

Z A Ł A C Z N I K I

do Regulaminu Pracy Transportu
Kolejowego boczniczy wąskotorowej

HUTY CYNKU

M i a s t e c z k o S l .

Załącznik nr. 1

Punkty zdawczo - odbiorcze

- a/ P.K.P. zdaje a posiadacz bocznicy odbiera przyprowadzone wagony na torach wjazdowych nr 1 i 2.
- b/ Posiadacz bocznicy zdaje a P.K.P. odbiera wagony na torach nr. 4, 6, 8, i 12.

Warunki techniczne obsługi bocznicy

- a/ Obsługa bocznicy dla podstawiania i zabierania wagonów dokonywana jest pociągami zdawczymi kursującymi między stacją wąskotorową Miasteczko Sl., a bocznicą Huty Cynku według planu obsługi bocznicy opracowanego przez P.K.P. a uzgodnionego przez posiadacza bocznicy.
- b/ Obsługa dokonywana jest trakcją i personelem P.K.P.
- c/ Pociągi przyjmowane są na bocznicy na tory zdawcze nr 1 i 2 wyjazdy odbywają się z torów nr 4, 6, 8 i 12
- d/ Lokomotywy P.K.P. mogą jeździć po torach nr 1, 2, 4, 6, 8, 10, 12, i 14 Sprzęganie i rozsprzęganie lokomotyw należy do obowiązku pomocnika maszynisty P.K.P.
- e/ Rozrządzanie składów przyprawdzanych pociągów, podstawianie wagonów na poszczególne punkty za i wyładunkowe - zabieranie wagonów z punktów ładunkowych i zestawienie pociągów wyprawianych z bocznicy dokonywane są lokomotywami i personelem posiadacza bocznicy.
- f/ Na czas wjazdów i wyjazdów pociągów P.K.P. należy wstrzymać ruchy manewrowe wykonywane przez lokomotywy Huty, zagrażające bezpieczeństwu wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów.
- g/ Bocznica Huty Cynku posiada posterunkiem zapowiadawczym. Ruch pociągów między stacją Miasteczko Sl. a bocznicą Huty należy prowadzić na zasadach obowiązujących na liniach jednotorowych na podstawie porozumienia telefonicznego - między dyżurnym ruchu Huty, a stacją Miasteczko Sl. wąskotorową.
- h/ Wjazdy na bocznice i wyjazdy z bocznicy odbywają się na zorganizowane przebiegi. Dla wjazdów i wyjazdów pociągów należy obsługiwać urządzenia zabezpieczające zgodnie z ^{z tablicami} zależnościami.
- i/ Długość pociągu ustala się na 80 osi o łącznym ciężarze brutto około 500 ton.
- j/ Największy dopuszczalny nacisk osi na tory / szynę wynosi 8 ton.

- k/ Dopuszczalny rozstaw osi wagonów ,które mogą kursować po torach boczniczy wynosi 206 cm. Rozstaw ten zezwala na kursowanie taboru po łukach o $R = 30$ mtr.
Najmniejszy promień łuku na boczniczy wynosi w torach $R = 50$ a w rozjazdach typu S 24 - $R = 40$, wagony P.K.P. mogą zatem kursować pozażej boczniczy.
- l/ Maksymalną szybkość jazdy na torach do boczniczy z kierunku Miasteczko wąskotor, i Żyglinie w obrębie całej boczniczy ustala się na 10 km/godz.
- m/ Tabor P.K.P. zarówno trakcyjny jak i wagonowy może wjeżdżać na bocznicę bez ograniczenia.
- n/ Przy nieobsadzonych hamulcach wolno przetaczać w jednej grupie do 10 osi.
- o/ Zdejmowanie i zawieszanie sygnałów końcowych należy do obowiązku drużyny pociągowej P.K.P.
- p/ Pociągi P.K.P. przyprowadzają na bocznicę Huty Cynku również wagony przeznaczone dla Gliwickiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego. Podstawianie tych wagonów na tor GPBP dokonywane jest lokomotywą i personelem Huty.

Załącznik nr 3

Warunki handlowe obsługi bocznic

- a/ Zdawanie i przyjmowanie wagonów P.K.P. odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych
- b/ Podstawianie na bocznicę wagony przekazuje wyznaczony pracownik P.K.P. na podstawie wykazu zdawczego R 25, a odbiorca pracownik posiadacza bocznic, który przy odbiorze winien zwrócić uwagę na :
- 1/ Stan ładunków
 - 2/ Stan opakowań i opon
 - 3/ Stan plomb
 - 4/ Stan techniczny wagonów, stan ścian , drzwi itd.
- c/ Stwierdzone usterki, braki i uszkodzenia, odbiorca winien odnotować na wręczonym wykazie R 25. Obydwie strony potwierdzają dokonany zapis. W razie przyjęcia wagonów bez zastrzeżeń, usterki stwierdzone później nie mogą obciążać strony zdającej wagony.
- d/ Przy zabieraniu wagonów z bocznic należy przystąpić w sposób podany w pkt-ach b i c z tą różnicą, że pracownik bocznic sporządza na zdawane wagony " Zawiadomienie o wagonach gotowych " nr R 27 i wręcza go pracownikowi P.K.P. Stwierdzone usterki odpisuje w zawiadomieniu R 27- pracownik P.K.P., a potwierdzają obydwie strony.
- e/ Z chwilą zdania i przyjęcia wagonów na torach zdawczo - odbiorczych zabezpieczenie przesyłek przed kradzieżą i uszkodzeniem należy do tej strony, która wagony te przyjęła zapkwitowaniem na wykazie R 25 wzgl. zawiadomieniu R 27.
- f/ Wagony z wyładunku winny być zdane w stanie czystym, część składowa i ściany winny być umocowane, nalepki wagonowe usunięte.

