

118 111 111 111 111

**MINISTERSTWO GÓRNICICTWA I ENERGETYKI**

**Departament Energo - Mechaniczny**

do użytku służbowego

**PRZEPISY**

**sygnalizacji na kopalnianych  
kolejach podziemnych**

**KATOWICE 1975**





Załącznik nr 2 do  
zarządzenia nr 13  
Ministra Górnictwa i Energetyki  
z dnia 15 marca 1975 r.

do użytku służbowego

**PRZEPISY**  
**sygnalizacji na kopalnianych**  
**kolejach podziemnych**

KATOWICE 1975



PRZEPISY  
SYGNALIZACJI NA KOPALNIANYCH KOLEJACH PODZIEMNYCH

Rozdział I

Postanowienia ogólne

Rozdział II

Sygnaly kolejowe

1. Semafony
2. Sygnaly manewrowe stale
3. Sygnaly zwrotnicowe
4. Sygnaly optyczne ruchome i akustyczne dla jazd pociagowych i manewrowych

Rozdział III

Znaki kolejowe

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1. Przepisy dotyczą sygnalów i znaków kolejowych obowiązujących na kopalnianych kolejach podziemnych.

§ 2. Sygnaly i znaki kolejowe służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego, w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.

§ 3. Sygnal kolejowy jest to umowny obraz /sygnal optyczny/ lub dźwięk/ /sygnal akustyczny/ zmieniający się w zależności od sytuacji ruchowej, za pomocą którego podaje się nakaz, zakaz lub informację drużynie pociągowej oraz innym pracownikom kolejowym, których czynności są związane z ruchem pociągów.

§ 4. Sygnal kolejowy stały jest to sygnal nadawany sygnalizatorem.

§ 5. Sygnal kolejowy optyczny ruchomy jest to sygnal nadawany przyborami sygnalowymi przez zmianę ich położenia względnie przez zmianę światła reflektora lokomotywy.

§ 6. Sygnal kolejowy nakazujący lub zakazujący jest to sygnal, przy pomocy którego wydaje się polecenie związane z jazdą na trasie kolejowej.

§ 7. Sygnal kolejowy informacyjny jest to sygnal, przy pomocy którego powiadamia się o położeniu przestawnych urządzeń kolejowych /np. zwrotnic/

§ 8. Znak kolejowy jest to umowny niezmienny obraz, przeznaczony do regulowania ruchu na danym odcinku trasy kolejowej, za pomocą którego podaje się nakaz, zakaz lub informację związane z ruchem pociągów lub manewrów.

§ 9. Znak kolejowy nakazujący i zakazujący jest to znak, przy pomocy którego wydaje się polecenie związane z jazdą na trasie kolejowej.

§ 10. Znak kolejowy informacyjny jest to znak, przy pomocy którego powiadamia się o odcinkach trasy kolejowej, na których jazda wymaga szczególnej uwagi.

§ 11. Sygnalizator jest to urządzenie umieszczone na stałe w określonym miejscu, przeznaczone do odtwarzania podanych sygnalów lub do przedstawiania znaków.

§ 12. Przybory sygnalowe są to przenośne przedmioty, przeznaczone do odtwarzania sygnalów.

§ 13. Wymiary sygnalizatorów powinny być zgodne z obowiązującą normą.

§ 14. Wszystkie znaki kolejowe wykonane w formie tablic powinny być odblaskowe.



§ 15. Sygnałami "Stój" są :

- 1/ czerwone światło sygnału semaforowego /stałe i migające/,
- 2/ czerwone światło lub tablica znaku kolejowego "Zn1",
- 3/ czerwone światło końca pociągu,
- 4/ czarna kresa pozioma na białym tle na sygnalizatorze,
- 5/ zataczanie lampą górniczą koła w płaszczyźnie prostopadłej do toru,
- 6/ jeden długi dzwiek nadawany przyrządem sygnałowym.

§ 16. Dopuszcza się stosowanie następujących sygnałów :

- 1/ sygnału czerwonego światła migającego na semaforze, dla oznaczania zajęcia odcinka drogi przewozowej za semaforem przez inny pociąg,
- 2/ sygnału zielonego światła migającego na semaforze dla oznaczania niedolegania iglic zwrotnic wchodzących do blokady przebiegu zgłoszonego lub uszkodzenie urządzeń ZRK, przy jednocześnie niezajętym odcinku drogi za semaforem przez inny przebieg.

