

H U T A „ P O K Ó J ”

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE WYODRĘBNIONE
R U D A Ś L A Ś K A 9

Do użytku służbowego

Nr egzemplarza 00089



PRZEPISY

bezpieczeństwa ruchu i pracy
dla kierowców parowozu
(maszynistów), palaczy
parowozowych, dla obsługi
żurawi i dla pracowników
przetoku Huty „Pokój”

K A T O W I C E

1 9 6 1

SPIS RZECZY

	Str.
§ 1 Cel przepisów	5
§ 2 Określenie przetoków	6
§ 3 Wykonanie pracy przetokowej	7
§ 4 Przybory sygnałowe, znajomość przepisów i ubiór	8
§ 5 Obejmowanie i przekazywanie służby oraz pouczenie przedmianowe	8
§ 6 Zachowanie się podczas pełnienia służby	9
§ 7 Usuwanie pracowników od pełnienia służby	11
§ 8 Odpowiedzialność służbowa	11
§ 9 Strefy pracy przetokowej	12
§ 10 Obowiązki kierownika zmianowego	13
§ 11 Obowiązki strefowego mistrza przetokowego i brygadzisty sterowego	15
§ 12 Obowiązki starszego przetokowego	18
§ 13 Obowiązki przetokowego	21
§ 14 Udział zwrotnicznych w przetokach	23
§ 15 Sygnały obowiązujące drużyny przetokowe i parowozowe w czasie prac przetokowych przedstawione opisowo i w ilustracjach	24
§ 16 Sposoby wykonywania przetoków	38
§ 17 Przetoki parowozem	39
§ 18 Przetoki odrzutowe parowozem	43
§ 19 Przetoki przeprowadzane przy użyciu siły ludzkiej lub żurawi parowych	46
§ 20 Hamowanie podczas przetoków	47
§ 21 Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów i węzy powietrznych u wagonów	50
§ 22 Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem	53
§ 23 Zachowanie ostrożności	54

	Str.
§ 24 Wjazdy do hal i przetok na odcinkach niebezpiecz- nych	57
§ 25 Miejsca o nieprzepisowej skrajni	67
§ 26 Obliczenie ciężaru hamowania i wykaz promieni i luków	74
§ 27 Postępowanie w razie wypadku i pożaru	74
§ 28 Przepisy służbowe dla kierowców parowozów ma- szynistów) oraz dla palaczy parowozowych i dla obsługi żurawi	79
§ 29 Szkolenie służby przetokowej i parowozowej służby żurawi pracowników innych wydziałów związa- nych z pracą przetokową	88
Wzór oświadczenia	90
Ilustrowane wskazówki bezpieczeństwa pracy dla drużyn przetokowych	91
Ilustrowane specjalne wskazówki przy manipula- cji na wąskim torze	118

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel przepisów

1. Przepisy niniejsze zawierają zasadnicze postanowienia o postępowaniu przy prowadzeniu ruchu kolejowego i przy wykonywaniu przetoków na torach kolejowych normalnych i wąskich na całym obrębie huty Pokój. Celem przepisów jest zapewnienie należytego, sprawnego i prawidłowego wykonywania przetoków przez drużyny przetokowe oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa przetokowych i ludzi obcych.

2. Znajomość przepisów dla służby przetokowej i ich przestrzeganie obowiązuje wszystkich pracowników służby przetokowej normalnotorowej i wąskotorowej oraz wszystkich pracowników z tą służbą związanych na pozostałych wydziałach.

3. W celu zapewnienia prawidłowości i bezpieczeństwa ruchu przetoku na wszystkich strefach obowiązuje zasada telefonicznego porozumienia się i uzgadniania wszelkiego rodzaju przetoków z jednej strefy do drugiej strefy.

4. Wszystkie posterunki ruchowe, od których zależna jest prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu, powinny

być zaopatrzone w dobrze działające telefony, potrzebne urządzenia i środki sygnalizacyjne.

5. Strefy odpowiedzialności i zakresy pracy posterunków w ruchu, jak zwrotniczych, zaporowych, kolejnicowych i sygnalizacyjnych określa oddzielny regulamin przewidziany z osobna dla każdego z tych posterunków.

§ 2

Określenie przetoków

1. Wszelkie przestawienia taboru kolejowego w obrębie sieci kolejowej huty, przestawienia wszelkich rodzajów wagonów do przewozu materiałów gorących i zimnych, pojedynczych lub w grupach z toru na tor w jednej strefie lub z jednej strefy do drugiej, przerabianie składów przetokowych, podstawienie wagonów na punkty za- i wyładunkowe, zabieranie wagonów z punktów za- i wyładunkowych oraz jazdy parowozów luzem zalicza się do pracy przetokowej.

2. Celem pracy przetokowej jest:

- a) zabieranie wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego P.K.P. oraz odstawianie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy P.K.P., zgodnie z ustalonym planem obsługi,
- b) podrupowanie wagonów na torach zdawczo-odbiorczych na poszczególne kierunki oraz odstawianie wagonów na poszczególne strefy i podstawienie wagonów na punkty za- i wyładunkowe.

- c) zabieranie wagonów z wyładunku materiałów gorących i zimnych po ukończeniu tych prac według planu zmianowego i dobowego i w przypadkach doraźnych,
- d) odstawienie uszkodzonych wagonów P.K.P. i wagonów własnych na tor odstawczy celem ich naprawy.

§ 3

Wykonywanie pracy przetokowej

1. W pracy przetokowej odróżnia się następujące czynności:

- a) zarządzanie całością przetoków i nadzór nad pracą przetokową,
- b) kierowanie całością prac przetokowych,
- c) kierowanie przetokiem na poszczególnych strefach,
- d) kierowanie pracą drużyny przetokowej,
- e) wykonywanie pracy przetokowej.

2. Kierowanie całością przetoków i nadzór nad pracą przetokową należy do kierownika zmianowego.

3. Kierowanie przetokami w poszczególnych strefach należy do brygadzysty strefowego.

4. Kierowanie drużyną przetokową przy pojedynczych parowozach należy do starszego przetokowego.

5. Wykonanie pracy przetokowej należy do pracowników drużyny przetokowej składającej się z starszego przetokowego i co najmniej z jednego przetokowego oraz obsługi parowozowej.

§ 4

Przybory sygnałowe, znajomość przepisów i ubiór

1. Każdy pracownik wykonujący przetoki powinien posiadać:

- a) żółtą chorągiewkę, a w porze nocnej latarkę ze szkłem bezbarwnym, oświetloną nadającą się do użytku,
- b) gwizdek ustny lub trąbkę sygnałową,
- c) niniejszą instrukcję (przepisy) i znać wszystkie zarządzenia dotyczące wykonywania pracy marnowej,
- d) egzamin na przetokowego,
- e) obuwie przepisowe dla przetokowych,
- f) ubranie ochronne.

§ 5

Obejmowanie i przekazywanie służby oraz pouczenia przedmianowe

Tor normalny

- a) Na punkcie zdawczo-odbiorczym strefy I obok miejsca zasilania parowozów.
- b) Strefa II: w obrębie wagi głównej względnie przy parowozowni normalnotorowej.
- c) Strefa III: u brygadzysty strefowego lub mistrza strefowego.

Tor wąski

- a) Odcinek stalowni u brygadzysty strefowego przy wadze IV.
- b) Odcinek W. Pieców u brygadzysty strefowego (tor wodny).
- c) Roboty różne: u mistrza utrzymania ruchu przy parowozowni.

Narady powyższe mają na celu przypomnienie wszystkim pracownikom przetokowym o obowiązku przestrzegania zasad bezpieczeństwa pracy i zapoznanie ich z ustalonym planem pracy.

§ 6

Zachowanie się podczas pełnienia służby

1. Drużyna przetokowa powinna wykonywać wszystkie polecenia wchodzące w zakres ich obowiązków służbowych wydane przez przełożonych.

2. Przełożonym personelu przetokowego normalnotorowego i wąskotorowego, posterunków oraz utrzymania ruchu są:

- a) Kierownik wydziału kolejowego
- b) Kierownik oddziału kolejowego
- c) Kierownik utrzymania ruchu
- d) Kierownik zmianowy
- e) Mistrz zmianowy strefowy
- f) Brygadzysta strefowy
- g) Starszy przetokowy

3. Podczas wykonywania przetoków drużyna przetokowa powinna zwracać uwagę na osobiste bezpie-

czeństwo. W razie wykonywania przetoków w miejscach, gdzie znajdują się ludzie, należy ich ostrzec.

4. Podczas wykonywania czynności drużyna przetokowa powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo przewożonych ładunków oraz strzec pilnie wagonów przed okradzeniem.

5. Pracownicy wykonujący przetoki nie powinni pozwalać osobom postronnym na chodzenie po torach, przechodzenie przez wagony lub pod wagonami, przechodzenie pomiędzy wagonami (zderzakami) przesiadywanie w pomieszczeniach służbowych, jazdy na wagonach i parowozach, przebywanie w miejscach o nieprzepisowej skrajni podczas wykonywania przetoków, na przechodzenie przed toczącym się taborem itp.

Osoby nie stosujące się do tego, należy ostrzec przed groźącym niebezpieczeństwem, a w razie oporu, wezwać straż przemysłową.

6. Pracownikom przetokowym stanowczo zabrania się:

- a) udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym;
- b) wykonywania przetoków na żądanie osób postronnych bez otrzymania polecenia od kierującego przetokami;
- c) samowolnego przerwania pracy lub opuszczenia miejsca pracy;
- d) spania podczas pracy,
- e) używania podczas pracy napojów alkoholowych.

§ 7

Usuwanie pracowników od pełnienia obowiązków

1. Pracownik, który stawiał się do pracy w stanie nietrzeźwym lub który z innych przyczyn nie jest zdolny do pracy, nie może być dopuszczony do pełnienia swoich obowiązków.

2. Jeżeli podczas pracy stwierdzi się, że pracownik jest w stanie nietrzeźwym lub gdy postępowanie jego jest niewłaściwe, albo zagraża bezpieczeństwu osobistemu, otoczeniu lub pracy przetokowej, to należy go natychmiast usunąć od pełnienia służby, oraz złożyć meldunek swojemu przełożonemu.

§ 8

Odpowiedzialność służbowa

1. Pracownicy zatrudnieni przy przetokach ponoszą odpowiedzialność dyscyplinarną, za naruszenie obowiązków służbowych, zaniechanie lub zaniedbanie się w służbie, niezależnie od odpowiedzialności karnej lub cywilnej.

2. Każdy pracownik służby przetokowej powinien spełniać wszelkie polecenia swoich bezpośrednich przełożonych dotyczących czynności służbowych, jeżeli one nie sprzeciwiają się obowiązującym przepisom, ani nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Przełożony jest odpowiedzialny za wydane polecenie, pracownik zaś za wykonanie i sposób wykonania.

II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓLOWE

§ 9

Strefy pracy przetokowej

1. Huta podzielona jest na III strefy normalnotorowe i II strefy wąskotorowe.

Strefy normalnotorowe

- a) Strefa I: doworzec zdawczo-odbiorczy do bramy I oraz kolej nadziemna łącznie z wywrotem. W tym rejonie zatrudnia się 3 parowozy normalnotorowe.
- b) Strefa II: od bramy I do parowozowni normalnotorowej. Do tego dochodzą Walcownia blachy cieńkiej, W. piece, Koksownia, Walcownie bruzdowe, Stalownia, Granulacja żuźła, magazyny żelaza i magazyny części zapasowych. W tej strefie zatrudnione są 2 parowozy normalnotorowe.
- c) Strefa III: od torów odstawczych na odcinkach szyb Barbara, punkty za- i wyładowcze, jak skład węgla, Walcownia Sędzimir, Skład dźwigarów, kątowników i innych wyrobów, Skład szyn, Młotownia, Blacha gruba, Wydział konstrukcyjny i składy złomu stalowni oraz dworzec „Wschód“. W tej strefie zatrudnione są 2 parowozy normalnotorowe. Po ukończeniu rozbudowy nowego dworca „Wschód“ zatrudnienie parowozów normalnotorowych w strefie II i III zmieni się według potrzeby.

Strefy wąskotorowe

- a) Strefa I : Obejmuje: Walcownie bruzdowe., Walcowni blachy cieńkiej, Stalownię, Młotownię i Tle-niarnię.
- b) Strefa II: Obejmuje: W piece, Granulację żuźła, Koksownię, i Hałdy żuźłowe.

III. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW KIERUJĄCYCH PRZETOKAMI I WYKONYWUJĄCYCH PRZETOKI

§ 10

Obowiązki Kierownika zmianowego

1. Do obowiązków kierownika zmianowego należy dozór nad przeprowadzeniem odpraw na poszczególnych strefach. Na odprawach powinny być omawiane:
 - a) zachowanie się pracowników podczas przetoków i stosowanie bezpiecznych metod pracy,
 - b) plan pracy (dobowo-zmianowy, operatywny, do-rażny itp.) oraz właściwy sposób wykonania,
 - c) kolejność podstawiania oraz zabierania wagonów z punktu za- i wyładunkowych a zwłaszcza wa-gonów przetrzymanych ponad wolny czas od po-stojowego.
 - d) zarządzenia bieżące, dotyczące ruchu przetoko-wego oraz zmian zaszłych w urządzeniach zabez-pieczających ruch kolejowy na bocznicy.
 - e) bieżące zarządzenia, zmiany i uzupełnienia do obowiązujących zarządzeń i instrukcji.

2. Kierownik zmianowy powinien:

- a) poznać się z tokiem pracy na poprzedniej zmianie i ewentualnym szczególnymi poleceniami,
 - b) stwierdzić stan wagonów ładownych oraz próżnych pod załadunek (wagony P.K.P. i hutnicze),
 - c) dbać, ażeby pociągi były w właściwym czasie zestawione na torze zdawczo-odbiorczym,
 - d) utrzymanie kontaktu z dyspozytorem huty celem podstawienia wagonów na wydziały oraz z stacją P.K.P. odnośnie planowanych obsług,
 - e) kontrolować, czy personel służby ruchu przestrzega zasady bezpieczeństwa pracy i wykonuje pracę zgodnie z przepisami i ułożonym planem,
 - f) prowadzić książki, raportowe, ewidencje i sprawozdania potrzeb i zarządzeń,
 - g) sporządzać meldunki o przebiegu pracy przetokowej oraz o wszystkich wypadkach i ważniejszych wydarzeniach,
 - h) w czasie wykonywania pracy, kontrolować pracę wszystkich stanowisk i posterunków na całej hucie, a wyniki przeprowadzonej kontroli wpisywać do książek na posterunkach,
 - i) utrzymywać ścisły kontakt z dyspozytorem huty i wykonywać jego polecenia. Na koniec służby podaje dyspozytorowi huty cały przebieg pracy i sporządza raport obrotu wagonów.
- Ponadto kierownik zmianowy zgłasza dyspozytorowi huty zaistniałe wypadki i wydarzenia po uprzednim stwierdzeniu przyczyn i ustaleniu winnych,

- j) na kierowniku zmianowym ciąży odpowiedzialność za właściwe zarządzanie przetokami oraz za kontrolę prawidłowego wykonywania pracy przetokowej. W razie stwierdzenia uchybień, kierownik zmianowy powinien natychmiast zastosować skuteczne środki zapobiegawcze,
- k) przed rozpoczęciem pracy kierownik zmianowy powinien stwierdzić czy aparaty telefoniczne i urządzenia sygnalizacyjne są zdadne do użytku i czy sprawnie działają.

§ 11

Obowiązki mistrza przetokowego i brygadzysty strefowego

1. Mistrz przetokowy i brygadzysta strefowy powinni:
 - a) brać udział w odprawach przedzmianowych,
 - b) sprawdzić u swego zmiennika, jakie prace zostały wykonane i jakie jeszcze zaległe należy wykonać,
 - c) stwierdzić stan wagonów ładowanych oraz próżnych pod załadunek, (wagony P.K.P. i hutnicze),
 - d) sprawdzić, czy wszyscy pracownicy wykonujący przetoki stawili się do służby w odpowiednim stanie oraz czy posiadają przy sobie przepisowe przybory sygnałowe i ubiór.
 - e) sprawdzić, czy ustalona ilość parowozów do wy-

konania pracy przetokowej jest na wyznaczonych stanowiskach,

- f) nie dopuścić do przetrzymania wagonów ponad czas wolny od postojowego, a gdy taki przypadek zaistnieje dopilnować podstawienia ich w pierwszej kolejności,
- g) stwierdzić, czy posterunki zwrotnicze i wykolejnice w poszczególnych rejonach (strefach) są właściwie obsadzone,
- h) przekonać się, czy w strefach wykonywania przetoków, wszystkie przybory potrzebne do wykonywania przetoków znajdują się na właściwym miejscu,
- i) w razie potrzeby pomagać w wykonywaniu pracy przetokowej,
- j) prowadzi zapisy przychodzących wagonów P.K.P. do książki ewidencyjnej oraz kontroluje karty wagowe na wadze głównej celem stwierdzenia stanu znajdujących się na terenie huty wagonów,
- k) zgłaszać natychmiast kierownikowi zmianowemu wszystkie zaszłe wypadki i wydarzenia, podając miejsce, przyczyny i skutki.

2. Mistrz przetokowy oraz brygadzysta strefowy powinni sprawdzić:

- a) czy praca przetokowa odbywa się normalnie i zgodnie z planem pracy,
- b) czy drużyny przetokowe przestrzegają postanowienia przepisów bezpieczeństwa pracy, sygnalizacji i innych obowiązujących przepisów,

- c) czy szybkość parowozów przetokowych nie przekracza dozwolonej szybkości,
- d) czy w strefie nie ma torów i zwrotnic zamkniętych dla ruchu, czy zwrotnice i wykolejnice, płozy, kliny i hamulce do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem są w dobrym stanie, czy tory są wolne, czy tabor nie wystaje po za utresy czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem oraz czy węże powietrzne zawieszono na wspornikach,
- e) na mistrzu przetokowym i brygadziście strefowym ciąży odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracowników wykonujących przetoki, osób z tą służbą związanych oraz osób postronnych znajdujących się z uzasadnionych powodów w miejscu pracy przetokowej. Poza tym odpowiedzialni są oni za właściwe i prawidłowe wykonanie pracy przetokowej.