- g/ Wagony winny być załadowane przez nadawcę zgodnie z przepisami P.K.P. i zestawione według relacji i kierunków uzgodnionych między P.K.P. a posiadaczem bocznicy.
- h/ Dokumenty przewozowe na ładowne wagony z przybycia i odejścia kierownik pociągu oddaje wzgl. zabiera w ekspedycji kolejowej na bocznicy.

Regulamin pracy manewrowej

a/ Cel pracy manewrowej

- 1/ Rozrządzanie składów pociągów i przestawianie wagonów na poszczególne tory za i wyładunkowe.
- 2/ Zabieranie wagonów z poszczególnych torów i zestawienie pociągów
- 3/ Obsługa bocznic G.P.B.P.

b/ Oznaczenie i granice rejonów manewrowych

Rejon 1. Obejmuje okręg nastawni wykonawczej MW 1 z torami nr nr 8a, 10a, 18, 20, 22, 24 wagą torową i przeładownią.

Rejon 2. obejmuje okręg nastawni dysponującej MW z torami nr nr 1, 2, 4, 6, 8, 10, 12 i 14, 3, 5, 7, 16 i tor roboczy G.P.B.P.

c/ Zadanie i rodzaj wykonywanej pracy w każdym rejonie manewrowym

Rejon 1.

- 1/ Obsługa przeładowni
- 2/ ważenie wagonów

Rejon 2.

- 1/ Rozyórządzenie składów pociągów z przybycia i podstawianie wagonów z surowcem na tory nr 10a i 18 a wagonów dla G.P.B.P. na tory nr 4 albo 6.
- 2/ Przestawianie próżnych wagonów z torów nr 8a i 20 na jeden z torów wyjazdowych.
- 3/ Zestawienie pociągów do odjazdu
- 4/ Obsługa bocznic G.P.B.P.

d/ Lokomotywy manewrowe, skład drużyn manewrowych

- 1/ Dla pracy manewrowej są przydzielone lokomotywy spalinowe typu Wk 150 oznaczone numerami odpowiednio do numerów rejonów manewrowych. Obsługa lokomotyw - maszynista i pomocnik.

2/ Skład drużyn manewrowych

Każda drużyna manewrowa składa się z 1 ustawiacza i 1 manewrowego

e/ Planowanie, organizacja, nadzór i kierowanie manewrami

Planowanie i organizacja pracy manewrowej należy do obowiązku dyspozytora zmianowego kierownictwo i nadzór nad całokształtem manewrów sprawuje mistrz zmianowy.

Ruchami manewrowymi kierują ustawiacze.

f/ Sposób porozumiewania się w sprawie manewrów

1/ Jazdy manewrowe z jednego rejonu do drugiego dyżurny ruchu i nastawniczy uzgadniają między sobą telefonicznie.

2/ Ustawienie dróg przebiegu dla jazd manewrowych dyżurny ruchu i nastawniczy dokonują na żądanie ustawiaczy / ustne lub telefoniczne/

3/ Sprzeczne przebiegi manewrowe zagrażające bezpieczeństwu ruchu są zabronione. Zabrania się ponadto równocześnie pracę dwóch lokomotyw w jednym rejonie.

g/ Posługiwanie się płozami hamulcowymi, miejsce składania płozów hamulcowych

1/ Płozy służą do hamowania, zatrzymywania i zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia.

2/ Na torach bocznicy są w użyciu płozy typu 8-go /pomalowane na kolor żółty /

3/ Płozy są złożone na osobnych ławeczkach w ilościach i miejscach.

Przy nastawni dysponującej MW - 15 sztuk

" " wykonawczej MW1- 10 "

4/ Za ilość i przydatność płozów do użytku odpowiedzialni są ustawiacze, każdy w swoim rejonie.

5/ Płozy uszkodzone, niezdatne do użytku należy wymienić w warsztacie w remizie lokomotyw /normalnotorowej/

6/ W celu zapobieżenia zbiegnięcia wagonów należy na czas postoju wagonów na torach nr 1,2,4,6,8,10 i 12 od strony

nastawni dysponującej MW wykładać płozy hamulcowe w odległości około 30 m od ukresów rozjazdów nr 11,12,13,14,15 cd 16 i.17.