§ 17. Sygnałami zmniejszenia prędkości są sygnały i znaki kolejowe Sr5, Zn2, Zi1, Zi2, Zi3, Zi4 i Zi6.

§ 18. Każdy pracownik zatrudniony na kopalnianej kolei podziemnej powinien znać sygnalizację stosowaną w przewozie podziemnym i umieć się nią posługiwać.

§ 19. Pracownik kolejowy podczas pełnienia służby związanej z ruchem pociągów powinien mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe.

§ 20. Sygnały optyczne ruchome i akustyczne podawane przez pracowników służby ruchu kolejowego mają pierwszeństwo przed sygnałami podawanymi przy pomocy sygnalizatorów.

§ 21. W przypadku odebrania sygnałów niewyraźnych lub nadanych w sposób niejednoznaczny należy pociąg będący w ruchu zatrzymać i wyjaśnić sytuację.

## Rozdział 2

### Sygnały kolejowe

§ 22. Rozróżnia się następujące rodzaje sygnałów :

- 1/ sygnały na semaforach /Sn1, Sn2/,
- 2/ sygnały manewrowe stałe /Sn3, Sn4/,
- 3/ sygnały zwrotnicowe /Si1a, Si1b, Si2, Si3, Si4, Si5/,
- 4/ sygnały optyczne ruchome dla jazd pociągowych i manewrowych /Sr1, Sr2, Sr3, Sr4, Sr5/,
- 5/ Sygnały akustyczne dla jazd pociągowych i manewrowych /Sa1/, dla jazd manewrowych /Sa2, Sa3, Sa4/ oraz dawane przez maszynistę lokomotywy /Sa5, Sa6, Sa7/.

## 1. Semafor

§ 23.1. Semafor składa się z dwu latarni /sygnalizatorów/ ze światłem czerwonym i zielonym, umieszczonych w układzie pionowym lub poziomym.

2. Przez podanie odpowiedniego światła na semaforze wydaje się zakaz lub nakaz jazdy pociągu, a mianowicie :

1/ sygnał Sn1 "Stój"  
Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu

2/ sygnał Sn2 "Jazda"  
Zielone światło na semaforze, zwrócone do pociągu



Latarnia



Latarnia

§ 24. 1. Do dawania sygnałów na semaforze stosuje się wyłącznie semafor dwukomorowy ze światłem czerwonym i zielonym.

§ 25. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się semafor : wjazdowe, wyjazdowe i odstępowe.

§ 26.1. Semafor wjazdowy ustawia się przed stacjami, posterunkami odgałęźnymi, posterunkami granicznymi oraz posterunkami ostonnymi.

2. Semafor wjazdowy należy ustawiać w odległości co najmniej 5 m przed początkiem najdalej wysuniętego rozjazdu, przed ukresem lub przed miejscem, które ma być zabezpieczone.

3. Semafor wjazdowy wskazuje :

- 1/ na stacjach i mijankach - czy wjazd jest zabroniony, czy też dozwolony,
- b/ na odgałęzieniach dróg przewozowych względnie na splotach lub na skrzyżowaniach torów - czy przejazd jest zabroniony czy też dozwolony.

§ 27.1. Semafor wyjazdowy ustawia się u wylotu stacji lub mijanki na drogę przewozową.

2. Semafor wyjazdowy należy ustawiać w odległości co najmniej 2 m przed miejscem, które ma być zabezpieczone.

3. Semafor wyjazdowy wskazuje, czy wyjazd z toru lub grupy torów na stacji lub mijance jest zabroniony czy dozwolony.



§ 28.1. Semafor odstępowy ustawia się na drodze przewozowej, celem podziału jej na odstępy /Semafor te mają zastosowanie przy samoczynnej blokadzie liniowej/.

