10 Dodatka k voznemu redu.

13. Pri dodajanju vozov po t. 9 in 10 se upošteva redna osnovna, oz. največja dovoljena brzina.

10. K čl. 56/2:

Dvojice vozov, naložene z dolgimi predmeti in spete le z nakladom ali trdo spenjačo, se morajo v vsakem primeru uvrščati neposredno pred sklepnim vozom.

Na vodoravnih progah in na progah z vzponom do 10 ‰ se sme z enim vlakom odpraviti največ 8 parov takih vozov, na vzponu preko 10 ‰ pa največ 5 parov. Najmanj na vsake tri pare takih vozov se mora uvrstiti kak drug voz z zasedeno zavoro.

Pri mešanih in tovornih vlakih, ki prevažajo potnike, smejo biti za potniško garnituro v vsakem primeru trije pari, uvrščati pa se morajo neposredno pred sklepnim vozom.

Železniška uprava določi v P.N., koliko parov takih vozov se sme na posameznih progah odpraviti z enim vlakom.

II. K čl. 63/2 in 3 (I).

2. Pri vsakem vlakom se morajo praviloma speti vsi vozovi dvojno.

Pri vlakih, ki se avtomatično zavirajo, se spenjajo vozila samo enkrat. Vozovi brez avtomatične zavore, ki se dodajo takim vlakom, morajo biti dvojno speti.

3. Vijačne spenjače se morajo tako priviti, da se odbojniške plošče dotikajo, na to pa se mora ročica še dvakrat popolnoma zavrteti

- a) pri brzih in potniških vlakih,
- b) pri vozovih s potniki v mešanih vlakih,
- c) pri medseboj spetih strojih,
- d) pri priklopnih medseboj in s sklepnim vozom.

II a) K čl. 66/I

Vlake, ki prevažajo potnike, mora premikalno osebje popolnoma speti, tovrstne vlake pa vsaj enkrat.

12 K členu 69

1. Vlaki z večjo brziho kot 60 km (na ozkotirnih progah z več kot 30 km) na uro, kakor tudi vsi lahki vlaki ne glede na brziho morajo voziti z avtomatično zračno zavoro.

Na zobčastih progah morajo vsi vlaki voziti z avtomatično zračno zavoro vzdolž vsega vlaka.

2. Pri vsakem vlakom mora delovati toliko zavor, kolikor jih je potrebno, da je od kosmate teže vsega vlaka zavrt vsaj tisti odstotek, ki je določen na podlagi spodnjih tabel A₁, A₂, B₁ in B₂ v voznom redu vsakega vlaka.

Pri brzih, potniških in mešanih vlakih z brzino preko 30 km (na ozkotirnih progah do 30 km) na uro so zavorni odstotki v voznem redu označeni v obliki ulomka, kjer znači števec zavorni odstotek za brzo delujočo zračno zaviranje, imenovalec pa zavorni odstotek za počasi delujoče zračno zaviranje.

Pri zračnem zaviranju se kot zavrta teža šteje zavrta teža vseh vozov z dobro delujočo zavoro, pri ročnem zaviranju pa le zavrta teža vozov, ki so zasedeni z vlakovnim osebjem.

3. Zavorni odstotki za izračunavanje potrebne zavrte teže se določajo po teh tablicah na podlagi odločilnega nagiba na dotičnem delu proge in osnovne brzine.

Ako leži proga na vzponu, se pri določanju zavornega odstotka upošteva odstotek za brzino 15 km na uro in tolikšen nagib, kolikršen je dejanski vzpon, ali pa odstotek za 0 ‰ nagiba in za največjo osnovno brzino. Ako sta oba odstotka različna, se vzame večji odstotek.

Ako je proga v padcu, se vzame zavorni odstotek za ustrezajoči padec in za največjo stvarno brzino.

Za brzino pod 15 km na uro se določa odstotek za 15 km na uro.

Ako stvarna brzina vlaka in nagib proge nista navedena v tablicah, se za izračunavanje zavorne teže vzame odstotek najbližje večje brzine, oz. najbližjega večjega nagiba, ki je v tablicah.

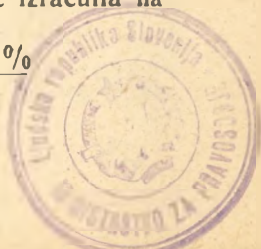
4. Pri izračunanju zavornih odstotkov v tablicah A in B je upoštevana največja zavorna razdalja, ki je na glavnih progah 700 m, na stranskih progah pa 400 m.

Pod zavorno razdaljo se razumeva razdalja, na kateri se vlak mora ustaviti, če je predpisno zavrt.

5. Potrebna zavrta teža za vlak se izračuna na ta način:

obremenitev (stvarna teža vlaka) X ‰

100



Stvarno zavrta teža mora biti enaka potrebni zavrta teži.

Ako je stvarno zavrta teža do 3000 kg manjša kot potrebna zavrta teža, se šteje, da je vlak vendar predpisno zavrt.

Potrebna zavrta teža se zaokroža na cele tone, pri čemer se desetinke od 0,1 do 0,9 zaokrožajo na 1 tono.

Stvarno zavrta teža se ne zaokroža.