W razie stwierdzenia uchybień mistrz przetokowy lub brygadzysta strefowy powinien natychmiast zastosować skuteczne środki zapobiegawcze,

- f) z chwilą wyczerpania się wody w zbiornikach w strefie I mistrz strefowy i brygadzysta strefowy zobowiązani są do natychmiastowego odstawienia zbiorników do strefy II celem napełnienia zbiorników wodą,
- g) mistrz strefowy powinien stwierdzić stan użyteczności telefonów, urządzeń sygnalizacyjnych, wykolejnic i zapór drogowych w swej strefie.

Obowiązki starszego przetokowego

1. Do obowiązków starszego przetokowego należy:

- a) branie udziału w odprawach przedmianowych,
- b) wykonywanie przetoków jednym parowozem i kierowanie swoją drużyną przetokową,
- c) przed przystąpieniem do wykonywania przetoków porozumienie się każdorazowo z brygadzystą strefowym,
- d) zasięgnięcie od mistrza przetokowego ogólnych wskazówek oraz wykonanie jego poleceń dotyczących pracy przetokowej,
- e) przyjęcie od zmiennika (starszego przetokowego) prac zaległych, których poprzednia zmiana nie zdążyła wykonać,
- f) sprawdzenie czy drużyna przetokowa stawiała się w komplecie, czy jest zaopatrzona w przepisowe przybory sygnałowe oraz upewnić się, czy drużyna parowozowa jest w pełnym składzie,
- g) skontrolowanie całego wyznaczonego mu rejonu przetokowego, które tory są wolne, czy nie ma torów i zwrotnic zamkniętych, dla ruchu, czy zwrotnice i wykolejnice, płozy, kliny i hamulce wagonowe służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem są w dobrym stanie i na właściwym miejscu, jak również, czy tabor nie wystaje poza ukresy. Uszkodzone wagony P.K.P. i hutnicze wycofać z ruchu,

- h) przed rozpoczęciem przetoków każdorazowe poinformowanie drużyny parowozowej, przetokowej i zwrotniczych o planie wykonania przetoków oraz upewnienie się, czy nie ma jakichkolwiek przeszkód w wykonaniu pracy przetokowej,
- i) przed daniem sygnału uruchomienia składu przetokowego upewnienie się czy między wagonami lub pod nimi niema ludzi, czy zwrotnice zostały nastawione prawidłowo, zgodnie z planem przetoków i czy droga na dany tor nie jest zastawiona wagonami wystającymi poza ukres,
- j) podczas przetoków znajdować się w takim miejscu, aby maszynista (kierowca) parowozu oraz przetokowi ustawieni wzdłuż przetaczanego składu dobrze go widzieli. W łuku drużyna przetokowa powinna się znajdować po stronie wewnętrznej łuku nawet wtedy, gdy stanowisko kierowcy parowozu znajduje się po stronie przeciwnej; w takich przypadkach palacz parowozu powinien uważać na sygnały dawane po jego stronie i natychmiast powtarzać je ustnie kierowcy parowozu,
- k) dawanie osobiście, wyraźnie i zrozumiale wszelkich sygnałów wzrokowych i słuchowych, zgodnie z przepisami sygnalizacji „E 1“,
- l) przy rozprzeganiu lub sprzęganiu wagonów oraz węży powietrznych dawanie sygnału uruchomienia taboru następuje dopiero wtedy, kiedy przetokowy wyjdzie z pomiędzy wagonów,

- m) starszy przetokowy powinien podczas przetoków wykonywać wszystkie czynności na równi z całą drużyną przetokową. Prócz tego, starszy przetokowy powinien dopilnować, żeby przetokowy prawidłowo nastawiali zwrotnice przydzielone im do obsługi,
- n) zwracanie uwagi, aby przetokowi za każdym razem usuwali spod kół wagonowych płozy i kliny używane do zatrzymywania wagonów,
- o) po zakończeniu przetoków osobiste sprawdzenie czy ilość płoz w jego strefie (rejonie) zgodne jest ze stanem i wskazanie odbierającemu służbę miejsca ich pozostawienia, jak również sprawdzenie czy wagony znajdują się w granicach układowych i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- p) zwracanie uwagi aby węże hamulcowe powietrzne były zawieszane na wspornikach a wagony w grupach sprzęgnięte razem,
- r) starszy przetokowy jest odpowiedzialny za to aby praca przetokowa odbywała się zgodnie z przepisami bezpieczeństwa pracy, sygnalizacyjnymi i innymi obowiązującymi przepisami oraz aby szybkość przetoków nie przekraczała największej dozwolonej szybkości (§ 17). Poza tym starszy przetokowy odpowiedzialny jest za właściwe i prawidłowe wykonanie powierzonej pracy, za bezpieczeństwo przetokowych wykonywujących przetoki oraz osób z tą służbą związanych i również osób postronnych znajdujących

- z uzasadnionych powodów w miejscu wykonywania przetoków,
- s) dopilnowanie, aby na parowozie znajdowały się stale dwie płozy hamulcowe zdadne do użytku w celu ewentualnego zabezpieczenia składu przetokowego przed zbiegnięciem,
- t) zameldowanie mistrzowi przetokowemu, a w razie jego nieobecności kierownikowi zmianowemu wszelkie wypadki i wydarzenia podczas przetoków, podając jednocześnie miejsce, przyczyny i skutki. Do czasu przybycia mistrza przetokowego lub kierownika zmianowego powinien wstrzymać wszelką pracę i nie dopuścić do zatarcia śladów.

Za nieprawidłowe nastawienie zwrotnicy odpowiada pracownik, który ją obsługiwał,

- u) po zakończeniu pracy przekazanie nie wykonanych zadań starszemu przetokowemu, obejmującemu po nim pracę, zgłaszając o tym również mistrzowi przetokowemu.

§ 13

Obowiązki przetokowego

1. Do obowiązków przetokowego należy:
 - a) branie udziału w odprawach przedzmiannowych,
 - b) wykonywanie poleceń starszego przetokowego,
 - c) sprzęganie i rozsprzęganie wagonów i węzłów hamulcowych powietrznych,

- d) przestawianie zwrotnic i wykolejnic nie obsługiwanych przez zwrotniczych przydzielonych im do obsługi,
- e) powtarzanie sygnałów przetokowych dawanych przez starszego przetokowego lub zwrotniczego
- f) hamowanie toczącego się zbyt szybko taboru hamulcami wagonowymi a w razie braku takiego płożami lub klinami. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem,
- g) wykonywanie pracy przy zachowaniu przepisów bezpieczeństwa pracy, sygnalizacji i innych obowiązujących przepisów oraz zarządzeń.

2. Przetokowi przed przystąpieniem do pracy powinni:

- a) zameldować się starszemu przetokowemu, z którym ma wykonywać przetoki,
- b) obejść z starszym przetokowym rejon (strefę) przetoków i sprawdzić, które tory są wolne, czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu, czy płoż lub kliny zabezpieczające tabor od zbiegnięcia znajdują się na właściwych miejscach, w odpowiedniej ilości i w dobrym stanie, czy tabor nie wystaje poza ukresy, czy przejazdy drogowe nie są zastawione wagonami i czy w rejonie (strefie) przetokowym nie ma między torami przeszkód zagrażających bezpieczeństwu lub utrudniających ruch.

Przetokowy podczas pracy powinien:

- a) zauważone niedokładności lub przeszkody zgłosić starszemu przetokowemu.
- b) znajdować się podczas przetoków po tej stronie przetaczającego taboru, po której znajduje się starszy przetokowy, tak żeby go zawsze widział i mógł być przez niego również widziany,
- c) zwracać uwagę na właściwe nastawienie zwrotnic oraz na to, czy tabor został skierowany na właściwy tor,
- d) nie opuszczać miejsca pracy bez wiedzy i zezwolenia starszego przetokowego.

§ 14

Udział zwrotniczych w przetokach

1. Podczas przetoków zwrotniczy obowiązany jest do spełnienia żądań służby przetokowej jak również do ustawiania zwrotnic i wykolejnic w wyznaczonym mu rejonie według wskazówek przetokowych.
2. Przystawienie zwrotnic i wykolejnic, odmykanie i zamykanie zamków zwrotniczych i wykolejnicowych przydzielonych do obsługi zwrotniczemu może być dokonywane wyłącznie przez niego. Przystawiania zwrotnic i wykolejnic nie przydzielonych do obsługi zwrotniczemu oraz odmykanie i zamykanie ich na zamki, należy do obowiązków przetokowych.
3. Zwrotniczy podczas przetoków obowiązany jest do zwracania uwagi na bezpieczeństwo ruchu i w razie

zauważonych nieprawidłowości lub niebezpieczeństwa do natychmiastowego dawania odpowiednich sygnałów w celu uniknięcia wypadków.

4. Zwrotniczym i przetokowym zabrania się, przedstawiać zwrotnicę bezpośrednio przed zbliżającym się taborem lub gdy tabor na nich się znajduje.

5. Zwrotniczy zobowiązany jest w swoim rejonie (strefie) do zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem.

6. Gdy zwrotniczy pełni czynności swoje na stawidle, wtedy obowiązki zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należą do st. przetokowego.

§ 15

Sygnały obowiązujące drużyny przetokowe i parowozowe w czasie prac przetokowych

1. Wszystkie sygnały podawane przez drużyny przetokowe i parowozowe muszą odpowiadać przepisom sygnalizacji „E1“ stosowanych na PKP, innych sygnałów używać nie wolno.

2. Drużyna przetokowa daje sygnały gwizdkiem ustnym lub trąbką, a jednocześnie chorągiewką lub ręką a z chwilą nastania zmroku oświetloną latarką ręczną.

3. Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe. Sygnały wzrokowe dzieli się na dzienne oraz nocne.

4. Nocne sygnały należy stosować także w dzień, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne na odległość 20 metrów.

5. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów lub sygnału wątpliwego, należy zasto-

sować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo. Sygnały podawane przez drużynę przetokową obowiązują tak kierowcę parowozu jak i palacza.

6. Przetokowi i drużyna parowozowa zobowiązani są do wykonywania wszystkich ruchów przetokowych na podstawie otrzymanych sygnałów, jeżeli te nie są sprzeczne z przepisami sygnalizacji „E1“ i nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu przetokowego i ludziom.

7. Przed każdym uruchomieniem parowozu kierowca parowozu musi dać sygnał „Baczność“ (jeden długi ton) gwizdawką parowozu.

8. Zasadnicze kolory sygnałów są:

- a) kolor czerwony „Stój“ — oznaczający niebezpieczeństwo,
- b) kolor żółty „Zwolnić bieg“ — oznaczający ostrożną jazdę,
- c) kolor zielony „Wolna droga“ — oznaczający, że jazda lub przetoki mogą się odbywać.

Sygnały dawane przez parowóz drużynie przetokowej

1) Sygnały maszynisty:

a) Sygnał Rp 1 — „Baczność“ — jeden długi ton gwizdawką parowozową,

b) Sygnał Rp 2 — „Osłonić pociąg“ — cztery długie tony gwizdawką parowozową powtarzanych kilkakrotnie,

c) Sygnał Rp 3 — „Usunąć osłonę i wrócić do pociągu“ — jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką parowozową.



d) Sygnał Rp 4 — „Hamować średnio“ — jeden krótki ton gwizdawką parowozową,



e) Sygnał Rp 5 — „Hamować“ — trzy długie szybko po sobie następujące tony gwizdawką parowozową,



f) Sygnał Rp 6 — „Odhamować średnio“ — jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką parowozową,



g) Sygnał Rp 7 — „Odhamować“ — dwa długie tony gwizdawkę parowozową.



W czasie pracy manewrowej stosowane są następujące sygnały:

a) Sygnał Rm 1 „Do mnie“ — dwa krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką jednocześnie porusza się poziomo we dnie, rozwiniętą chorągiewką żółtą, a w nocy ręczną latarką z białym światłem. Oznacza to, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał.



dzienny



nocny



b) Sygnał Rm 2 „Odemnie“ — daje się gwizdawką ustną lub trąbką jeden długi ton i jednocześnie porusza się pionowo we dnie rozwiniętą chorągiewką żółtą a w nocy ręczną latarką z białym światłem. Oznacza to, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał.



dzienny



nocny



c) Sygnał Rm 3 — „Zwolnić bieg“ — daje się gwizdawką ustną lub trąbką kilka przeciągłych długich tonów i jednocześnie trzymanie w ręce w dół we dnie rozwiniętą chorągiewką żółtą

a w nocy ręczną latarkę z białym światłem zwróconą do parowozu.

dzienny



nocny



d) Sygnał Rm 4 — „Stój“ — daje się gwizdawką ustną lub trąbką trzy krótkie po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie wywija się w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru, we dnie rozwiniętą chorągiewką żółtą lub ręką, a w nocy ręczną latarką z białym światłem zwróconą do parowozu.



dzienny



nocny



e) Sygnał Rm 5 — „Odrzucić“ — daje się gwizdawką ustną lub trąbką dwa długie tony i jeden krótki ton i jednocześnie porusza się dwukrotnie poziomo a następnie jeden raz szybko ruchem pionowym do góry i w dół, we dnie rozwiniętą chorągiewką żółtą a w nocy latarką ręczną z światłem białym zwróconym do parowozu.



dzienny



nocny



f) Sygnał Rm 6 — „Docisnąć“ — daje się gwizdawką ustną lub trąbką dwa krótkie tony i jednocześnie w dzień zbliżanie do siebie dłoni obu rąk na wysokość oczu, a w nocy latarką z białym światłem.



dzienny



nocny



2) Sygnały alarmowe:

- a) **Sygnal A 1** — „Alarm“ — jeden długi i trzy krótkie po sobie następujące tony gwizdawką parowozową, trąbką sygnałową, gwizdawką ustną lub syreną,



- b) **Sygnal A 2** „Pożar“ — jeden długi i dwa krótkie gwizdawką parowozową, syrena alarmowa, trąbką alarmową, trąbką sygnałową lub gwizdawką ustną powtarzane kilkakrotnie.



Sygnały na zwrotnicach są następujące:

- a) **Sygnal Zw 1** „Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku mniej zakrzywionego“. Jazda na ostrze lub z ostrza. Prostokąt biały na czarnym tle latarni, widoczny zarówno ze strony ostrza iglicy jak i ze strony krzyżownicy.

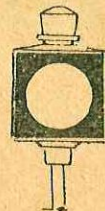


- b) **Sygnal Zw 2** „Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym, lub przy rozjazdach łukowych jedno-

stronnych w kierunku łuku bardziej zakrzywionego“. Jazda na ostrze — biała strzałka na czarnym tle latarni zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy, jeżeli patrzeć od strony ostrza iglicy.



- c) **Sygnal Zw 3** Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym lub w rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku bardziej zakrzywionego. Jazda z ostrza kierunku bocznego. Biała tarcza okrągła na czarnym tle jeżeli patrzeć od strony krzyżownicy.



- d) **Sygnal Zw 4** — Zwrotnica nastawiona dla jazdy z ostrza z lewego albo prawego toru. Biała tarcza okrągła na niej łuk czarny zwrócony wklęsłą

stroną w kierunku łuku na której zwrotnica jest nastawiona.



- e) **Sygnal Zw 5** — Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem. Na czarnym tle dwie białe strzałki zwrócone ostrzem ku sobie w linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



- f) **Sygnal Zw 6** — Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem. Na czarnym tle dwie białe strzałki zwrócone ostrzem ku sobie w linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



- g) **Sygnal Zw 7** — Jazda przygotowana w kierunku bocznym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem. Na czarnym tle dwie białe strzałki zwrócone ostrzem do środka latarni i tworzące kąt prosty otwarty w lewo.



- h) **Sygnal Zw 8** — Jazda przygotowana w kierunku bocznym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem. Na czarnym tle dwie białe strzałki zwrócone ostrzem do środka latarni tworzące kąt prosty otwarty w prawo.



Tarcza zaporowa

Sygnal Z 1 „Stój tor zamknięty — dzienny i nocny



Kreska czarna pozioma na tle białej okrągłej tarczy jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

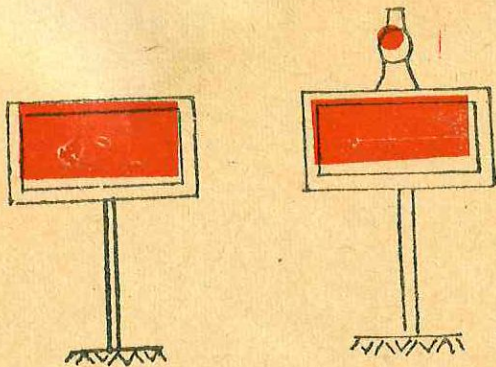
Sygnal Z 2 — „Zamknięcie toru uchyłone“



Kreska czarna położona ukośnie na białym okrągłym szkłe latarni.

Sygnal D 1 „Stój“ — jest to przenośna prostokąt na tarcza czerwona z białą obwódką umieszczoną na słupie zwrócona w kierunku jazdy pociągu.

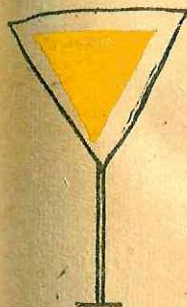
W nocy oświetlona latarnia czerwonym światłem.



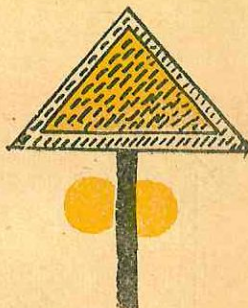
Sygnal D 6 „Zwolnić bieg“ (dzienny) — Trójkątna pomarańczowa tarcza z białą obwódką, obrócona podstawą do góry, z zwrócona do składu przetokowego. W razie braku miejsca tarcza ta może być umieszczona nisko i obrócona podstawą ku dołowi.