Płozy należy usunąć tuż przed zabraniem wagonów wzgl. przed wyjazdami pociągów. Za wyłożenie i usunięcie płozów czyni się odpowiedzialnym ustawiacza rejonu 2-go.

Zaniechanie usunięcia płozów przed wyjazdem pociągu albo ruszeniem trakcji manewrowej grozi zacięcie się płoza

i wykolejenie taboru

- 7/ Płozów hamulcowych nie wolno wykładać
 - 1/ Bezpośrednio przed złączami szyn i za stykami szyn,
 - 2/ na opornicy zwrotnicy przed przylegającą do niej iglicą,
 - 3/ na rozjazdach przed krzyżownicą
 - 4/ W łukach na zewnętrznym toku szyn
 - 5/ Tuż przed przejazdami i na przejazdach
 - 6/ na szynach o silnie spłaszczonych główkach
 - 8/ Nie wolno używać płozów uszkodzonych i płozów nieodpowiadających typowi szyn.
 - 9/ Podczas upału, silnego deszczu i mokrego śniegu, w razie zardzewienia powierzchni ślizgowej płoza lub główki szyny należy spód płoza posmarować olejem. Nasadkę płoza należy stale smarować. Podczas opadów deszczu, śniegu, rosy, szronu i gołoledzi nie wolno płoza smarować, natomiast drugi tok szyn naprzeciw wyłożonego płoza należy posypać piaskiem.
 - 10/ Podczas mrozu ~~niższej~~ poniżej 5 stopni C. - należy płozy podgrzewać.
 - 11/ Przy wykładaniu płozów należy uważać by wargę przylegała dobrze do szyny po jej wewnętrznej stronie.
- h/ Przetaczanie wagonów lokomotywą - ilość przetaczanych wagonów
- w jednej grupie przy nieobsadzonych hamulcach
- 1/ Lokomotywa może się znajdować tylko na przodzie ciągniętej albo na końcu popychanej trakcji manewrowej. Lokomotywa nie może się znajdować w środku przetaczanych wagonów.

- 2/ Sygnał do rozpoczęcia manewrów może być dany dopiero po ustawieniu drogi przebiegu i kiedy nie ma żadnych przeszkód do jazdy.
- 3/ Przetaczane wagony muszą być ze sobą sprzęgnięte, wagony popychane muszą być zawsze sprzęgnięte z lokomotywą.
- 4/ W czasie, kiedy lokomotywa jest czynna, maszyniście i jego pomocnikowi nie wolno opuścić pracy na lokomotywie.
- 5/ Przed przystąpieniem do przetaczania należy odhamować hamulce ręczne i usunąć płozy spod wagonów.
- 6/ W razie dojeżdżania do miejsca, gdzie pracują ludzie, należy ich przed tym ostrzec.
- 7/ Przed rozpoczęciem przetaczania wagonów do budynków, ustawiacz albo z jego polecenia manewrowy winien się porozumieć z mistrzem albo brygadzystą, któremu dane pomieszczenie podlega i sprawdzić w jego obecności lub jego zastępcy, czy przetaczanie nie grozi niebezpieczeństwem dla pracujących tam ludzi. Mistrz, brygadzysta lub ich zastępcy muszą się zastosować do żądań manewrowego.
- 8/ Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć szybkość do 3 km/godz dla uniknięcia silnego uderzenia. Obok wagonu, do którego dojeżdża się w porze ciemnej, powinien stać pracownik z oświetloną latarką.
- 9/ Pracownikom manewrowym nie wolno wskakiwać na tabor ani też zeskakiwać z taboru będącego w ruchu.
- 10/ Przed zajęciem miejsca na stopniu wagonu należy stwierdzić, czy uchwyt i stopień są dobrze przymocowane do wagonu. Należy pamiętać o możliwości poślizgnięcia się na stopniu wagonu.
- 11/ Pracownik, jadący na przetaczanym taborze winien stać na stopniu wagonu i mieć zwróconą twarz w kierunku jazdy, trzymając się ręką uchwytu. Nie wolno się wychylać poza skrajnię taboru.

- 12/ Jazda na lokomotywie dozwolona jest tylko na pomoście
- 13/ Na popychanej trakcji manewrowy winien się znajdować na czołowej stronie pierwszego wagonu i pilnie obserwować czy na torze nie ma przeszkód do jazdy.
W razie zauważenia przeszkody winien natychmiast podać sygnał "stój" dla zatrzymania trakcji manewrowej.
- 14/ W jednej grupie wolno przetaczać przy nieobsadzonych hamulcach do 10 osi. Przy przetaczaniu większej ilości osi, na każdą taką grupę musi być czynny jeden hamulec ręczny.

i/ Szybkość jazdy manewrowej wynosi :

10 km/godz przy ciągnięciu i pchaniu wagonów

3 km/godz przy dojeżdżaniu do stojącej grupy wagonów, przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką, przy jazdach na przeładowniach i przez pomost wagi wagonowej i przy przetaczaniu wagonów siłą ~~mechaniczną~~. Przy złych warunkach atmosferycznych szybkość tę należy odpowiednio zmniejszyć.