6. Pod stvarno zavrto težo se razumeva teža vozila, ki pride na zavrte osi. Ako imajo kolesa voza zavorne cokle le na eni strani, potem je stvarno zavrta teža le polovica teže, ki pride na zavrte osi. To ne velja za ozkotirne proge. Pri vozu, kjer niso zavrte vse osi, se računa v stvarno zavrto težo le tisti del teže, ki leži na zavrtilih oseh.

To velja tako za ročno, kakor tudi za zračno zaviranje.

Pri računanju stvarno zavrte teže se upošteva naslednja teža vozov:

A. Pri ročnem zaviranju:

- a) pri potniških, poštnih in službenih vozovih lastna teža voza, ki pride na zavrte osi, največ pa 25 ton;
- b) pri tovornih vozovih vseh vrst vsa kosmata teža, ki pride na zavrte osi, ali največ 25 ton, oz. tista zavrta teža, ki je označena na vozu.

B. Pri zračnem zaviranju:

- a) pri potniških, poštnih in službenih vozovih lastna teža voza, ki pride na zavrte osi;
- b) pri tovornih vozovih z zavoro takega sestava, pri katerem se zavorna sila samodelno ravna po obremenitvi voza, n.pr. Božičeva zavora - kosmata teža, ki pride na zavrte osi, oz. tista zavrta teža, ki je označena na vozu; pri vozovih z drugimi sestavi zavor pa le lastna teža voza, ki pride na zavrte osi;
- c) pri vozovih z zračnim vodom, ki se le ročno

zavirajo, se stvarno zavrta teža računa tako kot pri vlakih z ročnim zaviranjem.

C. Na ozkotirnih progah

se pri vlakih z zračnim zaviranjem in pri vlakih z ročnim zaviranjem računa kot stvarno zavrta teža pri poštinskih, poštnih in službenih vozovih vsa lastna teža, pri tovornih pa vsa kosmata teža, ki pride na zavrte osi.

7. Pri vozovih z ročnim zaviranjem se računa kot stvarno zavrta teža le teža enega voza tudi v primeru, kadar zavirač lahko posluhuje še zavoro sosednega voza.

Na ozkotirnih progah pri takozvanih dvójnih zavorah, t.j. kadar sta dva voza z ročnima zavorama obrnjena drug proti drugemu tako, da en zavirač posluhuje obe zavori, se kot stvarno zavrta teža računa teža obeh vozov.

8. Teža hladnih strojev in tenderjev se računa v kosmato težo vlaka in se upošteva tudi pri izračunanju potrebne zavrte teže po njih stvarni teži (opremljeni ali neopremljeni); ako pa jih spremljevalec zavira, se upoštevajo tudi pri izračunanju stvarno zavrte teže, za katero se vzame vedno le lastna teža, ki je na zavrtih oseh. Pri strojih s posebnim tenderjem se upošteva le lastna teža, ki pride na zavrte osi tenderja.

Kadar je avtomatična zavora na stroju v redu, je vsak stroj ne glede na vrsto zaviranja zase dovolj zavrt.

9. Ako se zavora na tenderju katerega koli delovnega stroja pokvari, se mora teža tenderja upoštevati kot nezavrta teža. Ako se v tem primeru ne zavira niti stroj, se tudi njegova teža upošteva kot nezavrta teža, toda pri vlakcu sme biti le en tak stroj in le na nagibih do največ 10 ‰.

V kolikor zavora tenderja v primeru, da je zračna zavora na stroju pokvarjena, ne more zavirati teže stroja in tenderja v tistem obsegu, ki je za vlak določen, se mora primanjkljaj kriti z zavrto težo vlaka.

10. Ako so za sklepni vozom vlaka, ki se zračno zavira, priklopniki po čl. 49, mora teža, zavrta z zračno zavoro, kriti tudi kosmato težo priklopnikov.

Kosmata teža priklopnikov, ki se dodajo strojnemu vlaku, mora biti zavrta z zavrto težo stroja.

11. Za primer, če bi se zračna zavora pokvarila, mora biti pri potniških vlakih z zračnim zaviranjem najmanj toliko vlakovnih spremljevalcev, kolikor jih je potrebno za zaviranje vlaka ob najmanjši brzini, t.j. ob brzini 15 km po tablicah A_1 in A_2 .

Pri tovornih vlakih z zračnim zaviranjem se določi toliko vlakovnih spremljevalcev, kolikor jih je potrebno po čl. 48 in 49, oz. kolikor jih je potrebno za manipulativno in premikalno službo.

Pri vlakih na zobčastih progah se mora zasesti toliko ročnih zavor, da je polovica potrebne zavrte teža zavrta tudi z ročno zavoro.

12. Ako zračna zavora preneha delovati, mora vlak nadaljevati vožnjo z ročnim zaviranjem in z brzino, ki ustreza odstotku stvarno zavrte teže, zavrte z ročnimi zavorami po tablicah A_1 in A_2 .

Ob sebi umevno je, da v takem primeru vlakovna brzina vlaka ne sme presegati brzine 60 km (na ozkotirnih progah pa 30 km) na uro.

Brzina, s katero sme vlak v takem primeru voziti, se izračuna tako, da se najprej vlakovnemu osebju odredijo ročne zavori, ki jih mora zasesti, na podlagi razdelitve zavor ugotovi stvarno ročno zavrta teža pri vlaku, nato pa izračuna odstotek stvarno zavrte teže tako, da se

stvarno ročno zavrta teža X 100

kosmata teža vlaka.

