

Bytomsko-Rudzkie Gwarectwo Węglowe
w Bytomiu

52000669

Do użytku służbowego.

Egz. nr 5

KOPALNIA WĘGLA KAMIENNEGO
"POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH"
w BYTOMIU
Ruch I.

R E G U L A M I N

pracy transportu kolejowego na bocznicy
wąskotorowej o prześwicie 785 mm w obrębie
szybów głównych i szybu zachodniego oraz
zwałowiska kamienia.

Kwiecień 1986 r

Opracowano:

Dnia 1986.04

BIURO PROJEKTÓW PRZEMYSŁU HUTNICZEGO
BIPROHUT
Przedsiębiorstwo Państwowe
Gliwice, ul. Dąbols nr 16
Ident. 0028883

Biuro Projektów Przemysłu Hutniczego "Biprohut" - Gliwice

Uzgodniono:

PKP - Zarząd Kolei Dojazdowych
ŚLĄSKA DYREKCJA OKRĘGOWA
Kolei Państwowych w Katowicach
ZARZĄD KOLEI DOJAZDOWYCH w Bytomiu
ul. Powstańców Warszewskich Nr 1
Dnia 4.5.86 Bytom

NACZELNIK

inż. Jerzy Nawrocki
ZASTĘPCA

Uzgodniono:

Gwarectwo Kopalni Piasku i Kolejowego Transportu Górniczego

Dnia 1986. 10. 30.
GWARECTWO KOPALNI PIASKU i Kolejowego Transportu Górniczego
Inspektorat Nadzoru Kolei w resorcie górnictwa i energetyki
Naczelny Inspektor

mgr inż. Zdzisław Zieliński

Zatwierdzono:

Bytomsko-Rudzkie Gwarectwo Węglowe w Bytomiu
Dnia 1986. 10. 30

Zatwierdzono:

KWK "Powstańców Śląskich"

KWK "Powstańców Śląskich" Dnia 1986.
Główny Inżynier Przeróbki Mechanicznej i Zbiżu
mgr inż. Edward Rupik


BYTOMSKO-RUDZKIE GWARECTWO WĘGLOWE
NACZELNY INSPEKTOR
mgr inż. Bolesław Adamek

Kopalnia Węgla Kamiennego "Powstańców Śląskich"
DYREKTOR
mgr inż. Zdzisław Jużków


Kwiecień 1986 r.

3N/122/84 Roz. 3145 x 2003

Opracował:


.....
mgr inż. M. Wiankowski

Sprawdził:


.....
mgr inż. J. Nogieć

Spis treści:

str.:

1. Postanowienia ogólne	6
1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu ..	6
1.2. Cel regulaminu	6
2. Nazwa bocznicy	7
3. Położenie bocznicy	7
4. Podstawa eksploatacji bocznicy	7
5. Bocznicza współużytkowników	8
6. Zakres czynności bocznicy	8
6.1. Przeznaczenie bocznicy	8
6.2. Czas pracy bocznicy	8
7. Wykaz posterunków ruchu	8
8. Urządzenia techniczne bocznicy	8
8.1. Wykaz punktów za- i wyladunkowych	8
8.2. Technologia zwałowania kamienia z za- kładu przerobczego	10
8.3. Wykaz urządzeń załadunkowych	17
8.4. Wykaz wag wagonowych	17
8.5. Wykaz urządzeń ładunkowych do przeładun- ku materiałów	17
8.6. Wykaz lokomotyw	18
8.7. Przesuwnice wagonowe	18
8.8. Wykaz urządzeń linociągowych do prze- taczania wagonów	18
8.9. Urządzenia do wyposażenia pojazdów trakcyjnych	18
9. Elektryczna sieć trakcyjna	19

10. Pojemność bocznicy	19
11. Skrajnie budowli	19
12. Skrzyżowania dróg i przejść dla pieszych z torami w poziomie szyn	19
13. Skrzyżowanie torów bocznicowych z innymi torami	20
14. Oświetlenie bocznicy	21
15. Łączność	22
16. Eksploatacja płozów hamulcowych	22
17. Pochylenie torów	26
18. Wykaz torów bocznicy	28
19. Wykaz zwrotnic i wykolejnic	30
20. Wykaz kluczy od zwrotnic i wykolejnic nie wchodzących w przebiegi	31
21. Sygnalizacja nie objęta tablicą zależności ...	31
22. Sposób prowadzenia ruchu na przyległych szla- kach	32
23. Warunki techniczne obsługi bocznicy przez PKP .	35
24. Czynności handlowe na bocznicy	37
25. Wykaz rejonów manewrowych	39
26. Praca manewrowa lokomotywami	40
27. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem	45
28. Praca manewrowa w rejonie załadunku wagonów ...	45
29. Ruch pociągów	46
30. Zakresy czynności personelu kolejowego	46
30.1. Zakres czynności ustawiacza	46
30.2. Zakres czynności maszynisty lokomotywy ..	48
30.3. Zakres czynności czyszciciela zwrotnic ...	49
31. Zakresy czynności personelu zatrudnionego na zwałowisku kamienia	49
31.1. Zakresy czynności pracowników zatrudnio- nych przy budowie torów na zwałowisku kamienia i wyładunku kamienia	49
31.2. Zakres czynności pracowników zatrudnio- nych przy czyszczeniu i zamknięciu wagonów samowyładowczych typu "Talbot" na zwa- łowisku kamienia	52

31.3.	Zakres czynności maszynisty lokomotywy zatrudnionego przy wywozie kamienia.....	55
31.4.	Zakres czynności ustawiacza zatrudnionego przy wywozie kamienia	56
31.5.	Zakres czynności operatora spycharki zatrudnionego na zwałowisku kamienia.....	59
32.	Zasady obejmowania służby.....	64
33.	Przygotowanie bocznicy do zimy.....	65
34.	Zawiadamianie o wypadkach i awariach.....	66
35.	Kontrola oraz utrzymanie torów i urządzeń srk.....	67
36.	Szkolenie pracowników.....	69
37.	Ochrona przeciwpożarowa.....	70
38.	Nadzór nad bocznicą.....	70
39.	Postanowienia końcowe.....	71
40.	Wykaz imienny pracowników, którzy przyjęli treść niniejszego regulaminu do wiadomości..	72
41.	Wykaz zmian i poprawek do regulaminu.....	77

Załączniki

1. Plan sytuacyjny układu torów wąskich o prześwicie 785 mm w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia rys.02000452
2. Plan sytuacyjny układu torów wąskich o prześwicie 785 mm w obrębie szymbów głównych rys. 02000453.

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

Regulamin niniejszy opracowano w oparciu o instrukcje, przepisy i zarządzenia:

- a/ instrukcję o sporządzaniu regulaminów technicznych bocznic kolejowych w resorcie górnictwa
- b/ Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy ogłoszone w Dzienniku Ustaw Nr 38 z dnia 31.VIII.1954 r poz. 167.
- c/ przepisy i instrukcje obowiązujące na PKP.
- d/ instrukcja dla pracowników zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu dróg szynowych oraz pracach wyładunkowych na zwale skały płonnej w KWK "Powstańców Śląskich".
- e/ instrukcja opróżniania, czyszczenia i zamykania wagonów samowyładowniczych typu "Talbot" o prześwicie 785 mm.
- f/ instrukcja dla maszynisty lokomotywy spalinowej zatrudnionego przy wywozie kamienia.
- g/ instrukcja dla ustawiacza zatrudnionego przy wywozie kamienia na zwaly.
- h/ technologię zwałowania kamienia z zakładu przerobczego i z robót przygotowawczych na zwałach zachodnich.

1.2. Cel regulaminu

Regulamin ustala zasady prawidłowego i bezpiecznego prowadzenia pracy transportu kolejowego na bocznicy wąskotorowej o prześwicie 785 mm Kopalni Węgla Kamiennego "Powstańców Śląskich".