2. Semafor odstępowy służy do wskazania, czy wolno wjechać na odstęp znajdujący się za tym semaforem.

§ 29. Przy rozmieszczeniu semaforów w przekroju poprzecznym chodnika przewozowego należy przestrzegać następujących zasad :

- 1/ najmniejsza odległość między semaforem a skrajnią ruchomych środków transportowych powinna wynosić co najmniej 0,25 m,
- 2/ najmniejsza odległość między semaforem a przewodem jezdnym powinna wynosić co najmniej 0,55 m w linii poziomej względnie 0,20 m w linii pionowej,
- 3/ semafor nie może zmniejszać wymiarów przejścia dla ludzi określonych odpowiednimi normami,
- 4/ przy ruchu prawostronnym semafor należy umieszczać z prawej strony lub nad osią toru, przy ruchu zaś lewostronnym z lewej strony lub nad osią toru kolejowego,
- 5/ latarnie sygnałowe semaforów można umieszczać w układzie pionowym lub poziomym,
- 6/ w układzie pionowym - latarnia ze światłem czerwonym powinna znajdować się nad latarnią ze światłem zielonym, a w układzie poziomym - latarnia ze światłem czerwonym z lewej strony latarni ze światłem zielonym.

§ 30. Sygnały na semaforach powinny być widoczne z odległości co najmniej 80 m. Jeżeli na skutek krzywoliniowego chodnika widzialność taka nie jest możliwa, dopuszcza się zmniejszenia widzialności do 20 m przy równoczesnym zastosowaniu znaku kolejowego "Zi4" - "Upowiedzenie o zbliżaniu się do semafora".

§ 31. Semafor powinny wskazywać w położeniu zasadniczym sygnał "Stój". Wyjątek stanowią semafor odstępowy samoczynnej blokady liniowej oraz przełączone na działanie samoczynne semafor wjazdowy i wyjazdowy posterunków ruchu z blokadą samoczynną.

§ 32. Semafor nie oddane do użytku lub uieważnione powinny być oznaczone przez umieszczenie ukośnego krzyża umocowanego na latarniach i nieoświetlone.

§ 33. Pociąg należy zatrzymać przed semaforem, jeżeli semafor nie jest oświetlony albo wskazuje sygnał wątpliwy oraz w przypadku, gdy nie ma semafora na miejscu, gdzie powinien się znajdować.

§ 34. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał "Stój" może jechać dalej dopiero wówczas, gdy sygnał zmieni się na sygnał zezwalający na jazdę.

§ 35. Pociąg zatrzymany :

- 1/ przed semaforem uszkodzonym wskazującym sygnał "Stój",
- 2/ przed semaforem nieoświetlonym lub wskazującym sygnał wątpliwy,
- 3/ wskutek braku semafora na miejscu, na którym powinien się znajdować, jak również przed znakiem kolejowym "Zn1 - Jazda wzbroniona" ustawionym w miejscu brakującego semafora,

może jechać dalej, gdy dysponent ruchu lub upoważniony przez niego pracownik kolejowy przekazuje maszyniście lokomotywy ustne zezwolenie na kontynuowanie dalszej jazdy, na warunkach podanych w zezwoleniu.

2. Sygnały manewrowe stałe

§ 36. Sygnał manewrowy wykonany jest w postaci latarni /sygnalizatora/ ze szkłem koloru białego w kształcie okrągłej tarczy z czarną poziomą kresą.

§ 37. Do dawania sygnału zakazującego manewrowania stosuje się światło o niezmiennym natężeniu, a do sygnału zezwalającego na manewrowanie światło migające.

§ 38. Rozróżnia się następujące sygnały manewrowe stałe :

1/ sygnał Sn3 "Manewrowanie zabronione"

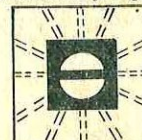
2/ sygnał Sn4 "Manewrowanie dozwolone"

Kresa czarna pozioma na tle białej okrągłej tarczy, patrząc w kierunku jazdy.

Kresa czarna pozioma na tle białej okrągłej tarczy z migającym światłem, patrząc w kierunku jazdy.



Latarnia



Latarnia

§ 39. Sygnały manewrowe używa się na stacjach do sygnalizowania jazdy manewrowych w przypadkach, jeżeli istnieją ograniczone możliwości stosowania sygnałów manewrowych optycznych ruchomych i akustycznych.

§ 40. Sygnały należy ustawiać w odległości około 5 m przed ukresem rozjazdu.

§ 41. Sygnał manewrowy należy zainstalować w takim położeniu, aby obraz sygnału był stale widoczny przez maszynistę lokomotywy.

§ 42. Przy umieszczeniu latarni sygnału manewrowego w przekroju poprzecznym wyrobiska przewozowego należy kierować się zasadami podanymi w § 29 pkt. 1-4 oraz § 32.