Ulomki se vedno zaokrožajo na nižje celo število.

S tako izračunanim odstotkom se poišče v tablici A_1 , oz. A_2 odločilnemu nagibu ustrezajoča vlakovna brzina.

\ Ako izračunani odstotek stvarno zavrte teže pade med dva odstotka, ki sta v tablicah, se vzame brzina, ki ustreza manjšemu odstotku.

Da se v takem primeru v voznem redu predpisana brzina doseže, se mora na prvi postaji zasesti

potrebno število zavor ali pa se mora obremenitev vlaka sorazmerno zmanjšati.

Ako pri tovornem vlaku stvarno zavrta teža ne bi ustrezala niti brzini 15 km na uro, mora vlak do prve postaje nadaljevati vožnjo v delih.

Ako se na zobčastih progah pri vlaku pokvari na stroju naprava za zračno zaviranje, se mora vlak ustaviti in zahtevati pomočni stroj.

13. K čl. 70/1:

Pri vlakih z ročnim zaviranjem ne sme biti med dvema zavorama več kot 40 osi brez zavore.

14. K čl. 73/2 a):

e) za redne vlake, ali je uvoz v premo, t. j. na glavni prevozní tir, ali v odklon; ako je uvoz v premo, se vpisuje vodoravna črtica, ako pa je uvoz v odklon, se vpisuje črka „s“, kar pomeni „odklon“.

15. K čl. 94/5:

Kadar so sporazumna sredstva pretrgana in brzojavna (telefonična) vpeljava izrednega vlaka ni mogoča, se mora vlak vpeljati le s pismenim obvestilom.

16. K čl. 94/17:

V brzojavni (telefonični) okrožnici se mora označiti še cilj vlakovne vožnje; ako pa vozijo brez voznega reda, se mora označiti poleg tega še brzina, s katero vozijo in čas odhoda. Ker mora službeni vlak, ki vozi brez voznega reda, stati na vsaki postaji, odredi vsaka postaja križanja po potrebi.

17. K čl. 97:

2. Ako vozi kak vlak preko področja več železniških uprav, se mora za vsako področje voditi poseben potni list. Izjeme dovoljuje Glavna uprava železnic.

3. Če se vlakovno osebje pri kakem vlaku menja na poročju iste železniške uprave, se sme isti potni list še nadalje voditi.

4. Pri lokalnih vlakih se sme isti potni list voditi za več vlakov, podatki za posamezne vlake pa morajo biti jasno ločeni.

18. K čl. 98/1:

Pri službenih vlakih se vpisuje namen vožnje na zgornjem robu prve strani.

- b) priimek in ime, kakšno službo vrši in domovno postajo vlakovnega osebja; del proge, na katerem potuje izven službe (v režiji); številke vozov z ročnimi zavorami, katere morajo spremljevalci zasesti, kakor tudi številki prvega in zadnjega voza, ki so jim dodeljeni v nadzorstvo;
 - c) številko in serijo stroja in tenderja; način uporabe (vlakovni stroj z „V“, pripraga s „P“, doprega z „D“, na pol zakurjeni stroj z „G“); priimek strojevodje in kurjača; domovno kurilnico; progo, na kateri potujeta;
 - d) potrdilo, da vlakovodja in strojevodja imata uro, ki natančno kaže;
 - e) imena službenih mest, ki so v knjižici voznega reda; razen izhodne in končne postaje se vpisujejo le tista službena mesta, na katerih je treba vpisati še druge podatke;
 - f) vozni čas od službenega mesta do službenega mesta, čas prihoda, postanka in odhoda, morebitna podaljšanja ali skrajšanja voznega časa in postanka ter skupna zamuda se vpisujejo na izhodni in končni postaji; na drugih službenih mestih in na progi se vpisujejo ti podatki le tedaj, kadar se razlikujejo od voznega reda in kadar se spremeni števika (ime) vlaka, frekvenca potnikov ali obremenitev.
- To velja tudi za vlake, ki odpeljejo z zamudo in za deljene vlake, dokler ostane zamuda ista;
- g) na enotirnih progah in na postajah, kjer je prehod z enotirne proge na dvotirno progo,

označbo vlakov, s katerimi se ta vlak križa ali prehiteva;

- h) temperatura in vremenske razmere,
- i) število vozov in osi; potniški, poštni in službeni vozovi se vpisujejo kot prazni, ako se odpravljajo z vlakom kot odrejeni. Število osi se vpisuje v obliki ulomka: števec označuje stvarno število osi, imenovalec pa po določbah tablice 2 Dodatka k voznemu redu izračunano število osi;
- j) število sedežev v vlaku;
- k) število potnikov v vlaku se vpisuje na izhodni in končni postaji, na drugih službenih mestih pa le tedaj, če se število potnikov znatno spremeni;
- l) taro, neto in kosmato težo vlaka; kosmata teža vlaka se vpisuje v obliki ulomka, kjer števec označuje stvarno težo vlaka, imenovalec pa po določbah tablice 4 Dodatka k voznemu redu povečano težo;
- m) potrebno zavrto težo in stvarno zavrto težo, ločeno za brzo in počasi delujoče zračno zaviranje, oz. za zračno in ročno zaviranje;
- n) označbo prejetih pismenih obvestil in nalogov (splošni nalog, nalog za križanje, nalog za opreznost);
- o) vzrok zarnude;
- p) čitljiv podpis vlakovnega odpravnika, oz. vlakovodje;
- r) druge določbe in opombe.