(nocny) Dwa pomarańczowe światła w linii poziomej umieszczone w latarni na tarczy, zwrócone do składu przetokowego.

dzienny



nocny

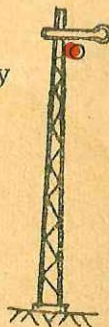


Sygnaly na semaforach jednoramiennych

dzienny



nocny



Sygnal S 1 „Stój“ w dzień — górne ramię semaforu ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku biegu pociągu — w nocy czerwone światło na semaforze zwrócone do pociągu.

Sygnal S 2 „Wolna droga“ — w dzień górne ramię semaforu wzniesione jest pod kątem 45° na prawo, od słupa semaforowego, patrząc w kierunku biegu pociągu w nocy jedno światło zielone górne zwrócone do pociągu.

dzienny



nocny



Wskaźnik W 4 — jest to czworokątna latarnia z białym krzyżem — służy do oznaczania miejsca zatrzymania się czoła pociągu. Ustawia się go przy końcu peronu lub przed ukresem z prawej strony toru, do którego się odnosi.

Wskaźnik W 5 — jest to półokrągła tablica biała z czarnym obramowaniem w nocy nie oświetlona, ozn



acza granicę poza którą przetaczanie nie jest zabronione.

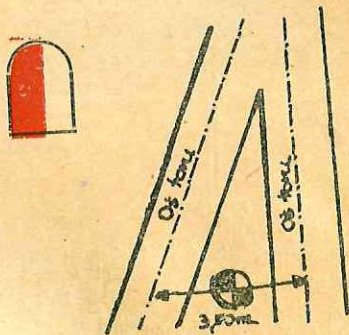


Wskaźnik W 6 — jest to trójkątna tablica biała z czarnym obramowaniem osadzona na słupie w nocy nie oświetlona. Oznacza, że przed wskaźnikiem tym należy dać sygnał Rp 1 „Baczność“.



Wskaźnik W17 — jest to słupek biało czerwony zwany ukresem, wskazuje on miejsce do którego tor można zająć taborem nie zagrażając przejazdu po torze sąsiednim .

Ustawia się go na międzytorzu pomiędzy dwoma zbiegającymi się torami w miejscu gdzie odległość między ich osiami wynosi 3,5 m.



§ 16

Sposoby wykonywania przetoków

Prace przetokowe na hucie wykonuje się parowozami. W razie potrzeby kierujący przetokami może zarządzić wykonanie pracy przetokowej przy użyciu siły parowego lub siły ludzkiej.

§ 17

Przetoki parowozem

1. Przy wykonywaniu przetoków parowóz powinien znajdować się na końcu lub początku przestawianego taboru.

2. Umieszczenie parowozu między przestawianym taborem jest wzbronione; jednakże przy wzmocnionym dozorze może się znajdować pomiędzy wagonami.

3. Przy popychaniu wagonów przetokowy powinien iść obok toru przed wagonami w odległości około 20 m z przyborami sygnałowymi.

4. W czasie popychania wagonów przez przejścia drogowe przetokowy powinien iść w przepisowej odległości przed składem pociągu obok toru na przejazd drogowy celem zatrzymania pojazdów drogowych i przechodniów. Szybkość jazdy pociągu przez przejście drogowe nie może przekraczać 5 km/godz.

5. Rozkazy wykonywania ruchów przetokowych powinny być podawane sygnałami.

6. Przy dojeżdżaniu do wagonów należy zmniejszyć szybkość w celu uniknięcia silnych uderzeń, mogących spowodować uszkodzenie taboru lub ładunku oraz zderzaka.

7. Dla zachowania bezpieczeństwa, największa dozwolona szybkość nie może przekraczać 8 km/godz. Na torach ślepych, skrzyżowaniach, przejazdach, przy rampach, łukach o małym promieniu, w miejscach

o nie przepisowej skrajni, na torach prowadzących do hal i w halach oraz przy robotach torowych — największa dozwolona szybkość jazdy nie może przekraczać 4 km/godz.

8. Podczas gwałtownej burzy, zamieci śnieżnej, gołodzi, mgły, ulewnego deszczu i zmniejszonej widoczności, szybkość przetaczania nie może przekraczać 4 km/godz. Na torach zastawionych wagonami i ślepiach, zakończonych kozłami oporowymi, na zasobnikach W. piecowych oraz żeberkach, w halach, w miejscach o nieprzepisowej skrajni — szybkość największa w tych przypadkach nie może przekraczać 3 km/godz.

9. Przez cały czas przetaczania drużyna parowozowa powinna znajdować się w pełnym składzie.

10. Podczas przerwy w przetaczaniu i podczas postoju parowozu, parawóz musi być nadzorowany przez kierowcę parowozu lub palacza.

11. W razie zbliżania się składu pociągu do stojących wagonów, do źle nastawionej zwrotnicy, do sygnału „stój“ lub innej przeszkody, przetokowy musi na tychmiast dać sygnał „stój“ w celu zatrzymania trakcji.

12. W pobliżu wagonów z materiałami łatwo palnymi oraz w obrębie benzolowni i smołowni nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem. Oprócz tego u parowozów popielnik musi być szczelny i zamknięty i zaopatrzony odiskiarnikiem.

13. Wagony z materiałami łatwopalnymi muszą być oddzielone od parowozu co najmniej czterema wagonami ochronnymi.

14. Wagony pozostawione na spadku muszą być zahamowanie i podklinowane od strony spadku do 2,5‰ jedną płożę a przy spadkach ponad 2,5‰ dwiema płożami hamulcowymi lub więcej. Przy popychaniu wagonów na tor o spadku, dla zabezpieczenia pociągu przed zbiegnięciem przetokowy musi iść z płożą hamulcową obok toru przed pociągiem a drugi przetokowy musi się znajdować na wagonie z hamulcem ręcznym a w razie braku wagonu z hamulcem ręcznym musi iść w środku pociągu obok wagonu i mieć w rękę płożę hamulcową.

15. Przy przetaczaniu, wagony powinny być sprzęgnięte z sobą. Dla dokonania odrzutu odsprzęga się wagony bezpośrednio przed odrzuceniem. Zabrania się odrzutu angielskiego.

16. Jeżeli hamulce są nieobsadzone, to na pochyleniach od 2,5‰ do 5‰ można przetaczać jedynie grupę składającą się z najwyżej 16 osi, na pochyleniach od 5‰ do 10‰ najwyżej 10 osi, a na pochyleniach powyżej 10‰ najwyżej 6 osi. Przy przetaczaniu większej ilości wagonów skład przetokowy powinien mieć ilość obsługiwanych hamulców wymaganą dla pociągu idącego z szybkością 8 km/godz. (patrz tablice hamowania).

17. Wszelkie prace przetokowe, o ile chodzi o ich celowość, powinny odbywać się zgodnie z planem zmia-

nowo dobowym, planem operatywnym i planem doraźnym oraz procesem technologicznym pracy przetokowej.

18. Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego przez parowóz PKP nie wolno w tym rejonie wykonywać żadnych ruchów przetokowych parowozami huty.

19. Przed wyjazdem pociągu poza bramę I przez ulicę Niedurnego brygadzysta strefowy porozumie się telefonicznie z posterunkiem zapory i zgłosi, że pociąg wyjeżdża poza ulicę. Obsługa zaporowa opuszcza drąg zaporowe celem zatrzymania pojazdów drogowych i przechodniów. Po ukazaniu się światła zielonego na narożniku budynku starej dmuchawy brygadzysta strefowy daje sygnał obsłudze parowozu do odjazdu poza bramę I. Wyciąganie pociągów z granulacji żużla (Kop „Pokój“) przejazd przez ulicę Niedurnego może odbyć się po ukazaniu się światła zielonego na słupie obok budynku biurą W. pieców i na słupie bramy I. Wjazd z dworca do huty może się odbyć po porozumieniu się z obsługą zaporowych i po ukazaniu się światła zielonego na słupie obok wagi wąskotorowej.

Przejazd (wjazd i wyjazd) parowozów wąskotorowych z huty i do huty przez ulicę Niedurnego może się odbyć po ukazaniu się światła zielonego na słupie bramy I.

20. Podczas ważenia wagonów na wadze głównej z posuwaniem wagonów w kierunku parowozowni i skrzyżowania z torem wąskim obok budynku Dyrekcji Technicznej i warsztatu Mechanicznego oraz skrzy-

żowania w kierunku zgniatacza muszą być strzeżone przez przetokowego. przy czym w razie potrzeby zatrzymać należy trakcję na wąskim torze. Oprócz tego, rozjazdy pomiędzy parowozowniami należy nastawić w kierunku prostym na tory nowego dworca.

§ 18

Przetoki odrzutowe parowozem

1. Przetokami odrzutowymi nazywa się taki sposób wykonywania przetoków, przy którym część popychanego taboru, nie sprzęgniętego z resztą składu pociągu, po uzyskaniu odpowiedniej szybkości i po zwolnieniu biegu parowozu odłącza się i własnym rozpędem dochodzi do wyznaczonego miejsca.

2. Przed rozpoczęciem przetoków odrzutowych, należy porozkręcać sprzęgi i węże powietrzne pojedynczych wagonów lub grup, które mają być odrzucone, zawieszając jednocześnie węże powietrzne na wsporniku, następnie należy skład przetokowy wyciągnąć na właściwy tor za ostatnią zwrotnicę na taką odległość, aby można było wykonać przynajmniej dwa odrzuty.

3. Na torach, na których dozwolone są przetoki odrzutowe, można je wykonać pod warunkiem:

- że wszystkie zwrotnice znajdujące się na drodze są właściwie nastawione i że nie ma przeszkody na drodze przebiegu,
- że wagonem odrzuconym będzie nadany taki rozpęd, a bieg ich będzie tak regulowany, że

dojdą do wagonów stojących na torze z szybkością jak najmniejszą, nie powodującą szkody skutek zderzenia,

- c) w razie ostrego odrzucenia przetokowy podkłada pod koła wagonu płożę hamulcową celem zmniejszenia biegu wagonu i zapobieżenia uszkodzeń wagonów przez silne uderzenie.

4. Przy przetokach drużyna przetokowa powinna posługiwać się hamulcami wagonowymi oraz płożami hamulcowymi i nie dopuszczać do uszkodzenia lub przesunięcia się taboru poza miejsca dozwolone.

5. Przy przetokach odrzutem można odrzucać bez obsadzenia hamulców grupę wagonów liczącą do 10 osi. W większej grupie odrzuconych wagonów powinny być obsadzone hamulce wagonowe w ilości $\frac{1}{10}$ części wszystkich osi.

6. Jeżeli kilka drużyn dokonuje prace przetokowe jednocześnie na jednej grupie torów, to mistrzowie przetokowi, brygadziści strefowi i st. przetokowi powinni się uprzednio porozumieć i zdecydować o kolejności prac. Odległość pomiędzy poszczególnymi składami pociągów musi wynosić przynajmniej 25 m.

7. Zabrania się odrzucać następujące wagony:

- a) wszelkiego rodzaju cysterny,
- b) wagony z butlami, kwasami lub cieczami,
- c) wagony ciężkie o wadze brutto 60 ton i więcej,
- d) wagony-platformy załadowane długimi szynami lub innymi materiałami na dwóch wagonach, lub trzech wagonach tzw. kompletach,
- e) wagony-dźwigi,

- f) pługi odśnieżne,
- g) parowozy nieczynne,
- h) wagony z napisem „ostrożnie przetaczać“,
- i) wagony z nie zabezpieczonymi drzwiami, zamknięciami lub drzwiami przesuwającymi się,
- j) wagony z ludźmi (wyjątek stanowią wagony z obsadzonymi hamulcami ręcznymi przez przetokowego).

8. Przetoki odrzutowe zabronione są na torach:

- a) na których są wagi wagonowe,
- b) prowadzących do hal,
- c) prowadzących przez ulice,
- d) wywrotnic wagonowych,
- e) prowadzących na rampy za- i wyładownicze,
- f) o spadkach większych niż 2,5‰,
- g) żeberkach długości poniżej 100 m,
- h) na torach będących w remoncie,
- i) na torach prowadzących przez przejazdy drogowe bez zapór,
- j) na torach na których pracują ludzie,
- k) na torach dla napraw wagonów,
- l) na torach o zwężonym profilu,
- m) na torach wąskich.

9. Przetoki z odskokiem, tzw. angielskie, przy których odczepianie wagonów odbywa się podczas biegu, po czym parowóz przyspiesza bieg a idące za nim wagony kierowane są na inny tor — są zabronione.

10. Na torach przecinających chodniki na terenie huty, a mianowicie

przejazd na narożniku dmuchawy kierunku wagi głównej,
przejazd na maszyny rozlewniczej i do stalowni,
przejazd do koksowni,
przejazd pod suwnicę 31 m (przed budynkiem Dyrekcji Technicznej), oraz na wszelkich torach przecinających tor wąski.

§ 19

Przetoki przeprowadzane przy użyciu siły ludzkiej lub żurawii parowych

1. Przesuwanie wagonów ręcznie pozwala się tylko na torach poziomych lub z pochyleniem do 2,5‰ nie więcej jak jeden wagon.

2. Przy przetaczaniu wagonów przy pomocy siły ludzkiej należy mieć zawsze w pogotowiu płozy hamulcowe do hamowania, ażeby w razie potrzeby natychmiast zatrzymać wagon.

3. Kierujący przetokami przy użyciu siły ludzkiej powinien uważać, aby robotnicy pchali wagon z boku albo przy narożnikach, a podczas pchania nie szli przed lub za wagonem w torze.

4. Kierujący przetokami przy użyciu siły ludzkiej powinien przed rozpoczęciem przetoków pouczyć ludźmi pchających wagon, jak się mają zachować, aby nie ulegli wypadkowi.

5. Ilość przetaczanych wagonów przez żuraw parowy nie może wynosić więcej niż dwa wagony.

6. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów przetaczanych przez żuraw parowy jak i podkładanie płozy hamulcowej pod koła wagonu oraz zawieszanie węża powietrzne na wspornik należy do obowiązków palacza żurawia.

7. Na żurawiu parowym powinny się znajdować co najmniej dwie płozy zdadne do hamowania wagonów.

8. Wykonanie odrzutów żurawiem parowym jest surowo zabronione.

9. Szybkość jazdy żurawia parowego nie może przekraczać 4 km/godz.

10. Hamowanie wagonów drażkiem jest wzbronione.

§ 20

Hamowanie podczas przetoków

1. Podczas przetoków należy hamować wagony za pomocą ręcznych hamulców wagonowych i płoz hamulcowych, z takim obliczeniem, aby zatrzymać toczące się wagony we właściwym miejscu i uniknąć silnych uderzeń w stojące wagony. Silne uderzenia mogą spowodować uszkodzenie taboru lub ładunku.

2. Przed rozpoczęciem przetoków każdy pracownik służby przetokowej, który wyznaczony jest do obsługi wagonowego hamulca ręcznego i do podkładania pod koła wagonu płóz, zobowiązany jest najpierw do zbadania czy ręczne hamulce wagonowe, które mają być obsadzone, działają dobrze, czy płozy hamulcowe są w odpowiedniej ilości, i czy są nie uszkodzone oraz czy są dostosowane do typu szyn toru, na którym mają być używane.

3. Podczas upału należy spod płozy hamulcowej i główkę płozy posmarować olejem celem równomiernego hamowania.

4. Podczas deszczu lub śniegu, rosy, szrenu lub gołoledzi, płozów hamulcowych się wolno smarować olejem, natomiast posypać główkę szyny i koniec płozy piaskiem.

5. Powierzchnię głowic płozy hamulcowej należy ciągle smarować olejem aby hamowane koło wagonu mogło się dłużej obracać i silniej hamować.

6. Zabrania się używać do hamowania płozy.

- a) z końcami odgiętymi lub odłamanymi,
- b) z obustronnymi obrzeżami, na szynach mającymi znacznie spłaszczone główki,
- c) przed przejazdami, przed iglicami przylegającymi do opornic, skrzyżowaniami i przed stykami szyn i w rozjazdach oraz przed skrzyżownicami
- d) jeżeli w toczącej się grupie wagonów znajdują się wagony próżne przed załadowanymi.

7. Do hamowania używać należy jednego lub w razie potrzeby dwóch płoz ułożonych w odległości 10 m na jednej szynie lub obu szynach lub obu szynach.

8. Płozy należy układać za złączami szyn i za skrzyżownicami. Przy układaniu płozy należy zwracać uwagę, aby wygięta krawędź płozy przylegała dokładnie do główki szyny po wewnętrznej stronie toru, gdy w przeciwnym razie obrzeże koła zrzuci płozę z szyny.

9. Na lukach należy układać płozę na wewnętrznej szynie toru.

10. Gdy wagon cofnie się po najechaniu na płozę, należy płozę natychmiast usunąć z szyny, aby wagon, toczący się już ze zmniejszoną szybkością, mógł dojść do stojących na torze wagonów bez dodatkowego popychania.

11. Nie należy dopuszczać do zbyt silnego zagrzania się płozy. Podczas mrozu należy używać ciągle tej samej płozy, nawet gdy się zagrzeje. Podczas mrozu poniżej 5° należy płozy podgrzewać, gdyż przy tej temperaturze stal staje się krucha i łatwo się łamie.

12. W czasie biegu wagonów wolno podkładać płozy pod koła wagonu tylko w odległości 10 m przed toczącym się wagonem i to od strony spadku toru.

13. Płozę hamulcową chwyta się za rączkę płozy; nie wolno chwytać natomiast płozy za główkę lub za część ślizgową.

14. Przy podstawieniu wagonów na miejsce za- lub wyladunku przez parowóz, płozę podkłada się ściśle pod koła wagonu w kierunku spadku toru.

15. Zabrania się jaknajsurowiej podkładania pod koła wagonu materiałów jak drzewo, kamienie, węgiel, cegły itp.

16. Po ukończeniu pracy przetokowej należy płozy policzyć i złożyć w miejscu wyznaczonym. Płozy hamulcowe powinny być odpowiednio pomalowane i ponumerowane.