Bocznica wąskotorowa KWK "Powstańców Śląskich" składa się z:

- układu torów wąskich o prześwicie 785 mm w obrębie szybów głównych
- układu torów wąskich o prześwicie 785 mm w obrębie szybu zachodniego
- układu torów wąskich o prześwicie 785 mm na zwałowisku kamienia.

2. Nazwa bocznic

1. Kopalnia Węgla Kamiennego "Powstańców Śląskich"
 - bocznicą wąskotorową o prześwicie 785 mm w obrębie szybów głównych i szybu zachodniego.
2. Jednostka nadrzędna - Bytomsko-Rudzkie Gwarectwo Węglowe w Bytomiu, Pl. Dzierżyńskiego 17.

3. Położenie bocznic

Bocznicą wąskotorową o prześwicie 785 mm odgałęzia się od toru PKP szlakowego Nowy Karb - Sucha Góra w dwóch miejscach:

- w km 3,378 rozjazdem nr 26 /wg numeracji rozjazdów stacji PKP/ rozjazd nr 26 poprzez tor nr 101 prowadzi do układu torów wąskich o prześwicie 785 mm w obrębie szybów głównych *poprzez wiadukt normalnotorowy.*
- w km 3,290 rozjazdem nr 31 /wg numeracji rozjazdów stacji PKP i nr 1 wg numeracji rozjazdów układu - w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia/, rozjazd nr 1/31 poprzez tor nr 1 prowadzi do układu torów w obrębie szybu zachodniego i w obrębie zwałowiska kamienia.

4. Podstawa eksploatacji bocznic

Eksploatacja bocznic odbywa się na podstawie umowy bocznicowej zawartej pomiędzy Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w Katowicach a Kopalnią Węgla Kamiennego Powstańców Śląskich w Bytomiu dnia 14.03.1969 r.

5. Bocznicie współużytkowników

Bocznica nie posiada współużytkowników.

6. Zakres czynności boczniccy

6.1. Przeznaczenie boczniccy

W chwili obecnej bocznica nie otrzymuje wagonów z PKP. Bocznica przeznaczona jest do wykonywania manewrów związanych z utrzymaniem ruchu kopalni. Przy użyciu własnej trakcji i taboru dokonuje się przewozu materiałów oraz odwozu kamienia z zakładu przerobczego do punktów wyladunkowych znajdujących się na zwałowisku kamienia. Bocznica wykonuje prace manewrowe związane z obsługą punktów za i wyladunkowych w obrębie szymbów głównych i szymbu zachodniego oraz zwałowiska kamienia.

6.2. Czas pracy bocznic

Bocznica czynna jest stale. Na boczniccy nie wykonuje się czynności handlowych i nie przeprowadza się próby hamulców.

7. Wykaz posterunków ruchu

Bocznica nie posiada posterunków ruchu a zwrotnice nastawiane są ręcznie. Całość boczniccy zarówno w obrębie szymbów głównych jak i w obrębie szymbu zachodniego i zwałowiska kamienia uważa się jako jeden okręg nastawczy. Rozjazdy nr 26, 28/100, 1/31 i 2/32 oraz semafor "M" przy torze nr 101 oraz semafor "O" przy torze nr 1 /semafory świetlne, czterokomorowe / nastawiane są przez dyżurnego z nastawni "Bp" stacji PKP Bytom Pólnoc.

8. Urządzenia techniczne boczniccy

8.1. Wykaz punktów za- i wyladunkowych

1. przy szymbach głównych

1/ nad torzem nr 105 pod zakładem przerobczym znajdują się dwa zbiorniki kamienia. Długość frontu ładunkowego

wynosi 30 m.

- 2/ przy torze nr 108 znajduje się składowisko materiałów budowlanych. Długość frontu ładunkowego wynosi 30 m.
- 3/ przy torze nr 110 znajduje się składowisko elementów stalowych i materiałów budowlanych. Długość frontu ładunkowego wynosi 120 m.
- 4/ tor nr 111 na długości 21 m prowadzi na rampę za- i wyładunkową przy torze normalnym nr 13

Wszystkie punkty za- i wyładunkowe oraz place składowe są oświetlone.

2. przy szybie zachodnim

- 1/ przy torze nr 7 dla dowozu materiałów budowlanych i urządzeń; długość frontu ładunkowego 70 m.

3. na zwałowisku kamienia

- 1/ tor nr 8 przeznaczony do wyładunku kamienia pochodzącego z robót górniczych.
- 2/ tor nr 9 przeznaczony do wyładunku kamienia pochodzącego z robót górniczych.

Uwaga: tor nr 8 i 9 są torami ruchomymi.

Przesuwanie torów w planie odbywa się w miarę postępu sypiania nasypu. Kolejność przesuwania poszczególnych torów zależy od przyjętej kolejności zasypywania terenu przeznaczonego pod zwałowisko kamienia. Kolejność przesuwania torów na zwałowisku kamienia ustala sztygar oddziału JPH.

8.2. Technologia Zwałowania kamienia z zakładu przerobczego

A. Postanowienia ogólne

1. Niniejsze postanowienia i warunki obejmują całokształt spraw związanych z wyładunkiem kamienia na zwałowisku z wagonów samowyładowczych typu "Talbot" o pojemności 3,5 m³, przemieszczaniem kamienia na zwałowisku spycharką, niwelacją górnej powierzchni zwałowiska i budową torów zwałowych - przesuwanych o prześwicie 785 mm na zwałowisku kamienia.
2. Wyładunek skały płonnej z wagonów samowyładowczych oraz przemieszczanie jej spycharką na zwałowisku kamienia może być prowadzone przez pracowników:
 - a/ przeszkolonych w zakresie wykonywanych obowiązków
 - b/ ubranych w kamizelki ostrzegawcze BHP koloru pomarańczowego i hełmy ochronne
 - c/ pracujących pod ciągłym nadzorem wyznaczonego przodowego zwału.
3. Całością spraw związanych z wyładunkiem, przemieszczaniem, niwelacją powierzchni zwałowiska, formowaniem skarpy, przygotowaniem terenu pod budowę torowiska toru wąskiego o prześwicie 785 mm kieruje przodowy zwału.
4. Przodowego zwału wyznacza na każdej zmianie dozór oddziału JPH/70.
5. Kamień z zakładu przerobczego i z robót przygotowawczych wbudowywany jest w skarpe zwałowiska kamienia poprzez formowanie tzw. "półki pośredniej", którą należy tak formować, aby wysokość skarpy od podkładu toru o prześwicie 785 mm do podstawy "półki pośredniej" wynosiła około 6 m.

B. Warunki pracy spycharki na zwałowisku

6. Formowanie "półki pośredniej" odbywa się spycharką.
7. Przed każdym wyładunkiem kamienia z wagonów samowyładowniczych na skarpe wyładunkową zwałowiska, obowiązkiem przodowego zwału jest wydanie polecenia operatorowi spycharki w celu wycofania się ze spycharką poza teren wyładunku kamienia.
8. Po opróżnieniu wszystkich wagonów i wyjeździe ich z toru wyładunkowego kamienia, przodowy zwał pozwala na wjazd spycharki na teren wyładunku kamienia w celu przemieszczenia skały płonnej i formowania "półki pośredniej".
9. Operatorzy spycharek obowiązani są do wykonywania wszystkich poleceń wydanych przez przodowego zwału i dozór oddziału JPH/70.
10. W przypadkach przemieszczania kamienia poprzecznie do torowiska jak również przez kozły oporowe torów, obowiązkiem przodowego zwału jest wskazanie operatorowi spycharki rejonów mających tendencje do tworzenia się osuwisk skarp.
11. W czasie przemieszczenia zwałowanego kamienia obowiązkiem operatora spycharki jest stałe obserwowanie przedpola jazdy, a w szczególności gdy dojeżdża do krawędzi skarpy. Lemierz spycharki nie powinien wystawać poza krawędź skarpy.