19. K št. 98/3 (I) :

3. Podatke v t. I pod a), b), c), e), i), j), k), l), m) in n) vpiše v potni list vlakovodja; podatke pod f), o), p) in r), kolikor se tičejo proge, vpiše vlakovodja, za postajo pa vlakovni odpravnik; podatke pod d) in h) vpisuje le vlakovni odpravnik. Številke vla-

kov po t. j. g) vpiše vlakovni odpravnik izhodne postaje na gornjem robu druge strani potnega lista za vso progo po vrsti, kakor vlaki vozijo. Številke izrednih vlakov se morajo podčrtati. Vlakovodja pa vpisuje te podatke v rubriko pri tistih postajah, kjer je ta sesnanek dejansko izvršen, razen na izhodni postaji, kjer tudi to rubriko vpisuje vlakovni odpravnik.

20. K čl. 98/4 :

Ako pa mora vlakovni odpravnik vpisati v potni list kako odredbo ali obvestilo, ki se tiče rednosti in varnosti prometa, mora vpisati tudi čas prihoda, postanka in odhoda vlaka ter podpisati potni list ne glede na postanek.

Na vmesnih postajah se podatki v potni list vpisujejo pri vlaku. V upravičenih primerih sme vlakovni odpravnik odrediti, da mu vlakovodjapot ni list prinese v prometno pisarno.

21. K čl. 98/II

11. Vsa ta pravila veljajo tudi za pisanje potnih listov pri strojnih vlakih, kjer strojevodja čelnega stroja vodi potni list.

Vlakovni odpravnik na izhodni postaji mora v potni list vpisati vse podatke po določenih stolpcih, razen tega še namen vožnje kakor tudi opombo, ki se tiče brzinomera. Potrebne podatke mu mora dati strojevodja.

Čas prihoda, postanka in odhoda na postajah vpisuje, ne glede na dolžino postanka, vedno vlakovni odpravnik.

Vlakovni odpravnik mora izračunati potrebno zavrto težo in se prepričati, kadar se strojnemu vlaku doda priklopnik, če je vlak zadostno zavrt.

Ako s strojnim vlakom potuje tudi skupina vlakovnega osebja, mora voditi potni list, t. j. opravljati dolžnosti vlakovodje, vlakovodja skupine.

Strojni vlak mora stati na postajah, kjer je to v voznem redu, po katerem vozi, določeno.

22. K čl. 104

5. Na strojnem vlaku smejo potovati nadzorni organi prometne službe tudi brez izrecnega dovoljenja za vožnjo na stroju.

Vlakovni odpravniki in nadzorni organi prometne službe imajo pravico, da na stroju nadzirajo parno ogrevanje in zračno zaviranje.

23. K čl. 106/4 c):

Vlaki, ki imajo za čiščenje proge na čelu snežni plug na lastnih kolesih, smejo voziti največ 30 km (na ozkotirnih progah pa 15 km) na uro;

24. K čl. 108/1:

Uvozni tiri za redne vlake se določajo vnaprej, o čemer morajo biti kretniki obveščeni v Izvlečku iz voznega reda.

25. K čl. 108/4:

Kretnik mora v kontrolno knjigo za pregled kretnic vpisati natančni čas uvoza, oz. izvoza vlaka.

26. K čl. 116/2 (1):

V takem primeru se mora v določeni dnevnik vpisati odjava in vlakovni odpravnik jo mora, prej ko se odda, podpisati. Prejete odjave se morajo takoj dostaviti vlakovnemu odpravniku proti podpisu na znanje.

27. K čl. 120/3:

Na dvotirnih progah se morajo vlakovodje in strojevodje s splošnim nalogom obveščati po določbah a), b) in c) le o tistih vlakih, s katerimi ima njih vlak prehitevanje.

3. Ako se vpeljejo ali odpovejo vlaki, vlak iz nasprotnne smeri pa, ki se mora o tem obvestiti, je že odpeljal z vodilne, oz. izhodne postaje, mora vmesna postaja, kjer se ta vlak prvokrat ustavi, s splošnim nalogom obvestiti vlakovodjo in strojevodjo. Vmesna postaja mora izvršiti to obvestilo brez izrecnega na-

ročila vodilne, oz. izhodne postaje.

Vmesne postaje morajo nadalje s splošnim nalogom obveščati vlakovne uslužbence predčasno odpravljenega vlaka, kakor tudi vlakovne uslužbence vlaka, ki se je na progi zakasnil, o rednih in vpeljanih izrednih vlakih nasprotne smeri, s katerimi se njih vlak zaradi predčasne odprave ali zamude sestane.

Vlakovodij in strojevodij ni treba obveščati o vlakih nasprotne smeri, ki vozijo le do kake vmesne postaje in s katerimi se njih vlak po voznem redu ne sestane. Ob zamudi nasprotnega vlaka pa mora vmesna postaja, ki je hkrati tudi končna postaja tega vlaka, skrbeti za obveščanje.