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i węży powietrznych u wagonów

1. Sprzęganie oraz rozprzęganie wagonów i węży powietrznych u wagonów należy do obowiązków dróżnicy przetokowej.

2. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz węży powietrznych u wagonów powinno odbywać się zachowaniem należytej ostrożności a mianowicie:

- a) przy wchodzeniu pomiędzy wagony nie wolno wchodzić w pozycji wyprostowanej oraz kiedy wagony są w ruchu,
- b) przy wchodzeniu pomiędzy wagony przetokowy zchyła się, chwyta za uchwyt znajdujący się u dolnej części ściany czołowej wagonu, wchodzi pomiędzy wagony i nie puszcza wcześniej uchwytu. dopóki nie znajdzie się w pozycji wyprostowanej. Chwyta sprzęgło od strony prawej obydwoma rękami w miejscu przegubia wrzeczona, wyprostuje sprzęgło i zarzuca go na hak drugiego wagonu. Wychodzenie spomiędzy wagonów odbywa się w tej samej kolejności jak przy wchodzeniu pomiędzy wagony,
- c) wchodzenie i wychodzenie spomiędzy wagonów odbywa się zawsze w kierunku jazdy wagonów w przeciwnym wypadku przetokowy łatwo może upaść na szyny.

- d) w czasie pobytu przetokowego pomiędzy wagonami nie wolno dawać sygnału do uruchomienia pociągu,
- e) w czasie ruchu wagonów nie wolno wchodzić pomiędzy wagony,
- f) sprzęganie i rozprzęganie wagonów wąskotorowych nie wolno przeprowadzać w czasie ruchu wagonów,
- g) w czasie sprzęgania i rozprzęgania wagonów wąskotorowych nie wolno wchodzić między wagony, lecz opierając się o zderzak jednego wagonu przetokowy chwyta prawą ręką ogniwo po stronach zewnętrznych, wyprostowuje je i zarzuca na hak drugiego wagonu.
W razie, gdy u wagonu znajduje się ogniwo z hakiem, to przetokowy chwyta jedną ręką ogniwo a drugą hak i zarzuca je na ogniwo drugiego wagonu,
- h) przy sprzęganiu i rozprzęganiu wagonów wąskotorowych z gorącym materiałem przetokowy musi zachować specjalną ostrożność aby nie ulec poparzeniu.
- i) sprzęganie i rozprzęganie kadzi wąskotorowej z płynnym żuzłem oraz kadzi normalnotorowej z płynną surówką może się odbyć dopiero po uspokojeniu się w kadziach płynnego żuzła lub płynnej surówki,
- j) chodzenie obok kadzi z płynnym żuzłem lub z płynną surówką jest surowo wzbronione podczas ruchu tych kadzi,

k) sprzęganie i rozprzęganie wagonów lub kadzi żużlowych, dużych i małych, może nastąpić dopiero w ten czas, gdy parowóz oraz wagony lub kadzie stoją bez ruchu z ściśniętymi zderzakami,

1. w przypadkach, kiedy wagonów lub kadzi nie da się ustawić w ten sposób, by nastąpiło ściśnięcie się zderzaków, to przed przystąpieniem do sprzęgania lub rozprzęgania należy wagon lub kadzie płozami zabezpieczyć przed samoczynnym poruszeniem się,

m) przy zapinaniu lub odpinaniu liny z haka pociągowego nie wolno dojeżdżać parowozem do zderzaków dużych kadzi żużlowych, lecz po zluźnieniu się liny, przetokowy odpina linę od parowozu i zawiesza ją na hak znajdujący się na ścianie czołowej kadzi a następnie daje sygnał do dojeżdżania parowozu do stojącej kadzi celem jej sprzęgnięcia,

n) zabrania się surowo przechodzenie przez napiętą linę oraz stanie w jej pobliżu,

o) w czasie złej widoczności na skutek pary lub mgły należy zachować specjalną ostrożność oraz ustnie porozumieć się z kierowcą parowozu.

3. Wolne części sprzęgieł (nie użyte do sprzęgania) należy zawieszać tak, aby nie mogły uszkodzić torów i urządzeń, i aby odległość ich od główki szyny nie była mniejsza niż 25 cm przy wagonach normalnotorowych, a 10 cm przy wagonach wąskotorowych.

4. Przed rozłączeniem węży powietrznych przetokowy powinien najpierw zamknąć kurki przewodu powietrznego.

5. Po rozłączeniu węży powietrznych przetokowy powinien je zawiesić na służących do tego celu wspornikach, aby je zabezpieczyć od uszkodzenia i zanieczyszczenia.

6. Przy sprzęganiu wagonów i węży powietrznych w tych wagonów na torach składu szyn, gdzie szyny ładowane są również na 3 zespolone wagony, tak zwane komplety, przetokowy powinien najpierw sprzęgnąć wagony, sprzęgła zakręcić tak, aby talerze zderzaków się stykały, następnie połączyć węże powietrzne i otworzyć kurki przewodu powietrznego.

§ 22

Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1. Drużyna przetokowa powinna po ukończeniu przetoków posprzęgać wagony na wszystkich torach, zahamować je hamulcami ręcznymi i zabezpieczyć płozami hamulcowymi układając je szczelnie przy samych kołach wagonów z obydwu końców każdej sprzęgniętej grupy. Pojedynczy wagon należy zabezpieczyć również z obydwóch stron płozami hamulcowymi. Zabrania się zabezpieczyć wagony od zbiegnięcia przez podkładanie pod koła wagonów kamieni, cegieł, lub kawałków drzewa, żelaza itp. przedmiotów nie przeznaczonych do hamowania wagonów.

2. Przy przetokach na torach spadkowych, należy przed rozprzęgnięciem wagonów przeznaczonych do

przetoków, zabezpieczyć przed zbiegnięciem część składu, pozostającą na miejscu.

3. Gdy nadchodzi burza lub nawałnica, każdy pracownik służby przetokowej i zwrotnicowi powinni przekonać się osobiście, czy wagony stojące na torach w jego rejonie są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.

4. Kierownik zmianowy, mistrz przetokowy, brygadziśta strefowy muszą się przekonać osobiście czy za zabezpieczenie wagonów zostało wykonane.

5. Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialni są wszyscy zatrudnieni przy przetoku oraz cały nadzór nad pracami przetokowymi, każdy w swym rejonie (strefie) a za zabezpieczenie wagonów pod załadunkiem i wyladunkiem pracowników tam zatrudnieni na równi z pracownikami wykonującymi przetoki.

§ 23

Zachowanie ostrożności

1. Dla zachowania i zapewnienia bezpieczeństwa pracy zabrania się:

- a) chodzić po torach, jeżeli tego nie wymagają potrzeby służby,
- b) przetaczać wagonów na torze obok rampy, na którym znajdują się wagony w trakcie załadunku i który to tor zabezpieczony jest tablicą ostrzegawczą „Stój“,
- c) przechodzić tuż przed taborą kolejowym lub przed wagonami,

d) stać na zderzakach, sprzęgłach wagonów lub parowozów podczas biegu i postoju,

e) wskakiwać na stopnie i zeskakiwać z stopni parowozu lub wagonów podczas ich biegu,

f) sprzęgać i rozsprzęgać wagony podczas ich biegu,

g) rozsprzęgać wagony z stopni wagonów podczas biegu i na postoju,

h) przebywać na dachach lub ładunkach wagonu,

i) przetaczać zahamowanymi wagonami,

j) przetaczać ku sobie jednocześnie dwoma parowozami, z obu końców tego samego rejonu przetokowego,

k) przetaczać odskokiem (przetoki angielskie),

l) podkładać pod koła wagonów kamień, cegły, kawałków drzewa, żelaza i innych przedmiotów i materiałów nie przeznaczonych do hamowania wagonów,

l) wychylać się z taboru będącego w ruchu w miejscach, gdzie istnieje nieprzepisowa skrajnia,

m) zatrzymywać tabor kolejowy na zwrotnicach, skrzyżowaniach, przejazdach drogowych jak również poza granicą ukresu,

n) wchodzić między wagony w pozycji stojącej,

o) przejeżdżać i przechodzić pod suwnicami będącymi w ruchu,

p) przetaczać wagonami nie sprzęgniętymi z parowozem,

r) przebywać na parowozach osobom postronnym i nie uprawnionym,

s) pozostawiać parowóz pod parą na torach bez dozoru drużyny parowozowej.

2. Specjalną ostrożność należy zachować:

a) przy sprzęganiu i rozsprzęganiu wagonów, aby osobiste bezpieczeństwo pracownika wykonującego tę czynność nie było zagrożone (patrz § 21 pkt. 2,

b) przy dojeżdżaniu wagonów, gdy jest ciemno: przetokowy powinien stać z oświetloną latarką obok wagonów i dawać w porę właściwe sygnały. Po nastaniu zmroku przetokowy podczas sprzęgania lub rozsprzęgania wagonów pozostawia latarkę obok wagonu na przytorzu oświetlona w kierunku parowozu,

c) podczas przetaczania w miejscach naprawy torów, na zwrotnicach, skrzyżowaniach i spadkach oraz na ostrych łukach, żeby w razie potrzeby można było składować przetokowy natychmiast zatrzymać,

d) w miejscach o nieprzepisowej skrajni,

e) przy wchodzeniu na parowóz i na stopnie wagonu, przy schodzeniu z parowozu i ze stopni wagonu podczas postoju, należy się posługiwać wyłącznie do tego celu przeznaczonymi rączkami i uchwyty. Zajmowanie miejsca na stopniach oblodzonych i uszkodzonych jest zabronione,

f) stanie podczas jazdy na podestach dużych kadzi żuźlowych oraz na podestach kadzi surowcowych jest surowo wzbronione.

g) jazda z kadziami żuźłowymi oraz wagonami wąskotorowymi na nowe zwały (zwały śmieciowe Zgoda — wąski tor) może się odbyć tylko przy użyciu wagonu hamulcowego wstawionego do składu pociągu.

h) zabrania się przebywać na platformach oraz na stopniach wagonów bezburtowych które nie posiadają chwytaków,

i) w miejscach skrzyżowań i zabudowań oraz przed wjazdami do torów trójszynowych przetokowy musi iść przed pociągiem przynajmniej w odległości 20 m i torować trasę.

j) zabrania się podciągania lub przetaczania wagonów jednostronnie załadowanych lub wyladowanych wzdłuż osi wagonu.

§ 24

Wjazdy do hal i wyjazdy i przetok na odcinkach niebezpiecznych

Wykaz hal i miejsc zagrożonych połączonych z siecią kolejową.

1. Hale i miejsca zagrożone, do których możliwy jest wjazd parowozem:

a) hala warsztatu konstrukcyjnego

b) magazyn materiałów ogniotrwałych przy placu żuźła martenowskiego

c) hale walcowni bruzdowej jak:
walcownia nawrotna, zgniatacz, walcownia gruba, walcownia średnia

d) hala walcowni blachy cienkiej

e) hala walcowni blachy grubej

- f) hala stalowni i pod pomostem
 - g) tor składu żużła martenowskiego
 - h) warsztat mechaniczny
2. Hale, do których możliwe jest podstawienie tylko wagonów bez wjazdu parowozem

- a) magazyn maszyn
 - b) magazyn żelaza
 - c) hala młotowni
 - d) hala siłowni
 - e) hala dmuchawy
 - f) hala nawijalni
 - g) magazyn skór
- 3) Inne hale i miejsca zagrożone

- a) hala walcowni Sędzimir
- b) kafar
- c) odmrażalnie wagonów
- d) rampa wywrotu wagonów
- e) rampa W. pieców
- f) zwały śmieci
- g) zwały wylewu żużła płynnego
- h) podstawianie kadzi żużlowych i kadzi surowcowych pod W. piece A (1), B (3), C (4), D (7).
- i) dolomiciarnia — część górna i dolna
- j) koksownia — rampy załadowcze
- k) warsztaty parowozów oraz parowozownia normalnotorowa i wąskotorowa

1. Ogólne przepisy dla wjazdu do hal i na miejsca zagrożone

- a) przed wjazdem do hal lub miejsc zagrożonego, przetokowy zatrzymuje skład po

ciągu lub luźny parowóz i w myśl zarządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 16. 7. 1954 r. § 38 pkt. 2 idzie do hali lub miejsca zagrożonego, porozumie się z kierownikiem lub mistrzem danego oddziału i zgłasza mu o wjeździe luźnego parowozu lub składu pociągu i w ich obecności stwierdza, czy miejsca te nie są zagrożone dla przejazdu, jak zanieczyszczenie toru, braku ukresu obok toru, czy drzwi magazynu są otwarte do przepisowego ukresu i zabezpieczone są na hak przed samoczynnym zamknięciem się, czy obok toru nie znajdują się ludzie. W razie stwierdzenia zanieczyszczonego toru, braku skrajni obok toru lub nie zabezpieczonych na hak otwartych drzwi lub brak ukresu od drzwi, wjazd do hali lub na miejsce zagrożone jest surowo wzbroniony. Po stwierdzeniu powyższego przetokowy wychodzi z hali lub miejsca zagrożonego i daje kierowcy parowozu sygnał „wolna jazda“.

- b) Po podstawieniu wagonu w hali lub w miejscu zagrożonym przetokowy zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem od strony spodku toru, odpi-
na parowóz w miejscu bezpiecznym i udaje się poza halę lub miejsce zagrożone, i daje kierowcy parowozu sygnał do wjazdu.
- c) Szybkość jazdy do hal lub miejsc zagrożonych nie może przekraczać 3 km/godz.
- d) Otwieranie i zabezpieczenie drzwi od hal należy do obowiązków pracowników danego oddziału

- pod dozorem swego kierownika lub jego zastępcy.
- e) W razie zagrożonego wjazdu do hal z powodu braku ukresu, skrajni lub innych przyczyn a zaistnieje potrzeba pilnego podstawienia wagonów na to miejsce, podstawienie może się odbyć tylko w obecności kierownika zmianowego wydziału kolejowego.
- f) Odrzut wagonów do hal i na miejsca zagrożone jest surowo wzbroniony.
2. Uwagi dla poszczególnych miejsc.
- Wykaz 1 — wjazd do hal parowozem jest dozwolony**
- a. **Hala warsztatu konstrukcyjnego** — obowiązują ogólne przepisy pkt. 1
- b. **Magazyn materiałów ogniotrwałych** — obowiązują ogólne przepisy pkt. 1 — przy wjeździe do hali należy uważać na pracę suwnicy na placu żużlowym (suwnica 19).
- c) **hala walcowni bruzdowej jak:** walcownia nawrotna, zgniatacz, walcownia gruba, walcownia średnia — obowiązują ogólne przepisy pkt. 1 oraz zwraca się uwagę na walcowanie na wymienionych walcowniach, gdzie gorące żelazo przecina tory, jak również na przejazdy kotów z ryglami lub próżnych na odcinku od zgniatacza do walc. grubej w takich przypadkach nie wolno przejeżdżać trakcją kolejową bez zgody ze strony dozoru walcowni.
- d) **Hala walcowni blachy cienkiej** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1 oraz zwraca się uwagę na przejazdu suwnic.

- e) **Hala walcowni blachy grubej** — obowiązują ogólne przepisy pkt. 1 oraz zwraca się uwagę na przejazdu suwnic.
- f) **Hala stalowni i pomost** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1 oraz zwraca się uwagę na przejazdu suwnic w hali rozlewniczej a przy wjeździe pod pomost wysokość parowozu od główki szyny do najwyższego punktu parowozu nie może przekraczać 2700 mm.
- g) **Tor składu żużla martenowskiego pod suwnicą nr 19** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1 oraz zwraca się uwagę na przejazd suwnicy a w razie sygnału ostrzegawczego wjazd na tory jest wzbroniony.
- h) **Warsztat mechaniczny** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1.

Wykaz 2 hale do których wjazd parowozem jest surowo zabroniony

- a) **Magazyn maszyn** — na torze normalnym i torze wąskim obowiązują ogólne przepisy pkt 1.
- b) **Magazyn żelaza** — obowiązują przepisy pkt. 1.
- c) **Hala młotowni** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1.
- d) **Hala siłowni i dmuchawy** — na normalnym torze — obowiązują ogólne przepisy pkt 1.
- e) **Hala nawijalni i siłowni** — tor wąski — obowiązują ogólne przepisy pkt 1.

Wykaz 3 — inne hale i miejsca zagrożone

- a) **Kafar** — obowiązują ogólne przepisy pkt 1 —

oraz w czasie rozbijania skrzepów w kafarze jazda na torze do kafara jest wzbroniona.

- b) **Odmrażalnie wagonów** — obowiązują przepisy ogólne pkt 1 — oprócz tego obowiązują następujące przepisy: Wjazd parowozem do odmrażalni jest surowo wzbroniony. Przed wjazdem z wagonami do odmrażalni przetokowy stwierdza, czy drzwi odmrażalni są otwarte i należyce zabezpieczone i czy nie ma przeszkód na torze. Do odmrażalni I (stara) może być podstawionych tylko 12 wagonów o długości 10 m, a do hali II (nowa) może być podstawionych 9 wagonów o długości 10 m, szybkość jazdy nie może przekraczać 3 km/godz. W czasie wjazdu do odmrażalni przetokowemu nie wolno wchodzić do odmrażalni.
- c) **Rampa wywrotu wagonów (estakada)** — szybkość jazdy na rampie nie może przekraczać 3 km/godz. — przy podstawieniu wagonów na rampę przetokowy musi uważać, by wywrotnica nie została uszkodzona — w czasie ruchu wywrotnicy nie wolno popychać wagonów w kierunku wywrotnicy. Oprócz powyższego obowiązują ogólne przepisy pkt 1.
- d) **Rampa wielkich pieców** — (Kolej nadziemna) — Dojazd do zasobników i zasieków obowiązują ogólne przepisy pkt 1 — oprócz tego, szybkość jazdy w kierunku rampy nie może przekraczać 4 km/godz. Przetokowi idą przed składem wagonów i to po wyznaczonych dla tego celu chodni-

kach i uważają, by nie najechano na jakiekolwiek przeszkody na torach. Uważają na zwiastujące liny, przewody gazowe i wodne oraz na zanieczyszczenia toru. W razie zauważenia przeszkód dla bezpiecznego przejazdu składu wagonów przetokowy daje kierowcy parowozu sygnał „Stój”. Podczas wysypania tworzywa z wagonu nie wolno przetokowemu stać obok wagonu, a w czasie podstawienia wagonu nad zasiekami przetokowy oddala się w miejsce bezpieczne zdala od wagonu. Przetokowemu nie wolno wykonywać sprzęgania i rozsprzęgania wagonów podczas wyładowania lub jazdy wagonów. Personel przetokowy i obsługa parowozów powinna ostrożnie przechodzić ponad zasobnikami. Sygnał do przecaczania przetokowy daje dopiero wtenczas, kiedy pracownicy zatrudnieni na rampie odsuną się od wagonów w bezpieczne miejsce.