j/ Przetaczanie odrzutowe jest zabronione na wszystkich torach bocznicowych

k/ Numery torów na które nie wolno odstawiać wagonów na postój

Nie wolno odstawiać wagonów na torach nr 1,2,3,4,5,6,7,8,10,1¹/₂, 12,14,16,18 i na torze roboczym G.P.B.P.

l/ Zabezpieczenie ruchu na przejazdach drogowych

- 1/ Jazda przez niestrzeżone przejazdy drogowe na torze roboczy G.P.B.P. w km. 0,559 i 0,800 z największą ostrożnością. Przy dojeżdżaniu do przejazdów maszynista winien podawać kilka krotnie sygnałów "bacność" gwizdawką lokomotywy.
- 2/ Przejazdy drogowe wolno zajmować przez tabor kolejowy każdorazowo do 5 minut. Przy dłuższym trwaniu manewrów należy przerywać pracę na przejazdach.

m/ Ustawienie zwrotnic dla manewrów

- 1/ Ustawienie zwrotnic ześrodkowanych należy do obowiązku dyżurnego ruchu i nastawniczego.

2/ Ręczne zwrotnice ustawiają pracownicy drużyn manewrowych

n/ Manewrowanie wagonami z ludźmi

Manewrowanie wagonami z ludźmi nie wchodzących w skład drużyn manewrowych jest zabronione.

o/ Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1/ Po odstawieniu wagonów na postój w miejscu pochylenia toru powyżej 3,5 o/oo należy wagony zabezpieczyć przed zbiegnięciem przy pomocy hamulców ręcznych albo płozów hamulcowych, które w tym przypadku należy ułożyć szczelnie przy samych kołach z obu stron końców każdej grupy lub pojedynczego wagonu.

2/ Za zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem ^{odporodzielny} jest ustawiacz danego rejonu manewrowego.

p/ Czas wstrzymania manewrów przed wjazdem i wyjazdem pociągów

1/ Pracą manewrową na torze, na który ma nastąpić wjazd wzgl. z którego ma nastąpić wyjazd pociągu należy ~~na~~ wstrzymać na 5 min. przed wjazdem albo wyjazdem pociągu.

2/ Wstrzymanie manewrów zarządza dyżurny ruchu dając stosowne polecenie nastawniczemu MW1, ustawiaczowi rejonu 2-go Ustawiaczowi rejonu 1-go polecenie wstrzymania manewrów daje nastawiczy MW1.

3/ W czasie wjazdu pociągu trakcją manewrową w okręgu nastawni MW1 należy zatrzymać poza tarczą Tz 10.

r/ Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów

1/ Do sprzęgania i rozsprzęgania wagonów drużyna manewrowa może przystąpić dopiero po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru

2/ Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów należy dokonywać z zachowaniem jak największych środków ostrożności.

3/ Pracownik dokonujący sprzęgania lub rozsprzęgania powinien się ustawić z boku wagonu tak, by nogi były zabezpieczone tarczą zderzakową.

- 4/ Po bezpiecznym ustawieniu się pracownik chwyta ręką sprzęgło wagonu , dokonując sprzęgnięcia wzgl.rozsprzęgnięcia wagonu.
 - 5/ Nie wolno wsadzać głowy między ściany czołowe tabożu.
 - 6/ Sygnał do uruchomienia taboru wolno dać dopiero po odejściu pracownika sprzęgającego lub rozsprzęgającego od taboru.
 - 7/ Luźne sprzęgi nie użyte do sprzęgania należy zawiesić na hakach.
- s/ Przetaczanie wagonów siłą ludzką
- 1/ Ręczne przetaczanie wagonów jest dozwolone tylko na torach poziomych lub na torach o pochyleniu do 2,5 o/oo
 - 2/ Siłą ludzką wolno przetaczać taką ilość wagonów jaką mogą zatrzymać ludzie zajęci przy tej pracy.
 - 3/ Kierujący ręcznym przetaczaniem wagonów musi posiadać wymagany egzamin z przepisów P.K.P.
 - 4/ Wagony muszą być z sobą sprzęgnięte.
 - 5/ Nie wolno dla rozruchu uderzać wagonem o wagon.
 - 6/ Przy jeździe obok rampy,pracownicy przetaczający muszą przejść na przeciwną stronę i nie mogą się znajdować między wagonami a rampą.
 - 7/ Pracownikom nie wolno wchodzić pomiędzy wagony lub popychać je idąc pomiędzy tokami szyn,Nie wolno pchać wagonów trzymając za zderzaki, albo ciągnąć za sprzęgi.
 - 8/ Szybkość jazdy do 3 km/godz.
- t/ Zestawienie pociągów wyjeżdżających
- 1/ Pociąg winien być zestawiony na torze wyjazdowym najpóźniej 30 min.przed ustalonym czasem odjazdu.
 - 2/ Wagony ładowne należy wstawić do przedniej, a wagony próżne do tylnej części pociągu.
 - 3/ Zawieszanie sygnałów końcowych należy do obowiązku drużyny pociągowej P.K.P.

