

MINISTERSTWO GÓRNICICTWA I ENERGETYKI

INSTRUKCJA
dla
maszynisty parowozu
kolei górniczych



1970 r.

MINISTERSTWO GÓRNICWA I ENERGETYKI

INSTRUKCJA
dla
maszynisty parowozu
kolei górniczych

1970 r.

ZARZĄDZENIE NR 8

Ministra Górnictwa i Energetyki

z dnia 9 lutego 1970 r.

(znak: SM-3/952/3546/69)

w sprawie wprowadzenia do stosowania w resorcie górnictwa i energetyki instrukcji dotyczących kolei górniczych.

Na podstawie art. 5 ust. 3 ustawy z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. Nr 54, poz. 311) zarządza się, co następuje:

1.1. z dniem 1 lipca 1970 r. wprowadza się do stosowania na kolejach górniczych resortu górnictwa i energetyki:

- 1) Instrukcję o sporządzaniu regulaminów technicznych dla kolei górniczych,
- 2) Instrukcję o pracy manewrowej na bocznicach kopalnianych w obrębie zakładu przerobczego,
- 3) Instrukcję dla drużyny manewrowej przesuwnicy wagonowej,
- 4) Instrukcję dla maszynisty przesuwnicy wagonowej kolei górniczych,
- 5) Instrukcję dla maszynisty urządzeń do podciągania wagonów pod zakładami przerobczymi,
- 6) Instrukcję dla nastawniczego i zwrotniczego kolei górniczych,
- 7) Instrukcję obsługi urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego kolei górniczych,
- 8) Instrukcję dla maszynisty parowozu kolei górniczych,
- 9) Instrukcję dla pomocnika maszynisty parowozu kolei górniczych,
- 10) Instrukcję dla maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych kolei górniczych,
- 11) Instrukcję dla pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych kolei górniczych,
- 12) Instrukcję dla maszynisty lokomotywy spalinowej kolei górniczych,
- 13) Instrukcję dla pomocnika maszynisty lokomotywy spalinowej kolei górniczych,
- 14) Instrukcję dla rewidenta wagonów kolei górniczych,
- 15) Instrukcję dla pomocników rewidenta (smarownika) wagonów kolei górniczych,
- 16) Instrukcję dla toromistrza kolei górniczych,
- 17) Instrukcję dla drożnika przejazdowego kolei górniczych,
- 18) Instrukcję dla robotnika dokonującego obchodów torów kolei górniczych,
- 19) Instrukcję o kursowaniu pociągów węglowych i nakładowych na hamulcach zespolonych bez obsady konduktorskiej w kopalniach węgla brunatnego,
- 20) Przepisy o oględzinach, badaniach technicznych i naprawie rozjazdów Nr 6,
- 21) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pociągów towarowych i pasażerskich NR MW 56.

2. Instrukcje (przepisy), o których mowa w ust. 1, Departament Spraw Energo mechanicznych, Remontów i Części Zamiennej wyda drukiem i rozprowadzi między zainteresowanych w terminie do dnia 30 maja 1970 r.

3. Zarządzenie obowiązuje od dnia podpisania.

w porozumieniu

Minister Komunikacji

Rozdziałnik:

I A. 1, 8—13, 16, 18—21

C. 4, 6, 8, 11

E. 3—6, 35, 47

II B. 1—8

III K. 16—18 egz.

Minister Górnictwa i Energetyki

(—) J. Mitrega

SPIS TREŚCI

	Strona
Rozdział 1. Postanowienia ogólne	5
§ 1. Skład drużyny parowozowej	5
§ 2. Zakres pracy i obowiązki maszynisty	5
§ 3. Odpowiedzialność służbowa maszynisty	7
§ 4. Znajomość przepisów i instrukcji	7
§ 5. Znajomość szlaku	7
§ 6. Zwierzchnicy maszynisty i zależność służbowa	9
§ 7. Pracownicy podlegli maszyniście	9
§ 8. Przewóz osób i przedmiotów na parowozie	9
§ 9. Ubiór w czasie służby	10
Rozdział 2. Pełnienie służby przez maszynistę	10
§ 10. Wyznaczanie i zgłaszanie się na służbę	10
§ 11. Rozpoczęcie służby i przygotowanie parowozu do pracy	10
§ 12. Wyjazd do pociągu i jazda z pociągiem	13
§ 13. Odjazd od pociągu i zdanie parowozu	16
§ 14. Jazda podwójną trakcją	17
§ 15. Jazda przy użyciu parowozu popychającego	18
§ 16. Wykonywanie pracy manewrowej	19
§ 17. Dozór parowozu pod parą	21
§ 18. Zakończenie służby	21
§ 19. Zachowanie ostrożności podczas pełnienia służby	21
§ 20. Przeciwpowozowe środki ostrożności	23
§ 21. Obowiązki maszynisty przy przeglądzie okresowym parowozu	24
Rozdział 3. Przeszkody w czasie jazdy	25
§ 22. Niezdolność do służby pomocnika	25
§ 23. Obowiązkowe zatrzymanie pociągu	25
§ 24. Uszkodzenia parowozu na szlaku	26
§ 25. Wadliwe działanie przyrządów zasilających	27
§ 26. Brak wody w kotle	27
§ 27. Uszkodzenie płomieniówek i płomienic oraz rur cyrkulacyjnych	28
§ 28. Uszkodzenie przepustnicy	29
§ 29. Uszkodzenie silnika	29

§ 30. Uszkodzenie obręczy kół	31
§ 31. Uszkodzenie resorów	31
§ 32. Pożar w pociągu	31
§ 33. Wykolejenia	32
Rozdział 4. Obsługa parowozu w okresie zimy	32
§ 34. Obowiązki maszynisty w czasie przygotowania parowozu do pracy	32
§ 35. Obowiązki maszynisty w czasie jazdy	34
§ 36. Obowiązki maszynisty w czasie zdawania parowozu do pracy . .	36
Załączniki	37

Rozdział 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Skład drużyny parowozowej

Dla dozoru i obsługi parowozu w czasie jego pracy wyznaczona jest drużyna parowozowa.

Drużyna parowozowa składa się co najmniej z dwóch osób: maszynisty i pomocnika maszynisty albo z maszynisty i palacza parowozu. W pewnych przypadkach, uzasadnionych ciężką pracą drużyny, może ona składać się z trzech osób: maszynisty, pomocnika maszynisty i palacza parowozu.

§ 2. Zakres pracy i obowiązki maszynisty

1. Do zakresu pracy i obowiązków maszynisty należą:

- 1) utrzymywanie w należyтым stanie technicznym parowozu przydzielonego mu na stałe lub czasowo oraz obsługa parowozu przy wykonywaniu przez niego pracy trakcyjnej;
- 2) kontrola czystości kotła parowozowego przy przeglądzie okresowym parowozu;
- 3) pełnienie obowiązków kierownika pociągu przy jeździe:
 - a) parowozu luzem,
 - b) pociągu składającego się z nie więcej niż z 4 wagonów normalnotorowych, lub wąskotorowych o prześwicie powyżej 750 mm,
 - c) pociągu składającego się z wozów kopalnianych bez względu na ilości wozów,
 - d) pociągów między kopalniami węgla kamiennego na hamulcach zespolonych bez obsady konduktorskiej po uprzednim uzgodnieniu przez właściwą DOKP.
- 4) wykonywanie poleceń kierownika pociągu i dyżurnego ruchu podczas prowadzenia pociągu;

- 5) przestrzeganie postanowień obowiązujących przepisów i instrukcji; trzeba bowiem pamiętać o tym, że nawet nieznaczące na pozór odchylenia od nich mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu i być przyczyną najechania, awarii lub katastrofy;
 - 6) oszczędna gospodarka paliwem, smarami oraz wszelkimi materiałami zużywanymi na parowozie;
 - 7) regularne uczęszczanie na pouczania okresowe;
 - 8) nadzorowanie i kierowanie pracą swego pomocnika i palacza we wszystkich czynnościach związanych z obsługą parowozu;
 - 9) praktyczne szkolenie pomocnika w zakresie właściwego przygotowania parowozu do drogi, oględzin poszczególnych części i urządzeń, sposobu smarowania i napełniania smarownic, odwadniania urządzeń hamulcowych, obsługi kotła i paleniska, zmiękczenia wody, konserwacji przyrządów i urządzeń oraz sposobu uruchamiania i zatrzymywania parowozu, jak również obsługi hamulca zespolonego przy jazdach luzem i z pociągiem. W ramach praktycznego szkolenia maszynista powinien pod osobistym nadzorem i odpowiedzialnością zezwolić swemu pomocnikowi, mającemu już pewien staż pracy na parowozie, na prowadzenie pociągu na krótkich i łatwych odcinkach.
2. Aby maszynista mógł prawidłowo wykonywać swe prace zawodowe, obowiązany on jest:
- 1) znać dokładnie konstrukcję, działanie oraz sposoby obsługi i naprawy wszystkich części i urządzeń parowozu i tendra, a także urządzeń hamulców zespolonych wagonów osobowych i towarowych,
 - 2) rozróżniać rodzaje urządzeń ogrzewczych w wagonach osobowych oraz znać sposoby obsługi tych urządzeń, a w szczególności umieć nastawiać przyrządy do regulowania temperatury w wagonach,
 - 3) dbać o sprawne działanie wszystkich urządzeń na parowozie i tendrze przez właściwe ich konserwowanie;
 - 4) mieć przy sobie w miarę potrzeby służbowy rozkład jazdy prowadzonego pociągu, dobrze chodzący zegarek, prawo kierowania parowozem, kartę znajomości szlaku oraz legitymację służbową;
 - 5) znać szlak, po którym ma prowadzić pociąg, a w przypadku niezajomości szlaku zażądać pilota od dyżurnego ruchu lub od sztygara.
3. Po powrocie z drogi lub ukończeniu pracy manewrowej maszynista powinien zapisać do książki wydarzeń każdy wypadek lub wydarzenie z parowozem lub pociągiem, wielkość opóźnienia i przyczynę, a do książki napraw parowozu — usterki.

§ 3. Odpowiedzialność służbowa maszynisty

1. Podczas pełnienia służby na parowozie maszynista jest odpowiedzialny za właściwe wykonywanie należących do niego obowiązków (§ 2), a w szczególności za:
 - 1) stan techniczny i bezpieczeństwo pracy kotła oraz jego czystość od strony wody i ognia,
 - 2) stan techniczny i niezawodne działanie wszystkich urządzeń parowozu,
 - 3) należyte sprężenie lokomotywy ze składem pociągu, bezpieczeństwo jazdy i rozkładowy bieg pociągu, a w pracy manewrowej wydajną pracę parowozu,
 - 4) dostateczne ogrzewanie pociągów w okresie zimy,
 - 5) utrzymywanie w czystości mechanizmów napędowych i rozrządu pary oraz części kotła wraz z armaturą, znajdujących się w budce maszynisty, jak również pomp olejowych oraz nie rozlewanie oleju,
 - 6) przestrzeganie bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności podczas jazdy po liniach zelektryfikowanych, przez niego samego i podległych pracowników,
 - 7) oszczędną gospodarkę paliwem, smarami oraz wszelkimi materiałami zużywanymi na parowozie,
 - 8) prawidłowe wypełnianie wykazu pracy parowozu, kwitów materiałowych, karty znajomości szlaku oraz dokonywanie zapisów w książce wydarzeń i książce napraw parowozu,
 - 9) ścisłe stosowanie się do obowiązujących przepisów i instrukcji dotyczących maszynisty oraz zarządzeń i poleceń władz zwierzchnich.
2. W razie niebezpieczeństwa grożącego pociągowi, maszyniście nie wolno opuścić parowozu tak długo, dopóki nie wyczerpie wszystkich rozporządzalnych środków mogących zapobiec niebezpieczeństwu lub je zmniejszyć.