Ako vlak po voznem redu nima postanka na tej vmesni postaji, mora ta brzojavno (telefonično) pozvati odzadnjo postajo, kjer se vlak po voznem redu redu zadnjič ustavi, da s splošnim nalogom obvesti vlakovne uslužbence o vožnji tega nasprotnega vlaka. Ako to ni več mogoče, je treba zaradi obvestitve vlakovnih uslužbencev vlak ustaviti na končni postaji nasprotnega vlaka.

28. K čl. 120/3 h) :

h) neveljavnost in nerabnost stalnih signalov; vlake, ki imajo po voznem redu na postaji postanek, obvešča vlakovni odpravnik o nerabnosti in neveljavnosti izvoznih signalov le usino;

29. K čl. 120/5 :

Na postaji, kjer ostane priprega, ki je bila na čelu vlaka, mora strojevodja priprege do te postaje prejete naloge predati strojevodji vlakovnega stroja.

30. K čl. 120/6 :

6. Ob predaji pismenega naloga mora vlakovni odpravnik, oz. pri posredni odpravi vlaka uslužbenec, ki predaja pismeni nalog, vlakovodji tudi ustno sporočiti vsebino naloga. Vlakovodja mora nalog prebrati. Ob predaji pismenega naloga strojevodji mu mora

vlakovodja tudi ustno sporočiti vsebino. Strojvodja, ki je nalog prevzel, ga mora prebrati in vsebino sporočiti kurjaču. Strojvodja mora kurjača obvestiti tudi o pripombah, ki jih je podpisal v potnem listu.

Uprava določa v P. N. postaje, kjer se sme vlakovodji in strojvodji vsebina pismenih nalogov sporočati telefonično.

Na postajah, kjer stoji vlak 2 minuti ali manj, mora vlakovni odpravnik sam tretji del pismenega naloga predati strojvodji proti potrdilu na drugem delu, ki ga preda nato vlakovodji.

31. K čl. 120/10 :

10. Postaja, kateri druga postaja naroči, da naj da vlaku kak pismen nalog, mora to tudi izvršiti. Ako tega zaradi katerega koli vzroka ne napravi, mora o tem takoj obvestiti postajo, ki ji je naročila, da naj se vlak obvesti s pismenim nalogom.

32. K čl. 121 :

Člen 121

Posluževanje uvoznih (ščitnih) in izvoznih signalov.

1. Uslužbenec, kateremu je poverjeno posluževanje stalnih signalov, ne sme razrešiti, oz. postaviti signala na „Svobodno“ prej, dokler se ni prepričal, da sta tir in vozna pot vlaka popolnoma prosta in da za neovirani in varni uvoz, oz. izvoz vlaka ni nobenega zadržka.

2. Ako se lahko ti signali postavljajo, ne da bi jih moral predhodno razrešiti vlakovni odpravnik, ali ako so brez ključev in vlakovni odpravnik ustno ali telefonično odredi, da naj se signal postavi na „Svobodno“, mora uslužbenec, ki poslužuje signal, v določeni dnevnik vpisati natančni čas, kdaj je signal postavil na „Svobodno“. Vlakovni odpravnik pa mora vpisati natančni čas, kdaj mu je po uvozu vlaka posluževatelj signala javil, da je signal postavil na „Stoj“.

3. Ako vlakovni odpravnik nakaže z blokom

uvoz vlaka na tir, ki je zastavljen, ali ki je le do neke točke vozen, pa o tem ni predhodno ustno ali telefonično obvestil blokarje na postavljalnicah, mora blokar prej ko postavi signal na „Svobodno“ zahtevati pojasnilo od vlakovnega odpravnika. Prav tako mora ravnati, kadar se sprememba uvoznega tira odredi samo z blokom.

4. Na blokiranih postajah mora blokar o vsaki odredbi za uvoz, ki jo je dobil z blokom, telefonično obvestiti tudi blokarja na sosedni (izvozni) postavljalnici, da pred postavitvijo uvoznega signala na „Svobodno“ ugotovita, ali sta vozna pot in tir, na katerega mora vlak uvoziti, prosta.

33. K čl. 123/1:

Obremenitev in število osi se mora javljati v obliki ulomka, kot je to določeno v čl. 98, t. 1 i) in l).

34. K čl. 123/4 (2):

Vmesna postaja, kjer se skupna zamuda vlakov, ki prevažajo potnike, zmanjša ali poveča za 15 ali več minut, pri drugih vlakih pa za 45 ali več minut, mora o tem z brzojavno ali telefonično okrožnico obvestiti vse postaje v smeri vožnje do naslednje vodilne, oz. do končne postaje vlaka.

35. K čl. 125/2:

Ako je vlak dospel brez sklepne signala, ali ako nima na zadnjem vozu vsaj srednje signalne svetilke (ploščice), na ozkotirnih progah vsaj ene stranske signalne svetilke (ploščice), mora vlakovni odpravnik ugotoviti, ali ni vlak utrgan.

Ako se ugotovi, da je vlak utrgan, ne sme vlakovni odpravnik dati odjave in mora vse potrebno ukreniti, da utrgani del ne naleti na lastni ali na kak drug vlak in da se ustavi. Ako ugotovi, da vlak ni utrgan, mora dati odjavo in urediti sklepni signal.

Ako vozi vlak brez postanka skozi postajo in se ugotovi, da sklepni signal ni v redu, mora vla-

kovni odpravnik o nepravilnosti sklepnega signala obvestiti naslednjo postajo in vse progovno osebje.