12. Praca spycharki w pobliżu wysokich skarp powinna być prowadzona z zastosowaniem zasady dopychania przemieszczanych mas do wału utworzonego wzdłuż górnej krawędzi skarpy. Zabrania się zsypywania każdorazowo masy spychanej ze skarpy.
13. Praca spycharki jest dozwolona na spadkach podłużnych lub pochylniach poprzecznych nieprzekraczających 30° .
14. Po deszczu, mrozie lub po dłuższej przerwie w przemieszczaniu skały płonnej obowiązkiem przodowego zwału i operatora spycharki ^{jest} sprawdzenie czy nie występują osuwiska skarp i sprawdzeniu stateczności skarp.
15. Przemieszczanie skały płonnej należy przeprowadzać w taki sposób, aby górna powierzchnia zwałowiska stanowiła równą płaszczyznę.
16. Zabrania się pracy spycharki w czasie złej widoczności i w porze nocnej z wadliwym oświetleniem spycharki.
17. Zabrania się pracy spycharki w porze nocnej i podczas złej widoczności bez pracownika asekuracyjnego.
18. W przypadku pracy spycharki wynajętej z obcego przedsiębiorstwa, to pracownikiem asekuracyjnym jest przodowy zwał, chyba, że umowa o najem będzie stanowić inaczej.
19. Do obowiązków pracownika asekuracyjnego należy obserwacja i zabezpieczenie rejonu pracy spycharki oraz sygnalizowane operatorowi ewentualnych zagrożeń.

20. Operatorowi spycharki nie wolno opuszczać spycharki w czasie pracy silnika. W przypadku konieczności oddalenia się operatora należy unieruchomić silnik i zabezpieczyć tak aby uniemożliwić włączenie spycharki przez osoby do tego nie upoważnione.
21. Przed rozpoczęciem pracy, spycharka winna być sprawdzona pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego użytkowania.
22. Nadzór i kontrola nad prawidłowym wykonywaniem prac przez operatora spycharki winna być przeprowadzana przez osobę z dozoru oddziału JPK-I, przynajmniej raz na każdej zmianie.
23. W czasie nieobecności przodowego zwału operatorowi spycharki zabrania się wykonywania jakiegokolwiek pracy spycharką.
24. Garażowanie spycharki w czasie wolnym od pracy winno się odbywać w rejonie pomieszczeń załogi pracującej na zwałowisku.

C. Warunki pracy transportu kolejowego na zwałowisku

25. Przed każdorazowym wjazdem na tor zwałowy przodowy musi sprawdzić stan toru i dać zezwolenie na wjazd trakcji manewrowej.
26. Tor zwałowy musi odpowiadać następującym warunkom:
 - średnie wzniesienie toru w kierunku transportu skały płonnej nie może przekraczać 10 % z tym, że lokalnie wzniesienie toru nie może być większe niż 25 %

- końcowy odcinek toru o długości 50 m powinien mieć wzniesienie od 6-10 ‰
 - zewnętrzna szyna toru zwałowego, leżąca od strony krawędzi skarpy powinna być podniesiona w stosunku do szyny wewnętrznej o 40 mm
 - najmniejsza dopuszczalna odległość skrajnej szyny od krawędzi skarpy nie może być mniejsza od 0,6 m,
 - tor powinien być zakończony kozłem oporowym i oznaczony widocznym sygnałem Z1 "Stój" oraz oświetlony z nastaniem zmroku
 - miejsce zatrzymania się lokomotywy należy oznaczyć tablicą z napisem "Lokomotywa stój" i oświetloną z nastaniem zmroku. Miejsce zatrzymania się lokomotywy od kozła oporowego toru zwałowego określa długość składu talbotów plus 20 m.
Dalsza jazda trakcji jest dozwolona po otrzymaniu sygnału ręcznego podanego przez ustawiacza,
 - do podbijania przesuwanych torów można używać skałę płoną
 - wjeżdżanie na tory niepodbite więcej niż jednym wagonem jest niedozwolone.
27. Oświetlenie torów zwałowych zamocowane jest na słupach metalowych przymocowanych do torów. Tory na zwałach z chwilą nastania zmroku muszą być oświetlone.
28. Zwałowanie na froncie wyładunkowym należy prowadzić w taki sposób aby:
- stabilność skarpy była jak największa,
 - przy przesuwaniu toru utrzymać minimalną odległość od krawędzi skarpy zwału 0,6 m
 - po przeciwnej stronie toru utrzymywać teren w ładzie i porządku na szerokości 2 m.

29. Ruchy manewrowe na zwałach można wykonać przy zachowaniu następujących warunków:
- szybkość jazdy pociągów po torach przesuwanych nie powinna przekraczać 5 km/godz.
 - przebywanie osób po stronie wyładowywania wagonów jest niedozwolone,
 - wagony talboty należy wyładowywać podczas postoju, jednak ze względu na potrzeby równomiernego obsypywania skarpy zezwala się na rozładunek przy szybkości jazdy do 3 km/godz. w kierunku od kozła oporowego
 - wagony na skarpe zwałową muszą być pchane pod nadzorem ustawiacza, który znajduje się na pomoście 1-go wagonu, ustawiacz musi być wyposażony w przybory sygnałowe
 - w sytuacji pogorszonych warunków atmosferycznych oraz gdzie może być naruszana stateczność toru zwałowego, ustawiacz musi iść obok toru przed pierwszym wagonem popychanym, aby w razie zauważenia przeszkody na torze zatrzymać pociąg
 - po każdorazowym przesunięciu toru zwałowego wjazd na niego może nastąpić za zgodą i pod nadzorem przodowego.
30. Przy załadunku kamienia pod zakładem przerobczym materiał zwałowy winien być zabezpieczony przed zamrożeniem. Zabezpieczenie materiałów zwałowych przed zamrożeniem należy do obowiązków oddziału JPK.

31. Na terenie zwałowiska kamienia zabronione jest przebywanie osób nie związanych z czynnościami przy rozładunku i utrzymaniu torowiska.
32. Zabrania się rozniecania i palenia ognia na zwałowisku kamienia.
33. Kontrola torów zwałowych:
 - na każdej zmianie przez dozór zmianowy,
 - co najmniej raz w tygodniu przez sztygara oddziałowego rekultywacji hałd i terenów i dozór wyższy,
 - wyniki kontroli odnotować w książce kontroli torów zwałowych.

D. Postanowienie końcowe

34. Wagony do przewozu kamienia muszą być sprawne technicznie. W przypadku wykolejenia wagonu na torach zwałowych, ustawiacz trakcji manewrowej zgłasza o tym wydarzeniu dozorowi oddz. który na miejscu wyda odpowiednie polecenie odnośnie wkolejenia wagonu na tor, zabrania się obsłudze zwałów i drużynie manewrowej samowolnego usuwania skutków wykolejenia taboru. Po każdym wykolejeniu, wagon winien być zbadany przez rewidenta wagonów pod względem technicznym, natomiast tor przez torowistrza brygady torowej utrzymującej tory zwałowe.
35. Operatorów spycharek obcych przedsiębiorstw, tak samo jak i pracowników kopalni obowiązują w/w postanowienia i warunki pracy na zwałowisku.
36. Pracowników kopalni jak i obcych przedsiębiorstw pracujących na zwałowisku kamienia obowiązuje posiadanie przy sobie opatrunku osobistego.

37. Z treścią "technologii zwałowania kamienia z zakładu przerobczego" należy zapoznać wszystkich pracowników pracujących na zwałowisku kamienia zarówno pracowników kopalni jak i z przedsiębiorstw obcych. Przyjęcie do wiadomości i stosowania ich w czasie pracy potwierdzą własnoręcznym podpisem.