§ 4. Znajomość przepisów i instrukcji

1. Maszynista jest obowiązany znać całość niniejszej instrukcji oraz wszystkie przepisy i instrukcje dotyczące pracy maszynisty, w szczególności w całości instrukcje:
 - 1) dla pomocnika maszynisty kolei górniczych,
 - 2) przepisy o sygnalizacji na PKP — E1 przystosowanych dla kolei górniczych oraz następujące instrukcje i przepisy w częściach dotyczących maszynisty i pomocnika maszynisty,
 - 3) instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego na kolejach górniczych,

- 4) przepisy o gospodarce pojazdami trakcyjnymi na PKP — Mt9,
 - 5) instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP — R1,
 - 6) instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pociągów towarowych i pasażerskich na PKP — Mw 56,
 - 7) przepisy o pociągach i wagonach ratunkowych oraz o postępowaniu w razie wypadków kolejowych na PKP — Mt 38,
 - 8) przepisy o używaniu pługów odśnieżnych na PKP — Mt 41,
 - 9) instrukcję dla rewidenta wagonów kolei górniczych,
 - 10) instrukcję o pracy manewrowej na kolejach górniczych,
 - 11) instrukcję dla nastawniczego i zwrotniczego kolei górniczych,
 - 12) instrukcję dla dróżnika przejazdowego kolei górniczych,
 - 13) przepisy PKP dla pracowników kolejowych o udzielaniu doraźnej pomocy w nagłych wypadkach przed przybyciem lekarza — S 5,
 - 14) przepisy o naprawie parowozów normalnotorowych — część ogólną i zeszyt I — PKP Mtp 32,
 - 15) ustawę o czasie pracy.
2. Ponadto maszynista powinien być obznajmiony z poszczególnymi typami parowozów, ich mocą oraz z urządzeniem i obsługą obrotnic, przesuwnic itp. urządzeń maszynowych.

§ 5. Znajomość szlaku

1. Znajomość szlaku polega na znajomości danych technicznych linii lub odcinka linii, po którym maszynista ma prowadzić pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) rodzaju blokady stosowanej na danej linii (samoczynna, półsamoczynna, DUN), a w związku z tym rodzajów stosowanych semaforów (ramienne, świetlne),
 - 2) usytuowanie semaforów wjazdowych, wyjazdowych, odstępowych i drogowskazowych oraz ich widoczności w porze dziennej i nocnej,
 - 3) usytuowania bocznicy (stacji), torów i miejsc zatrzymania pociągów,
 - 4) rozmieszczenia żurawi wodnych i ich wydajności,
 - 5) usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposobów ich zabezpieczenia,
 - 6) usytuowania mostów, tuneli, lasów i innych obiektów leżących w bliskiej odległości od torów kolejowych oraz stopnia ich bezpieczeństwa pod względem pożarowym (iskrzyenie z parowozu),
 - 7) profilu podłużnego linii (wzniesień, spadków i łuków).

2. Bez znajomości szlaku, maszyniście nie wolno wyjeżdżać z pociągiem na dany odcinek linii. W takim przypadku maszynista powinien zażądać od dyżurnego ruchu lub sztygara przydzielenia pilota.
Pilotem może być każdy pracownik kolejowy, który zna wymienione dane techniczne tej linii. Wskazane jest jednak aby na pilotów wyznaczani byli przede wszystkim maszyniści lub pomocnicy maszynistów z prawem kierowania pojazdem trakcyjnym.
3. Przy określaniu znajomości szlaku należy przyjmować:
 - 1) znajomość szlaku zatracą się automatycznie po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy z pociągiem na danym szlaku,
 - 2) znajomość szlaku poprzednio już znanego odzyskuje się po dokonaniu dwóch jazd na parowozie na danym odcinku, przy czym jedną jazdę należy odbyć w porze, gdy jest ciemno,
 - 3) znajomość szlaku poprzednio zupełnie nie znanego nabywa się po dokonaniu czterech jazd na parowozie na danym odcinku, przy czym dwie jazdy należy odbyć w porze, gdy jest ciemno.
4. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście przez sztygara na okres półroczny (zał. 1). Sposób wypełniania jej przez maszynistę i sposób wymiany, podane są na odwrocie karty.
5. Kartę znajomości szlaku maszynista powinien mieć stale przy sobie i wręczać ją na każde żądanie przełożonym, a dyżurnemu ruchu zaś w przypadkach, gdy zachodzi potrzeba stwierdzenia, czy maszynista rzeczywiście nie zna szlaku, po którym odmawia jazdy bez pilota — np. przy kierowaniu pociągów inną drogą.

§ 6. Zwierzchnicy maszynisty i zależność służbowa

Bezpośrednim zwierzchnikiem, maszynisty jest sztygar oddziału, któremu podlega trakcja kolejowa.

§ 7. Pracownicy podlegli maszyniście

1. Podczas obsługi parowozu maszyniście podlegają bezpośrednio pomocnik i palacz.
2. W czasie dokonywania czynności obrządzania lub obracania parowozów, pracownicy wyznaczeni do tych czynności, w czasie ich wykonywania podlegają maszyniście.

§ 8. Przewóz osób i przedmiotów na parowozie

1. Wstęp na parowóz oraz jazda na parowozie dozwolona jest tylko dla osób mających stałe lub czasowe zezwolenie uprawniające do takiej jazdy wystawione przez upoważnione do tego jednostki służbowe.

2. Na parowozie, w budce maszynisty lokomotywy normalnotorowej może się znajdować najwyżej pięć osób łącznie z drużyną parowozową, a w budce maszynisty lokomotywy wąskotorowej 4 osoby, pod warunkiem, że ilość ta nie będzie utrudniała wykonanie zadań drużynie.
3. Osoby jadące na parowozie, a nie należące do obsługi z wyjątkiem przełożonych, powinny się podporządkować wskazówkom maszynisty i zająć miejsce przez niego wskazane.
4. Przewożenie na parowozie przedmiotów i części nie należących do danego parowozu, do użytku osobistego drużyny i jadących osób, jest zabronione.

§ 9. Ubiór w czasie służby

1. Podczas pełnienia służby maszynista powinien nosić przepisową odzież i starać się o czysty i schludny wygląd.

Rozdział 2

PEŁNIENIE SŁUŻBY PRZEZ MASZYNISTĘ

§ 10. Wyznaczanie i zgłaszanie się na służbę

1. Sposób wyznaczania maszynisty na służbę jest zależny od rodzaju wykonywanej przez niego pracy. Jeżeli maszynista jest zatrudniony według ustalonego turnusu pracy, to powinien zgłaszać się na służbę bez oddzielnego zawiadamiania lub wzywania. W innych przypadkach maszynista powinien być zawiadamiany o następnej służbie ustnie lub pisemnie (przez wywieszanie wykazu pracy na dobę następną lub awizowanie).
2. O niemożności przybycia na służbę maszynista obowiązany jest zawiadomić sztygara przynajmniej na 6 godzin przed rozpoczęciem służby i podać przyczynę niemożności przybycia.
3. Maszynista powinien zgłaszać się do służby w stanie trzeźwym i należycie wypoczętym.

§ 11. Rozpoczęcie służby i przygotowanie parowozu do pracy

1. Maszynista powinien zgłosić się na służbę nie później, niż to wynika z ustalonego turnusu pracy, zawiadomienia ustnego lub pisemnego.
Pierwszą czynnością maszynisty powinno się zgłoszenie swego przybycia właściwemu sztygarowi. Obowiązuje to również w przypadkach, gdy maszynista ma przyjąć parowóz na (stacji)

bocznicy przy pociągu i na manewrach, w celu objęcia tam służby. Odstępstwa od tej zasady są dopuszczalne za każdorazową zgodą zwierzchnika.

2. Przy krótkich okresach czasu na przejście parowozu znajdującego się w parowozowni lub od jednego pociągu do drugiego — parowóz ten drużyna kończąca pracę może przekazać bezpośrednio drużynie rozpoczynającej na nim pracę. W takim przypadku każda drużyna parowozowa wykonuje swoje czynności przewidziane przy zdawaniu i przyjmowaniu parowozu, a niezależnie od tego maszynista zdający parowóz powinien poinformować maszynistę przyjmującego o stanie parowozu i zauważonych usterkach oraz okazać pomoc przy ich usuwaniu.
Wzajemne informowanie się o stanie parowozu jest szczególnie ważne i obowiązujące, gdy zmiana drużyny parowozowej odbywa się przy pociągu, z uwagi na stosunkowo krótki czas przeznaczony na tę czynność.

3. Po zgłoszeniu swego przybycia sztygarowi i otrzymaniu przydziału pracy i parowozu maszynista powinien:
 - 1) zapoznać się z zarządzeniami wydanymi w czasie jego odpoczynku, urlopu lub choroby i potwierdzić to swym podpisem;
 - 2) udając się na parowóz sprawdzić po drodze ostatnie zapisy w książce napraw parowozu, a po stwierdzeniu — że roboty zostały wykonane — pokwitować je;
 - 3) zapoznać się z wynikiem ostatniej analizy wody kotłowej;
 - 4) sprawdzić obecność swego pomocnika oraz przekonać się, czy parowóz nie stoi poza ukresem i czy jest podklinowany;
 - 5) sprawdzić, czy przepustnica jest zamknięta, nawrotnica znajduje się w położeniu środkowym, zawory przedmuchowe cylindrów są otwarte, a hamulec ręczny zaciśnięty;
 - 6) zbadać poziom wody w kotle oraz prawidłowe działanie wodowskazu przez przedmuchiwanie szkła wodowskazowego i przekonać się przy tym, czy kurki wodowskazu łatwo otwierają się i zamykają;
 - 7) zbadać stan ognia na rusztach, właściwe rozłożenie żaru i pokrycie rusztów oraz stan skrzyni ogniowej, korków topliwych, płomieniówek i płomienic, jak również sklepienia;
 - 8) zbadać działanie zasadniczych urządzeń i przyrządów na parowozie, a w szczególności: przyrządów zasilających, sprężarki, dmuchawki, gwizdawki parowozowej, sztokera, zakrapiaczy popielnika i dymnicy, piasecznicy oraz stan i wskazania manometrów; przy badaniu działania piasecznicy należy również sprawdzić, czy końce rur piasecznicy nie uległy zniekształceniu, (zawinięte brzegi) i czy ich wyloty są ustawione prawidłowo;