u/ Czynności przy podstawieniu wagonów na tor roboczy GPBP

- 1/ Wagony przeznaczone dla Gliwickiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego należy zestawić na torze 4 albo 6. Przedni wagon musi posiadać czynny hamulec ręczny
- 2/ Podstawienie wagonów na bocznice GPBP dokonywane jest lokomotywą i drużyną manewrową posiadacza bocznic, drużyna manewrowa w składzie : ustawiacza i jednego manewrowego.
- 3/ Ustawiacz zgłasza gotowość trakcji manewrowej do jazdy na bocznice dyżurnemu ruchu, który w przypadku gdy nie ma przeszkód do jazdy a w szczególności kiedy nie ma pociągu do Huty w kierunku Miasteczka wąskotor. wzgl. Żyglina zezwala na jazdy i ustawia drogę przebiegu na tor 5-ty, wyświetla na tarczy zaporowej Tz 3 albo Tz 4 sygnał zezwalający na jazdę w podaje z nastawni sygnał Rm 1 "do mnie",
- 4/ Lokomotywa winna się znajdować na końcu trakcji manewrowej.
- 5/ Po przejeździe poza zwrotnicą nr 4 ustawiacz zatrzymuje trakcję manewrową. Dyżurny ruchu rozwiązuje drogę przebiegu i ustawia drogę dla dalszej jazdy
- zwrotnice 4,5 i Wk 1 na minus, poczym daje sygnał do jazdy.
- 6/ Dalsza jazda odbywa się sposobem ciągnionym, przyczym ustawiacz winien jechać w przedniej części, a manewrowy na końcowym wagonie. Jazda przez niestrzeżone przejazdy w km. 0,559 i 0,800 winna się odbywać z szczególną ostrożnością, Maszynista winien przed przejazdem dać sygnał "baczność".
- 7/ Jazda powrotna odbywa się w sposób podany w punkcie 6-tym końcowy wagon musi posiadać czynny hamulec ręczny .
- 8/ Dyżurny ruchu nie rozwiązując uprzednio ustawionej drogi przebiegu wyświetla sygnał zezwalający na tarczy zaporowej

Przy zbliżaniu się trakcji do nastawni ^{dyżurny ruchu} daje sygnał Rm1.

9/ Po minięciu styku zwrotnicy 4-tej należy trakcję manewrową zatrzymać.

Dyżurny ruchu rozwiązuje drogę przebiegu Tz1, ustawia na nowo drogę i wprowadza trakcję na jeden z torów wjazdowych.

U w a g a :

Obsługę toru roboczego G.P.B.P. należy dokonywać w czasie przerwy w ruchu pociągów. Gdyby wyjątkowo zaszła potrzeba przyjęcia pociągu w czasie trwania obsługi, należy trakcję manewrową zatrzymać na torze roboczym przed wykołajnicą nr 4 .

Dla pracy w obrębie bocznic G.P.B.P. obowiązują :
w dalszym ciągu postanowienia regulaminu opracowanego dla Gliwickiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego w dniu 1 lipca 1964 r.

w/ Praca manewrowa na wywrotnicach

Wjazd trakcji manewrowej na przeładownie należy dokonywać sposobem pchanym wagonami naprzód. Szybkość jazdy do 3 km/god.

Postępowanie w razie wypadku na boczniccy

- a/ O każdym wypadku zaistniałym na boczniccy z pociągiem, manewrującym taborem oraz z ludźmi, dyżurny ruchu MW winien natychmiast zawiadomić mistrza zmianowego, dyspozytora zmianowego i dyspozytora przy Zarządzie Kolei Dojazdowych w Bytomiu. Dyspozytor zmianowy zawiadamia kierownictwo transportu. W razie wypadku z pociągiem, z ludźmi oraz wypadku z manewrującym taborem utrudniającym albo uniemożliwiającym dalszą pracę manewrową, przy wypadku na przeładowniach dyspozytor zmianowy zawiadamia ponadto dyspozytora zmianowego Huty, który zawiadamia kompetentne czynniki kierownicze.
- b/ Do czasu przybycia przedstawiciela P.K.P. nie wolno pracownikom Huty nie ~~przedsięwziąć~~ ^{zabrać} ~~co mogłoby zatrzeć ślady wypadku~~ z ludźmi, którym należy natychmiast udzielić pomocy.
- c/ Dochodzenie w sprawie wypadku z pociągiem, taborem i pracownikiem P.K.P. prowadzą przedstawiciele P.K.P. przy udziale kierownictwa Huty.
- d/ Dochodzenia w sprawie wypadku z taborem będącym własnością Huty jak też z pracownikami Huty prowadzi kierownik albo wyznaczony przez niego pracownik. W dochodzeniach wypadku z pracownikami bierze udział inspektor BHP.
- e/ O wkolejeniu taboru P.K.P. siłami i środkami boczniccy wzgl. o wezwaniu pociągu ratunkowego decyduje przedstawiciel P.K.P.