8.3. Wykaz urządzeń załadowniczych

Dwa zbiorniki załadownicze kamienia znajdują się pod zakładem przerobczym. Załadunek wagonów "Talbot" kamieniem ze zbiorników odbywa się za pomocą klap otwieranych ręcznie.

8.4. Wykaz wag wagonowych

Waga wagonowa znajduje się w torze nr 104 pod zakładem przerobczym. Udźwig wagi - 40 ton, długość pomostu wagi - 10,5 m. Przejazd lokomotyw przez wagę jest dozwolony. Bocznicą w obrębie szybu zachodniego nie posiada wag wagonowych.

8.5. Wykaz urządzeń ładunkowych do przeładunku materiałów

Tylko układ torów w obrębie szybu zachodniego posiada urządzenia ładunkowe:

Lp.	Rodzaj urządzenia	Miejsce usytuowania	Rodzaj masy ładowanej
1.	elektrowciąg	nad torem nr 7	materiały i urządzenia dla potrzeb ruchu

8.6. Wykaz lokomotyw

Lp.	Rodzaj lokomotywy	Typ	Nr fabr.	Moc KM	Ciężar ton	Ilość osi	Rok bud.
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Lokomotywa spalin.	WLS-150	7080	150	18	3	1965
2	"	WLS-150	7081	150	18	3	1965
3	"	WLS-150	7662	150	18	3	1967
4	"	WLS-150	7663	150	18	3	1968
5	"	WLS-150	5655	150	18	3	1962
6	"	WLS-180	30	180	18	3	1971

8.7. Przesuwnice wagonowe

Boczniak kolejowa nie posiada przesuwnic wagonowych.

8.8. Wykaz urządzeń linociągowych do przetaczania wagonów

Bocznica nie posiada urządzeń linociągowych.

8.9. Urządzenia do wyposażenia pojazdów trakcyjnych

Lokomotywy biorące udział w pracach manewrowych na boczni są wyposażone w miejsce stałego postoju, które znajduje się w lokomotywowni na boczni przy szybach głównych. Do lokomotywowni doprowadzone są dwa tory nr 106 i 107. Na każdym z torów są dwa stanowiska postojowe dla lokomotyw. Wewnątrz lokomotywowni, pod każdym torom, znajduje się kanał rewizyjny o długości 10 m. Budynek lokomotywowni wykonany jest z cegły. Lokomotywownia posiada pomieszczenia socjalne, warsztatowe i magazynowe. W lokomotywowni wykonuje się przeglądy codzienne i drobne naprawy oraz wymianę klocków hamulcowych.

9. Elektryczna sieć trakcyjna

Bocznicą wąskotorową nie posiada elektrycznej sieci trakcyjnej. Tor nr 101 dojazdowy do układu torów o prześwicie 785 mm w obrębie szyn głównych krzyżuje się z torem w poziomie z torem normalnym nr 20 dojazdowym na bocznicę normalnotorową KWK "Powstańców Śląskich". Tor dojazdowy normalny posiada elektryczną sieć trakcyjną.

Stąd też zestawy wagonów wąskotorowych z układu torów w obrębie szyn głównych na układ torowy w obrębie szyn zachodniego i zwałowiska kamienia i odwrotnie muszą przejeżdżać pod elektryczną siecią trakcyjną toru normalnego dojazdowego do bocznic normalnotorowej.

Tor Nr 101 nakłada się z torem normalnym Nr 20 od km 0,054 do km 0,152.

10. Pojemność bocznic

Normalna pojemność bocznic, przy której będzie mogła być wykonywana praca wynosi około 60 % maksymalnej pojemności, co stanowi 189 wagonów dwuosiowych.

11. Skrajnie budowli

Wszystkie tory bocznic posiadają wymaganą skrajną.

Tor nr 105 ułożony pod zbiornikami kamienia nie posiada skrajni wysokościowej. Wysokość od główki szyny toru nr 105 do konstrukcji zbiornika kamienia wynosi 2500 mm.

Tor nr 105 jest nieprzejezdny dla lokomotyw spalinowych.

12. Skrzyżowania dróg i przejść dla pieszych z torami w poziomie szyn

1. W obrębie szyn głównych

- tor nr 109 krzyżuje się w poziomie z drogami kopalnianymi w km 0,2 i 0,245
- tor nr 110 krzyżuje się w poziomie z drogami kopalnianymi w km 0,184 i 0,230 oraz z chodnikiem dla pieszych w km 0,121.

Tory nr 109 i 110 krzyżują się z drogami o nawierzchni utwardzonej. W miejscach skrzyżowania dróg z torami ustawiono znaki drogowe: krzyże Sw. Andrzeja i znak "Stop". Przejazdy nie strzeżone utrzymywane są przez pracowników oddziału JPK1.

2. W obrębie szybu zachodniego

- tor nr 1 krzyżuje się z drogami leśnymi w poziomie w trzech miejscach w km 0,5² 0,943 i 1,145

Są to przejazdy nie strzeżone oznaczone wskaźnikami ostrzegawczymi. Zastosowano znaki drogowe krzyże świętego Andrzeja i znaki "stop" po każdej stronie skrzyżowania oraz wskaźniki kolejowe W6 i W8 przy torze przed każdym skrzyżowaniem dla obydwu kierunków jazdy. Przejazdy utrzymywane są przez pracowników oddziału JPK1.

13. Skrzyżowania torów bocznicowych z innymi torami

1. w obrębie szymbów głównych

- tor nr 101 w km ~~0,075~~^{0,054} krzyżuje się w poziomie z torami normalnym nr 20 dojazdowym do bocznic normalnotorowej. ^{z nakładą się do km 0,152} Skrzyżowanie jest obsługiwane przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej "Bp" stacji PKP Bytom Północ oraz przez dyżurnego ruchu nastawni wykonawczej "Bp1" bocznic normalnotorowej "KWK "Powstańców Śląskich". Odległość skrzyżowania do nastawni "Bp" wynosi 180 m, do nastawni Bp1-385 m. O konieczności przejazdu składu manewrowego przez skrzyżowanie, pracownik prowadzący manewry powiadamia nastawniczego nastawni wykonawczej "Bp1", który telefonicznie powiadamia dyżurnego ruchu nastawni dysponującej "Bp". Każdy przejazd składu manewrowego może odbyć się po wyświetleniu przez dyżurnego nastawni "Bp" sygnału "Wolna droga" na semaforze ^{cztery} ~~trzy~~ ^{0,360} ~~0,310~~ komorowym ustawionym przy torze nr 101 w km ~~0,310~~.

- ~~- tor nr 109 od km 0,095 do km 0,200 tj. w rejonie szybu Kopernik wplata się w tor wąski o prześwicie 550 mm, powstaje tzw. tor trójszynowy o prześwicie 785/550 mm.~~
- tor nr 109 w km 0,218 krzyżuje się w poziomie z torem o prześwicie 550 mm
 - tor nr 110 w km 0,018 i w km 0,260 krzyżuje się w poziomie z torem o prześwicie 550 mm
 - tor nr 112 tuż przed wjazdem do hali warsztatów remontowych wplata się w tor o prześwicie 550 mm, tworząc tor trójszynowy o prześwicie 785/550 mm.

Każdy przejazd składu manewrowego przez skrzyżowanie w poziomie z torami 550 mm oraz przez tory trójszynowe o prześwicie 785/550 mm może się odbyć po uzyskaniu zgody przejazdu od pracownika prowadzącego manewry po torze o prześwicie 550 mm. Ponadto przy zbliżaniu się składu manewrowego do skrzyżowania w poziomie z torami o prześwicie 550 mm i do toru trójszynowego prowadzący skład manewrowy po torze 785 mm winien podać sygnał "Baczność" i zmniejszyć szybkość jazdy.

2. w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia

Skrzyżowania torów o prześwicie 785 mm z innymi torami nie występują.