Vlakovni odpravnik naslednje postaje mora tak vlak ustaviti, če po voznem redu nima na tej postaji postanka.

Ako se ugotovi, da vlak ni utrzan, se o tem obvesti odzadnja postaja in vse progovno osebje do te postaje. Šele nato smeta postaji odjaviti vlak.

To velja tudi za odjavnice.

36. K čl. 126 :

2. Vlak, ki ne prevažata potnikov, sme brez postanka voziti skozi postajo, kjer se sicer po voznem redu mora ustaviti, ako je vsaj toliko zamujen, kolikor je njegov voznoredni postanek na tej postaji, ako na postaji nima nobene manipulacije in ako razgled ni oviran.

Vlak sme voziti skozi postajo brez postanka le v primeru, ako vlakovni odpravnik osebno daje signal „Naprej“, podnevi s signalnim loparčkom ali z dvignjeno roko, ponoči z zeleno lučjo ročne svetilke toliko časa, dokler ni ves vlak prevozil izvozne kretnice.

4. Brzina vlaka, ki izjemoma vozi skozi postajo brez postanka, ne sme pri vožnji skozi postajo biti večja kot 25 km na uro.

5. Ako vlakovodja zaradi katerega koli vzroka misli, da se mora vlak ustaviti, da signal „Stoj“.

37. K čl. 129/7 (1) :

Kadar izredni vlak vozi na glavni prevozni tir, ni treba o tem obveščati vlakovnih uslužbencev ; v nasprotnem primeru pa se ravna po naslednji točki.

7. Spremembo rednega uvoznega tira sme odrediti le vlakovni odpravnik.

Kretniki in drugo udeleženo postajno osebje se morajo obvestiti o vsaki spremembi uvoznega tira.

Vlakovni uslužbenci pa se morajo o spremembi uvoznega tira obvestiti le v primeru, ako mora vlak

zaradi tega zmanjšati brzino preko kretnic, t.j. ako se spremeni uvoz iz preme v odklon. O taki spremembi se vlakovni uslužbenci obveščajo s splošnim nalogom po tisti odzadnji postaji, kjer se po voznem redu vlak zadnjič ustavi. V splošnem nalogu se sprememba vpiše z besedami „Vozi v odklon.“

Prav tako ravnamo, kadar se izredni vlak ne more spustiti na glavni prevozni tir.

38. K čl. 129/8 in 9:

8. Ako se mora vlak izjemoma spustiti na tir, ki je zastavljen z drugim vlakom ali z vozili, ali na tir, ki je le do neke točke vozen, ali ako je potrebno, da vozi vlak na postajo s posebno opreznostjo, mora vlakovni odpravnik obvestiti o tem kretnike in udeleženo postajno osebje, vlakovne uslužbenke pa s splošnim nalogom po tisti odzadnji postaji, kjer se vlak po voznem redu pred tem zadnjič ustavi.

Ako se vlakovni uslužbenci niso mogli obvestiti, mora postaja ustaviti vlak pred uvoznim (ščitnim) signalom, kjer odposlani uslužbenec strojevodji in vlakovodji ustno da potrebna navodila.

Kjer ni uvoznih (ščitnih) signalov, je treba vlak ustaviti pred uvozno kretnico z ročnimi signalnimi sredstvi.

Sklep vozil, na katere vozi vlak, mora biti ponoči proti vlakom označen s signalom 18 „Stoj“, uvozni kretnik pa mora vlakom dajati signal 17 „Počasi“.

9. Ako je treba pričakovani vlak, ki po voznem redu vozi skozi postajo brez postanka, iz katerega koli vzroka na postaji ustaviti, mora vlakovni odpravnik o ustavitvi vlaka obvestiti oba kretnika in nadkretnike, vlakovne uslužbenke pa s splošnim nalogom po tisti postaji, kjer se po voznem redu vlak pred tem zadnjič ustavi.

Ako se vlakovni uslužbenci niso mogli obvestiti s splošnim nalogom, postaja pa nima izvoznega signala, mora vlakovni odpravnik vlak ustaviti pred uvoznim signalom. Uvozni signal se sme postaviti na „Svobodno“ šele, ko se je vlak pred njim ustavil.

Uvozni kretnik mora v vsakem primeru dajati vlaku signal „Počasi“, vlakovni odpravnik in izvozni kretnik pa signal „Stoj“.

Ako je postaja opremljena z izvoznim signalom, ki ima prednji signal na zavorno razdaljo in je prostor od izvoznega signala do signala „Premikalni mejnik“ prost, potem ni treba vlaka ustavljati pred uvoznim signalom, marveč se ustavi z izvoznim signalom. Izvozni signal se sme postaviti na „Svobodno“ šele, ko se je vlak na postaji ustavil in je nadaljnja vožnja zavarovana. Ako pa je zaradi megle, snežnega meteža ali česa sličnega razgled oviran ali ako prostor do signala „Premikalni mejnik“ ni prost, je treba vlak tudi v tem primeru najprej ustaviti pred uvoznim signalom.

Na postajah, ki niso zavarovane z uvoznim (ščitnim) signalom, je treba vlak ustavljati s signalom 18 „Stoj“ pred uvozno kretnico.