- e) **Zwały śmieci:** obowiązują przepisy o przetokach i zabezpieczeniu wagonów. Wjazd na hałdę jest dozwolony pod dozorem brygadzysty. Podstawienie wagonów na hałdę śmieciową może odbywać się wtenczas, gdy pracownicy hałdy znajdują się w bezpiecznym miejscu. Przetokowym chodzić wolno po hałdzie tylko w miejscach wyznaczonych. Szybkość jazdy na hałdzie nie może przekraczać 4 km/godz.
- f) **Zwały wylewu żużła płynnego:** — obowiązują przepisy o przetoku i zabezpieczeniu wagonów. Oprócz tego: pchanie kadzi na zwałach może od-

bywać się przy rozprężniętym parowozie na wzniesieniach toru a na spadkach toru parowóz musi być sprzęgnięty z kadziami. W obydwóch przypadkach szybkość jazdy na torze wylewiskowym nie może przekraczać 4 km/godz. Ilość zabieranych kadzi z toru wylewiskowego może wynosić 12 szt. kadzi małych parowozem typu Bytom, a 8 małych parowozami 3-osioowymi. Ilość ta może się zmniejszyć w zależności od warunków atmosferycznych. Podczas popychania kadzi z płynnym żużłem przetokowemu nie wolno iść obok kadzi, natomiast przetokowy powinien iść przed kadziami obok toru w odległości około 20 m i dawać sygnały ostrzegawcze dla przechodniów. Rozprężanie i sprzęganie kadzi w czasie jazdy jest surowo wzbronione. Przy podstawieniu kadzi na tor odstawczy i zabieranie kadzi z toru odstawczego na zwalach należy zabezpieczyć kadzie przed zbiegnięciem dwoma płozami hamulcowymi. Podczas podstawienia kadzi na tor wylewiskowy przetokowemu lub palaczowi nie wolno przebywać na parowozie. Zjeżdżanie z próżnymi kadziami ze zwalów lub wypychanie kadzi z płynnym żużłem na zwalę regulują przepisy sygnalizacyjne posterunku wykolejnicy. W czasie jazdy na odcinku toru wylewiskowego należy otworzyć drzwiczki parowozu.

- g) **Podstawienie kadzi żużlowych i kadzi surowcowych** — pod wielkie piece A, B, C, D, (1, 3, 4, 7) — obowiązują przepisy o przetoku, sygnalizacji

i zabezpieczenia wagonów. Oprócz tego, należy pełne kadzie żużlowe lub surowcowe przetaczać z taką ostrożnością, aby nie nastąpił wylew płynnego żużla lub płynnej surówki poza krawędź kadzi. Chodzenie po stronie obmurowania wielkich pieców oraz obok kadzi pełnych jest surowo wzbronione. Podczas wyciągania pełnych kadzi spod pieców przetokowy idzie około 20 m przed kadziami lub parowozem obok toru, daje sygnały ostrzegawcze dla przechodniów gwizdkiem ustnym i toruje trasę. W czasie spuszczenia żużla lub surówki z pieców do kadzi zabrania się sprzęgania lub rozprężania kadzi. Przebywanie obsługi parowozowej lub pozostawienie parowozu pod W. piecami jest surowo wzbronione. Przejazdy pod pomostami W. pieca D/7/ odbywają się po uprzednim zapewnieniu się, czy tory są wolne i czy nie zagraża przejazdowi z przeciwnej strony inna trakcja W czasie dużego parowania W. pieca D (7) przetokowy daje sygnały ostrzegawcze gwizdkiem ustnym a parowóz gwizdkiem parowym. Wjazd parowozu z płynną surówką na mieszalnik stalowni odbywa się według ogólnych przepisów pkt. 1.

- h) **Dolomiciarnia część dolna i górna** — obowiązują ogólne przepisy pkt. 1. W części górnej wjazd parowozem do hali jest dozwolony, do części dolnej wjazd parowozem jest wzbroniony.
- i) **Koksownia:** Podczas podstawiania wagoników pod załadunek koksu pod rampę przetokowy

idzie przed wagonikami w odległości około 20 m od przeciwnej strony obmurowania rampy.

Szybkość jazdy nie może przekraczać 4 km/godz. Podstawienie wagoników na separator powinno odbywać się z ostrożnością, przetokowemu nie wolno wchodzić na ruszta separacji. Przetaczanie wagonów wąskotorowych i normalnotorowych pod separator od strony benzolowni musi odbywać się z jak największą ostrożnością. W dymnicy parowozu musi znajdować się — odiskiernik a kłapa popielnika, musi być zamknięta. W tym miejscu nie wolno wyrzucać ognia z paleniska lub popielnika parowozu na ziemię ani iskrzyć. Przetokowi na tym odcinku muszą zachować dużą ostrożność przy chodzeniu obok słupów i obmurowań separatora. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów może się odbywać tylko przy postoju wagonów i parowozów. Szybkość jazdy nie może przekraczać 3 km/godz.

- j) Warsztaty naprawcze parowozów oraz parowozownie normalnotorowe i wąskotorowe. Wjazd do parowozowni normalnotorowej i wąskotorowej jest dozwolony według przepisów pkt. 1.

3. Końcowe uwagi do § 24.

Wszystkie czynności ustalone i obowiązujące przy wjazdach do hal i miejsc zagrożonych muszą być stosowane i przestrzegane w tym samym porządku także przy wyjazdach z hal i miejsc zagrożonych.

Miejsca o nieprzepisowej skrajni

1. Znajomość wszystkich miejsc z nieprzepisową skrajnią, które wyszczególnione są dalej w oddzielnym wykazie, obowiązuje każdego pracownika oddziału kolejowego.

2. Przy przejeździe, ruszaniu z miejsca i dojeżdżaniu do miejsc z nieprzepisową skrajnią należy zachować jak najdalej idącą ostrożność gwarantującą bezpieczeństwo pracowników i osób postronnych. Przede wszystkim należy:

- a) ograniczyć szybkość jazdy do 3 km/godz.
- b) zamknąć drzwi parowozu i wagonów,
- c) nie wychylać się podczas jazdy poza skrajnię taboru,
- d) przy zbliżaniu się do miejsca w nieprzepisową skrajnią dawać sygnał „bacność i ostrzegać gwizdkiem parowozowym lub gwizdkiem ustnym wszystkim znajdujących się na miejscu zagrożonym,
- e) stanie na stopniach wagonu lub parowozu oraz wychodzenie z parowozu w miejscach z nieprzepisową skrajnią jest surowo zabronione.

3. Przy wyladowaniu wszelkich materiałów lub tworzyw obok torów należy przestrzegać następujących odległości:

- a) na torze normalnym 1500 mm od zewnętrznej krawędzi główki szyny,
- b) na torze wąskim o przećwicie 785 mm od zewnętrznej krawędzi główki szyny 1500 mm.

W y k a z
miejsc przy torach kolejowych huty „Pokój”
z nieprzepisową skrajnią

Tor normalny

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm	Brak do przepisowej skrajni mm
1	2	3	4
1	Tor odgałęzienny na rampie starej przy odbójnicy — w skrajni poręcz	1000	500
2	Tor odgałęzienny na rampie starej za zwrotnicą w skrajni poręcz	1000	400
3	Tor odgałęzienny na rampie starej przy rozjeździe — w skrajni poręcz	1300	200
4	Tor na rampie starej obok załamania przewodu gazowego — w skrajni słup podporowy rzewodu gazowego	1250	250
5	Tor dojazdowy do ramp nad ulicą Niedurnego przy rozjeździe z lewej i z prawej strony w skrajni dźwigary konstrukcji mostu	600	900
6	Tor dojazdowy do ramp przy biurze aglomeracji z prawej strony — w skrajni parkan	1100	400
7	Tor wzdłuż hali spiekalni — w skrajni budynek spiekalni	1300	200
8	Tor do wywrotnicy — w skrajni komin spiekalni I	1350	150
9	Końcówka toru spiekalni od hali do odbójnicy — z prawej strony w skrajni poręcz	1000	500
	Tor do wywrotnicy — w skrajni komin spiekalni I	1100	400
	Tor do wywrotnicy — w skrajni komin spiekalni II	1350	150

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm	Brak do przepisowej skrajni mm
10	Tor do garażu wywrotnicy — w skrajni słup hali wywrotnicy	1300	200
11	Tor Nr 10 w miejscu zasilania parowozów aż do końca pieca odmrzaźalni — w skrajni odmurowania nasypu, z lewej skrzynia popiołowa	1100 1300	400 200
12	Tor Nr 9 (zasilanie parowozów) — w skrajni hala odmrzaźalni	1200	300
13	Tor Nr 7a strona lewa — w skrajni hala odmrzaźalni	1300	200
14	Tor spichlerz — w skrajni rampa wyladunkowa magazynu	900	600
15	Tor do spichlerza przy rozjeździe nr 2 — w skrajni fundament konstrukcji mostu	1400	100
16	Pomiędzy torem 4 i 5 — w skrajni słupy linii elektrycznej	1400	100
17	Tor wjazdowy do huty nr 27 przy bramie I w skrajni słupy bramy	1150	350
18	Tor wjazdowy do huty nr 23 przy br. I — skrajni słup bramy z strony lewej	1200 1450	300 50
19	Tor kopalni Pokój przy bramie I w skrajni z strony lewej	1450	50
	w skrajni z strony prawej	1300	200
20	Tor do wagi głównej od rozjazdu nr 35 w skrajni zabudowania oczyszczalni gazu i dmuchawy	1300	200
21	Tor do maszyny rozlewniczej — w skrajni słup jezdni suwnicy	1150	350
22	Tor do czadnic koło rozjazdu nr 67 — w skrajni słup podtrzymujący przewody	1200	300
23a	Tor do magazynu smarów — w skrajni słupy podporowe rampy przeładunkowej węgla i zendry	1000	500
23b	Tor do magazynu smarów — w skrajni rampa magazynu smarów	1200	300
		900	600

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm	Brak do przepisowej skrajni mm
24	Tor granulacji żużla — w skrajni konstrukcja urządzenia załadunkowego	1300	200
25	Tor do seperatora żużla przy kopalni Pokój — w skrajni poręcz mostu i ściana budynku seperatora	1050	450
26	Tory wjazdowe do parowozowni — w skrajni futryny bram	900	600
27	Tor przy rozjeździe nr 46 koło parowozowni — w skrajni pomost zasilania parowozów oraz słup jezdnii suwnicy składu walc	1100	400
28	Tor koło magazynu żelaza przy rozjeździe nr 50 — w skrajni ściana zabudowań w skrajni słup	850 1050	650 450
29	Tor dojazdowy do torów odstawczych — w skrajni ściana zabudowań parowozowni wąskotorowej	1000	500
30	Tor do magazynu żelaza przy rozjeździe nr 55 w skrajni róg zabudowań parowozowni normalnotorowej	1250	250
31	Tor wjazdowy do magazynu żelaza — w skrajni futryna bramy — z lewej strony	1300 1100	200 400
32	Tor przy rozjeździe nr 55 — w skrajni ściana hali „bajcowni”	1000	500
33	Tor walcowni „Sędzimir” — w skrajni rampa przeładunkowa	900	600
34	Tor rampy szyn — w skrajni obmurowania składowiska	900	600
35	Tor w hali wytworów kutych — przy odbójnicy w skrajni skrzynia z koksem	800	700
36	Tor przejazdowy w kierunku walcowni bl. grubej w skrajni słup jezdnii suwnicy młotowni	1200	300

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm	Brak do przepisowej skrajni mm
37	Tor wjazdowy do walc. bl. grubej — w skrajni róg pieca normalizacyjnego	500	1000
38	Tor wjazdowy do hali walc. bl. grubej — w skrajni futryny bramy	1300	200
36	Tor obok kafaru młotowni — w skrajni ściana zabudowań kafaru	1400	100
40	Tor wzdłuż parkanu rzy warsztacie konstrukcyj. w skrajni słupy jezdnii suwnicy i obmurowanie nasypu	1100 1250	400 250
41	Tor magnesu nowego — w skrajni złożony złom	1000	500
42	Tor płynnej surówki koło stalowni — w skrajni komin	1400	100
43	Tor do czadnic stalowni — w skrajni komin i podpory wyciągu	1100 1350	400 150
44	Tor w hali czadnic — w skrajni słupy podporowe jezdnii suwnicy	1150	350
45	Tor dojazdowy do mieszalnika — w skrajni słupy podtrzymujące przewody	1300 1350	200 150
46	Tor załadunku bl. cienkiej — w skrajni rampa załadunkowa	900	600
Tor wąski			
1	Tor odstawczy dworca wąskotorowego przy parkanie, 10—50 m od odbójnicy — w skrajni parkan	1100 1000	400 500
2	Tor dojazdowy do dworca wąskotorowego — w skrajni schody biura mistrzów dworca normalnotowego	620	880
3	Tor do hali ssawów spiekalni — w skrajni futryna bramy	700	800
4	Tor wypychowy do dworca obok odmrażalni w skrajni mur	900 800	600 700

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm.	Brak do przepisowej skrajni mm
5	Tory przy wadze wąskotorowej — w skrajni ściany budynku wagi	1100	400
6	Tor wjazdowy do huty przy bramie I — w skrajni słup bramy po stronie prawej	1000	500
7	Tory dojazdowe do wielkich pieców w skrajni ściana hali odlewniczej	1000 800	500 700
8	Tor dojazdowy do W. Pieca A (1) w skrajni komin	650	850
9	Tor dojazdowy do W. Pieca A (1) — w skrajni obmurowania couperów	700	800
10	Tory wjazdowe pomiędzy coupe-rem — w skrajni komin i zasięki	750 500	750 1000
11	Tory odstawcze dla wózków z koksem pod bunkrami wielkich pieców nie posiadają przepisowego gabarytu — wjazd parowozem wzbroniony!		
12	Tor prowadzący do W. Pieca A (1) — w skrajni słup odpylnika	900	600
13	Tor odpylnika do W. Pieca A (1) — wjazd parowozem wzbroniony		
14	Tor wjazdowy do W. Pieca A (1) — w skrajni konstrukcja oczyszczalni gazu	600	900
15	Tor przelotowy koło starej kotłowni nr 3 w skrajni róg budynku	1100	400
16	Tor odstawczy dla węgla kotłowego obok wagi głównej — w skrajni ściana budynku	600	900
17	Tor składu cegły obok chłodni — w skrajni róg magazynu	700	800
18	Tor pomiędzy magazynami kształtków szamotowych w skrajni ściana magazynu	1000	500

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Istniejąca skrajnia mm	Brak do przepisowej skrajni mm
19	Tor dojazdowy do młyna — w skrajni hydrant oraz słupy jezdni suwnicy	1100 950	400 650
20	Tor pod suwnicą żużla martenowskiego — w skrajni słupy jezdni suwnicy	1000	500
21	Tor przy magazynie żelaza — w skrajni ściana magazynu	800	700
22	Tor wjazdowy do wykończalni walcowni średniej w skrajni futryny bramy	800	700
23	Tor przejazdowy obok warsztatu konstrukcyjnego — w skrajni słupy jezdni suwnicy	1100	400
24	Tory wjazdowe pod pomost stalowni — w skrajni wyciągi	800	700
25	Tor wyciągu nr 2 stalowni — w skrajni słup	600	900
26	Za skrzyżowaniem toru trójzynosowego (surowcowy) w skrajni róg budynku walcowni blachy cienkiej	900	600
72	Tor dojazdowy do hali platyn walcowni bl. cienkiej w skrajni słup jezdni suwnicy i róg basenu	650 850	850 650
28	Tor przejazdowy obok walcowni bl. cienkiej w skrajni komin	1000	500
29	Tor przy odgałęzieniu pod mostem kolei nadziemnej przy bramie II — w skrajni parkan i fundament mostu	700	800
30	Tor koksowni rząd II — w skrajni ściana zabudowań	700	800

Obliczenie ciężaru hamowania i wykaz promieni i luków

1. Każdy kierownik zmianowy, mistrz przetokowy, przodownik strefowy i starszy przetokowy powinni umieć obliczać ciężar hamowania składu przetokowego.

2. Jako ciężar ogólny składu przyjmuje się ciężar brutto wszystkich wagonów bez czynnego parowozu, a jako ciężar hamujący — sumę ciężarów wagonów z hamulcami czynnymi.

3. Wymagany ciężar hamujący składu oblicza się mnożąc ogólny ciężar brutto przez liczbę wymaganego procentu ciężaru hamującego, podzielonego przez 100.

4. Ciężar hamujący każdego wagonu zależy od rodzaju wagonu i hamulca. Ciężar ten jest zwykle oznaczony na wagonie.

5. Jeżeli ciężar hamujący nie jest oznaczony na wagonie, to należy go obliczyć przyjmując: dla wagonów próżnych normalnych i wąskotorowych napisana tare na wagonie, dla wagonów normalnych i wąskotorowych przyjmuje się oznaczoną na wagonie nośność jednak nie większą niż 26 ton na wagon normalnotorowy i nie większą niż 13 ton na wagon wąskotorowy.