14. Oświetlenie bocznic

1. cały teren KWK "Powstańców Śląskich" jest oświetlony punktami świetlnymi umieszczonymi na słupach i budynkach, które te punkty świetlne są rozmieszczone, że oświetlają bocznicę o wąskotorową. Wyłącznik prądu znajduje się w warsztacie elektrycznym i jest obsługiwany przez dyżurującego elektryka.
2. tory położone w obrębie szybu zachodniego są oświetlone lampami elektrycznymi umieszczonymi na słupkach i budynkach. Wyłącznik prądu znajduje się w rozdzielni

i jest obsługiwany przez dyżurującego elektryka.

3. tory położone na zwałach kamienia są oświetlone lampami elektrycznymi umieszczonymi na prowizorycznych słupach. Wyłącznik prądu znajduje się w rozdzielni na zwale i jest obsługiwany przez pracowników zatrudnionych przy wyładunku kamienia utrzymujących tory na wysypisku kamienia z oddziału JPH.

15. Łączność

Bocznicą kolejową KWK "Powstańców Śląskich" wyposażoną jest w łączność wewnętrzną za pośrednictwem centrali automatycznej kopalni.

Telefony umieszczone w budynku przy bramie szybu zachodniego nr 326 na zwałach kamienia w schronisku są włączone do centrali automatycznej kopalni.

16. Eksploatacja płozów hamulcowych

1. Płozy hamulcowe służą do zmniejszenia szybkości biegu wagonów do zatrzymywania i zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia.
2. Dla uzyskania pewności zahamowania wagonów, należy używać dwóch płoz. W tym celu manewrowy winien wyłożyć na szynie jeden płoż, a drugi trzyma w pogotowiu, gdyby pierwszy nie spełnił swego zadania.
3. Płoż należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się /wykorzystując wsteczny ruch wagonu lub pomagając sobie drążkiem/.
4. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia jeżeli mają następujące wady:
 - 1/ wymiary płoża są nieprzepisowe,
 - 2/ język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, popękany lub zadarty do góry,
 - 3/ podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4/ wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,

- 5/ korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6/ nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nićie lub zupełnie odpadła,
 - 7/ uchwyt jest złamany lub tok skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8/ nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne pęknięcia spawu.
5. Płozów nie wolno wykladać w następujących miejscach:
- 1/ bezpośrednio przed i za złączeniami szyn. Płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączeniem,
 - 2/ na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy. W razie konieczności użycia płoza można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3/ na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4/ na zewnętrznym toku szyny w łukach,
 - 5/ tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 6/ na szynach rozpiaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
6. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach.
7. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
8. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
9. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płóz położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płóz powierzchnią ślizgową do dołu.

10. Podczas mrozów poniżej -5°C należy płozy podgrzewać do temperatury przynajmniej $+15^{\circ}\text{C}$. Nie wolno wkładać płożów do pieców lub bezpośrednio do ognia, lecz należy je umieszczać na piecach specjalnie do tego celu przeznaczonych.
- Przy piecach koksowych płozy należy układać na przykryciu lub opierać końcem płoża o piec, a uchwyt umieszczać na ziemi. Przez podgrzewanie końca płoża uzyskuje się normalną jego pracę. Wyłożenie w czasie mrozu nieogrzewanego płoża powoduje w czasie hamowania nagłe nagrzanie się języka podeszwy płoża i urwanie się go lub też występuje zatarcie.
11. Podczas pracy płoża należy smarować bez względu na porę roku.
- Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
- 1/ smaruje się nasadkę, aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania,
 - 2/ spód podeszwy ślizgowej należy lekko smarować podczas upałów, ulewnego deszczu, mokrego śniegu, oraz przy zardzewiałych główkach szyn. Lekkie smarowanie zapewnia równomierne i pewne hamowanie oraz zmniejsza możliwość zacięcia się płożu,
 - 3/ zabrania się smarowania podeszwy płoża przy małych opadach deszczu, szronie, gołoledzi, rosie, silnej mgle,
 - 4/ nie wolno smarować powierzchni tocznej główki szyny,
 - 5/ szyny, na które nakłada się płoż, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem przeciwną, po której toczy się koło hamowanej osi.
12. Płozy powinny być odpowiednie do typu szyn, na których są wykładane.

17. Płozy hamulcowe przeznaczone do użycia przy pracy manewrowej znajdują się:

- | | |
|---|----------|
| 1/ na każdej lokomotywie manewrowej | - 2 szt. |
| 2/ na stojaku przy torze nr 7 | - 2 szt. |
| 3/ na stojakach przy torach nr 102 i 103
/tory punktu zdawczo-odbiorczego/ | - 4 szt. |
| 4/ na stojaku przy torze nr 104 | - 2 szt. |
| 5/ na stojaku przy torze nr 108 | - 2 szt. |
| 6/ na stojaku przy torze nr 112 | - 2 szt. |

18. Pojemniki z piaskiem znajdują się przy każdej ławie na płozy.

19. Przed przystąpieniem do pracy ustawiacz powinien sprawdzić stan techniczny i ilość płożów hamulcowych. Piasek w pojemnikach oraz uzupełnienie stanu ilościowego płożów dokonuje pracownik oddziału JPK na polecenie dozoru. Uszkodzone płozy należy deponować w wyznaczonym miejscu przez sztygara oddziału kolejowego. Wymianę uszkodzonych płożów dokonuje ustawiacz.

17. Pochylenie torów

Nr toru	Przeznaczenie toru	Pochylenie podłużne długość
1	2	3
1.	dojazdy	max wzniesienie $\frac{23,3}{140}$ ‰
2.	zeberko ochronne	wzniesienie $\frac{20}{36}$ ‰
3.	mijankowy	max wzniesienie $\frac{1,5}{137}$ ‰
7	za- i wyładunkowy	max wzniesienie $\frac{2,5}{87}$ ‰
8 i 9	wyładunkowe	pochylenie torów przesuw- nych jest zgodne z przepi- sami Technicznej Eksp.Kop. Węgla

BH/122/24 2008.01.06 x 2008

1	2	3
101	łącznikowy	max.wzniesienie $\frac{2,7\%}{100\text{ m}}$
102	zdawczo-odbiorczy	max.wzniesienie $\frac{2,5\%}{30\text{ m}}$
103	zdawczo-odbiorczy	max.wzniesienie $\frac{5\%}{30\text{ m}}$
104	wagowy i objazdowy	max.wzniesienie $\frac{1,6\%}{100\text{ m}}$
105	załadunkowy	max.wzniesienie $\frac{2,4\%}{100\text{ m}}$
106	trakcyjny	max.wzniesienie $\frac{3,2\%}{20\text{ m}}$
107	trakcyjny	max.wzniesienie $\frac{3,2\%}{20\text{ m}}$
108	za- i wyladunkowy	max.wzniesienie $\frac{3,2\%}{60\text{ m}}$
109	komunikacyjny	max.wzniesienie $\frac{1,7\%}{100\text{ m}}$
110	wyladunkowy	max.wzniesienie $\frac{4,5\%}{100\text{ m}}$
112	magazynowy	max.wzniesienie $\frac{7,5\%}{100\text{ m}}$

331/221/118

18. Wykaz torów bocznic

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość toru całkowita		Długość toru użyteczna		Pojemność w wagonach 2-osłowych
		m	od do	m	od do	
1	dojazdowy	1358	roz.nr 1/31	kozia		
2	zeberko ochronne	46	roz.nr 2/32	kozia		
3	mijankowy	159	roz.nr 3	roz.nr 4	ukresu rozjazdu nr 3	18
4	tor istniejący	nie	eksploatowany			
5	tor istniejący	nie	eksploatowany			
6	tor istniejący	nie	eksploatowany			
7	załadunkowy	78	roz.nr 8	kozia	ukresu rozjazdu nr 8	10
8	wyładunkowy	286	roz.nr 5	kozia	roz.nr 6	36
9	wyładunkowy	470	roz.nr 6	kozia	ukresu rozjazdu nr 6	75
101	łącznikowy	367	roz.nr 26	roz.nr 29/101	ukresu rozjazdu nr 26	
101a	zeberko ochronne	41	roz.nr 28/100	kozia		