§ 43. Sygnały manewrowe powinny wskazywać w położeniu zasadniczym sygnał "Sn3- Manewrowanie zabronione".

§ 44. Tabor zatrzymany przed sygnałem "Sn3 - "Manewrowanie zabronione" można przetaczać poza sygnałem dopiero wtedy, gdy sygnał "Sn3" zmieni się na sygnał "Sn4 - "Manewrowanie dozwolone". W razie uszkodzenia i niemożności podania sygnału "Sn4" - "Manewrowanie dozwolone" jazda manewrowa może się odbyć na warunkach określonych w § 295 ust. 3 i § 296 ust. 4 Przepisów budowy i eksploatacji kopalnianych kolei podziemnych.

§ 45. Przejazd taboru manewrowego poza semafor wskazujący sygnał "Sn1" - "Stój" może się odbywać na polecenie dysponenta ruchu względnie gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony da ręczny sygnał "Sr2" - "Jedź do mnie" lub "Sr3" - "Jedź ode mnie".

§ 46. Sygnały manewrowe są ważne tylko dla przetaczanego taboru i nie mają zastosowania dla pociągów.

### 3. Sygnały zwrotnicowe

§ 47. Sygnały zwrotnicowe dzielą się na :

- 1/ sygnały zwrotnicowe świetlne,
- 2/ sygnały zwrotnicowe na obciążniku zwrotnika.

§ 48. Sygnał zwrotnicowy świetlny składa się z dwu latarni /sygnalizatorów/ dwukierunkowych w układzie pionowym lub poziomym ze szklami koloru białego.

§ 49. Obrazy wyświetlone jednocześnie z przedniej i tylnej strony jednej z latarni informują o położeniu zwrotnicy odpowiednio dla danego kierunku jazdy.

§ 50. Obraz wskazujący - "Jazdę na wprost" powinien znajdować się u góry przy układzie latarni pionowym względnie po lewej stronie przy układzie latarni poziomym.

§ 51. Sygnał zwrotnicowy na obciążniku wykonany jest przez pomalowanie jednej połowy farbą białą a drugiej czarną

§ 52. Rozróżnia się następujące rodzaje sygnałów :

1/ sygnał Si1a "Zwrotnica na wprost"  
Białą prostokąt na czarnym tle widziany zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od strony krzyżownicy.



Latarnia

2/ sygnał Si2 "Zwrotnica w prawo na ostrze"  
Biała strzałka na czarnym tle skierowana ku górze, w prawo.



Latarnia

3/ sygnał Si3 "Zwrotnica w lewo na ostrze"  
Biała strzałka na czarnym tle skierowana ku górze, w lewo.



Latarnia

4/ sygnał Si4 "Zwrotnica w bok na ostrze"  
Białe koło na czarnym tle



Latarnia

5/ sygnał Si1b "Zwrotnica na wprost"  
Obciążnik z górną połową białą, a dolną czarną



Obciążnik

6/ sygnał Si5 "Zwrotnica w bok"  
Obciążnik z górną połową czarną a dolną białą



Obciążnik

§ 53. Latarnie zwrotnicowe instaluje się przy rozjazdach (nie sterowanych centralnie) położonych na trasach głównych dróg przewozowych.

§ 54. Latarnie zwrotnicowe należy instalować nad lub obok zwrotnic.

§ 55. Latarnie zwrotnicowe należy instalować w takim położeniu, aby obrazy sygnałów były zwrócone w kierunku zbliżających się pociągów.

§ 56. Przy umieszczeniu latarni zwrotnicowych w przekroju poprzecznym wyrobiska przewozowego należy kierować się zasadami określonymi w § 29 pkt. 1-4.

§ 57. Sygnały na latarniach zwrotnicowych powinny być widoczne z odległości co najmniej 40 m.

§ 58. Sygnały zwrotnicowe na obciążnikach należy stosować przy wszystkich zwrotnicach nastawianych ręcznie.



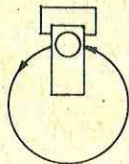
4. Sygnały optyczne ruchome i akustyczne dla jazd pociągowych i manewrowych.