- 9) sprawdzić, czy szybkościomierz, manometr kotłowy i zawory bezpieczeństwa są zaplombowane oraz czy taśmy rejestracyjnej do szybkościomierza wystarczy na wyznaczoną jazdę;
- 10) zbadać ilość wody w tendrze, położenie wskaźnika ilości wody, czystość siatki w otworze wlewowym tendra, szczelność połączenia przewodów wodnych między parowozem a tendrem oraz ilość piasku w piasecznicy, zwracając uwagę na jego sypkość i czystość;
- 11) zbadać, czy dymnica jest opróżniona z leszu, stan i czystość siatki odiskiernej, płomieniówek i płomienic, szczelność drzwi dymniczych i otulin (blach) przy przewodach parowych, jak również klap popielnika;
- 12) odnotować stan urządzeń odiskiernych w przewidzianej do tego książce;
- 13) sprawdzić działanie turboprądnicy do oświetlenia elektrycznego, stan latarni i żarówek oraz latarni zapasowych (naftowych);
- 14) dociągnąć luźne nakrętki wyczystek z wyjątkiem wyczystek zamkniętych korkiem oraz znajdujących się w dymnicy; dokręcania luźnych nakrętek wyczystek należy dokonywać ostrożnie stając z boku oraz wystrzegając się jakichkolwiek uderzeń;
- 15) dokonać oględzin zestawów kołowych, mechanizmu napędowego i rozrządczego, urządzeń hamulca zespolonego i ręcznego, urządzeń zderzakowych i ciągłowych, połączeń parowozu z tendrem, podwozia oraz wszelkich dostępnych części parowozu i tendra zwracając szczególną uwagę na zamocowanie śrub i klinów, zabezpieczenie sworzni od wypadnięcia, oraz sprawdzić, czy nie ma usterek technicznych i uszkodzeń wymienionych w załączniku 2;
- 16) zbadać stan urządzeń smarowniczych, szczelność przewodów, kurków i dławic oraz dopilnować należytego nasmarowania wszystkich części trących się nie wyłączając ślizgów stojaka i ślizgów bocznych kotła — przy badaniu stanu urządzeń smarowniczych należy pokręcać ręcznie korbkami pomp olejowych tak długo, aż w otwartych kurkach kontrolnych pokaże się olej; należy to wykonać przed wyjazdem z parowozowni;
- 17) zauważone usterki, których sam nie może usunąć w krótkim czasie, zapisać do książki napraw i dopilnować szybkiego wykonania;
- 18) odwodnić zbiorniki powietrzne i przedmuchać przewód hamulcowy.

4. W przypadku ujawnienia uszkodzeń lub usterek wymienionych w załączniku 2, maszynista obowiązany jest zgłosić o tym sztygarowi, a uszkodzenie zapisać do książki napraw.
5. Maszynista powinien sprawdzić narzędzia parowozu wg książeczki kompletu inwentarza parowozu oraz ich przydatność, a w przypadku stwierdzenia braków złożyć raport.
6. Po dokonaniu wszystkich czynności niezbędnych do zagwarantowania prawidłowej pracy parowozu i wszystkich jego urządzeń maszynista powinien podgrzać cylindry, usunąć kliny spod kół parowozu i wyjechać z parowozem do pracy trakcyjnej, podnosząc uprzednio nadprężność pary w kotle do wysokości odpowiadającej przewidywanym potrzebom.

§ 12. Wyjazd do pociągu i jazda z pociągiem

1. Przed wjazdem na obrotnicę maszynista powinien się upewnić, czy obrotnica jest nastawiona dla niego i czy jest zaryglowana. Podczas znajdowania się parowozu na obrotnicy zabrania się:
 - 1) przerabiania ognia i zasilania paleniska,
 - 2) uruchamiania przyrządów zasilających, piasecznicy, otwierania zaworów przedmuchowych cylindrów i odmulania kotła,
 - 3) przedmuchiwania szkła wodowskazowego lub odwadniania jakichkolwiek urządzeń.
2. Wyjazd do pociągu powinien nastąpić w takim czasie, aby przybycie parowozu do pociągu nastąpiło nie później niż w czasie ustalonym w planie pracy. Maszynista powinien pamiętać o tym, że nawet minimalne opóźnienie w przybyciu parowozu, może być przyczyną dużego opóźnienia w odejściu pociągu.
3. Podczas postoju parowozu przed dojazdem do pociągu maszynista powinien:
 - 1) przedmuchać przewód hamulcowy, a w okresie ogrzewania pociągów również przewody ogrzewania parowego,
 - 2) podnieść nadprężność pary w kotle oraz przystosować ogień w palenisku do przewidywanej pracy parowozu wystrzegając się dymienia na stacji.
4. Dojeżdżanie do pociągu lub taboru powinno być ostrożne, szczególnie do wagonów zajętych przez pasażerów lub inne osoby, a w okresach gołoledzi i opadów, dla uniknięcia obrotowego poślizgu kół przy ruszaniu z pociągiem, należy przy dojeżdżaniu parowozem do pociągu uruchomić piasecznicę.
5. Po dojechaniu do pociągu należy dokonać przepisowej i prawidłowej próby hamulców, wręczyć kierownikowi pociągu wykaz

pracy parowozu i uzgodnić z nim dokładny czas oraz odebrać kar-
tę próby hamulca.

6. Po otrzymaniu od kierownika pociągu sygnału „Odjazd” oraz upewnieniu się, że właściwy semafor zezwala na jazdę, maszyni-
sta powinien uruchomić pociąg.

Ruszenie z pociągiem powinno się odbyć spokojnie, bez szarpnięć
i obrotowego poślizgu kół.

Odwodnienie cylindrów należy dokonać podczas postoju parowo-
zu przy pociągu, a po ruszeniu dopiero wtenczas, kiedy parowóz
znajdzie się za peronem.

7. Przy wyjeździe ze stacji maszynista powinien zwracać baczną
uwagę na ruch pociągów i lokomotyw manewrowych na torach
sąsiednich oraz czy obsługa pociągowa lub służba stacyjna nie
podaje sygnału „Stój”.

8. Podczas jazdy maszynista jest obowiązany:

1) wspólnie z pomocnikiem zwracać baczną uwagę na wszelkie
sygnały, wskaźniki i znaki drogowe stosując się ściśle do ich
wskazań oraz powtarzać sobie wzajemnie i głośno widziane
sygnały;

2) pilnie obserwować szlak i przejazdy drogowe, zwracając
uwagę, czy dróżnik znajduje się na swym stanowisku, a za-
pory drogowe zostały we właściwym czasie opuszczone;

3) zwracać uwagę, czy z pociągu własnego, z pociągu przeciw-
nego kierunku lub wyprzedzanego, nie wystaje ładunek mo-
gący zagrozić bezpieczeństwu ruchu lub:

- a) nie nastąpiło wykolejenie lub oderwanie wagonów,
- b) nie grzeją się osie wagonów,
- c) nie są zahamowane pojedyncze wagony,
- d) nie wybuchł pożar w pociągu.

Obserwacja własnego pociągu jest najłatwiejsza podczas ja-
zdy na łukach;

4) utrzymywać rozkładowy czas jazdy posługując się służbowym
rozkładem jazdy i zegarkiem oraz stosując skrócony czas ja-
zdy w przypadku, gdy pociąg biegnie z opóźnieniem;

5) utrzymywać przepisowe ciśnienie powietrza w zbiorniku
głównym i przewodzie hamulcowym, a urządzenia hamulco-
we mieć przygotowane do działania w każdej chwili;

6) często zwracać uwagę na poziom wody w kotle i wskazania
manometrów oraz kontrolować pracę pomocnika w zakresie:

- a) utrzymywania możliwie równomiernego natężenia ognia
w palenisku, nadprężności pary i poziomu wody w kotle,
- b) zasilania paleniska i kotła małymi dawkami paliwa i wo-
dy oraz częstego odmulania kotła,

c) używania na przemian obydwóch przyrządów zasilających
kocioł wodą,

d) utrzymywania dostatecznego ciśnienia pary w przewo-
dach ogrzewczych,

e) nieużywania do zasilania kotła pomp wodnych podczas
postoju parowozu,

f) nadmiernego dymienia podczas jazdy na szlaku, a unika-
nia go w ogóle podczas przejazdów przez stacje oraz pod-
czas postoju na stacji,

g) niezasilania paleniska przy czynnym przyrządzie zasilają-
cym,

h) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;

- 7) dbać o oszczędne zużywanie paliwa;

8) przy zbliżaniu się do pierwszej stacji zatrzymania lub pierw-
szego semafora wskazującego sygnał „Stój” rozpocząć hamo-
wanie pociągu stosunkowo wcześniej w celu zbadania stopnia
nasilenia działania hamulców, unikać hamowania, przy któ-
rym koła ślizgałyby się po szynach, a hamowanie nagłe sto-
sować tylko w przypadkach koniecznych, np. nieoczekiwa-
nego sygnału „Stój” lub zauważenia niebezpieczeństwa gro-
żącego pociągowi lub ludziom;

9) zatrzymać czoło pociągu w miejscu określonym wskaźnikiem
lub wskazanym przez dyżurnego ruchu, a podczas postoju
dokonywać szybko i sprawnie oględzin parowozu, naboru
wody, jeśli taki jest przewidziany w służbowym rozkładzie
jazdy, nie dopuszczając do wydłużenia postoju i opóźnienia
pociągu;

10) przy dojeżdżaniu do stacji końcowej lub stacji zmiany paro-
wozu obniżyć odpowiednio natężenie ognia w palenisku i nie
dopuszczać na stacji do uchodzenia pary przez zawory bez-
pieczeństwa.

9. Podczas jazdy maszyniście zabrania się:

1) odrywać swą uwagę od kierowania i obsługi parowozu;

2) przejechać semafor wskazujący sygnał „Stój” oraz wskaźnik
zatrzymania pociągu;

3) przekraczać szybkość konstrukcyjną parowozu, dozwoloną
szybkość pociągu oraz szybkość drogową dozwoloną lub
wskazaną sygnałami, wskaźnikami lub rozkazem szczegó-
lnym, jak również jechać na spadku z szybkością uniemożli-
wiającą zatrzymanie pociągu na ustalonej drodze hamowania;

4) wyjeżdżać w drogę bez dokonania wymaganej (szczegółowej
lub uproszczonej) próby hamulca;

- 5) wyłączać hamulec zespolony parowozu i tendra;
- 6) wyłączać działanie sprężarki powietrznej parowozu prowadzącego pociąg zarówno w czasie jazdy, jak i na postoju na szlaku; przy przewidywanym postoju ponad 1 godzinę na stacji należy sprężarkę wyłączyć, a przed odjazdem pociągu uruchomić i wykonać uproszczoną próbę hamulca;
- 7) dopuszczać do opadnięcia poziomu wody w kotle poniżej najniższego dopuszczalnego;
- 8) używać dmuchawki przy otwartej przepustnicy;
- 9) nieużywanie i zbędne używanie gwizdawki parowozowej, szczególnie w porze nocnej w obrębie stacji, zabudowań, miast i osiedli;
- 10) wyrzucania na tory żaru, żużła, popiołu i kamieni znalezionych w węglu;
- 11) zatrzymywania parowozu pod izolatorami sieci trakcyjnej,
- 12) odmulania parowozu na rozjazdach.