6. Do obliczenia procentu hamowania służy na następnej stronie podana tablica hamowania.

Spadek w ‰	Hamowanie hamulcem ręcznym	Przy szybkości kilometrów na godzinę				
		10	15	20	25	30
Procent ciężaru hamującego						
1	2	3	4	5	6	7
0	ham. ręczne	6	6	6	6	8
1	"	6	6	6	6	8
2	"	6	6	6	6	8
3	"	6	6	6	8	11
4	"	6	6	6	9	12
5	"	6	6	7	10	14
6	"	7	7	8	11	15
7	"	7	7	9	12	16
8	"	8	8	10	13	17
10	"	10	10	12	15	19
12	"	12	12	14	18	22
14	"	14	14	17	20	24
16	"	17	17	19	22	27

Przykład obliczenia

Parowóz 3 osiowy popycha 12 ładownych po 20 ton, na spadzie toru 14‰ szybkość 10 km/godz.

$$\frac{12 \cdot 20 \cdot 14‰}{100} = 33,60 \text{ t.}$$

Parowóz normalnotorowy 3-osiowy hamuje na trzy osie, po 8 ton każda, co równa się 24 ton. Brak jeszcze jest 9,6 ton, ton. że należy dodatkowo obsłużyć ręcznie hamulce ładowanego wagonu dwuosiowego. Ta sama zasada obowiązuje na torze wąskim 785 mm.

7. Do składu przetokowego drużyna przetokowa powinna wstawić i równomiernie rozmieścić potrzebną liczbę wagonów z dobrze działającymi hamulcami.

Wykaz promieni luków i pochylni

Tor normalny (1435 mm)

L. p.	Nazwa toru lub odcinka	Promień m	% 0
<i>Strefa I (Dworzec przetokowy)</i>			
1	Tory 1a do 7 (zdawczo-odbiorcze)	140	—
2	Tor nr 18 i 19 (Minkus) spadek od wagi do odbójnicy	170	5
3	Tor 10 — załadunkowy tworzyw W. pieców	140	3
4	Tory dojazdowe do ramp kolei nadziemnej	140	—
5	Tory nr 21 — 22 odstawcze przed bramą I od rozjazdu nr 26	180	12,5
<i>Strefa II</i>			
6	Tor od bramy I kierunku bramy II do eksploatacji hałdy żuźlowej	140	18
7	Tory od bramy do centrali dmuchawy i pod bunkier kotłowni	120	6
8	Tory od bramy I do wagi głównej	100	2
9	Tor od wagi głównej do parowozowni	120	5
10	Tor od wagi głównej do maszyny rozlewniczej i do czadnic stalowni	90	—
11	Tor od wagi głównej do walc. średniej	140	2
12	Tor od wagi głównej od zgniatacza	120	—
13	Tor surowcowy od wielkiego pieca D (?) do mieszkalnika	120	6
14	Tor podstawczy wagonów dla wielkich pieców i walcowni blachy cienkiej	90	3

L. p.	Nazwa toru lub obiektu	Promień m	% 0
<i>Strefa III</i>			
15	Tor do warsztatów mechanicznych	80	2
16	Tory parowozowni	120	%
17	Tor do magazynu maszyn magazynu żelaza	90	2
18	Tory odstawcze 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	140	2,5
19	Tory składowiska węgla i koksu 8, 9, 10, 11, 12	100	2
20	Tory pod załadunek żelaza \times L L I oraz Sędzimir 13, 14, 15	140	2
21	Tory pod załadunek szyn	180	2
22	Tory do Młotowni	120	2,5
23	Tory do załadunku blachy grubej	90	3
24	Tory na skład kęsisk	90	3
25	Tory do warsztatu konstrukcyjnego	90	3
26	Tor dojazdowy na skład złomu stalowni	90	3
27	Tor od stawidła w kierunku stacji Chebzie w km 1,3	180	6,6

Tor wąski (785 mm)

L. p.	Nazwa toru lub obiektu	Promień m	% 0
<i>Strefa I (Dworzec przetokowy)</i>			
1	Tory odstawcze dzięrzawione od PKP	48	—
2	Tor od nastawni (stawidła) do wagi wąskotorowej	60	13

L. p.	Nazwa toru lub obiektu	Promień m	% 0
<i>Strefa II</i>			
3	Tor od wagi wąskotorowej do koksowni	40	3
4	Tor od koksowni do torów odstawczych	48	—
5	Tory odgałęzieniowe do hali rozlewniczej stalowni	45	—
6	Tor od benzolowni do walcowni bl. cienkiej	40	6
7	Tor od hali pomocniczej stalowni do młotowni	25	3
8	Tory w obrębie młotowni	25	4
9	Tor na hałdy żuźlowe od torów odstawczych do rozgałęzienia torów wylewu żuźła	35	38
10	Tor od torów odstawczych do doiomciarni	28	6
11	Tor od bramy V do eksploatacji hałdy żuźlowej	25	12
12	Tory od budynku biura. W. pieców do miejsca zasilania parowozów koło skarby suszarni piasku	25	8
13	Tor od torów odstawczych do bunkrów węgla deputatowego	35	12
14	Tor do granulacji żuźła W. piecowego	30	12
<i>Strefa III</i>			
15	Tor od magazynu maszyn do młyna dolomitu	25	6
16	Tor od budki wykolejnicy do zwalów śmieci	28	16

Postępowanie w razie wypadku i pożaru

1. Każdy pracownik służby przetokowej — zobowiązany jest w razie zauważenia pożaru natychmiast zawiadomić o tym straż pożarną (telefon 112 i 445 i 70/491).

2. W razie wypadku lub pożaru na terenie bocznicy lub w jego pobliżu drużyny przetokowe powinny udzielać pomocy w miarę sił i posiadanych środków, jeżeli na to pozwalają warunki bezpieczeństwa w ruchu i dokonywanej przez nich pracy.

3. W razie pożaru w wagonach, w magazynach lub budowlach, obowiązkiem drużyny przetokowej jest oddzielić jaknajszybciej wagony zagrożone pożarem, zjechać parowozem do miejsca zagrożonego i przystąpić wspólnie z drużyną parowozową do gaszenia ognia środkami znajdującymi się w parowozie, zanim przybędzie hutnicza straż pożarna.

PRZEPISY SŁUŻBOWE DLA MASZYNISTÓW I PALACZY PAROWOZOWYCH

1. Maszynista od chwili objęcia służby na parowozie jest odpowiedzialny:

- a) za całość i stan powierzonego mu parowozu ze wszystkimi przynależnymi do niego przyrządami, narzędziami itp.

b) za skutki wynikłe z niewłaściwej obsługi i prowadzenia parowozu.

2. Maszynista i pomocnik odpowiedzialni są:

- a) za oszczędne zużycie paliwa, smarów, wody, szczeliwą oraz innych materiałów potrzebnych do utrzymania parowozu w stanie zdatnym do pracy,
- b) za utrzymywanie czystości parowozu oraz za prawidłową konserwację i obsługę powierzonego im parowozu,
- c) za ściśle stosowanie się do obowiązujących przepisów służbowych i BHP.

3. Maszynista parowozu zobowiązany jest w przypadku nawet największego niebezpieczeństwa do pełnienia swego obowiązku z całą przytomnością i nie powinien opuścić parowozu, dopóki nie wyczerpie wszystkich środków służących do zapobiegnięcia grożącemu niebezpieczeństwu lub mogących go przynajmniej zmniejszyć.

4. Maszynista ponosi odpowiedzialność za przydatny do ruchu stan parowozu i w tym celu musi zwracać baczną uwagę, ażeby niżej podane urządzenia parowozu znajdowały się zawsze w stanie używalności:

- a) dwa niezależne od siebie przyrządy zasilające kotła w wodę z których każdy powinien posiadać wydajność dostateczną do całkowitego zasilenia kotła w czasie jego pracy.
- b) dwa zawory bezpieczeństwa z urządzeniem niepozwalającym do zwiększenia ich obciążenia ponad dopuszczalne ciśnienie robocze,

e) dwa przyrządy do wskazywania poziomu wody w kotle — jeden z nich ze szkłem wodowskazem (widoczny) drugi składający się z 2-ch względnie 3-ch kurków probierczych (niewidoczny),

d) manometr służący do wskazywania prężności pary w kotle, na którego tarczy musi być zaznaczone najwyższe dopuszczalne ciśnienie dla danego kotła, kreską łatwo wpadającą w oczy (czerwoną), a nie dającą się przesuwac, oraz urządzenie do przymocowania manometru kontrolnego.

e) dwa zawory zasilające, które zamykają się pod ciśnieniem wody w kotle po wyłączeniu urządzenia zasilającego,

f) tabliczkę metalową z kreską i strzałką wskazującą najniższy dozwolony poziom wody w kotle, a znajdujący się na wysokości 100 mm ponad najwyższym punktem paleniska zwilżonym wodą.

g) tabliczkę metalową umieszczoną w miejscu widocznym, na której podane są:

- 1) najwyższe ciśnienie pary w kotle,
- 2) wytwórca kotła,
- 3) numer fabryczny kotła,
- 4) rok budowy,

h) jeden względnie dwa korki łatwotopliwe w powale paleniska.

5. Parowóz winien posiadać:

a) czynną gwizdawkę parową względnie inne urządzenie służące do dawania głośnych sygnałów (dzwon),

- b) sprawnie działający hamulec ręczny względnie hamulec o napędzie mechanicznym,
 - c) piasecznicę napelnioną stale suchym drobnoziarnistym piaskiem,
 - d) urządzenia z przodu i tyłu parowozu, służące do usuwania przeszkód z toru (zgarniacze),
 - e) zderzaki, sprzęgła, odiskiernik oraz w porze nocnej oświetlenie.
6. Parowóz musi być utrzymywany stale przez załogę tak, ażeby praca nim mogła odbywać się z największą pewnością i bezpieczeństwem.
7. Do obowiązków pomocnika parowozu należy:
- a) pomagać maszyniście parowozu przy pełnieniu jego obowiązków i wykonywać jego zlecenie dotyczące obsługi parowozu,
 - b) utrzymywać w porządku i czystości oraz należyście obsługiwać przydzielony parowóz,
 - c) pomagać maszyniście w usuwaniu drobnych usterek przy parowozie,
 - d) palenie w palenisku parowozu, usuwanie żużla z niego oraz zasilanie kotła wodą,
 - e) smarowanie wszystkich trących części parowozu, zmiana uszczelnień i knotów smarujących,
 - f) obsługa hamulca ręcznego, przyrządów zasilających, smarownic i piasecznicy,
 - g) obsługa parowozu sygnałami,
 - h) sprawdzenie poziomu wody w kotle, przedmuchiwanie szkła wodowskazowego, oraz nadprężności pary w kotle,

- i) sprawdzanie wszystkich włazów i wyczystek i obciążanie ich (przy ciśnieniu pary do 5 atm),
 - k) sprawdzanie działania hamulca i oliwiarek samoczynnych.
8. Maszyniście i pomocnikowi nie wolno zmieniać urządzeń i poszczególnych części parowozu np. obciążać resory a w szczególności pod odpowiedzialnością służbową i sądową zaworów bezpieczeństwa i manometru.
9. Pod surową karą zabrania się wyrzucenia odiskierników z dymnic oraz siatek z popielników parowozowych.
10. Przed rozpoczęciem palenia w palenisku parowozu obsługa musi stwierdzić:
- a) czy przepustnica (regulator) jest zamknięta,
 - b) stawidło ustawione w środkowym położeniu i zabezpieczone,
 - c) czy kurki podcylindrowe są otwarte, a hamulec silnie przyciągnięty,
 - d) następnie należy stwierdzić czy w kotle znajduje się dostateczna ilość wody (przez otwarcie dolnego kurka probierczego).
- W przypadku, gdy w szkle wodowskazowym woda nie jest widoczna i nie wpływa po otwarciu dolnego kurka kontrolnego, należy kocioł dopełnić wodą. Przed rozpoczęciem jazdy (pracy) i po jej ukończeniu, maszynista jest obowiązany osobiście sprawdzić stan wszystkich dostępnych części parowozu.
11. Po ukończeniu pracy parowozem należy:
- a) przepustnicę zamknąć,

- b) stawidło ustawić w środku i zabezpieczyć,
- c) kurki podcyldrowe otworzyć,
- d) hamulec silnie dociągnąć i dopełnić kocioł do normalnego poziomu wody.

12. Przy zdawaniu parowozu zmiennikowi należy zgłosić mu o wszelkich zauważonych niedokładnościach w czasie pracy i we czasie dokonywanego przeglądu przedmianowego parowozu.

13. Maszynista względnie pomocnik może wejść pod parowóz, celem dokonania napraw lub smarowania dopiero wtedy gdy:

- a) przepustnica jest zamknięta,
- b) stawidło ustawione w środku i zabezpieczone,
- c) kurki podcyldrowe otwarte,
- d) hamulec silnie dociągnięty.

Przed uruchomieniem parowozu maszynista obowiązany jest stwierdzić czy pomocnik wyszedł spod parowozu lub czy nie ma innych osób na parowozie.

14. Wsiadanie na parowóz i wysiadanie z niego odbywać się powinno wyłącznie przy użyciu do tego celu przeznaczonych chwytaków i stopni. W czasie jazdy wsiadanie i wysiadanie z parowozu jest wzbronione.

15. Oddający służbę maszynista może opuścić parowóz dopiero wtedy kiedy zmiennik (odbierający) odbierze wszystko w należyłym stanie. Parowóz znajdujący się pod parą nie może w żadnym przypadku być zostawiony bez nadzoru maszynisty lub pomocnika.

16. Pomocnik maszynisty może użyć przepustnicy tylko w przypadku nagłej niezdolności maszynisty do kierowania parowozem.

17. Szybkość jazdy parowozem maszynista musi tak regulować, ażeby w razie konieczności mógł parowóz natychmiast zatrzymać.

Maszynista i pomocnik są obowiązani ustawicznie obserwować tor, po którym jadą i parowóz natychmiast wstrzymać, o ile linia nie jest wolna.

Maszynista i pomocnik muszą w czasie jazdy zwracać uwagę na właściwe ustawienie zwrotnic i sygnałów.

18. W czasie służby maszynista musi stale pozostawać na parowozie, w wyjątkowych przypadkach może on opuścić parowóz na krótki czas, pozostawiając go pod nadzorem — pomocnika, bez prawa uruchomienia parowozu przez tego ostatniego.

19. Czyszczenie parowozu podczas jazdy jest wzbronione.

20. Wyrzucanie żużla, popiołu i sadzy oraz pobieranie wody i węgla dla parowozów dozwolona jest tylko w ściśle do tego celu przeznaczonych miejscach.

21. Wzbronione jest obsłudze parowozów wrzucanie do paleniska materiałów wybuchowych, silnie iskrzących itp.

22. Wzbronione jest wsypywanie żużla, wypuszczenie wody, piasku i pary na zwrotnice i wagi pomostowe oraz pomosty.

23. Przy przejazdach obok obiektów służących jako pomieszczenie dla materiałów łatwopalnych oraz wraź-

liwych na zapalenie należy unikać iskrzenia i wypadania żarzącego się żużlu. Szczególnie należy przy przejazdach koło benzolowni i magazynu modeli ściśle przestrzegać następujących przepisów:

- a) zamknąć popielnik,
- b) unikać iskrzenia przez przymknięcie regulatora oraz przez nieużywanie dwuchawki i nie zasilanie paleniska z węglem.

24. Wskazówki dla obsługi parowozu:

- a) kurki i zawory należy otwierać i zamykać powoli,
- b) stan wody w kotle musi być utrzymywany stale w normalnej wysokości oznaczonej strzałką i literami N. P.,
- c) urządzenia służące do kontrolowania stanu wody w kotle należy codziennie kontrolować, przez otwieranie wszystkich kurków względnie wentyli. Niedokładności w działaniu i zatkanie należy natychmiast usuwać,
- d) wszystkie urządzenia przeznaczone do zasilania kotłów należy utrzymywać stale w stanie zdatnym do użytku,
- e) co pewnień okres czasu należy badać czy wskazówka manometru cofa się do zera,
- f) dopuszczalne ciśnienie pary dla danego kotła nie może być w żadnym przypadku przekroczone,
- g) obciążenie zaworu bezpieczeństwa chociażby najmniejsze jest niedozwolone i karalne,
- h) drzwiczki paleniska otwierać tylko na krótki czas, ażeby uniknąć ochłodzenia paleniska,

i) chcąc obniżyć ciśnienie pary, należy kocioł zasilić, wodą, zmniejszyć ciąg, a gdyby to niepomogło zaprzestać podsycać ognia,

j) odstawiając parowóz na dłuższy postój, należy kocioł dopełnić wodą, zmniejszyć ciąg i stłumić ogień,

k) zupełnie opróżnienie kotła z wody może nastąpić dopiero po wygaszeniu ognia i wypuszczeniu pary. W przypadku gdyby opróżnianie kotła z wody miało się odbyć przy użyciu ciśnienia pary, to ciśnienie może wynosić tylko 1 atm,

l) napełnienie gorącego kotła zimną wodą jest wzbronione.

25. Obsługa parowozu powinna natychmiast wygasić parowóz przy stwierdzeniu następujących okoliczności:

a) przy odmowie działania obydwóch przyrządów zasilających,

b) przy pęknięciu więcej niż trzech sąsiednich zespołek,

c) przy powstaniu wybrzuszeń na ścianach skrzyni ogniowej,

d) przy ujawnieniu się oznak (jasne plamy nadmiernego przegrzania się ścian skrzyni ogniowej (powód kamień kotłowy),

e) przy stałym obniżeniu się poziomu wody w kotle, wskutek cieknięcia lub pęknięcia płomieniówek, ścian skrzyni ogniowej lub płaszcza stojaka,

f) przy opadzie wody poniżej strzałki najniższego poziomu wody,

g) przy wytopieniu korków łatwotopliwych.

Żurawia parowe

26. Dźwiganie żurawiem ciężarów większych niż ustalona nośność jest wzbronione.

27. Podczas pracy żurawia (obrotu) surowo wzbronione jest przebywanie osób w zasięgu wysięgnika.

28. Pomocnik podczas pracy żurawia, musi znajdować się w dostatecznej odległości od kabiny, (aby w czasie obrotu nie mógł być osiągnięty obracającą się kabiną i powinien być tak ustawiony, aby być widoczny przez maszynistę.

29. Surowo wzbronione jest palaczowi i innym osobom siadanie względnie stanie na platformie (podwoziu) żurawia w czasie jego pracy.

30. Obsługa żurawia obowiązana jest do dokładnej kontroli lin nośnych trzy razy w tygodniu, oraz odpowiedzialna jest za stan żurawia, za racjonalne smarowanie wszystkich części trących, za bezpieczną pracę żurawia. Smarowanie żurawia będącego w ruchu jest wzbronione.