39. K čl. 131/23:

Vozna brzina sme biti samo tolikšna, da v primeru vožnje v odklon ni večja, kot je dovoljeno, oz. da se vlak, če je potrebno, lahko na postaji ustavi.

40. K čl. 131/24:

Ako se po legi uvoznega signala ali kretnic vidi, da se vlak, za katerega je kot redni uvozni tir določen glavni prevozní tir, ne spušča na ta tir, vlakovni uslužbenci pa o spremembi uvoznega tira, ki zahteva zmanjšanje brzine, niso bili prej obveščeni, se mora vlak, če se mu za uvoz na postajo ne daje signal 17 „Počasi“, čimprej ustaviti.

41. K čl. 132/8:

6. Na službenih mestih morajo biti med vsem postankom vlaka, ki se ročno ali mešano zavira, pritegnjene vse zasedene ročne zavore.

Med premikom mora biti pri vlakovnem delu, ki je ostal brez stroja na tiru, pritegnjena zavora prvega in zadnjega voza.

Zavore se smejo popustiti neposredno pred vla-

kovnim odhodom; na službenem mestu, ki leži v padcu ali meji na del proge v padcu, se pa smejo zavora sklepnega voza kakor tudi vse druge zavore popustiti šele, ko je strojevodja dal signal 59 „Popustite zavore“.

Vsak vlakovni spremljevalec je odgovoren, da so v njegovem vlakovnem delu vse nezasedene ročne zavore odvrte.

42. K čl. 148/2 :

Izjema je dovoljena le, ako je postaja, ki odpravlja vlake po pravem tiru, poslala pismeni pristanek (čl. 189).

Pismeni pristanek se mora glasiti takole :

„ Po vlaku št. sprejemem vlak št. Vlak št. križa z vlakom št. v (celo ime lastne postaje). Soglašam.
Podpis vlakovnega odpravnika.“

Vlakovne uslužbenke je treba tudi v tem primeru obvestiti s križnim nalogom.

Vsebina pismenega pristanka se mora najprej vpisati v brzojavni dnevnik, kjer se označi postaja, kateri se je poslal, in številka vlaka, s katerim se je odposlal.

Pismeni pristanek se pošlje na obrazcu T - 2, ki se mora izpolniti po določbah Brzojavnega pravilnika; s pismenim pristankom pa se smejo dajati tudi druge odredbe in obvestila na pr. sprememba uvoznega tira, ustavitev pred uvoznim signalom itd., razen tega tudi obvestila o vožnji vlakov (čl. 189).

43. K čl. 147/1 :

- e) izhodna, oz. vodilna postaja, ki vpelje poseben vlak do določbah t. 12, čl. 94;
- f) postaja, ki odpravlja službeni vlak brez voznega reda.

44. K čl. 147/7 :

Vlak ne sme odpeljati s postaje, dokler ni dospel nasprotni vlak, ali dokler ni obveščen s križnim nalo-

gom, da je križanje preloženo.

Ako vlakovodja zaradi krajevnih razmer ne more zanesljivo ugotoviti, ali je nasprotni vlak dospel, mora vprašati vlakovnega odpravnika, in ako nasprotni vlak ni dospel, zahtevati križni nalog.

Ako se po krajevnih razmerah lahko zanesljivo sklepa, da vlak iz nasprotne smeri ni dospel, vlakovni uslužbenci pa o preloženem križanju niso obveščeni, se mora vlak, ki vozi skozi postajo brez postanka, na tej postaji ustavi.

45. K čl. 147/8 :

- c) na končni postaji za nasprotni vlak, ako je križni vlak, za katerega je ta postaja končna, že dospel in je bil razpuščen prej, ko se odpravi nasprotni vlak.

46. K čl. 149/6 :

Ako sporazum ni mogoč,

- a) je prepovedano menjavati številke vlakov;
b) se morajo v primeru t.2 vlakovni uslužbenci vlaka, ki prehitijo in ki po voznom redu vozi na naslednji postaji v premo, obvestiti s splošnim nalogom, da vozijo na naslednji postaji v odklon.

47. K čl. 156/3 :

Brzina pomočnega stroja (vlaka) v takem primeru ne sme biti večja kot 30 km na uro.

48. K čl. 160/1 :

Uslužbenci brzovjavne, telefonske in signalne službe smejo voditi progovne vozičke, ako imajo pisмено pooblastilo za vodstvo progovnih vozičkov.

49. K čl. 161/4 :

Odhod trokolice se javlja samo sosedni postaji in le brzovjavno.

50. K čl. 161/6 :

Na progah, kjer progovne čuvajnice niso zasedene, se sme progovni voziček vtiriti in odpeljati le pod pogojem, da je vodja progovnega vozička od odzadnje sosedne postaje predhodno dobil telefonično dovoljenje in obvestilo o vlakovnem prometu.

Ako telefonični sporazum ni mogoč, se sme progovni voziček vtiriti in sme voziti le do najbližjega mesta, kjer vodja lahko dobi potrebna in natančna obvestila. Taka vožnja je dovoljena le pod pogojem, da zaradi zaščite koraka na zavorno razdaljo pred progovnim vozičkom in za njim po en uslužbenec.

51. K čl. 163/12:

12. Ako progovni voziček konča svojo vožnjo na progi ali ako se odstrani s tira za dlje časa, mora vodja vozička to takoj javiti odzadnji postaji, ki mora o tem obvestiti sledečo sosedno postajo.