§ 13. Odjazd od pociągu i zdanie parowozu

1. Maszynista może odjechać od pociągu po odłączeniu parowozu przez pracownika stacyjnego albo na polecenie dyżurnego ruchu, jeśli czynność tę wykonuje pomocnik.
Przed odłączeniem parowozu maszynista powinien zluźnić hamulce zespolone w pociągu.
Przed odjazdem od pociągu maszynista powinien otrzymać od kierownika pociągu wykaz pracy parowozu oraz potwierdzić swym podpisem zgodność zapisów w raporcie z jazdy ze stanem faktycznym.
Jeżeli po przyjeździe z pociągiem parowóz wykonywał pracę dodatkową, maszynista powinien żądać doręczenia mu pokwitowania, które załącza do wykazu pracy parowozu.
2. Podczas jazdy do parowozowni drużyna parowozowa powinna całą uwagę zwrócić na bezpieczeństwo jazdy, na ruch pociągów i pojazdów trakcyjnych po torach sąsiednich oraz na wszelkiego rodzaju sygnały podawane mechanicznie lub ręcznie. Dokonywanie w tym czasie innych czynności jest zabronione. Po przybyciu parowozu do parowozowni maszynista powinien jak najszybciej zgłosić swoje przybycie i podać w jakim stanie technicznym znajduje się parowóz.
3. Po przybyciu na kanał (skład opału) maszynista powinien:
 - 1) wyposażyć parowóz w pełny zapas paliwa, wody, piasku, smarów i innych materiałów, niezbędnych do następnej pracy parowozu,
 - 2) dopilnować należytego oczyszczenia paleniska, popielnika i dymnicy w następującej kolejności:

- a) dymnicy przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i klapach popielnika,
- b) rusztu przy zamkniętych drzwiach dymnicy i klapach popielnika,
- c) popielnika przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i drzwiach dymnicy.

Otwarcie dymnicy należy wykorzystać również do zbadania stanu siatki odiskiernej, szczelności dymnicy i drzwi dymniczych oraz rur płomiennych.

Ruszt należy oczyszczać możliwie szybko i częściami, zaczynając od ściany sitowej, a każdą oczyszczoną część zaraz pokrywać warstwą żarzącego się koksu.

Po całkowitym oczyszczeniu rusztu, pozostały na nim żarzący się koks należy rozprowadzić po całej powierzchni rusztu i pokryć go cienką warstwą świeżego węgla, a następnie dorzucać węgiel tak, aby ogień utrzymywał się wzdłuż wszystkich ścian paleniska.

- 3) dokonać szczegółowych oględzin parowozu, tendra oraz poszczególnych części i zauważone usterki, jak również niedomagania stwierdzone podczas jazdy po odstawieniu parowozu na miejsce postoju zapisać do książki napraw.
- 4) dopilnować odwodnienia zbiorników powietrznych przewodu hamulcowego i pozostałych urządzeń, jak również wytarcia ze smaru i brudu mechanizmów napędowych i parorozdzielczych, szyb okiennych i sygnałowych oraz kotła w budce maszynisty.
- 5) oddać do analizy próbkę wody kotłowej.
4. Pobór smarów i innych materiałów powinien być dokonywany w zasadzie w parowozowni, nabór zaś paliwa stosownie do zarządzeń władz zwierzchnich.
5. Po odstawieniu parowozu na wyznaczone miejsce postoju należy przepustnicę dobrze zamknąć, nawrotnicę ustawić w położeniu środkowym, zawory przedmuchowe cylindrów otworzyć, hamulec ręczny zacisnąć i szczelnie zamknąć klapy popielnika.
6. Przed zejściem z parowozu należy sprawdzić poziom wody i nadprężność pary w kotle, zdać parowóz palaczowi parowozowni, który powinien się sam zgłosić oraz dopilnować podklinowania parowozu.
7. Maszynista po przyjeździe do parowozowni nie powinien wykonywać żadnych napraw przy parowozie, lecz obowiązany jest wpisać wymagane naprawy do książki napraw parowozu.

§ 14. Jazda podwójną trakcją

1. Pociąg może być prowadzony jednocześnie nie więcej niż przez dwie lokomotywy ciągnące i jedną lokomotywę popychającą.

Przy dwóch lokomotywach ciągnących na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której szybkość konstrukcyjna jest większa.

Przy jednakowej szybkości konstrukcyjnej, jako pierwsza powinna być ustawiona lokomotywa mająca na przodzie wózek lub oś toczną.

2. Podczas jazdy podwójną trakcją szybkość pociągu reguluje i hamuje pociąg maszynista pierwszego parowozu, zaś maszynista parowozu drugiego powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszego parowozu. Maszynista drugiego parowozu powinien ustawić rękojeść zaworu maszynisty w położenie dla jazdy podwójną trakcją, a w przypadku grożącego niebezpieczeństwa zahamować pociąg nie czekając na zahamowanie przez maszynistę parowozu pierwszego.

Jeżeli jazda podwójną trakcją jest spowodowana dużym ciężarem pociągu to odpowiedzialność za rozkładowy bieg pociągu ponoszą maszyniści obydwóch parowozów. W innych przypadkach za rozkładowy bieg pociągu ponosi odpowiedzialność maszynista parowozu wyznaczonego do prowadzenia pociągu.

Maszynista parowozu drugiego jest obowiązany stosować takie otwarcie przepustnicy i napełnienie cylindrów, aby ułatwić maszyniście pierwszego parowozu utrzymanie rozkładowego czasu jazdy.

3. Sprzęganie dwóch parowozów ze sobą należy do obowiązków pomocnika maszynisty parowozu pierwszego.
4. Maszynista parowozu pierwszego jest odpowiedzialny za właściwe sprzęgnięcie parowozów ze sobą i ze składem pociągu.
5. Przy ruszaniu z pociągiem pierwszy uruchamia swój parowóz maszynista parowozu pierwszego.
6. Ogrzewanie pociągu należy do parowozu drugiego.

§ 15. Jazda przy użyciu parowozu popychającego

1. Na sygnał „Odjazd” maszynista parowozu popychającego daje sygnał: „Odhamować zupełnie” po czym maszynista parowozu ciągnącego na znak gotowości do jazdy daje sygnał: „Baczność”. Po tym sygnale maszynista parowozu popychającego uruchamia swój parowóz, a dopiero wówczas maszynista parowozu ciągnącego wprawia w ruch swój parowóz.
2. Przed ukończeniem popychania maszynista parowozu popychającego daje sygnał „Baczność” i, aby nie spowodować rozerwania pociągu, stopniowo zmniejsza nacisk na zderzaki ostatniego wagonu.

3. Rozpoczęcie i wstrzymanie popychania nie może odbywać się nagle, lecz stopniowo.

4. Maszynista parowozu popychającego stosuje się ściśle do sygnałów podawanych z parowozu prowadzącego i jest obowiązany zwracać uwagę na pociąg, szczególnie przy przejeżdżaniu po łukach.

5. Jeżeli maszynista parowozu popychającego zauważy przeszkodę, która wymaga zatrzymania pociągu, to powinien dać sygnał: „Hamować mocno” i powoli przestać popychać, po czym maszynista parowozu ciągnącego powinien natychmiast użyć wszelkich środków, aby zatrzymać pociąg.

6. Maszynista parowozu ciągnącego zauważywszy przeszkodę, która wymaga zatrzymania pociągu, powinien natychmiast dać sygnał „Hamować mocno”, maszynista parowozu popychającego powinien natychmiast powtórzyć ten sygnał i aby uniknąć rozerwania pociągu wstrzymać stopniowo popychanie. Z wyjątkiem przypadku nagłego niebezpieczeństwa, maszynista parowozu prowadzącego pociąg powinien zacząć hamować i stosować wszelkie środki do zatrzymania pociągu dopiero po powtórzeniu sygnału „Hamować mocno” przez maszynistę parowozu popychającego.

7. W czasie prowadzenia pociągu z parowozem popychającym parowozy powinny pracować równomiernie. W przypadku, gdy parowóz popychający nie jest sprzęgnięty z pociągiem, należy stale utrzymywać jego zetknięcie z ostatnim wagonem.

8. Przy popychaniu pociągu z hamulcami zespolonymi i sprzęgnięciu parowozu popychającego z pociągiem, hamulec parowozu popychającego musi być włączony do układu hamulcowego pociągu. Zawór główny maszynisty parowozu popychającego musi być ustawiony w takie położenie, jak na parowozie drugim przy jeździe podwójną trakcją.

9. Podczas jazdy pociągu z lokomotywą popychającą zabrania się:

- 1) maszynistom lokomotyw ciągnącej i popychającej zatrzymać pociąg bez uprzedniego podanie odpowiednich sygnałów,
- 2) maszyniście lokomotywy popychającej przerywać popychanie przed miejscem oznaczonym wskaźnikiem zaprzestania popychania, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 5 i 6.

§ 16. Wykonywanie pracy manewrowej

1. Manewry mogą być wykonywane parowozem manewrowym lub pociągowym.

Zabrania się wykonywania manewrów przy niepełnym składzie drużyny parowozowej. Podczas przerwy w pracy manewrowej parowóz powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika — maszynistę lub pomocnika.

Podczas nieobecności maszynisty na parowozie, pomocnikowi nie wolno wykonywać żadnych ruchów parowozem.

2. Maszynista wykonuje manewry na polecenie ustawiacza, po uprzednim otrzymaniu odpowiedniego sygnału, który może być powtórzony przez spinacza. Jazdy luzem parowozów manewrowych (bez drużyny manewrowej) w poszczególnych rejonach nastawczych odbywają się na odpowiednie sygnały dawane za pomocą tarcz zaporowych, manewrowych lub na sygnały manewrowe, podawane przez nastawniczych (zwrotniczych) tych rejonów. Przed rozpoczęciem manewrów maszynista powinien być poinformowany, na czym będą one polegały i jaki jest plan pracy. Drużyna parowozowa zatrudniona przy manewrach, powinna znać warunki techniczne stacji.
3. Podczas manewrów drużyna parowozowa powinna:
 - 1) uważnie obserwować podawane sygnały i ściśle się do nich stosować, jeżeli to nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych,
 - 2) uważnie obserwować położenie zwrotnic i rozstawienie taboru na torach,
 - 3) uważać na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych,
 - 4) uruchamiać parowóz tylko na sygnały przewidziane w przepisach o sygnalizacji na PKP-E1, przystosowanych dla kolei górniczych, a sygnały niezrozumiałe uważać za sygnał „Stój”,
 - 5) ostrożnie dojeżdżać do wagonów i unikać silnych uderzeń mogących uszkodzić tabor lub ładunek,
 - 6) powtarzać sobie wzajemnie sygnały, jeżeli są podawane po stronie pomocnika,
 - 7) wykonywać manewry szybko i sprawnie,
 - 8) należyście obsługiwać i chronić przed uszkodzeniem urządzenia radiofoniczne zainstalowane na parowozie.
4. Przetaczanie odrzutowe podwójną trakcją jest zabronione.
5. Przy wykonywaniu manewrów parowóz powinien znajdować się na końcu lub na początku przetaczanego składu. Wyjątkowo na stacjach położonych na poziomie lub spadku nie większym niż 2,5‰ parowóz może się znajdować w środku wagonów, przy czym z jednej strony parowozu nie może się znajdować więcej niż 3 wagony. Przy wykonywaniu manewrów poza stacją, parowóz powinien znajdować się od strony spadku.