31. Podczas przejazdu żurawia na inne miejsce pracy, pomocnik prowadzi żuraw, zwracając uwagę na to, a w ręce musi posiadać sanki hamulcowe.

§ 29

Szkolenie służby przetokowej i parowozowej oraz pracownicy innych wydziałów związanych z pracą przetokową — jakoteż służby obsługi żurawi.

1. Pracownicy służby przetokowej, parowozowej, i żurawi oraz pracownicy innych wydziałów, powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie w zakresie

pracy przetokowej i sygnalizacji. Wymienionych obowiązuje dokładna znajomość niniejszej instrukcji.

2. Obowiązkiem każdego z wyżej wymienionych jest uczęszczanie na szkolenia z zakresu przepisów tej instrukcji i przepisów bhp.

3. Przed dopuszczeniem pracownika do pełnienia obowiązków służby przetokowej, parowozowej i na żurawiach powinien pracownik ten złożyć egzamin przed komisją P.K.P. Zaś pracownicy innych wydziałów przewidzianych do pełnienia służby związanej z przetokiem, egzamin powinni złożyć przed Komisją wydziału Kolejowego huty w obecności przedstawicieli P.K.P.

Kierownik Działu
Bezpieczeństwa pracy:

(—) inż. Łapiniak

Zatwierdzam:

Nowy Bytom, dnia 10 sierpnia
1960 r.

Główny Inżynier

(—) mgr inż. W. Nowak

Przepisy opracował łącznie z dodatkiem zawierający wskazówki ilustrowane odnośnie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Kierownik Wydziału Kolejowego

(—) Kucharczyk

HUTA „POKÓJ“

Wydział Kolejowy

O s w i a d c z e n i e Nr.....

Niniejszym oświadczam, że zostałem zapoznany z niniejszą instrukcją i będę ją w pracy ściśle przestrzegał. Podstawa prawna:

Rozporządzenie Przew. R. P. z dnia 16. III. 1928 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dziennik U.R.P. nr 35/28, poz. 325)

Data

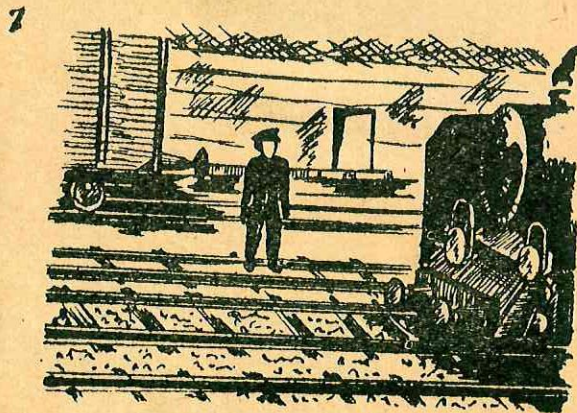
Podpis

Stanowisko

Wskazówki bezpieczeństwa pracy dla drużyn przetokowych

Opracował kier. wydz. kol. K. Kucharczyk

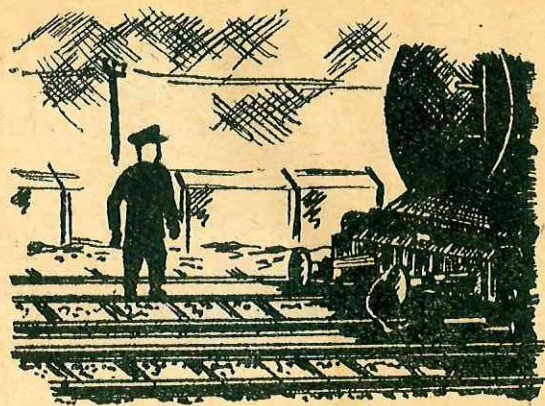
- 1) Nieostrożne chodzenie po torach jest niebezpieczne. W razie konieczności przejścia przez tor należy zwiększyć ostrożność i czujność



Przed przekroczeniem toru spojrzij na lewo i prawo, by się upewnić, czy nie zbliża się pociąg lub tabor

2)

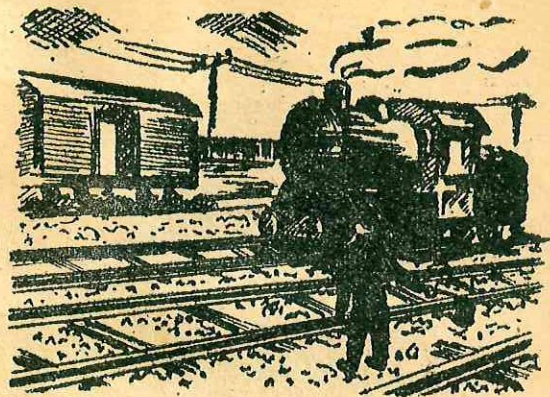
2



Nigdy nie przechodź, przed nadjeżdżającym pojazdem
Pamiętaj, że możesz się poślizgnąć lub potknąć
i wpaść pod koła

3) Należy chodzić tylko po międzytorzu unikając
wchodzenia na tor bez koniecznej potrzeby

3



W czasie pracy chodź tylko po międzytorzu

4) Nie należy chodzić po szynach lub rozjazdach

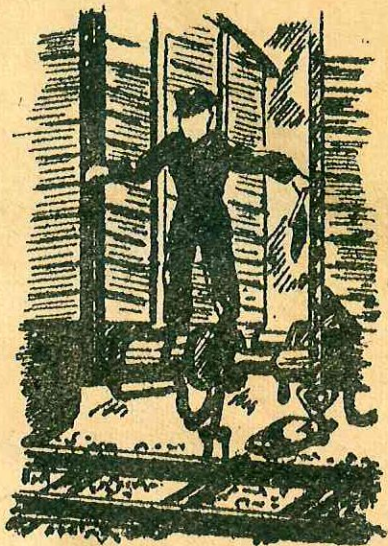
4



Nie stawiaj nogi na główce szyny, między iglicę
i opornicę — unikniesz zakleszczenia stopy

5) nie wolno przechodzić po zderzakach i sprzęgach wagonów lub pod wagonami

5



Nie przechodź nigdy po zderzakach i sprzęgach taboru

6)

6



Skutki lekkomyślnego przechodzenia po sprzęgach i zderzakach taboru: upadek pod koła wagonu będącego w ruchu

7) Między wagony nie wolno wchodzić w pozycji wyprostowanej, lecz należy się schylić poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt



Nie wchodź nigdy między wagony w pozycji wyprostowanej

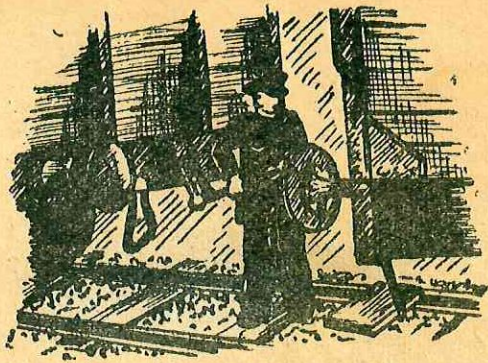
8)



Przed wejściem między wagony schył się pod zderzakami używając uchwytu

9) Pałak sprzęgu należy uchwycić przy nakrętce, szybko narzucić go na hak wagonu i usunąć ręce

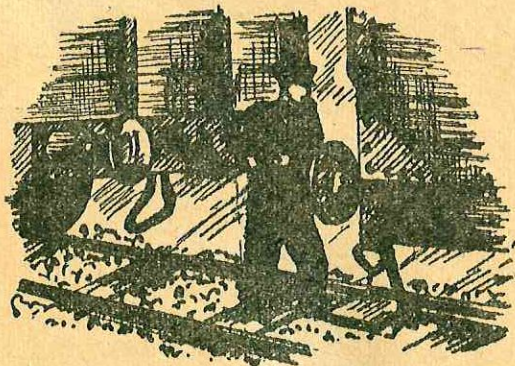
9



Przy sprzęganiu wagonów chwytaj pałak sprzęgu przy nakrętce

10)

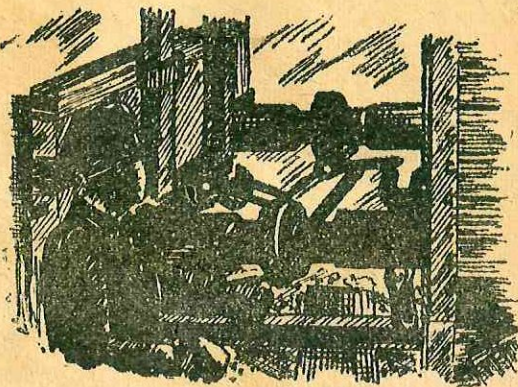
10



Nie chwytaj nigdy za koniec sprzęgu

11) Do rozprzęgania wagonów na wadze głównej należy używać drążków lub widel, wymijając uważnie przeszkody

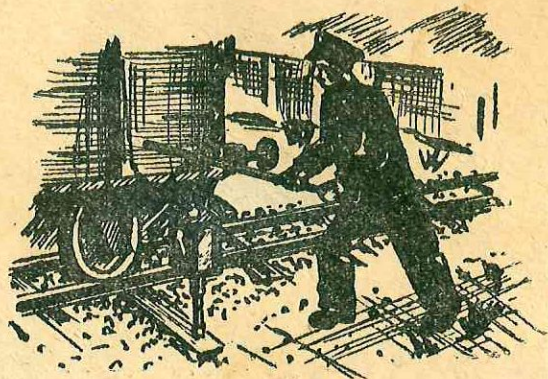
11



Rozprzęganie wagonów drążkiem

12) Podczas hamowania wagonów za pomocą drażka należy zwracać uwagę na znajdujące się obok toru przeszkody

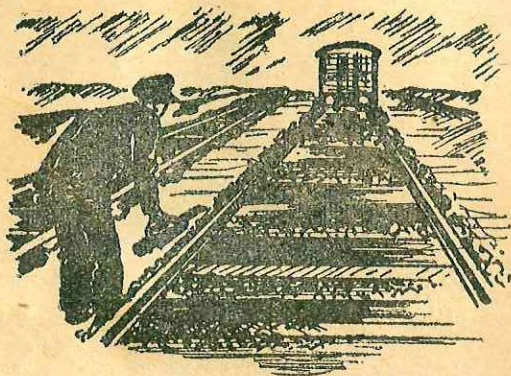
12



Hamując drażkiem, uważaj na przeszkody i obchodź je z wyjętym zawczasu drażkiem

13) Płoz hamulcowy należy układać na szynie w odpowiedniej odległości od nadbiegającego wagonu

13



Płoz hamulcowy nakładaj zawsze w odpowiedniej odległości od nadbiegającego wagonu

14)

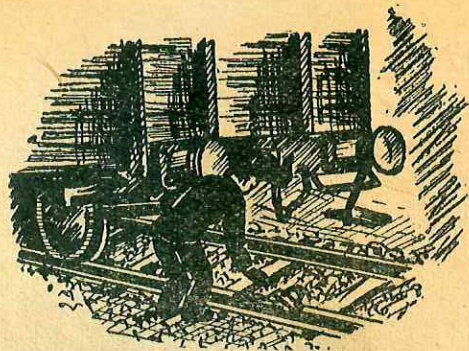
14



Nie nakładaj płozu hamulcowego zbyt blisko nadbiegającego wagonu

15)

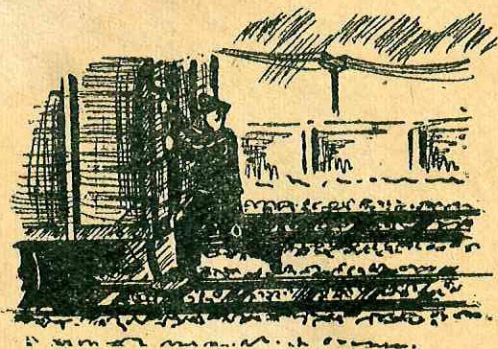
15



Skutki spóźnionego nakładania płozu hamulcowego
uderzenie w głowę płożowego

16) Przy wskakiwaniu na tabor będący w ruchu należy trafić nogą na stopień wagonu, ręką zaś chwycić równocześnie za poręcz. Należy wskakiwać zawsze w kierunku jazdy

16



Wskakując na stopień taboru, będącego w ruchu, uchyć ręką poręcz

17) Podczas jazdy na stopniu nie należy się wychylać poza skrajnię

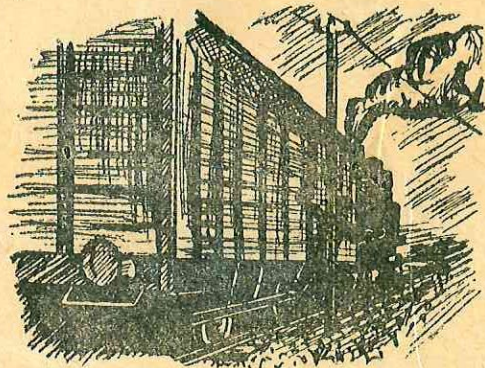
17



Stojąc na stopniu taboru będącego w ruchu, trzymaj się poręczy zwrócony twarzą w kierunku jazdy

18)

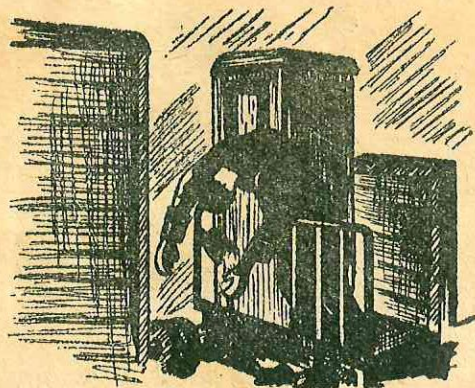
18



Stojąc na stopniu taboru będącego w ruchu, patrz
zawsze w kierunku jazdy i nie wychylaj się poza
skrajną budowlę

19) Stojąc na pomoście wagonu będącym w ruchu,
należy trzymać się poręczy, aby uniknąć upadku wsku-
tek silnego uderzenia przetaczanych wagonów

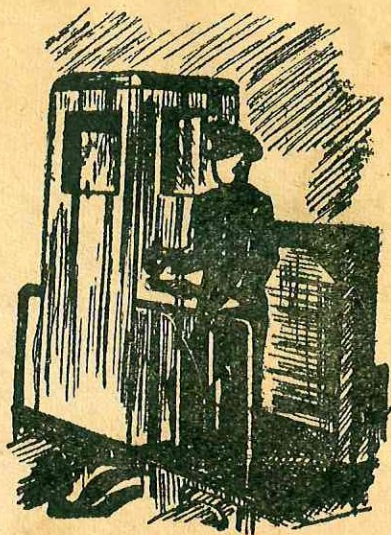
19



Skutki lekkomyślnej jazdy na pomoście wagonu bez
trzymania się poręczy

20)

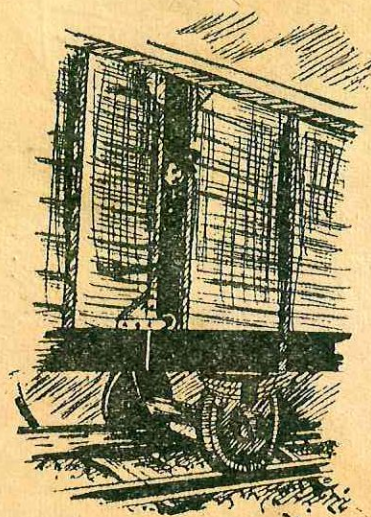
20



Stojąc na pomoście wagonu będącego w ruchu
trzymaj się poręczy

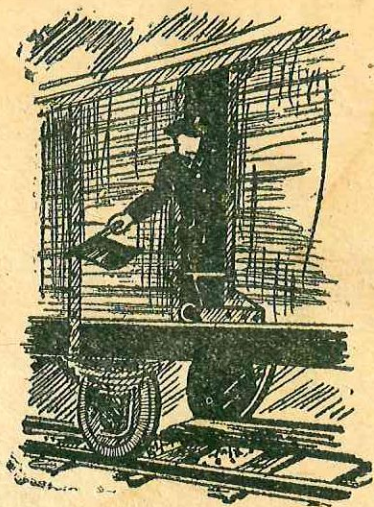
21) Przy uderzeniu wagonów przetaczanych możliwe są wypadki wskutek niespodziewanego zamknięcia się otwartych a niezabezpieczonych drzwi wagonu krytego lub obsunięcia się ładunku itp.