Preden se progovni voziček vnovič postavi na tir, se moramo ravnati po določbah t. 6 čl. 161.

Ako sta čas in kraj iztirjenja in ponovnega vtirjenja progovnega vozička že v prepustnici določena, obveščanje izostane.

52. K čl. 167/2:

2. Lahke motorne drezine (lahki progovni avtomobili) so tiste, ki se na določenih mestih odprte proge lahko hitro, vsaj pa v 2 minutah dvignejo s tira.

Te drezine imajo praviloma vretenasto dvigalo, s katerim voznik (šofer) sam drezino lahko dvigne s tira, ali pa so take, da jih dva moža lahko dvigneta s tira, kar se mora po šefu sekcije, kurilnice in organa prometne službe komisijsko ugotoviti. Na lahki motorni drezini (progovnemu avtomobilu) mora biti označeno, ali drezino lahko iztiri šofer sam, ali sta za to potrebna dva moža.

53. K čl. 168/14:

Na enotirnih progah ali na dvotirnih progah pri enotirnem prometu mora motorna drezina (avtomobil)

prispeti na postajo pet minut pred rednim odhodom vlaka iz nasprotne smeri, oz. pred odhodom vlaka, ki sledi motorni drezini (avtomobilu).

Lahka motorna drezina (avtomobil) se sme odpraviti najprej pet minut po odhodu prednjega vlaka. V tem primeru ne sme motorna drezina voziti z večjo brzino kakor je brzina prednjega vlaka.

54. K čl. 177/20:

Ako vlak sledi snežnemu plugu v časovnem razmaku, morajo progovni čuvaji po prevozu snežnega pluga dajati 5 minut signal 18 „Stoj“.

55. K čl. 177/25:

25. Ako na dvotirni progi vozi na enem tiru snežni plug ali oralo, se ob istem času med tema dvema postajama ne sme odpraviti noben vlak po drugem tiru.

26. Kadar je zaradi megle, snežnega meteža in česa sličnega razgled tako oviran, da se na predpisano razdaljo ne more zanesljivo ugotoviti lega stalnih signalov, oz. ročnih signalov, ki jih morda daje progovno osebje, se mora vlakovna brzina ravnati po vidljivosti signalov, strojevodja pa mora pogosto dajati signal „Pazi“.

56. K čl. 188/B:

B. Izjemna vožnja po nepravem tiru.

1. Izjemoma je dovoljena vožnja po nepravem tiru, čeprav sta oba tira vozna, v tehle primerih:

- a) ako je sledeči vlak izredne važnosti in se uvidi, da bo pravi tir za nedoločen čas ali dlje časa zastavljen zaradi tega, ker se je prednji vlak na progi ustavil, n. pr. zaradi poškodbe stroja;
- b) če se mora odpraviti nujen pomočni vlak, ki bi se moral zaradi čakanja na odjavo za prednji vlak na pravem tiru predolgo zadrževati;
- c) delovni vlak brez voznega reda, ki vozi med

sosednima postajama ob presledku dveh vlakov.

2. Taka izjemna vožnja po nepravem tiru je dovoljena le, ako je sporazum zanesljivo mogoč in se lahko dogovorijo križanja z vlaki nasprotnne smeri, ki vozijo po istem tiru. Križanja dogovori postaja, ki odpravlja vlak po nepravem tiru. Razen tega se morata pred odpravo vlaka po nepravem tiru obe sosedni postaji brzojavno ali telefonično sporazumeti na ta-le način :

„Ali sme vlak št. voziti po nepravem tiru?“

Podpis vlakovnega odpravnikar.

Vprašana postaja odgovori po razmerah :

„Vlak št. sme voziti po nepravem tiru.

Podpis vlakovnega odpravnikar

ali pa :

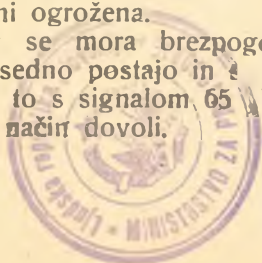
„Ne. Vlak št. ne sme voziti po nepravem tiru.

Podpis vlakovnega odpravnikar.

3. Vlakovnim uslužbencem se morajo s splošnim nalogom dati vse potrebne odredbe in obvestila o izjemni vožnji po nepravem tiru.

Razen tega se morajo obvestiti tudi vlakovni uslužbenci vlaka na pravem tiru, nadalje postajno in progovno osebje, ki mora obvestiti vodje progovnih vozičkov, ročnih in lahkih motornih drezin in delovne skupine. Ako ni mogoče obvestiti vodij progovnih vozičkov, ročnih in lahkih motornih drezin in delovnih skupin na progi, mora vlak, ki vozi po nepravem tiru, voziti tako oprezno, da varnost progovnih delavcev kakor tudi progovnih vozičkov, ročnih in lahkih motornih drezin ni ogrožena.

Tak vlak se mora brezpogojno ustaviti pred uvozom na sosedno postajo in se ne sme voziti na postajo le, ako se mu to s signalom 65 „Naprej“ ali na kak drug zanesljiv način dovoli.





CENTRALNA PRAVOSODNA KNJIŽNICA

S

11641



019460587

COBISS

VRHOVNO SODISCE RS