6. Parowóz manewrowy powinien mieć czynny hamulec zespolony i ręczny.

§ 17. Dozór parowozu pod parą

1. Parowóz znajdujący się pod parą poza parowozownią powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika, maszynistę, pomocnika lub palacza.
2. Podczas postoju parowozu na stacji w oczekiwaniu na drogę lub pociąg, maszynista może się oddalić od parowozu na krótki czas i niezbyt daleko dla załatwienia spraw służbowych lub osobistych, jednak bez wychodzenia poza teren stacyjny. Schodząc z parowozu maszynista powinien poinformować pomocnika dokąd się udaje.
3. Obsłudze parowozu nie wolno spać ani drzemać na parowozie będącym pod parą.

§ 18. Zakończenie służby

Po zdaniu parowozu w parowozowni maszynista powinien:

- 1) zapisać do książki wszelkie wydarzenia, jakie zdarzyły się podczas pełnienia służby, a w szczególności:
 - a) opóźnienia pociągów powstałe wskutek niedostatecznego stanu technicznego parowozu, wydłużenia czasu jazdy, przeciążenia parowozu, złych warunków atmosferycznych, nieoświetlenia lub niedostatecznej widoczności sygnałów itp. przyczyn,
 - b) przetrzymywania pociągów pod semaforami, wydłużenia postojów lub nieplanowe zatrzymania na stacjach z powodu braku dyżurnego ruchu przy przejeździe przez stacje bez zatrzymania.
- 2) oddać dyżurnemu ruchu lub sztygarowi wykaz pracy parowozu wraz z pokwitowaniami za pracę manewrową lub pracę dodatkową oraz odbitki kwitów na pobrane paliwo,
- 3) przy pełnieniu służby nie według ustalonego turnusu dowiedzieć się, kiedy ma się zgłosić na następną służbę.

§ 19. Zachowanie ostrożności podczas pełnienia służby

1. Maszynista jest obowiązany wykonywać wszystkie czynności związane z obsługą parowozu w taki sposób, aby zapewnione przy tym było bezpieczeństwo drużyny lokomotywowej i innych pracowników, a także osób postronnych.

Z tych względów należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) przed każdym ruszeniem samym parowozem należy upewnić

się, że nikogo nie ma pod parowozem oraz dać sygnał: „Baczność”,

- 2) wchodzić na parowóz i schodzić z niego należy tylko podczas postoju posługując się stopniami i poręczami przy użyciu obydwóch rąk;
- 3) wchodzenie na pomost przy kotle, na kocioł, na dach parowozu oraz na tender naładowany węglem, dozwolone jest tylko podczas postoju parowozu na torach nie zelektryfikowanych; jeżeli wyjście na pomost, dach, kocioł lub tender jest konieczne dla usunięcia usterki uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, należy parowóz (pociąg) zatrzymać i usterkę usunąć, przy czym, jeżeli linia jest zelektryfikowana, należy podczas tej czynności zachować środki ostrożności wymienione w ust. 2;
- 4) nieznaczne wychylenie się podczas jazdy poza linię zewnętrzną parowozu jest dozwolone tylko z okna bocznego, przy czym nie wolno w ogóle wychylać się przy zbliżaniu się do obiektów stojących w bliskiej odległości od toru, jak np. mostów, przepustów, tuneli, budynków, wszelkiego rodzaju masztów i słupów oraz podczas wyprzedzania lub krzyżowania się z innymi pociągami;
- 5) wchodzić pod parowóz nie stojący na kanale można tylko przy zachowaniu następujących środków ostrożności:
 - a) na parowozie znajduje się maszynista lub pomocnik,
 - b) parowóz jest zahamowany, przepustnica jest zamknięta, nastawnica znajduje się w położeniu środkowym i zawory przedmuchowe cylindrów są otwarte,
 - c) parowóz jest zabezpieczony od najechania przez inny tabor,
 - d) nie będzie uruchamiany odmulacz i dokonywane przedmowanie szkła wodowskazowego;
- 6) wchodzenie między zderzaki dla sprzęgnięcia parowozów między sobą lub z wagonami jest dozwolone dopiero po dojechaniu do taboru;
- 7) przy smarowaniu parowozu, zapalaniu latarń sygnałowych, dokonywaniu oględzin i napraw, nigdy nie należy stawać w taki sposób, aby mogło nastąpić zgniecenie zderzakami podjeżdżającego lub uruchamianego taboru;
- 8) zdejmowanie podczas jazdy długich narzędzi ogniowych umieszczonych na tendrze lub umieszczanie ich z powrotem powinno się odbywać z zachowaniem największej ostrożności, przy czym nie wolno nimi w ogóle manipulować przy zbliżaniu się do mostów, tuneli, przepustów oraz budynków stojących w bliskiej odległości od toru, jak również przy wy-

przedzaniu lub krzyżowaniu się z innymi pociągami; poza tym narzędzia te powinny być zabezpieczone przed wysuwaniem się do przodu lub tyłu podczas jazdy;

- 9) po naborze wody należy wysięgnicę żurawia ustawić we właściwe położenie równoległe do osi toru oraz zabezpieczyć przed wychyleniem; nie należy również dopuszczać do przelewania się wody z tendra oraz rozlewania jej koło żurawia, co w okresie zimy może przyczynić się do powstania wypadków; poza tym zabrania się skręcania wysięgnicy żurawia podczas ruchu parowozu;
 - 10) stopnie parowozu i tendra, poręcze, pomcsty oraz podłogę na stanowisku maszynisty, jak również narzędzia ślusarskie, należy utrzymywać w czystości.
2. Szczególne i dodatkowe środki ostrożności należy stosować na torach zelektryfikowanych dla uniknięcia porażenia prądem.
W związku z tym na takich torach zabrania się:
- 1) wchodzić na dach parowozu, kocioł i tender zarówno na postoju, jak i podczas jazdy; wchodzenie na tender w celu otwarcia lub zamknięcia pokrywy otworu wlewowego powinno odbywać się z dołu po stopniach (drabince) i tylko do wysokości niezbędnej dla wykonania tej czynności;
 - 2) posługiwać się długimi narzędziami ogniowymi w sposób umożliwiający dotknięcie sieci trakcyjnej; manipulowanie tymi narzędziami powinno odbywać się w płaszczyźnie poziomej najwyżej na wysokości górnej krawędzi tendra i w granicach jego szerokości;
 - 3) polewać węgiel na tendrze strumieniem wody z węża podczas jazdy;
 - 4) kierować strumień wody przy polewaniu węgla podczas postoju parowozu wyżej niż górna krawędź tendra;
 - 5) zatrzymywać parowóz kominem bezpośrednio pod słupem, na którym są zawieszony przewody sieci trakcyjnej;
 - 6) używać dmuchawki podczas postoju na odcinkach, na których przewody sieci są zawieszony na wysokości niższej od normalnej; odcinki te są oznaczone wskaźnikami We 10 i We 11.

§ 20. Przeciwpożarowe środki ostrożności

1. Maszynista powinien stosować następujące przeciwpożarowe środki ostrożności:
 - 1) utrzymywać urządzenia odiskierne stale w należyłym stanie technicznym, zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami, badać je po każdym przyjeździe z drogi i przed każdym wyjazdem w drogę, a wszelkie chociażby najmniejsze w nich usterki zapisywać do książki napraw;

- 2) utrzymywać przyrządy przeciwpożarowe przydzielone na parowóz w stanie zdatnym do użytku i przechowywać je w miejscach do tego przeznaczonych;
- 3) często zakrapiać dymnicę i popielnik przy zamkniętej przepustnicy, a obowiązkowo przy zbliżaniu się do rewnianych mostów, magazynów i składowisk z materiałami łatwopalnymi oraz lasów i terenów zalesionych;
- 4) dokonywać oczyszczania paleniska, dymnicy i popielnika tylko w miejscach do tego przeznaczonych, a w przypadkach koniecznego odstępstwa wyrzucony żar, żużel lub lesz zalać wodą, aż do zupełnego wygaszenia;
- 5) podczas jazdy otwierać przednią klapę popielnika, a tylną trzymać szczelnie zamkniętą (z wyjątkiem jazdy przy dużym śniegu i zaspach śnieżnych);
- 6) stosować szczególne środki ostrożności w czasie jazdy przez lasy i tereny zalesione, szczególnie w okresie suszy, a przede wszystkim:
 - a) unikać w miarę możliwości iskrzenia z komina parowozu,
 - b) unikać zasilania paleniska, a jeżeli to jest konieczne, zmniejszać w tym czasie w miarę możliwości napełnienie cylindrów i otwarcie przepustnicy;
- 7) unikać dłuższego zatrzymania parowozu na mostkach drewnianych lub pod nimi; przy wjeździe na most drewniany obie klapy popielnika powinny być szczelnie zamknięte;
- 8) na torach koło ramp krytych, magazynów i składowisk z materiałami łatwopalnymi, koło urządzeń stacyjnych i bocznicowych nie wolno używać dmuchawki.

§ 21. Obowiązki maszynisty przy przeglądzie okresowym parowozu

1. Maszynista powinien współpracować przy przeglądzie okresowym. W szczególności do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) udział w komisji badającej czystość kotła od strony wody przed myciem i po myciu,
 - 2) dopilnowanie usunięcia wszystkich usterek zapisanych do książki napraw parowozu oraz czuwanie nad należytą jakością wykonywanych napraw.
2. Na podstawie stanu czystości ścian kotła, ilości wypłukanego mułu i luźnego kamienia kotłowego, maszynista powinien wywnioskować czy dawkowanie środków chemicznych do zmiękczenia wody było prawidłowe, a częstość odmulania dostateczna. O swych spostrzeżeniach powinien zawiadomić swoich kolegów współpracujących dany parowóz.

PRZESZKODY W CZASIE JAZDY

§ 22. Niezdolność do służby pomocnika

1. Jeżeli podczas jazdy z pociągiem pomocnik stanie się niezdolny do służby, to maszynista jest obowiązany zatrzymać pociąg i zażądać od kierownika pociągu przydzielenia pracownika spośród drużyny konduktorskiej i dojechać z nim do stacji, z której zgłasza o zaistniałym fakcie szytgarowi. Następnie postępuje według otrzymanej dyspozycji.
2. Jeżeli parowóz jedzie luzem, to maszynista powinien odpowiednio zmniejszyć szybkość i dojechać do najbliższej stacji. Ma również prawo zabrać na parowóz do pomocy kogokolwiek z pracowników kolejowych spotkanych po drodze i z nim dojechać do najbliższej stacji, gdzie postępuje w sposób wskazany w ust. 1.