§ 59. Przy dokonywaniu manewrów taborem należy podawać jednocześnie następujące sygnały akustyczne i optyczne :

- 1/ sygnał "Stój" - nakaz natychmiastowego zatrzymania pociągu lub przetaczanego taboru.  
Sa1 - Jeden długi dźwięk dany gwizdawką ustną, lub innym sygnałem akustycznym.

i jednocześnie

Sr1 - zataczanie lampą górniczą z białym światłem okręgu w płaszczyźnie prostopadłej do osi toru.

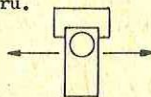


- 2/ sygnał "Jedź do mnie" - nakaz jazdy w kierunku dającego sygnał lub odjazdu pociągu ze stacji.

Sa2 - trzy krótkie dźwięki dane gwizdawką ustną

i jednocześnie

Sr2 - poruszanie lampą górniczą z białym światłem po linii poziomej prostopadłej do osi toru.

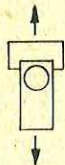


- 3/ sygnał "Jedź ode mnie" - nakaz jazdy w kierunku przeciwnym do dającego sygnał

Sa3 - dwa krótkie dźwięki dane gwizdawką ustną

i jednocześnie

Sr3 - poruszanie lampą górniczą z białym światłem po linii pionowej

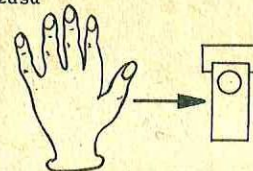


- 4/ sygnał "Dociśnij" - nakaz powolnej jazdy w kierunku ostatniego wozu Sa4 - dwa dźwięki krótkie i jeden długi dane gwizdawką ustną

i jednocześnie

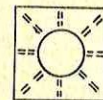


Sr4 - szybkie zakrywanie ręką lampy górniczej tak, aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło lampy przerywane w krótkich odstępach czasu



- 5/ sygnał - "Jedź z prędkością 1,0 m/sek" - nakaz ograniczenia prędkości jazdy pociągu jadącego w kierunku do dającego sygnał do szybkości 1,0 m/sek.

Sr 5 - kilkakrotna zmiana siły światła lub krótkotrwałe gaszenie reflektora lokomotywy do chwili potwierdzenia przez maszynistę nadjeżdżającego pociągu odebrania nakazu przez powtórzenie sygnału.



Reflektor lokomotywy

§ 60. Drużyna manewrowa daje sygnały gwizdawką ustną i jednocześnie lampą górniczą lub ręką.

§ 61. Sygnały podawane przez drużynę manewrową powinny być dobrze widoczne przez maszynistę. Jeżeli przetaczanie odbywa się w warunkach ograniczonej widoczności sygnałów przez maszynistę, obsada drużyny manewrowej powinna być odpowiednio powiększona lub urządzona odpowiednia sygnalizacja zgodnie z postanowieniami §§ 36-46.

§ 62. Do sygnału Sr1 i Sa1 "Stój" maszynista powinien się zastosować również w przypadku, gdy tylko jeden z tych sygnałów został przez niego dostrzeżony lub usłyszany.

§ 63. Sygnał "Sr1" - "Stój" może podawać każdy, kto dostrzeże zagrożenie dla ludzi lub ruchu pociągów.

- § 64. Maszynista lokomotywy daje następujące sygnały :  
1/ sygnał - "Baczność"



Sa5 - kilka krótkich dźwięków danych sygnałem akustycznym lokomotywy



- 2/ sygnał - "Hamuj" - nakaz hamowania wozów wyposażonych w hamulce.  
Sa6 - jeden długi dźwięk dany sygnałem akustycznym lokomotywy



- 3/ sygnał - "Odhamuj" - nakaz zwolnienia hamulców w wozach zahamowanych.

Sa7 - trzy krótkie dźwięki dane sygnałem akustycznym lokomotywy.



§ 65. Maszynista daje sygnał Sa5 "Baczność" w następujących przypadkach :

- 1/ przed każdym ruszeniem z miejsca lokomotywy,
- 2/ przed znakami kolejowymi Zn2, Zi1 i Zi2,
- 3/ dla ostrzeżenia osób znajdujących się w wyrobisku przewozowym,
- 4/ we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi służbie przewozowej na stacjach i na szlaku.

Maszynista daje sygnał nakazu "Sa6" - "Hamuj" i "Sa7" - "Odhamuj" dla regulowania biegu pociągu na spadkach oraz jego zatrzymania w przypadku, gdy wozy zaopatrzone są w hamulce ręczne.