Obowiązki dyżurnego ruchu MW

Dyżurny ruchu

- a/ Kieruje ruchem pociągów i wykonuje osobiście wszystkie czynności związane z zapowiadaniem, przyjmowaniem i wyprawianiem pociągów, oraz czuwa nad bezpieczeństwem ruchu na stacji i przyległych szlakach.
- b/ Obsługuje osobiście urządzenia zabezpieczające na nastawni dysponującej MW
- c/ Zabezpiecza osobiście zajęcie toru szlakowego i torów zdawczo odbiorczych przez założenie klinów zastawczych i podpórek klawiszowych na ~~związanych~~ dzwigniach sygnałowych, dźwawkach przebiegowych i pod klawiszami blokowymi
- d/ Dokonuje codziennie o godz. 9-tej zewnętrznych oględzin rozjazdów w swoim okręgu i przyjmuje meldunek od nastawniczego MW 1 o wyniku oględzin rozjazdów w jego okręgu. Wyniki zapisuje w dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów. Stwierdzone usterki zgłasza natychmiast mistrzowi utrzymania torów i zabezpieczenia i czuwa nad ich usunięciem.
- e/ O usterekach i przeszkodach w urządzeniach zabezpieczających zawiadamia montera zabezpieczenia celem ich usunięcia.
- f/ Utrzymuje w czystości urządzenia nastawcze i blokowe.
- g/ Czuwa nad należytnym oświetleniem bocznicy sygnałów, tarcz zaporowych, zwrotnic, wykolejnic, wskaźników W4. Braki poleca natychmiast usunąć.
- h/ W razie zaistnienia wypadku z pociągiem, manewrującym taborem oraz z ludźmi, zawiadamia o tym natychmiast mistrza zmianowego, dyspozytora zmianowego, kierownika transportu kolejowego, dyspozytora przy Zarządzie Kolei Dojazdowych w Bytomiu i zawiadawcę stacji ~~Miejszko~~ ^{Repty} Sl. Wąsk.
- i/ W zakresie służby manewrowej :
 - 1/ sprawuje ogólny nadzór nad pracą manewrową w obrębie całej bocznicy
 - 2/ Uzgadnia z ustawiaczami i nastawniczym wszelkie ruchy

manewrowe z jednego okręgu nastawczego do drugiego i ustawia drogę przebiegu dla jazd manewrowych w swoim okręgu według żądań ustawiaczy.

- 3/ Zezwala na każdorazowe zajęcie torów zdawczo - odbiorczych na całej ich długości.
- 4/ Wstrzymuje pracę manewrową i zarządza sprzątnięcie taboru z toru, na który ma nastąpić wjazd wzgl., z którego ma nastąpić wyjazd pociągu oraz wstrzymuje manewry na torach sąsiednich, gdyby jazdy te zagrażały bezpieczeństwu wjeżdżającego albo wyjeżdżającego pociągu.
Ustala miejsce postoju dla lokomotywy huty na czas wjazdu i wyjazdu pociągów P.K.P.
- 5/ Uzgadnia jazdy lokomotyw P.K.P. Bez jego pozwolenia lokomotywa P.K.P. nie może wykonywać żadnego ruchu.
Ustala miejsce postoju lokomotyw P.K.P. do czasu ich dostawienia na skład pociągu.
- 6/ W przypadku, kiedy w jego rejonie znajduje się więcej jak jedna lokomotywa manewrowa koordynuje ich pracę i czuwa nad tym, by nie dopuścić do sprzecznych, zagrażających lub przeszkadzających sobie jazd manewrowych.
- 7/ Pilnuje, by składy przyprowadzonych pociągów P.K.P. były możliwie szybko zabierane z torów wjazdowych oraz zestawione były na czas pociągi na odjazd.
- 8/ Czuwa nad zabezpieczeniem wagonów od zbiegnięcia i odstawienia wagonów w granicach ukresów.
- 9/ Zarządza jazdy manewrowe dla obsługi bocznic G.P.B.P.
- j/ Przyjmuje od kierownika pociągu meldunek o gotowości pociągu do odjazdu, dopilnuje usunięcia płozów z pod składu pociągu i daje nakaz jazdy dla odjazdu poc.
- k/ Prowadzi następujące książki i dzienniki :
 - 1/ Dziennik zapowiadań pociągów
 - 2/ Książkę zamawiań
 - 3/ Dziennik zewnętrznych oględzin rozjazdów
 - 4/ Książkę kontroli urządzeń bezpiecz. ruchu pociągów.