19. Wykaz zwrotnic i wykolejnic

Nr zwrotni	Zasadnicze położenie	Sposób prze- stawa- wienia	Wyposa- żenie la- tarni lub tarcza	Oświe- tlenie
1	2	3	4	5
1/31	na tor PKP	m	brak	brak
2/32	na tor nr 2	m	brak	brak
3	na tor nr 1	r	brak	brak
4	na tor nr 1	r	brak	brak
5	na tor nr 1	r	brak	brak
6	na tor nr 8	r	brak	brak
8	na tor nr 1	r	brak	brak
7				
9				
10	rozjazdy istniejące			
11	nieeksploatowane			
26	na tor PKP	m	latarnia	tak
28/100	na tor nr 101a	m	latarnia	tak
29/101	na tor nr 102	r	latarnia	tak
102	na tor nr 102	r	tarcza	nie
103	na tor nr 104	r	tarcza	nie
104	na tor nr 113 /nie używany/	r	tarcza	nie
105	na tor nr 105	r	tarcza	nie
106	na tor nr 105	r	tarcza	nie
107	na tor nr 111	r	tarcza	nie
108	na tor nr 108	r	tarcza	nie
109	na roz.nr 107	r	tarcza	nie
110	na tor nr 110	r	tarcza	nie
111	na tor nr 104	r	tarcza	nie
112	na tor nr 105	r	tarcza	nie
113	na tor nr 113 /nie eksploatowany/			

Rozjazdy nr 26, 28/100, 1/31, i 2/33 nastawiane są przez
dyżurnego ruchu nastawni "Bp" stacji PKP Bytom Północ.

Uwaga: m - mechanicznie
r - ręczne

20. Wykaz kluczy od zwrotnic i wykolejnic nie wchodzących w przebiegi

Nie występuje.

21. Sygnalizacja nie objęta tablicą zależności

1. Przy torze nr 101 w km ^{0,360}~~0,310~~ jest ustawiony semafor "M" /światlny, czterokomorowy / sygnalizujący wyjazd z bocznic na tor szlakowy PKP. Sygnały na semaforze nastawiane są przez dyżurnego ruchu nastawni dyspanującej "Bp" stacji Bytom Północny.
2. Przy torze nr 1 w km 1,234 jest ustawiony semafor "0" /światlny, czterokomorowy/ sygnalizujący wyjazd trakcji manewrowej z układu torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia na układ torów w obrębie szynów głównych. Sygnały na semaforze nastawiane są przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej "Bp" stacji Bytom Północ.
3. W miejscu odgałęzienia bocznic od toru szlakowego PKP przy rozjazdzie nr 26 ustawiona jest tablica z napisem "Granica toru wąskiego PKP - KWK "Powstańców Śląskich".
4. W km ^{0,016}~~0,212~~ toru nr 101 tj. przy końcu rozjazdu nr ²⁶~~28/100~~ ustawiona jest tablica z napisem "Granica utrzymania toru PKP - KWK "Powstańców Śląskich".
5. W km 0,016 toru nr 1 tj. przy końcu rozjazdu nr 31/1 ustawiona jest tablica z napisem "Granica utrzymania toru PKP - KWK "Powstańców Śląskich".
6. W km 0,410 toru nr 101 na międzytorzu torów nr 102 i 103 ustawiona jest tablica z napisem "Punkt zdawczo-odbiorczy".
7. W km 0,550 toru nr 104 ustawiona jest tablica z napisem "kres jazdy lokomotywy PKP".
8. Przy torze nr 112 za rozjazdem nr 110 ustawiona jest tablica z napisem "Tabor PKP stój".

9. Przed skrzyżowaniami toru nr 1 z drogami leśnymi ustawione są wskaźniki W6 i W8 nakazujące podanie sygnału "Bacność" oraz zmniejszenie szybkości jazdy do 5 km/godz.
 10. Przy końcu z każdego z torów wyladunkowych nr 8 i 9 znajdują się tablice z napisem "lokomotywa stój".
 11. Na kozłach oporowych torów wyladunkowych nr 8 i 9 znajdują się sygnały Z1 w postaci latarni, oświetlonych w porze ciemnej.
 12. Na kozłach oporowych torów nr 1, 2, 7, 101a, 108, 110, 111 umieszczone są sygnały Z1 w postaci tarczy - sygnał zamknięcia toru.
22. Sposób prowadzenia ruchu na przyległych szlakach
1. Bocznicą KWK "Powstańców Śląskich" odgałęzia się od toru szlakowego Nowy Karb - Sucha Góra w dwóch miejscach: w km 3,378 rozjazdem nr 26 oraz w km 3,290, rozjazdem nr 31. Rozjazd nr 26 poprzez tor nr 101 prowadzi do układu torów wąskich w rejonie szybów głównych. Rozjazd nr 31 poprzez tor nr 1 prowadzi do układu torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia.
 2. Przejazd kopalnianych trakcji manewrowych z układu torów w obrębie szybów głównych na układ torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia i odwrotnie może się odbywać tylko wyłącznie po 88 matrowym odcinku toru szlakowego PKP tj. pomiędzy rozjazdem nr 26 i 31.
 3. Zwrotnice nr 26 i 31 odgałęziające od toru szlakowego PKP układy torów bocznicą KWK "Powstańców Śląskich" nastawiane są mechanicznie.
 4. Przy wyjeździe z układu torów w obrębie szybów głównych na układ torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia ustawiony jest semafor "M".

5. Przy wyjeździe z układu torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia na układ torów w obrębie szybów głównych ustawiony jest semafor "D".
6. Rozjazdy nr 26 i 31 oraz semafony "M" i "O" dla przejazdów kopalnianej trakcji manewrowej są obsługiwane przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej "Bp" zgodnie z tablicą zależności.
7. Przejazdy trakcji manewrowej KWK "Powstańców Śląskich" przez tor szlakowy PKP traktowane są jako przejazdy pociągowe.
8. Jazda trakcji manewrowej z układu torów w obrębie szybów głównych na układ torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia mogą się odbywać przy sygnale zezwalającym na jazdę na semaforze "M" znajdującym się przy torze nr 101. Drogę przebiegu można rozwiązać po minięciu przez końcowy wagon składu manewrowego semafora "O" znajdującego się przy torze nr 1.
9. Jazdy trakcji manewrowej z układu torów w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia na układ torów w obrębie szybów głównych mogą się odbywać przy sygnale zezwalającym na jazdę na semaforze "O" znajdującym się przy torze nr 1. Drogę przebiegu można rozwiązać po minięciu przez końcowy wagon składu manewrowego semafora "M" znajdującego się przy torze nr 101.
10. W rejonie od semafora "M" do semafora "O" dokonywanie prac manewrowych jest zabronione.
Odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu podczas przejazdów trakcji KWK "Powstańców Śl." jest dyżurny ruchu stacji Bytom Północ.
11. Manewry na torach w obrębie szybów głównych do semafora "M" oraz na torach w obrębie szybu zachodniego do semafora "O" prowadzi ustawiacz KWK Powstańców Śl.