Rozdział 3

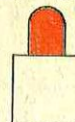
Znaki kolejowe

§ 66. Rozróżnia się następujące znaki kolejowe zakazujące i nakazujące :

- 1/ znak Zn1 "Jazda zabroniona" - oznacza zakaz wjazdu na odcinek toru poza znakiem.  
Czerwone światło lub tablica z czerwonym kwadratem zwrócona do pociągu. Znak może być wykonany w postaci latarni jednokomorowej, lampy górniczej lub tablicy.



Latarnia



Lampa górnicza



Tablica

- 2/ znak Zn2 "Ograniczenie prędkości jazdy" - oznacza zakaz jazdy z prędkością większą niż podaje znak.  
Na białym tle z czerwoną obwódką podana dopuszczalna prędkość jazdy w metrach na sekundę.



Tablica

- 3/ znak Zn3 "Miejsce zatrzymania się czoła pociągu" - oznacza nakaz zatrzymania się pociągów określonych w regulaminie pracy kolei podziemnej tak, aby czoło pociągu znajdowało się obok znaku.  
Na żółtym tle czarny krzyż.



Tablica

- 4/ Znak Zn4 "Zakaz postoju taboru" - oznacza zakaz postoju lokomotywy i wozów na odcinku osygnalizowanym.  
Na żółtym tle czarna litera P przekreślona czarnym pasmem.



Tablica



- 5/ znak Zn5 "Ukres" - oznacza zakaz postoję taboru między znakiem a połączeniem dwóch torów.  
Biało-czerwone pionowe pasy na tablicy lub słupku.



Tablica z dwustronnie namalowanym znakiem



Słupek

§ 67. Rozróżnia się następujące znaki kolejowe informacyjne :

- 1/ znak Zi1 "Skrzyżowanie" informujący o rozgałęzieniu lub skrzyżowaniu dróg przewozowych.  
Na żółtym tle czarny znak w kształcie litery X.



Tablica

- 2/ znak Zi2 "Zwężenie" informujący o zawężeniu przepisowych odstępów ruchowych w wyrobisku.  
Na żółtym tle czarny znak w kształcie dwóch zbliżających się załamanych linii.



Tablica

- 3/ znak Zi3 "Duży spadek toru" informujący, że odcinek trasy ma spadek toru większy niż 5 ‰.  
Na żółtym tle czarny trójkąt umieszczony w dolnym narożniku, a nad nim określenie liczbowe wielkości spadku toru.



Tablica

- 4/ znak Zi4 "Upředzenie o zbliżaniu się do semafora" informujący, że w odległości nie mniejszej niż 60 m znajduje się semafor.  
Na żółtym tle czarny ukośny pas skierowany ku górze w prawo.



Tablica

- 5/ znak Zi5 "Nadajnik" informujący, że obok znaku znajduje się nadajnik do nastawienia zwrotnicy z pociągu lub blokady węzła trakcyjnego.  
Na żółtym tle czarna litera N.



Tablica

- 6/ znak Zi6 "Obniżenie przewodu jezdnego" informujący o zawieszeniu przewodu jezdnego na wysokości mniejszej od wymaganej przepisami.  
Na żółtym tle czarny znak w kształcie litery U opartej na poziomej linii.



Tablica

- 7/ znak Zi7 "Granica zasilania przewodu jezdnego" informujący, że obok znaku znajduje się granica między dwoma strefami zasilania przewodu jezdnego.  
Na żółtym tle trzy linie ułożone w przybliżeniu w kształcie litery U.



Tablica



- 8/ znak Zi8 "Koniec przewodu jezdneho" informujący o końcu przewodu jezdneho.  
Na żółtym tle czarna obwódka i czarny czworokąt.



Tablica

- 9/ znak Zi9 "Skasowanie znaku" informujący, że dalej nie obowiązuje poprzednio umieszczony jeden z następujących znaków: Zn2, Zn4, Zi2, Zi3.  
Na żółtym tle czarna litera K.



Tablica

- 10/ znak Zi10 "Czoło pociągu" informujący o położeniu czoła pociągu.  
Białe światło na przodzie pociągu



Reflektor lokomotywy

- 11/ znak Zi11 "Koniec pociągu" informujący o położeniu końca pociągu.  
Czerwone światło.