- 5/ Książkę ostrzeżeń
 - 6/ Dziennik telefoniczny
 - 7/ Książkę zmiany dyżurów
 - 8/ Rozkazy szczególne S, N i O
 - 9/ Aktualny rozkład jazdy
 - 10/ *Porozumienie na wypadek pociągu oraz pozwolenia na wyjazd pociągu*
 - 1/ Przy zmianie służby udziela odbierającemu dyżur informacje o przebiegu służby, zajęciu torów, zarządzeniach mistrza zmianowego, kierownictwa transportu, pracach i przeszkodach w urządzeniach zabezpieczających w torach-rozjazdach, pracy na przekładowniach i o wszelkich danych mających wpływ na przebieg i bezpieczeństwo ruchu pociągów i manewrów.
- Przekazuje przybory sygnałowe, inwentarz, przepisy, instrukcje służbowe, stan plomb na urządzeniach zabezpieczających.

Obowiązki nastawniczego MW 1

Nastawniczy

- a/ Czuwa nad bezpieczeństwem ruchu w swoim okręgu
- b/ Obsługuje osobiście urządzenia zabezpieczające
- c/ Zabezpiecza zajęcie torów wjazdowych przez założenie klinów zastawczych na właściwych drążkach przebiegowych
- d/ Dokonuje codziennie o godz. 9-tej zewnętrznych oględzin rozjazdów w swoim okręgu. Wynik zapisuje do dziennika zewnętrznych oględzin rozjazdów i zgłasza dyżurnemu ruchowi.
- e/ Zgłasza dyżurnemu ruchowi przeszkody w urządzeniach zabezpieczających i czuwa nad ich usunięciem.
- f/ Utrzymuje w czystości urządzenia nastawcze i blokowe na nastawni.
- g/ Kontroluje oświetlenie tarczy zaporowej Tz 10 i latarni zwrotniczych. Brak w oświetleniu zwrotnic usuwa osobiście, brak w oświetleniu Tz 10 zgłasza dyżurnemu ruchowi.
- h/ O zaistniałym wypadku zawiadamia natychmiast dyżurnego ruchu.
- i/ W zakresie służby manewrowej
 - 1/ Ustawia drogę przebiegu dla jazd manewrowych według żądań ustawiacza
 - 2/ Uzgadnia telefonicznie z dyżurnym ruchowi jazdy manewrowe z jego okręgu do okręgu nastawni dysponującej i odwrotnie. Na zajęcie torów zdawczo odbiorczych musi każdorazowo uzyskać zgodę dyżurnego ruchu, Przed obsłużeniem bloku zgody na wjazd pociągu wstrzymuje pracę manewrową na torach sąsiednich mogącą zagrozić bezpieczeństwu wjeżdżającego pociągu.
 - 3/ W razie znajdowania się w jego okręgu dwóch lokomotyw czuwa nad tym, by nie dopuścić do sprzecznych, zagrażających lub przeszkadzających sobie jazd manewrowych.

4/ Czuwa nad bezpieczeństwem odstawionych wagonów przed zbiegnięciem i odstawieniu wagonów w granicach ukresów rozjazdów.

j/ Prowadzi następujące książki i dzienniki :

1/ Książkę zamawiań

2/ Dziennik zewnętrznych oględzin rozjazdów

3/ Książkę kontroli urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów

4/ Książkę zmiany dyżurów

5/ Dziennik telefoniczny

k/ Przy zmianie służby udziela odbierającemu dyżur informacji o przebiegu pracy, zajęciu torów, pracy na przeładowniach, pracach i przeszkodach na torach, rozjazdach, w urządzeniach zabezpieczających.

Przekazuje przybory sygnałowe, inwentarz, przepisy, instrukcje służbowe, stan plomb w urządzeniach,

Obowiązki ustawiacza

- a/ Ustawiacz kieruje pracą jednej lokomotywy i jednej drużyny manewrowej w wyznaczonym rejonie manewrowym.
- b/ Przy objęciu służby ustawiacz winien :
- 1/ Zgłosić się u mistrza zmianowego w celu otrzymania poleceń odnośnie mającej być wykonanej pracy manewrowej.
 - 2/ Stwierdzić, jakie prace nie zostały wykonane przez poprzednią zmianę. Wagony niewyprzetaczane , należy przestawić w pierwszej kolejności, szczególnie wagony przetrzymane ponad obowiązujący termin.
 - 3/ Sprawdzić, czy manewrowi stawili się na służbę w stanie przydatnym do pracy z przyborami sygnałowymi, w przepisowym ubraniu i butach zgodnie z wymogami BHP.
 - 4/ Obejść swój rejon manewrowy dla sprawdzenia zajętości torów, czy nie ma zamkniętych torów do ruchu, uszkodzenia torów, rozjazdów, czy wagony na postoju są zabezpieczone od zbiegnięcia i czy wagony nie wystawają poza ukresy rozjazdów.
 - 5/ Sprawdzić stan, ilość i przydatność płozów hamulcowych.
 - 6/ Zapoznać z planem pracy drużynę lokomotywową , dyżurnego ruchu, nastawniczego oraz podać ~~mu~~ do wiadomości zmiany w pierwotnie ustalonym planie.
 - 7/ Kontrolować stan oświetlenia torów zaporowych, zwrotnic. Braki w oświetleniu zgłasza dyżurnemu ruchu wzgl, nastawniczemu.
- c/ Podczas pracy manewrowej
- 1/ Zająć takie stanowisko, aby maszynista i manewrowi dobrze go widzieli . Sygnały do wykonywania manewrów winien podawać po stronie maszynisty. W łuku drużyna manewrowa winna znajdować się po wewnętrznej stronie łuk

2/ Polecenie do wykonywania jazd manewrowych winien podawać za pomocą sygnałów manewrowych. Sygnał może podać dopiero po osobistym stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy, droga przebiegu jest należycie ustawiona - na tarczy zaporowej jest wyświetlony sygnał zezwalający na jazdę, oraz zapewnione jest bezpieczeństwo pracowników zajętych przy manewrach i osób postronnych.