§ 23. Obowiązkowe zatrzymanie pociągu

1. Maszynista jest obowiązany natychmiast zatrzymać pociąg w następujących przypadkach poza wymienionymi w przepisach o sygnalizacji na PKP-E1 przystosowanymi dla kolei górniczych:
 - 1) gdy nastąpiło uszkodzenie parowozu lub wagonu zagrażające bezpieczeństwu ruchu;
 - 2) gdy w pociągu powstał pożar;
 - 3) gdy z pociągu własnego wysunął się ładunek; jeżeli maszynista zauważy wysunięty ładunek z pociągu wyprzedzanego lub przeciwnego kierunku, to powinien jak najszybciej zawiadomić o tym stację;
 - 4) w razie zauważenia, że z pociągu wypadł człowiek lub większy przedmiot, który mógłby zagrozić bezpieczeństwu ruchu;
 - 5) jeżeli z toru lub przejazdu nie usuwają się ludzie lub większe zwierzęta pomimo dania sygnału „Baczność”;
 - 6) jeżeli na sąsiednim torze zaszedł wypadek z pociągiem lub z ludźmi;
 - 7) w razie zauważenia na torze własnym lub sąsiednim uszkodzenia toru, pęknięcia szyny lub innej przeszkody do jazdy, które nie zostały osłonięte sygnałami;
 - 8) w razie zauważenia, że po tym samym torze zbliża się z przeciwnego kierunku inny pociąg; w takim przypadku należy dawać sygnał „Alarm” i cofać swój pociąg do tyłu do czasu zatrzymania się pociągu przeciwnego kierunku;
 - 9) Przed miejscem zagrożonym (podanym w służbowym rozkładzie jazdy) lub gdy pociąg zaskoczyła na szlaku gwałtowna

ulewa; szybkość jazdy pociągu zaskoczonego gwałtowną ulewą powinna być zmniejszona do 20 km/godz., a przed miejscem zagrożenia pociąg powinien być zatrzymany i dopiero po stwierdzeniu, że stan toru nie zagraża bezpieczeństwu jazdy, można przez to miejsce przejechać pociągiem z szybkością 5 km/godz.

2. Przeszkodą do jazdy jest również rozerwanie pociągu. Jeżeli oderwanej części pociągu nie można połączyć z pozostałą częścią wskutek uszkodzenia urządzeń ciąglowych, to pociąg należy doprowadzić do stacji częściami, przy czym z częścią pierwszą należy zabrać wagon z uszkodzonym urządzeniem ciąglowym. Przy najbliższym semaforze odstępowym albo pierwszej zwrotnicy wjazdowej należy pociąg zatrzymać, nawet wtedy, gdy semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i zawiadomić nastawniczego o rozerwaniu i pozostawieniu części pociągu na szlaku. Dalsza jazda może się odbyć na polecenie dyżurnego ruchu.
3. W razie zamachu na parowóz jadący luzem, maszynista powinien w miarę możliwości zabezpieczyć ślady i dowody rzeczowe, mogące przyczynić się do wykrycia przestępcy.
4. W razie katastrofy maszynista powinien zabezpieczyć parowóz i zostawić pod dozorem pomocnika, a następnie wziąć udział w ratowaniu rannych, w zapobieganiu powstania pożaru.

§ 24. Uszkodzenia parowozu na szlaku

1. W razie uszkodzenia parowozu prowadzącego pociąg, maszynista powinien:
 - 1) usunąć uszkodzenie własnymi środkami, w zasadzie po zatrzymaniu pociągu,
 - 2) w miarę możliwości zatrzymać pociąg na poziomej części szlaku,
 - 3) szybko powziąć decyzje co do możliwości usunięcia uszkodzenia i czasu trwania naprawy i zgłosić o tym kierownikowi pociągu,
 - 4) starać się doprowadzić pociąg (lub dojechać luzem) do najbliższej stacji, a jeśli to jest niemożliwe zażądać parowozu zastępczego.
2. Po zażądaniu parowozu zastępczego, maszyniście nie wolno uruchamiać pociągu, chociażby uszkodzenie parowozu zostało w międzyczasie usunięte. W takim przypadku, zgodę na uruchomienie pociągu może dać tylko ta stacja, od której zażądano przysłania parowozu zastępczego.

W czasie oczekiwania na parowóz zastępczy, maszynista powinien w zależności od rodzaju uszkodzenia przygotować parowóz do jazdy jednym silnikiem lub na zimno.

3. Jeżeli uszkodzeniu uległ parowóz jadący luzem i stał się niezdalny do dalszej jazdy, maszynista powinien osłonić go zgodnie z przepisami sygnalizacji PKP przystosowanych dla kolei górniczych i zażądać niezwłocznie parowozu pomocniczego od najbliższej stacji.

Zawiadomienia o wypadku należy dokonać drogą telefoniczną, za pośrednictwem spotkanych pracowników kolejowych lub osób postronnych, przez obsługę pociągu przeciwnego kierunku lub też przez wysłanie do najbliższego telefonu pomocnika. Przy zgłoszeniu o wypadku należy podać na jakim kilometrze znajduje się uszkodzony parowóz.

4. Jeżeli podczas jazdy z pociągiem maszynista stwierdzi poważne usterki parowozu, które nie gwarantują rozkładowego przybycia pociągu do stacji docelowej lub zmiany parowozu, to powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższej stacji w celu przygotowania parowozu zastępczego. Błędne wśród maszynistów tendencje, uniknięcia za wszelką cenę żądania parowozu zastępczego powodują b. poważne opóźnienia pociągów dochodzące do setek minut wtedy, gdy szybko dokonana zamiana parowozu — zwłaszcza gdyby potrzeba tej zamiany była zgłoszona telefonicznie przez maszynistę — spowodowałaby opóźnienie kilkunastominutowe.

§ 25. Wadliwe działanie przyrządów zasilających

1. Jeżeli jeden z przyrządów zasilających nie działa wcale lub działa wadliwie, to pociąg można prowadzić dalej pod warunkiem, że drugi przyrząd działa sprawnie. W takich przypadkach poziom wody w kotle należy utrzymywać dość wysoki, a mianowicie od 1/2 do 3/4 szkła wodowskazowego.
2. Jeżeli obydwa przyrządy zasilające działają wadliwie, to należy w miarę możliwości doprowadzić pociąg na najbliższej stacji i tam dokonać naprawy przynajmniej jednego przyrządu. Jeżeli maszynista stwierdzi, że przyrządy zasilające nie działają z powodu usterek, które można usunąć tylko w warsztacie, to powinien nie zwlekając zażądać parowozu zastępczego.

§ 26. Brak wody w kotle

1. Maszynista ponosi odpowiedzialność służbową i sądową za dopuszczenie do wybuchu kotła oraz wyżarzenia podniebienia z powodu braku wody w kotle.
2. Zabrania się zasilania kotła wodą, gdy nastąpiło wytopienie korków topliwych, wyżarzenie podniebienia paleniska lub wydęcie ścian skrzyni ogniowej.

3. Maszynista ponosi odpowiedzialność służbową za wytopienie korków topliwych i uszkodzenia skrzyni ogniowej spowodowane niewłaściwym lub nieumiejętnym opalaniem i zasilaniem kotła, nieprawidłowym czyszczeniem paleniska, zbyt rzadkim odmulaniem kotła oraz niewłaściwym dawkowaniem środków chemicznych do zmiększania wody.
4. W celu niedopuszczenia do uszkodzeń skrzyni ogniowej należy:
 - 1) natychmiast wygasić ogień w palenisku, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn nie da się utrzymać poziomu wody w kotle na przepisowej wysokości;
 - 2) stale obserwować szkło wodowskazowe i brać pod uwagę możliwość obniżenia podniebienia paleniska przy przejściu parowozu ze wzniesienia na spadek oraz podczas silnego hamowania przy niskim stanie wody w kotle;
 - 3) pamiętać o pozornym stanie wody w kotle przy otwartej przepustnicy oraz o tym, że im praca silników jest intensywniejsza, tym różnica pomiędzy pozornym i rzeczywistym poziomem wody jest większa;
 - 4) dbać o sprawne działanie szkła wodowskazowego i kurków probierczych i często je przedmuchiwać;
 - 5) zasilać kocioł małymi, lecz częstymi dawkami wody i tylko przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i dobrym, jasnym ogniu;
 - 6) utrzymywać równomierne natężenie ognia, zarzucać paliwo małymi dawkami i nie dopuszczać do raptownych zmian temperatury w skrzyni ogniowej;
 - 7) nie ochładzać zbytnio skrzyni ogniowej przy oczyszczaniu rusztów; z tego też względu czynność tę wykonywać możliwie szybko przy szczelnie zamkniętych klapach popielnika i drzwiach dymnicy, a dmuchawce otwartej tylko na tyle, aby gazy z paleniska nie wydobywały się przez drzwiczki paleniska;
 - 8) kontrolować przy jakiej nadprężności pary w kotle zaczynają działać zawory bezpieczeństwa, a wszelkie usterki zapisywać do książki napraw.

§ 27. Uszkodzenie płomieniówek i płomienic oraz rur cyrkulacyjnych

1. Nieznaczne cieknięcie płomieniówek można usunąć przez utrzymywanie dobrego ognia w palenisku, a szczególnie pod ścianą sitową.
2. Jeżeli nastąpiło większe pęknięcie płomieniówki lub płomienicy i odpływ wody z kotła odbywa się prędzej niż wygaszenie lub

usuwanie ognia, to należy uruchomić przyrządy zasilające, aby nie dopuścić do obniżenia podniebienia.

§ 28. Uszkodzenie przepustnicy

1. Jeżeli uszkodzenie przepustnicy zamkniętej nastąpiło na stacji, to należy zażądać parowozu zastępczego, a jeżeli na szlaku, gdy pociąg jest w biegu, to należy starać się doprowadzić go do najbliższej stacji, a przynajmniej jak najbliżej do tej stacji nim pojechać.
2. Jeżeli przepustnica została uszkodzona wtedy, gdy jest otwarta, to należy pociąg doprowadzić do najbliższej stacji lub stacji zmiany parowozu, regulując szybkość pociągu nastawnicą przy użyciu hamulców.