Lampa końcowa lokomotywy lub lampa górnicza umocowana na ostatnim wozie pociągu.

§ 68. Wszelkie znaki ustawia się z prawej strony toru przy ruchu prawostronnym względnie z lewej strony toru przy ruchu lewostronnym lub nad osią toru. Znaki kolejowe powinny być widoczne z odległości co najmniej 20 m.

§ 69. Znak Zn1 "Jazda zabroniona" stosuje się :

- 1/ jeżeli stan toru lub jakokolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów względnie gdy wykonywane roboty w wyrobisku przewozowym wymagają zatrzymania ruchu.

- 2/ jeżeli na semaforze nie można wyświetlić sygnału "Stój",  
3/ jeżeli powstanie czasowy brak semafora /§ 35 pkt.3/ niniejszych przepisów.

§ 70. Znaki Zn1 powinny być umieszczane :

- 1/ w odległości 20 m w obu kierunkach od miejsca osłanianego w wyrobisku przewozowym. Znak świetlny powinien być umieszczony w osi toru na odpowiednim trójnogu na wysokości około 1 m od nawierzchni toru,  
2/ w odległości 5 m przed miejscem ustawienia uszkodzonego lub brakującego semafora.

Jeżeli znak Zn1 nie jest widoczny z odległości drogi hamowania należy w odległości 80 m przed znakiem umieścić znak Zn2 o określający prędkość 0,5 m/sek.

§ 71. Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien najpierw osłonić przeszkodę sygnałami z tej strony, z której się najpierw oczekuje pociągu. Jeżeli nie ma pod ręką tablicy - lub lampy powinien wybiec na przeciw pociągu i dawać ręczne sygnały Sr 1 "Stój".

§ 72. Jeżeli tor między dwoma posterunkami ruchu jest zamknięty, należy oprócz znaków Zn1 osłaniających przeszkodę na tym odcinku przewozowym, osłonić ten tor również na obydwu posterunkach ruchu znakami Zn1, ustawionymi na osi toru poza zwrótnicą wyjazdową.

§ 73. Jeżeli na semaforze wjazdowym, wyjazdowym lub odstępowym nie można wyświetlić sygnału "Stój" należy ustawić znak Zn1 bezpośrednio przed semaforem.

§ 74. Znak Zn2 "Ograniczenie prędkości jazdy" stosuje się, jeżeli na pewnym odcinku toru dróg przewozowych należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Na końcu odcinka na którym obowiązuje zmniejszona prędkość należy ustawić znak Zi9. Odcinek drogi o ograniczonej prędkości należy osłonić z obu stron bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany z drugiego kierunku, czy nie.

W przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, znak Zn2 ustawia się przed stacją. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na pewnym odcinku stacji, wówczas miejsce to należy osłonić z obu stron w sposób, jak ustalono dla odcinka drogi przewozowej.

§ 75. Znak Zn2 ustawia się w odległości 60 m przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością.

§ 76. W przypadku nagłej potrzeby sygnalizowania "Ograniczenie prędkości jazdy" bez możliwości ustawienia znaku Zn2 należy pociąg zatrzymać sygnałem ręcznym Sr1 "Stój" i udzielić maszyniście lokomotywy odpowiednich wskazówek.

§ 77. Na znak Zn2 "Ograniczenie prędkości jazdy" maszynista lokomotywy powinien tak uregulować bieg pociągu, aby przez miejsce osłonięte tym znakiem przejechać z prędkością wskazaną na znaku.



§ 78. Znak Zn2 zobowiązuje maszynistę do częstego dawania sygnału Sa5 "Bacność" w czasie przejazdu przez odcinek oznaczony tym znakiem.

§ 79. Znak Zn3 "Miejsce zatrzymania się czoła pociągu" służy do oznaczenia miejsca, do którego ma dojechać czoło zatrzymującego się pociągu. Znak Zn3 ustawia się na peronach stacji osobowych oraz przed wjazdem na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej na drogę z pierwszeństwem przejazdu, w odległości co najmniej 5 m przed ukresem rozjazdu, jeżeli skrzyżowanie dróg nie jest wyposażone w sygnalizację semaforową. Warunki dalszej jazdy zatrzymanego pociągu przed znakiem Zn3 powinny być określone w regulaminie

§ 80. Znak Zn4 "Zakaz postoju taboru" służy do oznaczenia miejsca, za którym na odcinku 10 m zabroniony jest postój taboru. Znak ten ustawia się w odległości 5 m przed miejscami wyznaczonych miejsc dla ludzi przez tory.