Bez jego pozwolenia nie mogą być wykonywane żadne ruchy manewrowe.

3/ Wstrzymać natychmiast pracę manewrową w razie zaistnienia wypadku albo zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Wznowienie pracy wstrzymanej na skutek wypadku na boczniccy może zarządzić dopiero za zgodą przedstawiciela P.K.P. przybyłego na miejsce wypadku wzgl. kierownika transportu kolejowego w razie wypadku z taborem będącym własnością Huty.

d/ Po ukończeniu manewrów

Sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i zabezpieczone są przed zbiegnięciem. Płozy hamulcowe złożone są na wyznaczonych miejscach po czym przekazuje służbę zmieniającemu go ustawiaczowi.

Załącznik nr 9

Obowiązki manewrowego

a/ Do obowiązków manewrowego należy :

- 1/ Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów
- 2/ Obsługa ręcznych zwrotnic
- 3/ Powtarzanie sygnałów podawanych przez ustawiacza
- 4/ Hamowanie taboru i wykładanie płozów hamulcowych
- 5/ Zabezpieczenie wagonów od zbiegnięcia
- 6/ Inne czynności związane z pracą manewrową zlecone mu przez ustawiacza.

b/ Przy objęciu służby

- 1/ Zgłosić się u ustawiacza z przyborami sygnałowymi
- 2/ Stwierdzić stan zajęcia torów, czy ukresy są wolne, czy płozy hamulcowe znajdują się na właściwych miejscach, w potrzebnej ilości, czy są przydatne do użytku i nasmarowane,

c/ W czasie przetaczania manewrowy winien

- 1/ znajdować się po stronie ustawiacza
- 2/ Powtarzać w razie potrzeby sygnały podawane przez ustawiacza
- 3/ Samodzielnie może podać sygnał tylko przy dojeżdżaniu do wagonów mających być sprzęgniętych dla zatrzymania manewrow ~~wytek~~, w razie grożącego niebezpieczeństwa i przy przetaczaniu pojedynczych wagonów na polecenie ustawiacza.
- 4/ Zwracać uwagę na właściwe ustawienie drogi przebiegu
- 5/ Nie oddalać się z miejsca pracy bez wiedzy i zgody ustawiacza.

Załącznik nr 10

Obowiązki maszynisty lokomotywy spalinowej

Maszynista winien :

- a/ Dbać o sprawne działanie i należyty stan lokomotywy
- b/ Uważnie obserwować podawane przez drużynę manewrową sygnały i ściśle się do nich stosować pod warunkiem, że ich wykonanie nie zagraża bezpieczeństwu ruchu. W przypadku wątpliwości co do podanego sygnału, winien zatrzymać lokomotywę i przywołać do siebie ustawiacza.
- c/ Podczas jazdy manewrowej przestrzegać szybkość jazdy ustaloną w regulaminie pracy manewrowej.
- d/ Uważnie obserwować położenie szyn, wykolejnic i rozstawienie taboru na torach.
- e/ Uważać na bezpieczeństwo pracowników zajętych przy manewrach i osób postronnych.
- f/ Zatrzymać natychmiast trakcję manewrową w razie zauważenia grożącego niebezpieczeństwa.

Obowiązki pomocnika maszynisty lokomotywy

Pomocnik maszynisty winien :

- a/ Wydatnie pomagać maszyniście przy jego obowiązkach i wykonywać wszelkie czynności zlecone mu przy obsłudze lokomotywy
- b/ Utrzymywać porządek i czystość na lokomotywie
- c/ W czasie manewrów zwracać uwagę na bezpieczeństwo ruchu, bezpieczeństwo pracowników zajętych przy manewrach i osób postronnych.
- d/ Podawane po jego stronie sygnały przez drużynę manewrową winien natychmiast głośno powtarzać maszyniście.
- e/ W razie zauważenia przeszkody na torach, zagrażającej dalszej jeździe, albo osobom winien natychmiast zwrócić na to uwagę maszyniście celem zatrzymania lokomotywy.

Załącznik nr 12

W y k a z pracowników

zapoznanych z treścią regulaminu

Nazwisko i imię	Zajmowane stanowisko	Własnoręczne potwierdzenie przyjęcia do wiadomości postanowień regulaminu	Data

Dial Transport
Missy Center "Mississippi Station"
St. Louis, Mo.