§ 29. Uszkodzenie silnika

- 1.1. Wiele spośród uszkodzeń silnika, jak: wybicie lub pęknięcie pokrywy cylindrowej, pęknięcie tarczy kotłowej, uszkodzenie trzona tłokowego i krzyżulca, pęknięcie lub pogięcie korbowodów i wiązarów, pęknięcie pierścieni tłokowych i suwakowych, wykładów krzyżulca oraz urwanie czopów, zatarcie części trących się, grzanie się panewek korbowodowych, wiązarów, czopów itp. — powstaje z winy drużyny parowozowej.
2. W celu uniknięcia uszkodzeń silnika należy:
 - 1) utrzymywać niezbyt wysoki poziom wody w kotle i nie otwierać przepustnicy raptownie, co pozwoli uniknąć porywania wody do cylindrów i wszelkich następstw z tym związanych, jak również zmywania smaru z gładzi cylindrowych i suwakowych; poza tym należy dbać o sprawne działanie zaworów bezpieczeństwa cylindrów;
 - 2) nie dopuszczać do obrotowego poślizgu kół przy ruszaniu z pociągiem, zamykać przepustnicę przed użyciem piasecznicy i często odwadniać cylindry, a szczególnie przy niskich temperaturach zewnętrznych, przez co uniknie się uszkodzeń trzona tłokowego, krzyżulca oraz korbowodów i wiązarów;
 - 3) dbać o dostateczne smarowanie suwaków i cylindrów, panewek korbowodowych i wiązarów, czopów, sworzni oraz klinów łożyskowych, przez co uniknie się pęknięcia pierścieni suwakowych i tłokowych, urywania czopów, zatarcia części ruchomych oraz uszkodzeń łożysk osiowych;
 - 4) dopilnować, aby kliny łożysk osiowych były prawidłowo ustawione;
 - 5) sumiennie dokonywać oględzin parowozu, aby nie dopuścić do wypadnięcia sworzni, śrub, zatyczek, klinów nastawczych pa-

newek korbowodowych i wiazarowych, pęknięcia wykładów krzyżulcowych wskutek zbyt dużego luzu między wykładem a prowadnicą krzyżulca.

3. Do bardzo niebezpiecznych uszkodzeń silnika należy pęknięcie sworznia krzyżulca lub powstanie usterki w jego zamocowaniu, które mogą spowodować groźną w skutkach katastrofę. Jazda chociażby z najmniejszą usterką przy sworzniu krzyżulca jest niedopuszczalna.
4. Przy następujących uszkodzeniach należy pociąg zatrzymać i przygotować parowóz do jazdy jednym, nieuszkodzonym silnikiem:
 - 1) pęknięciu cylindra, skrzyni suwakowej, tłoka oraz pokrywy cylindrowej lub suwakowej;
 - 2) pęknięciu trzona tłokowego, obluzowaniu tłoka suwakowego na trzonie, prowadnicy krzyżulca, pęknięciu korbowodu lub wiązara, czopa albo też jarzma stawidła; przy uszkodzeniu wiązara należy zdjąć również odpowiedni wiązara z drugiej strony;
 - 3) urwaniu się lub zgięciu wodzidła suwaka, wahacza, wodzidła, krążka mimośrodowego lub przeciwkorby.
5. W przypadku zgubienia klina panewki korbowodu lub wiązara, pęknięcia lub zgubienia wykładu krzyżulca, należy pociąg zatrzymać, a w miejsce zgubionych części dać zastępcze i jechać dalej, przynajmniej do następnej stacji lub stacji zmiany parowozu.

Jeżeli nastąpiło uszkodzenie wiązara złączonego z zestawem napędym należy zdjąć wszystkie wiązary z obydwóch stron parowozu.
6. Przygotowania parowozu do jazdy jednym silnikiem należy dokonać w sposób następujący:
 - 1) zdjąć korbowód, drażek mimośrodkowy (wodzidło jarzma) wodzidło wahacza i uszkodzony wiązara oraz taki sam wiązara z drugiej strony parowozu,
 - 2) odłączyć trzon suwaka lub wodzidło suwaka od wahacza,
 - 3) ustawić krzyżulec i tłok w położenie skrajne, suwak okrągły w przeciwne położenie skrajne, a płaski suwak w to samo położenie skrajne co tłok,
 - 4) zabezpieczyć krzyżulec i tłok od przesunięcia przez przywiązywanie do prowadnicy krzyżulca deski odpowiedniej długości, a suwak przez ukośne dokręcenie dławnicy,
 - 5) przywiązać wodzidło, kulisę i wahacz,
 - 6) przy ustawieniu krzyżulca w położeniu tylnym skrajnym należy sprawdzić, czy czop poprzedniego wiązara i sworzeń przegubowy wiązara nie zaczepia o krzyżulec,

7) podczas jazdy jednym silnikiem należy uważać, aby przy zatrzymaniu parowozu czop korbowy nie znalazł się w martwym punkcie, co uniemożliwiłoby ruszenie parowozu.

§ 30. Uszkodzenie obręczy kół

1. Jeżeli podczas jazdy maszynista stwierdzi obluzowanie się obręczy, to może doprowadzić pociąg do stacji zmiany parowozu lub parowozowni przy wyłączonym hamulcu parowozowym.
2. W przypadku pęknięcia obręczy na jakimkolwiek zestawie kołowym należy pociąg natychmiast zatrzymać i zażądać parowozu zastępczego.
3. Przy pęknięciu obręczy na zestawie dowiązanym należy:
 - 1) zdjąć wiązary złączone z uszkodzonym zestawem kołowym,
 - 2) wjechać uszkodzonym zestawem kołowym na kliny położone na szynach, wskutek czego nastąpi podniesienie zestawu, który należy utrzymać w tym położeniu przez podłożenie podkładek między łożyska osiowe i zwory wykrojów ostrojnicy; podniesiony zestaw nie powinien obręczami dotykać szyna.

W takim stanie wolno dojechać luzem do parowozowni.
4. Przy pęknięciu obręczy na zestawie napędym należy zdjąć korbowody i sąsiednie wiązary z obydwu stron parowozu, a następnie postąpić jak w przypadku poprzednim i czekać przybycia parowozu zastępczego.

§ 31. Uszkodzenie resorów

1. W przypadku pęknięcia opaski resoru, wieszaka, podpórki resoru lub jednego z głównych piór resoru należy pociąg zatrzymać i zażądać parowozu zastępczego.

Po odciążeniu resoru oraz podłożeniu drewnianej wkładki między łożysko i wykroj ostrojnicy można dojechać luzem do parowozowni, zmniejszając odpowiednio szybkość i zwracając uwagę na stan panwi tych osi, które zostały dodatkowo obciążone.

§ 32. Pożar w pociągu

1. Jeżeli w pociągu wybuchnie pożar należy po zatrzymaniu pociągu rozłączyć część składu znajdującą się za palącym wagonem, a następnie odciągnąć przednią część z palącym się wagonem na bezpieczną odległość. Po odłączeniu palącego się wagonu odjechać znów z resztą wagonów na bezpieczną odległość. Wszystkie rozłączone części składu oraz palący się wagon należy zahamować.
2. Przy gaszeniu pożaru z parowozu, należy wody zostawić w tenderze tyle, aby jej starczyło na dojechanie do najbliższej stacji wodnej.

Gaszenie pożaru na liniach zelektryfikowanych, może być dokonane po uprzednim wyłączeniu prądu z sieci trakcyjnej również na torach sąsiednich.

§ 33. Wykolejenia

1. Jeżeli wykolejeniu uległ parowóz biegnący luzem, a drużyna parowozowa ma odpowiednie środki i warunki do szybkiego wkolejenia go, to może to uczynić bez wzywania pomocy. W takim przypadku należy parowóz przed dalszą jazdą szczegółowo zbadać.
2. Przy wykolejeniu parowozu, tendra lub wagonu podczas jazdy z pociągiem należy do wkolejenia zażądać pomocy.

Rozdział 4

OBSŁUGA PAROWOZU W OKRESIE ZIMY

§ 34. Obowiązki maszynisty w czasie przygotowywania parowozu do pracy

1. Jeżeli parowóz stoi poza parowozownią należy sprawdzić, czy koła parowozu nie przymarzły do szyn, a w przypadku, gdy to nastąpiło, należy zawczasu zapewnić sobie pomoc innego parowozu, żeby nie opóźnić wyjazdu do pociągu. Przed użyciem pomocy innego parowozu należy upewnić się, czy w cylindrach nie ma lodu, który mógłby spowodować wybicie pokryw cylindrowych oraz pocięcie korbówodów i wiązarów. W tym celu należy parowóz i tender zahamować i przy otwartych zaworach przedmuchiwać cylindrów, lekko uchylić przepustnicę. Uchodzenie pary z zaworów przedmuchiowych wskazuje, że w cylindrach nie ma lodu. Jeżeli para z zaworów przedmuchiowych nie uchodzi, to znaczy, że w cylindrach utworzył się lód i wtedy należy cylindry podgrzać przez ustawienie obok nich koszy z żarzącym się koksem.
2. Następnie należy zbadać wszystkie urządzenia i przewody w których mogłaby zamarznąć woda lub smar, a w szczególności należy sprawdzić:
 - 1) czy podgrzewacz wody, inżektory dolne i przewód wodny do tendra są podgrzewane oraz woda w tendrze nie zamarzła lub nie jest za bardzo nagrzana, co może utrudnić lub zupełnie uniemożliwić zasilanie kotła, a także, czy pokrywa otworu wlewowego na tendrze jest lekko uchylona i w ten sposób zabezpieczona od przymarznięcia do krawędzi otworu;

- 2) działanie sprężarki — uruchamiając ją bardzo ostrożnie i powoli;
- 3) czy pompy olejowe są ciepłe i czy rurką spustową przechodzi para;
- 4) działanie zaworków przy rurkach spustowych odwadniających poszczególne przyrządy oraz przewody wodne i parowe;
- 5) czy rurka spustowa wodowskazu nie jest zamrznięta, co uniemożliwiłoby przedmuchiwanie szkła wodowskazowego, dolny koniec tej rurki powinien się znajdować tuż przy podłodze budki maszynisty;
- 6) czy manometry, kotła, powietrzne, pompy wodnej i ogrzewania wskazują prawidłowo, gdyż mały przekrój rurek i liczne załamania ułatwiają zamarzanie w nich wody;
- 7) czy przewodami ogrzewczymi przechodzi para do przodu i tyłu parowozu;
- 8) działanie zakrapiacza popielnika i jego szczelność oraz czy popielnik został oczyszczony; zakrapianie popielnika w zimie stosować w zależności od natężenia mrozu; przy dużych mrozach nie należy go w ogóle zakrapiać, by nie zamroził jego zawartości;
- 9) czy główny zbiornik powietrzny jest odwodniony i czy kurtek spustowy lekko się obraca; w razie stwierdzenia lodu w zbiorniku należy go podgrzać, a potem przedmuchać w celu usunięcia resztek wody;
- 10) czy główny przewód hamulcowy nie jest zapchany; w tym celu należy przedmuchać go do przodu i tyłu, a końcówki sprzęgów hamulcowych zawiesić na wspornikach;
- 11) czy przewód hamulcowy pod parowozem i tendrem jest odwodniony, otwierając w tym celu kurki odwadniaczy i odpylaczy;
- 12) czy w piasecznicy znajduje się wystarczająca ilość suchego piasku i czy końce rur piasecznicy nie są zapchane śniegiem lub lodem;
- 13) czy w maźnicach nie ma śniegu, lodu lub wody oraz czy knoty są odpowiedniej grubości na okres zimowy (powinny być cieńsze niż latem); w okresie zimowym należy używać olejów rzadszych (zimowych);
- 14) czy w skrzyni sprzęgowej parowozu i tendra nie ma zlodowiałej masy utworzonej z mokrego węgla lub innych zanieczyszczeń, a nawet z samej wody lub mokrego śniegu, która utrudniałaby przechodzenie parowozu przez łuki oraz czy płyty zderzakowe sprzęgu (poduszki) są smarowane; należy unikać przedostawania się wody do skrzyni sprzęgowej, czy

to wskutek wylewania się wody z tendra, czy też z innych powodów;

15) czy śruby sprzęgów nie są pokryte lodem i czy się lekko obracają.