§ 81. Znak Zn5 "Ukres" umieszcza się w takiej odległości od połączenia dwóch torów, aby pomiędzy pociągiem jadącym po jednym torze a taborem stojącym przed znakiem na drugim torze odstęp ruchowy wynosił co najmniej 0,25 m. Znak Zn5 może być wykonany w formie tablicy zawieszanej do stropu lub na uciósie chodnika względnie namalowany na uciósie lub w formie słupka ustawionego między wewnętrznymi szynami odgałęzienia toru.

§ 82. Znak Zi1 "Skrzyżowanie" służy do oznaczenia rozgałęzienia lub skrzyżowania torów. Znak Zi1 umieszcza się w odległości 60 m przed rozgałęzieniem lub skrzyżowaniem torów. Znak ten obowiązuje maszynistę do dawania sygnałów "Sa5" - "Bacność".

§ 83. Znak Zi2 "Zwężenie" służy do oznaczania odcinków dróg przewoźnych, w których występują zwężenia odstępów między taborem a obudową wyrobiska, ociosem lub odrzwiami tam oraz między mijającymi się środkami transportu. Znak Zi1 umieszcza się w odległości 60 m przed zwężeniem.

Znak Zi2 obowiązuje maszynistę do dania sygnałów Sa5 "Bacność".

§ 84. Znak Zi3 "Duży spadek toru" służy do oznaczenia miejsca, od którego zaczyna się upad trasy większy niż 5 o/oo. Znak Zi3 umieszcza się w odległości 60 m przed miejscem, w którym rozpoczyna się spadek.

§ 85. Znak Zi4 "Uprzedzenie o zbliżaniu się do semafora" służy do uprzedzenia maszynisty, że w odległości nie mniejszej niż 60 m od znaku znajduje się semafor. Znak Zi4 umieszcza się w odległości nie mniejszej niż 60 m przed semaforem, jeżeli semafor nie jest widoczny z odległości 80 m. Znak Zi4 zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości, aby w razie potrzeby zatrzymać pociąg przed semaforem.

§ 86. Znak Zi5 "Nadajnik" służy do oznaczania miejsca, obok którego znajduje się nadajnik do nastawienia z lokomotywy zwrotnicy lub blokady węzła trakcyjnego. Znak Zi5 umieszcza się w odległości drogi hamowania przed semaforem względnie rozjazdem.

§ 87. Znak Zi6 "Obniżenie przewodu jezdnego" służy do oznaczenia miejsca, od którego przewód jezdny znajduje się na nieprzepisowej wysokości od

główki szyny. Koniec odcinka o zaniżonej wysokości przewodu jezdnego oznacza się znakiem Zi9. Znak Zi6 umieszcza się około 10 m przed miejscem, w którym rozpoczyna się zniżenie przewodu jezdnego.

§ 88. Znak Zi7 "Granica zasilania przewodu jezdnego" służy do oznaczania granicy strefy zasilania przewodu jezdnego. Znak Zi7 umieszcza się obok izolatora sekcyjnego. Znak ten zobowiązuje maszynistę lokomotywy przewodowej do ustawienia korby nastawnika w położenie zerowe.

§ 89. Znak Zi8 "Koniec przewodu jezdnego", informuje maszynistę o końcu przewodu jezdnego. Znak Zi8 umieszcza się 5 m przed końcem przewodu jezdnego. Znak ten zobowiązuje maszynistę do zatrzymania lokomotywy przewodowej przed znakiem.

§ 90. Znak Zi9 "Skasowanie znaku" stosuje się dla odwołania nakazu lub informacji podanej poprzednio umieszczonymi znakami Zn2, Zi2, Zi3 i Zi6.

§ 91. Znak Zi10 "Czoło pociągu" służy do oznaczania czoła pociągu. Znakiem tym jest reflektor lokomotywy.

§ 92. Znak Zi11 "Koniec pociągu" służy do oznaczania końca pociągu. Znakiem tym jest końcowa lampa jadącej luzem lokomotywy lub lampa z czerwonym światłem umieszczona na ostatnim wozie pociągu.



збірв к-се. R-1885/75 - 7000