27



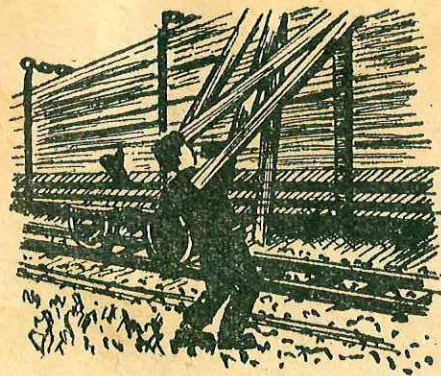
Nie wychylaj się z niezabezpieczonych drzwi wagonu
będącego w ruchu

22



Jeżeli warunki służby zmuszą cię do dawania sygnałów w drzwiach wagonu, zarygluj je uprzednio

23



Skutki nieostrożnego zachowania się przy wagonie z rozluźnionym ładunkiem

24) Przed zeskoczeniem z taboru będącego w ruchu należy z góry upatrzeć bezpieczne miejsce

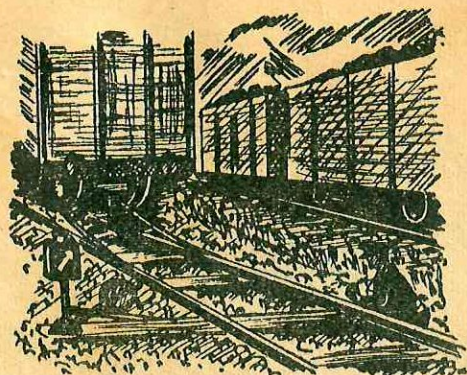
24



Nieprawidłowy zeskok ze stopnia wagonu będącego w ruchu

25) Szczególną ostrożność należy zachować przy pracy na torach

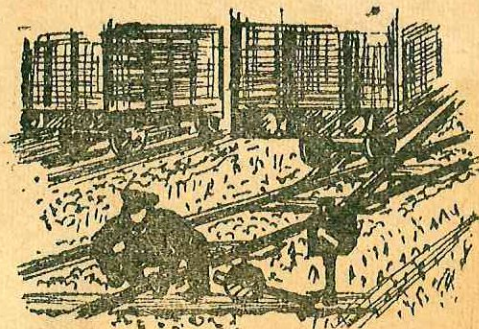
25



Podczas pracy przy naprawie torów bądź zwrócony twarzą zawsze w kierunku manewrów

26)

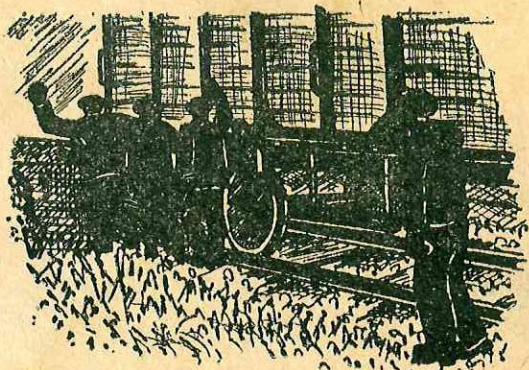
26



Nie pracuj między tokami szyn w rejonie manewrów, a w żadnym przypadku będąc zwrócony tyłem do manewrów

27) Ręczne przetaczanie wagonów wymaga szczególnej uwagi i ostrożności. Podczas ręcznego przetaczania wagonu nie należy go popychać przy zderzakach, lecz tylko przy narożnikach lub z boku wagonu, opierając się ramieniem o podłużne jego ściany. Należy przy tym zwracać szczególną uwagę na ładownie i magazyny położone tuż przy torach przetokowych ze zwężonym ukresem

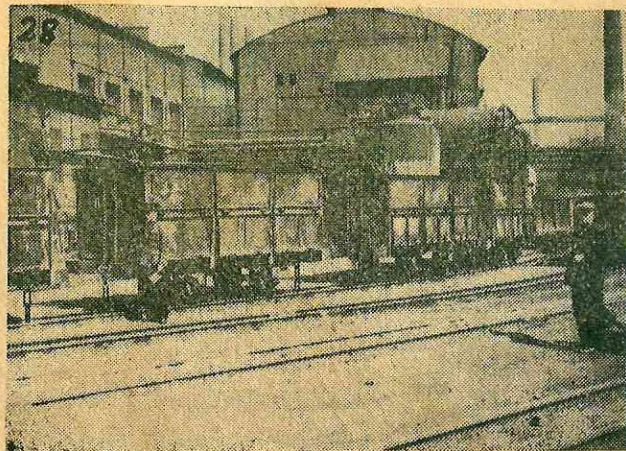
27



Podczas manewrów przy magazynach nie wchodzi między wagon a rampę (pomost)

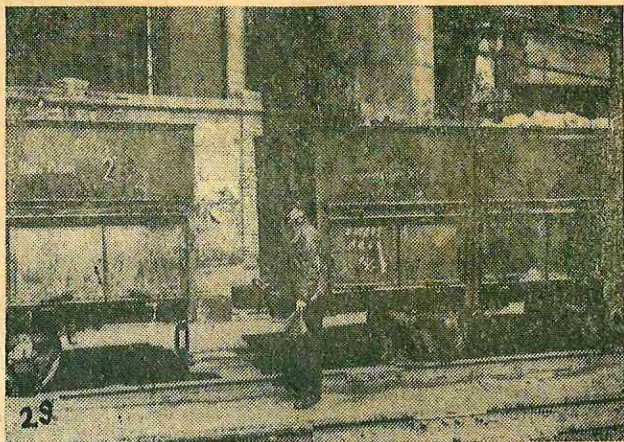
Specjalne wskazówki przy manipulacjach na torze wąskim

28) Sprzęganie i rozprzęganie wagonów wąskotorowych



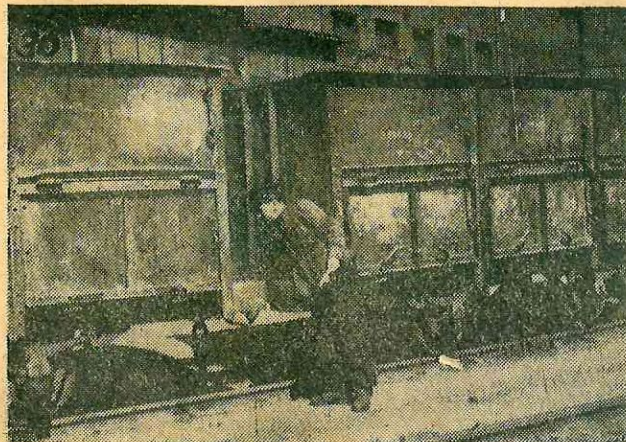
Sprzęgaj wagony dopiero po zetknięciu się zderzaków

29) Sprzęganie i rozprzęganie wagonów wąskotorowych



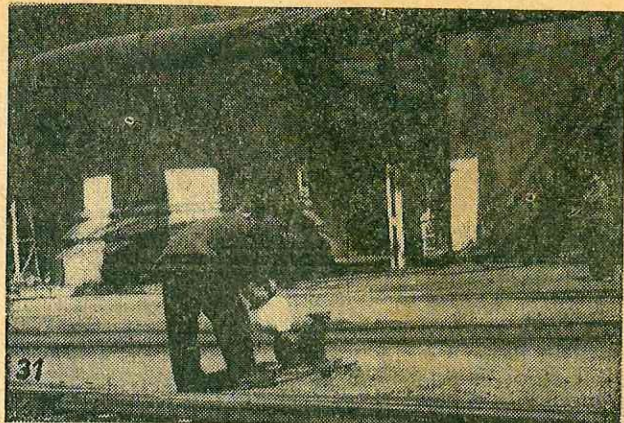
Jeżeli wagon stoi na torze z podniesieniem, to przed sprzęganiem lub rozprzęganiem należy wagon zabezpieczyć płozą

30) Prawidłowe sprzęganie i rozprzęganie wagonów



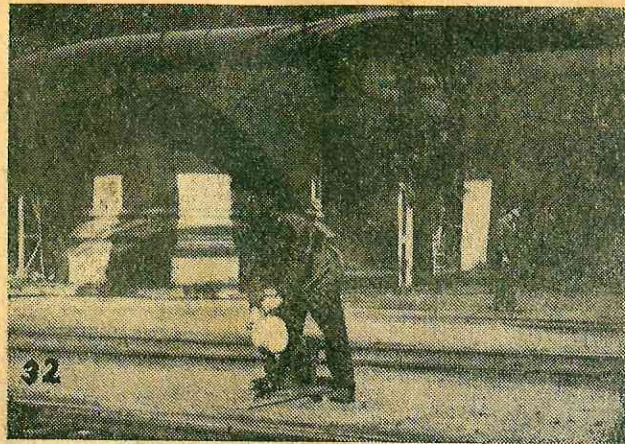
Przy sprzęganiu lub rozprzęganiu ustaw się na zewnątrz zderzaków i to wtenczas, gdy zderzaki się stykają

31) Przekładanie ciężarka zwrotniczego



Nie ustawiaj się na przeciw ciężarka, abyś nie został nim uderzony w nogę

32) Przerzucanie ciężarka zwrotniczego



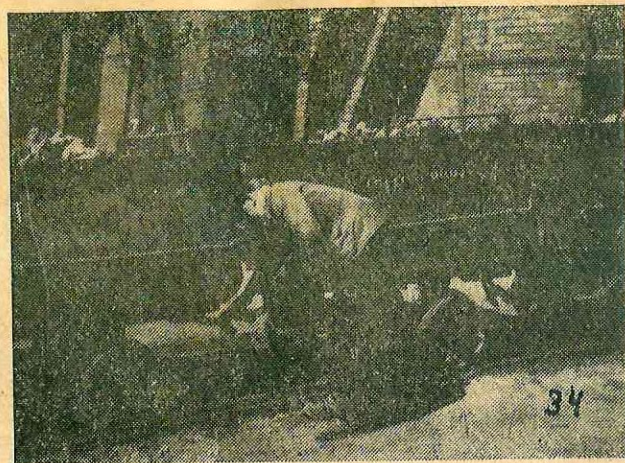
Nie ustawiaj się plecami do toru, byś nie został najechany przez wagon lub parowóz

33) Przerzucanie ciężarka zwrotniczego



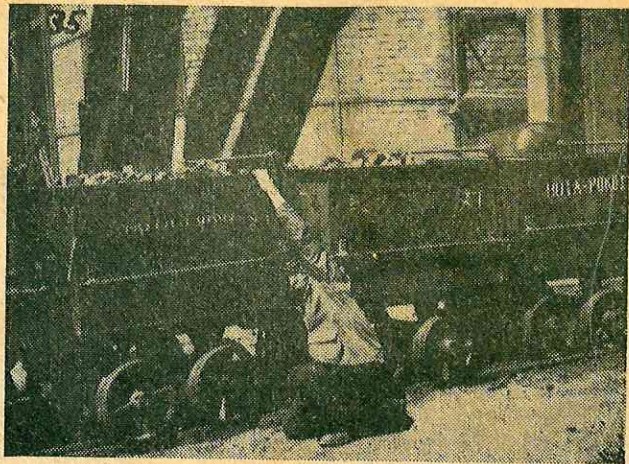
Chwytać ciężarek za rączkę i ramię i ustawić się z boku ciężarka

34) Sprzęganie i rozprzęganie wagoników kokso-
wych



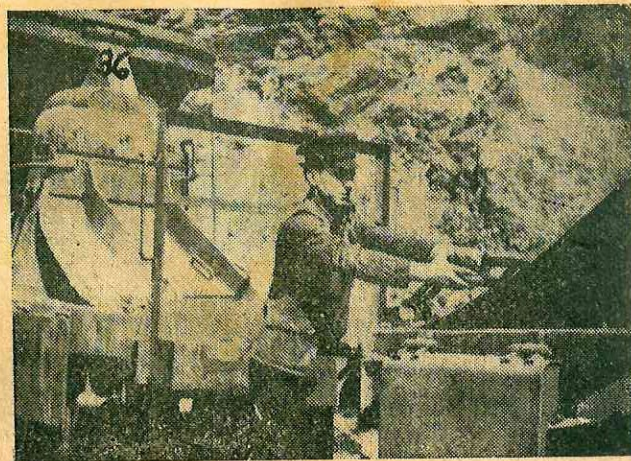
Przy sprzęganiu lub rozprzęganiu nie wolno się wchylać głową lub korpusem między wagoniki

35) Sprzęganie i rozprzęganie wagoników kokso-
wych



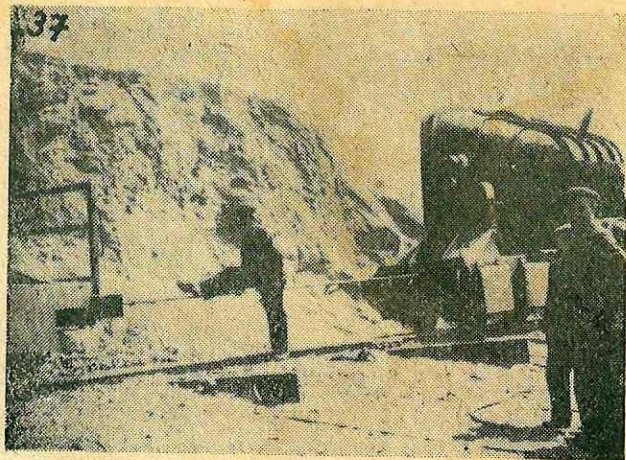
Prawidłowa pozycja ustawienia się przy sprzęganiu
lub rozprzęganiu

36) Prawidłowe zawieszanie liny na hak drugiej
kadzi (dużej)



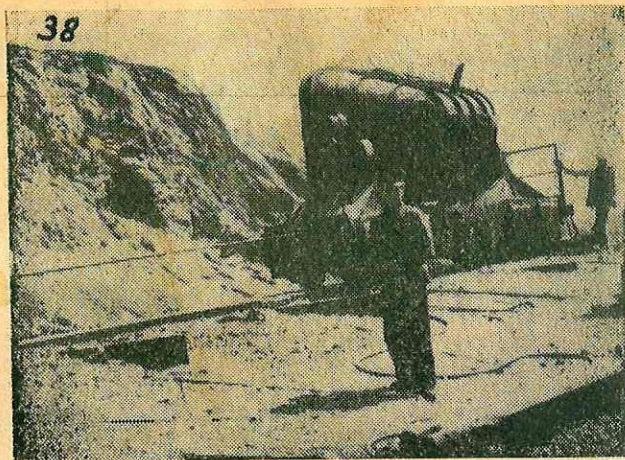
Przy zawieszaniu liny należy zabezpieczyć dużą kładź
od strony spodku toru, przy równoczesnym daniu
parowozu sygnału „Stój”

37) Przechodzenie przez naprężoną linę dużej kadzi jest surowo wzbronione



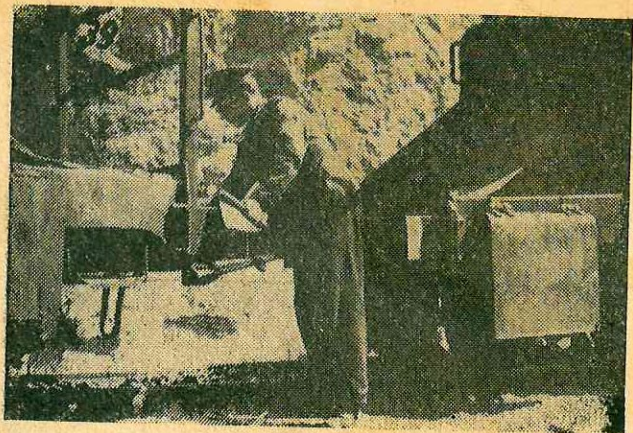
Naprężona lina może się przerwać i okaleczyć cię ciężko lub śmiertelnie

38) Przechodzenie lub stanie obok naprężonej liny



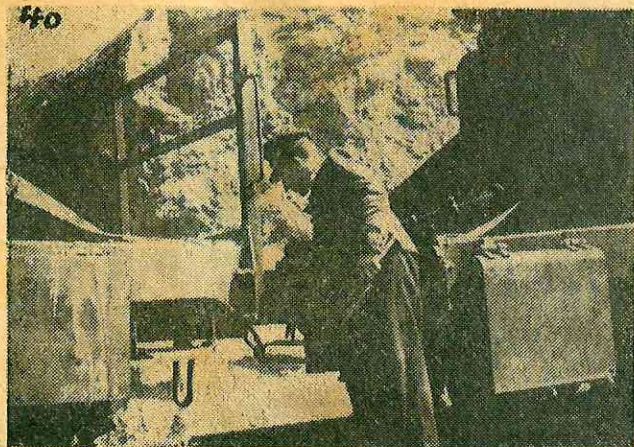
Obok naprężonej liny przechodź z dala, gdyż w razie przerwania się liny możesz zostać okaleczony

39) Sprzęganie i rozprzęganie dużych kadzi



Jeżeli zachodzi potrzeba wchodzić pomiędzy zderzaki, to zabezpiecz kadzie od strony spadku toru przed samoczynnym poruszeniem się

40) Sprzęganie i rozprzęganie dużych kadzi



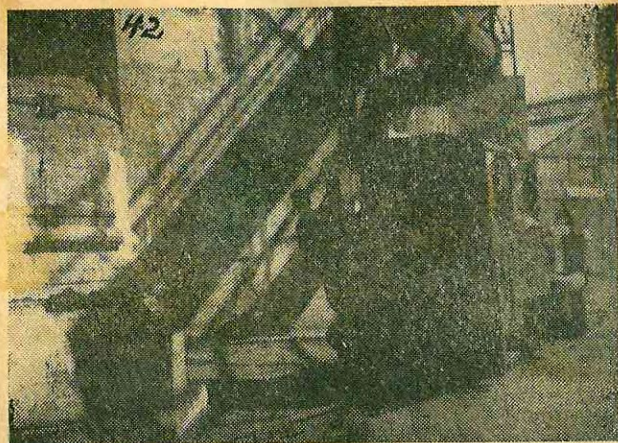
Nigdy nie wchodzić pomiędzy zderzaki, jeżeli kadzie nie są zabezpieczone od strony spadku toru przed samoczynnym poruszeniem się

41) Prawidłowe sprzęganie i rozprzęganie kadzi



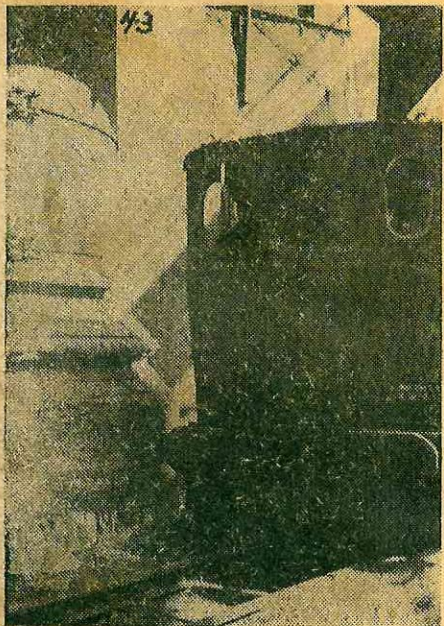
Przy sprzęganiu lub rozprzęganiu kadzi ustaw się
się obok stykających się zderzaków kadzi.

42) Przejazd w miejscach zagrożonych z powodu
braku ukresu (miejsca malowane na żółto)



Nie wychylaj się z parowozu lub wagonu, gdy je-
dzisz na miejscu z zwężonym ukresem

43) Przejazd w miejscach zagrożonych z powodu braku ukresu (miejsca malowane na żółto)



Przy przejeździe na zagrożonych miejscach stój w kabine parowozu lub w profilu wagonu