12. Jazdę trakcji manewrowej z torów w obrębie szymbów głównych na tory w obrębie szymbu zachodniego i zwałowiska kamienia zgłasza dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej stacji Bytom Północ telefonicznie nastawiaczy kopalni z nastawni Bp1. Również jazdy z torów w obrębie szymbu zachodniego i zwałowiska kamienia na tory w obrębie szymbów głównych zgłasza ustawiacz kopalni telefonicznie nastawniczemu z nastawni BP1, który z kolei powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu nastawni dysponującej BP.
13. W czasie przejazdów pociągów PKP i dokonywania manewrów w stacji Bytom Północ przejazdy trakcji manewrowej KWK Powstańców Śl. są zabronione. W czasie jazdy trakcji manewrowej KWK Powstańców Śl. przez odcinek toru PKP od semafora "M" do semafora "O" nie mogą być dokonywane jazdy trakcji manewrowej na torze normalnym prowadzącym do kopalni.
14. Ograniczeń co do ilości jazd trakcji manewrowej oraz ilości wagonów w składzie nie ma. Przejazdy trakcji manewrowej mogą odbywać się w czasie gdy tor szlakowy od posterunku odgałęziającego Nowy Karb do stacji Sucha Góra nie jest zajęty przez pociągi PKP.
15. Szybkość jazdy trakcji manewrowej po torze PKP nie może przekroczyć 15 km/godz. oraz wagony w obu kierunkach muszą być ciągnięte.

23. Warunki techniczne obsługi bocznic przez stację PKP

1. Układ torów wąskich w obrębie szymbów głównych bocznic wąskotorowej KWK "Powstańców Śląskich" jest przystosowany do przyjmowania wagonów PKP.
2. Układ torów wąskich w obrębie szymbu zachodniego i zwałowiska kamienia nie jest przystosowany do przyjmowania wagonów PKP.
3. Bocznic wąskotorowa obsługiwana jest przez stację wąskotorową PKP Bytom - Karb na zasadzie jazd manewrowych.
4. Jednorazowo PKP może podstawić na tor zdawczy nr 103 20 wagonów dwuosioowych.
5. O mającej nastąpić obsłudze bocznic, dyżurny ruchu stacji Bytom Karb wąskotorowej powiadamia dyżurnego ruchu stacji Bytom Północ, a ten z kolei powiadamia nastawniczego BP1 na bocznic normalnotorowej KWK "Powstańców Śląskich".
6. W razie zgłoszenia obsługi bocznic przez PKP nastawniczemu BP1 wstrzymuje manewry dokonywane trakcją bocznic na torach nr 101, 102 i 103 i zarządza wycofanie trakcji manewrowej bocznic poza rozjazd nr 102.
7. W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych przez PKP lokomotywy bocznic nie mogą wjeżdżać na rozjazd nr 103 w torze nr 103 oraz na rozjazd nr 1/31 w torze nr 1.
8. Największy dopuszczalny nacisk na szynę wynosi 10 ton na oś.

9. Lokomotywy PKP mogą dojeżdżać do tablicy z napisem "kres jazdy lokomotywy PKP" ustawionej przy torze nr 104 w km 0,550
10. Podstawienie i pozostawienie wagonów PKP na torze nr 103 wymaga z uwagi na istniejące pochylenie specjalnych zabezpieczeń przed zbiegnięciem:
 - zahamowanie czynnych hamulców ręcznych,
 - zahamowanie przez wyłożenie płóz hamulcowych pod koła wagonu od strony spadku,Zabezpieczenią powyższe jest obowiązane wykonać drużyna manewrowa PKP.
11. Nie wolno wstawiać wagonów w trakcie obsługi na tor nr 102.
12. Wagony przygotowane do zabrania z bocznicą przez obsługę PKP winny być ze sobą sprzęgnięte i zgrupowane na torze odbiorczym Nr 102 lub 103 w kolejności: wagony ładowne i wagony próżne mając na uwadze kierunek jazdy do stacji PKP.
13. Obowiązek sprzęgnięcia wagonów zdawanych PKP należy do drużyny manewrowej bocznicą. Ustawiacz odpowiedzialny jest za sprawdzenie czy zdawane wagony są należycie sprzęgnięte i czy wszystkie części wagonowe znajdują się na właściwych miejscach oraz czy pomosty hamulcowe są oczyszczone z resztek ładunku.
14. Nastawianie zwrotnic na terenie bocznicą należy do obowiązków:
 - a/ przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych przez PKP zwrotnice nr 26, 28/100, 1/31 nastawia dyżurny ruchu nastawni Bp stacji Bytom Północ na polecenie kierownika pociągu,
 - b/ przy pracy manewrowej na torach zdawczo-odbiorczych, wykonywanej przez drużynę manewrową bocznicą, zwrotnice nr 26, 28/100, 1/31 i 2/32 nastawia dyżurny ruchu nastawni Bp stacji

Bytom Północ na żądanie ustawiacza przekazane telefonicznie przez nastawniczego Bp 1, pozostałe zwrotnice nastawia ustawiacz.

15. Na boczniczy nie wykonuje się próby hamulców
16. W razie zaistnienia na terenie boczniczy wypadku z tarem PKP ustawiacz zawiadamia sztygara Oddziału Kolejowego i dyżurnego ruchu stacji PKP Bytom Karb Wąskotorowa. Wykolejony tabor może być wkolejony tylko przez pracowników PKP względnie pod ich nadzorem. W razie wykolejenia taboru posiadacza boczniczy, ustawiacz zawiadamia sztygara Oddziału Kolejowego. W razie zaistnienia wypadku z ludźmi, w pierwszej kolejności należy zawiadomić pogotowie ratunkowe kopalni oraz sztygara Oddziału Kolejowego.
17. Do czasu przybycia komisji wypadkowej należy zabezpieczyć miejsce wypadku i nie podejmować żadnej akcji ratunkowej, z wyjątkiem niesienia pomocy rannym i gaszenia pożaru.

Uwaga: W chwili obecnej PKP nie dokonuje obsługi boczniczy KWK "Powstańców Śląskich".

24. Czynności handlowe na boczniczy

1. Zdanie i odbiór przesyłek wagonowych odbywa się na punkcie zdawczo-odbiorczym. Zdanie i odbiór przesyłek wagonowych odbywa się na podstawie wykazów zdawczych tzw. R 25, R 26 oraz zawiadomień tzw. R 27, R 28.
2. Listy przewozowe na wagony ładowne, posiadacz boczniczy obowiązany jest wykupić w kasie towarowej po podstawie niu wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy boczniczy.
3. W czasie obsługi boczniczy na punkcie zdawczo-odbiorczym tak przy zdaniu, jak również i odbiorze wagonów - na punkt zdawczo-odbiorczy winien być obecny upoważniony pracownik boczniczy.

Pracownik boczniczy winien przyjąć od ustawiacza PKP wykaz zdawczy R 25 lub R 26, sprawdzić stan podstawowych wagonów, pokwitować odbiór wagonów i wszelkie spostrzeżenia jak uszkodzenia, zanieczyszczenia lub braki winien odnotować w wykazie zdawczym R 25 lub R 26.

4. Ustawiacz kolejowy jest obowiązany sprawdzić, czy adnotacja posiadacza boczniczy zamieszczona w wykazie zdawczym odpowiada rzeczywistości i winien to stwierdzić swoim podpisem.

Przedstawiciel boczniczy, który zamieścił adnotację w wykazie zdawczym R 25 lub R 26 o uszkodzeniach i brakach w zdanym wagonie przez kolej - powinien taką samą adnotację zamieścić w zawiadomieniu R 27 i R 28 przy przekazywaniu wagonu kolei.