Śrub sprzęgowych nie należy w zimie smarować olejem, który przy niskiej temperaturze gęstnieje i przez to uniemożliwia obracanie śruby przy doczepianiu i odczepianiu parowozu.

Śruby te należy smarować naftą lub mieszanką jednej części rzadkiego oleju smarnego i dwóch części nafty;

16) czy układy drążków hamulcowych parowozu i tendra nie są pokryte lodem.

3. Poza tym w czasie przygotowywania parowozu do pracy należy:

1) do pomp olejowych, oliwiarek i maźnic wlewać olej podgrzany (wskazane jest nalewanie na krótko przed odjazdem);

2) dla zmniejszenia wilgotności powietrza zasysanego przez sprężarkę, nie dopuszczać do parowania dławic i innych części parowozu;

3) bezpośrednio przed odjazdem do pociągu przedmuchać przewód ogrzewczy, a następnie nie zamknąć zupełnie dopływ pary, aby nie utrudniać połączenia parowozu i ogrzewania.

§ 35. Obowiązki maszynisty w czasie jazdy

1. Podczas jazdy należy dążyć do utrzymania jednakowego ciśnienia pary w kotle, a przez to do jednakowej temperatury, której ciągłe wahania ujemnie wpływają na stan skrzyni ogniowej oraz jej połączenia z płomieniówkami i płomienicami.

2. Jeżeli parowóz ma pompę wodną, to przez cały czas jazdy przy otwartej przepustnicy powinna ona pracować tak, aby stan wody w kotle utrzymał się możliwie na jednym poziomie. W przerwach w pracy pompa powinna być podgrzewana. Nie należy również zapominać o drugim przyrządzie zasilającym — inżektorze i co powien czas na krótko go uruchamiać.

W razie zepsucia się pompy wodnej należy odwodnić jej kadłub oraz wszystkie przewody, otwierając kurki odwadniające, a po zamknięciu zaworu wodnego, otworzyć nieco zawór parowy i w ten sposób ją podgrzewać. Po takim ogrzewaniu pompy należy odłączyć od niej przewód parowy.

3. Przy dwóch inżektorach należy używać ich na przemian, i pamiętać o potrzebie zaciśnięcia grzybka zaworu wietrznikowego szczególnie przy inżektorach dolnych) po zakończonej pracy inżektora i uchylecia zaworu parowego w celu ogrzewania przewodu wodnego do tendra.

4. Podczas śnieżycy lub przy grubej warstwie śniegu należy przednią klapę popielnika zamknąć, a tylną otworzyć

5. Wyjątkowej czujności wymaga jazda przy zaspach śnieżnych. Dla uniknięcia utknięcia w śniegu należy cały czas jechać z otwartą przepustnią. Gdy jednak wskutek gęsto rozmieszczonych i wysokich zasp śnieżnych szybkość pociągu zaczyna gwałtownie maleć i powstaje obawa utknięcia, należy pociąg zatrzymać. Uchroni to od całkowitego nabicia się śniegu pod podwozie i popielnik oraz umożliwi (przy zachowaniu obowiązujących przepisów) cofnięcie pociągu. Następnie należy próbować przebieć drogę przez zasy py samym parowozem nie dopuszczając jednak do zamrożenia składu pociągu.

Po ewentualnym utorowaniu drogi parowozem należy próbować uruchomić pociąg; w przypadku gdy się to nie uda należy zażądać pomocy.

6. Na każdym postoju należy sprawdzać, czy smarowanie wszystkich trących się powierzchni jest dostateczne.

7. Nieczynną podczas jazdy w dzień turbinkę oświetleniową należy często uruchamiać by nie dopuścić do jej zamrożenia.

8. W przypadku poślizgu kół, należy przede wszystkim zamknąć przepustnicę, następnie użyć piasku i wtedy ponownie, powoli otwierać przepustnicę.

9. Jeżeli powstanie konieczność wygaszenia kotła z braku wody lub z innych przyczyn, to należy zapewnić wolne chłodzenie kotła. W tym celu należy szczelnie zamknąć drzwiczki paleniska, kłapy popielnika, a komin przykryć kawałkiem blachy. Zawory wodne tendra należy zamknąć i rozłączyć przewód wodny między parowozem i tendrem. Rozłączone przewody należy zabezpieczyć przed urwaniem przy ściąganiu parowozu do parowozowni. Ponadto należy pamiętać o odwodnieniu wszystkich przewodów i przyrządów.

10. Należy bezwzględnie unikać przedostawania się wody do przewodu i ślimaka podawczego stokera. Przed dłuższymi przerwami w pracy stokera należy go opróżnić z węgla, puszczać w ruch ślimak podawczy przy zamkniętych pokrywach. Podczas niezbyt długich postojów parowozu, gdy w korycie i przewodzie podawczym znajduje się węgiel, należy co pewien czas ostrożnie uruchomić na kilka obrotów śrubę podawczą nadając jej kolejno bieg w jednym i drugim kierunku.

11. Ogrzewanie wagonów musi być ciągłe przez cały czas znajdowania się parowozu przy składzie pociągu.

Przed dojazdem do stacji końcowej biegu pociągu lub stacji zmiany parowozu nie należy samowolnie przerywać ogrzewania

pociągu. Dopływ pary można zamknąć dopiero na stacji, na zlecenie rewidenta wagonów, a tam gdzie go nie ma, na zlecenie kierownika pociągu.

Po ukończeniu jazdy (po wyłączeniu ogrzewania wagonów i otwarcia kurków odwadniających) należy skład pociągu przedmuchać parą o ciśnieniu 4 at. Przedmuchiwanie powinno trwać tak długo, aż przez całkowicie otwarty kurek końcowy wychodzi będzie strumień suchej pary.

§ 36. Obowiązki maszynisty w czasie zdawania parowozu do pracy

- Po odpięciu parowozu od pociągu należy przednią i tylną część przewodu parowego służącego do ogrzewania składu pociągu przedmuchać, a następnie po ustawieniu kurka trójdrogowego na ogrzewanie do tyłu parowozu uchylić zawór parowy na tyle, aby z końca przewodu wydobywał się cienki strumień pary.
- Wykorzystać postój parowozu na kanale i odwodnić:
 - główny zbiornik powietrzny,
 - główny przewód powietrzny
 - odwadniacze przewodu głównego parowozu i tendra przez otwarcie kurków.
- Wszystkie przewody parowe i wodne oraz przyrządy należy zabezpieczyć przed zamarznięciem w nich wody. Sprężarkę należy pozostawić w powolnym ruchu (2 do 3 skoków na minutę).
- Odstawiony na postój parowóz ogólnie tak zabezpieczyć, aby użycie go do pracy przez następną drużynę nie nastęcało żadnych trudności i nie spowodowało opóźnienia wyjazdu do pociągu.

ZPW

MO

TM

Załącznik 1 (do § 5)
(str. pierwsza)

KARTA ZNAJOMOSCI SZLAKU MASZYNISTY

Odcinek linii kolejowej		Ostatnia jazda w charakterze maszynisty dnia —							Znajomość szlaku od dnia
od	do	przeniesienie z poprzedniej karty	sty-czeń	lut-y	marze	kwiecień	mai	czer-wiec	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bocznica kopalni Zabrze Makoszwowy Rokitnica Gliwice	Bocznica kopalni Pstrowski Gliwice Bezchlebie Bezchlebie	1.12.60 5.10.60 6.8.60 21.9.60	27 20 21 16	10 — — 29	— 8 — 27	— 15 19 —	— 30 23 —	7 — — —	6.12.60 29.11.60 22.11.60 26.9.60

Zgodność zapisów ze stanem faktycznym w rubr. 4 potwierdzam własnoręcznym podpisem

..... dnia 19

podpis maszynista

Załącznik 1
(str. odwrotna)

Karta znajomości szlaku służy na 6 miesięcy od 1 stycznia do 30 sierpnia lub od 1 lipca do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego. Po upływie tego czasu maszynista jest obowiązany po uprzednim wypełnieniu i podpisaniu zwrócić kartę znajomości szlaku z parowozowni, otrzymując w zamian nową. Do nowej karty znajomości szlaku należy wpisać do rubr. 3 zapisy z rubr. 5 karty poprzedniej. Kartę znajomości szlaku należy wypełnić czytelnie i atramentem; zabrania się dokonywania jakichkolwiek wycierań gumą lub skrobań. Kartę znajomości szlaku należy mieć zawsze podczas służby przy sobie, okazać ją na żądanie przełożonych oraz chronić przed utratą i utrzymywać w czystości.

Po upływie każdego miesiąca maszynista wpisuje do odpowiedniej działki rubryki 4 datę ostatniej jazdy w charakterze maszynisty na danym odcinku.

Jeżeli w danym miesiącu i na danym odcinku jazdy nie dokonywał, należy postawić kreskę poziomą.

Uwaga: nagłówek oraz rubryki 1, 2, 3 i 5 wypełnia administracja parowozowni, a rubrykę 4 maszynista.

Wykaz usterek technicznych i uszkodzeń, z którymi parowozu
nie wolno użyć do pracy

1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych:
 - a) obluzowanie obręczy na kole lub osi w piąście koła;
 - b) poprzeczne pęknięcie osi;
 - c) podłużne pęknięcie lub skaza na osi długości ponad 25 mm (25 mm);
 - d) wytarcie miejsca na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 2,5 mm (2,5 mm);
 - e) pęknięcie obręczy lub piasty koła;
 - f) pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca (oddzielenie się części koła) albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo dwa pęknięcia wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego;
 - g) zużycie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie kręgu tocznego, wzdłuż promienia koła w miejscu największego zużycia dla parowozów w ruchu pasażerskim ponad 5 mm, a dla innych parowozów i wszystkich tendrów ponad 7 mm (5 mm);
 - h) miejscowe wytarcie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie kręgu tocznego, głębsze niż 2 mm (2 mm);
 - i) wyszczerbienie na powierzchni bocznej obręczy dłuższe niż 25 mm i głębsze niż 3 mm;
 - j) grubość obręczy w płaszczyźnie kręgu tocznego mierzona wzdłuż promienia koła w miejscu największego zużycia mniejsza niż 40 mm dla parowozów pasażerskich, a dla towarowych i wszystkich tendrów mniejszym niż 30 mm (20 mm);
 - k) grubość obrzeża obręczy mierzona na obwodzie nakreślonym promieniem o 10 mm większym niż promień kręgu tocznego mniejsza niż 22 mm (15 mm) lub suma grubości obydwu obrzeży mniejsza niż 48 mm;
 - l) wysokość obrzeża obręczy mierzona od kręgu tocznego w miejscu największego zużycia mniejsza niż 25 mm lub większa niż 36 mm usterki wymienione w punkcie „k” oraz w punkcie niniejszym nie dotyczą zestawów kołowych, dla których konstrukcyjnie przewidziano zwięźlenie grubości obrzeża.

*) Wymiary podane w nawiasach obowiązują tabor wąskotorowy.

NOTATKI