5. Pracownik PKP w razie stwierdzenia, niegotowości zdanych wagonów na zawiadomieniu R 27, skreśla te wagony w R 27 lub R 28 u siebie i w grzbiecie bloku R 27/28, znajdującego się u przedstawiciela boczniczy oraz sprawdza prawidłowość załadunku i obciążenia wagonów, drzwi pozamykane, kłonicie i łańcuchy pozakładane i zabezpieczone w gniazdkach. Podłogi oczyszczone ze śmieci i odpadków oraz wszelkie druty znajdujące się przy wagonie po zabezpieczeniu względnie po wyładunku wagonów winny być usunięte, a w razie stwierdzenia usterek wyżej wymienionych wzywa przedstawiciela do usunięcia takowych lub skreślenia wagonów w zawiadomieniu R 27/28. Adnotacje o uszkodzeniach i brakach zamieszczone przez pracownika kolejowego /ustawiacza/ w zawiadomieniu R 27/28 przy odbiorze wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy powinny być potwierdzone podpisem posiadacza boczniczy.

W przypadku nieobecności przedstawiciela boczniczy na punkcie zdawczo-odbiorczym, pracownik PKP /ustawiacz/ odnotowuje na zawiadomieniu R 27/28 "przedstawiciel boczniczy nieobecny" i wówczas posiadacz boczniczy zobowiązany jest do uznania usterek stwierdzonych przez kolej.

6. Na boczniccy obowiązuje numeryczny sposób ewidencji postoju wagonów PKP.
7. Listy przewozowe na wagony załadowane i przygotowane do zabrania posiadacz boczniccy przekazuje do kasy towarowej stacji Bytom Karb wąskotorowej najpóźniej na 1 godzinę po terminie dostarczenia zawiadomień R 27/ R 28.
8. Zamówienia na wagony dostarcza pracownik boczniccy kopalni do godziny 9⁰⁰ dnia poprzedzającego zamierzony załadunek do kasy towarowej stacji Bytom Karb wąskotorowej.

Uwaga: W chwili obecnej PKP nie dokonuje obsługi boczniccy wąskotorowej KWK "Powstańców Śląskich"

25. Wykaz rejonów manewrowych

1. Tory boczniccy stanowią jeden rejon manewrowy w którym mogą pracować równocześnie najwyżej dwie lokomotywy manewrowe i wyłącznie pod dozorem oddziału kolejowego.
2. Obsadę jednej trakcji manewrowej stanowi maszynista lokomotywy spalinowej i ustawiacz.
3. Zasadniczą pracą manewrową jest wywóz kamienia z zakładu przerobczego na zwałowisko kamienia. Również dokonuje się przewozu materiałów potrzebnych do utrzymania ruchu kopalni.
4. Jako środki trakcyjne używane są lokomotywy spalinowe WLS 150,
5. Kierującym manewrami jest ustawiacz oddziału kolejowego wyznaczony przez dozór tego oddziału.

26. Praca manewrowa lokomotywami

1. Celem pracy manewrowej na boczniczy jest:

- a/ przetaczanie wagonów PKP między punktem zdawczo-odbiorczym a punktami ładunkowymi boczniczy,
- b/ wywóz kamienia z zakładu przerobczego przy szybach głównych na zwałowisko kamienia,
- c/ przewóz różnych materiałów z układu torów w obrębie szymbów głównych na układ torów wąskich w obrębie szymbu zachodniego,

2. Zasadniczą pracą transportu kolejowego na boczniczy wąskotorowej jest wywóz kamienia na zwałowisko kamienia; wywóz kamienia ma charakter stały i odbywa się w ciągu wszystkich zmian. Przetaczanie wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego na punkty ładunkowe i odwrotnie odbywa się *całą olobę*

3. Składy manewrowe do przewozu kamienia na zwałowisko kamienia zestawiane są z wagonów samowyładowczych w ilości 14 sztuk.

4. Do wywozu kamienia z zakładu przerobczego na zwałowisk kamienia używa się zasadniczo jeden skład manewrowy. W przypadkach koniecznych mogą kursować dwa składy manewrowe.

W przypadku kursowania dwóch składów manewrowych do wywozu kamienia miejscem skrzyżowania /wyczekiwa-
nia/ tych składów jest tor nr 102 lub 103.

Jeżeli do wywozu kamienia użyte będą dwie trakcje manewrowe to należy przestrzegać następujące zasady:

- a/ w tym samym czasie jedna trakcja manewrowa znajduje się na terenie szymbów głównych pod załadunkiem kamienia względnie oczekuje na torze nr 102 lub 103
- b/ druga trakcja manewrowa w tym czasie znajduje się na zwałowisku kamienia względnie oczekuje na torze nr 1 lub nr 3 pomiędzy rozjazdami nr 3 i 4.

c/ trakcja manewrowa z szybu głównego może udać się na zwałowisko kamienia po porozumieniu się z trakcją manewrową na zwałowisku kamienia. Jazda trakcji manewrowej ze zwałowiska kamienia w kierunku szybu głównego może się odbyć dopiero po porozumieniu się z trakcją manewrową znajdującą się w rejonie szybu głównego,

d/ pomiędzy zwałowiskiem kamienia a szymbem głównym istnieje łączność telefoniczna włączona do centrali kopalnianej, aparat telefoniczny znajduje się na zwale kamienia w schronisku-korbowy.

5. Jazda składu manewrowego z torów w rejonie szybu głównego na tory w rejonie szybu zachodniego może się odbyć wówczas jeśli do wywozu kamienia użyty będzie jeden skład manewrowy. Jazda składu manewrowego do szybu zachodniego może się odbywać w przypadku jeśli nie odbywa się równocześnie jazda składu manewrowego z kamieniem na zwałowisko.

W przypadku równoczesności tych jazd ustawiacze obu drużyn manewrowych są zobowiązani porozumieć się osobiście odnośnie pierwszeństwa przejazdu.

Uzgodnienia pierwszeństwa przejazdu dotyczy również jazd lokomotyw luzem do i z lokomotywowni; uzgodnienia dokonuje maszynista lokomotywy.

6. Powrót składu manewrowego z rejonu szybu zachodniego na tory w rejonie szybu głównego może się odbyć po porozumieniu się z ustawiaczem trakcji manewrowej znajdującej się na zwałowisku kamienia.

Pomiędzy szymbem zachodnim a zwałowiskiem kamienia istnieje łączność telefoniczna włączona do centrali kopalnianej; aparat telefoniczny znajduje się przy bramie szybu zachodniego - nr tel. 326.

7. Zabrania się wyprawiania składu manewrowego z szybu zachodniego w kierunku torów zwałowiska kamienia i szybu głównego, jeżeli trakcja manewrowa znajduje się na torach zwałowiska kamienia.

8. Obsadę drużyn manewrowych oraz lokomotyw ustala dozór oddziału kolejowego na odprawach przedzmiarowych tzw. recytunkach.
9. Bezpośredni nadzór nad manewrami sprawuje dozór oddziału kolejowego.
10. Do porozumienia się podczas manewrów należy stosować wyłącznie obowiązujące sygnały.
Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu pracowników.
Sygnały powinny być dawane w taki sposób, ażeby były widoczne i zrozumiałe dla wszystkich zatrudnionych przy manewrach. Sygnały manewrowe powinny być dawane po stronie maszynisty w łukach - po wewnętrznej stronie łuku.
11. Dozwolona szybkość przetaczania składów manewrowych wynosi 15 km/godz. za wyjątkiem torów na zwałowisku kamienia gdzie szybkość dozwolona wynosi 5 km/godz.
Szybkości te należy zmniejszyć w następujących przypadkach:
 - a/ podczas złych warunków atmosferycznych,
 - b/ przy dojeżdżaniu do kozła oporowego,
 - c/ przy dojeżdżaniu do stojących wagonów,
 - d/ w miejscach osygnalizowanych wskaźnikami i sygnałami
 - e/ przy przejściach dla pieszych,
 - f/ przed wjazdem na punkty za i wyładunkowe.
12. Przy zbliżeniu się trakcji manewrowej do przejazdów drogowych i skrzyżowań w poziomie z torami o prześwicie 550 mm i torów trójszynowych o prześwicie 705/550 mm oraz do magazynów i placów składowych, jeśli zatrudnieni są tam ludzie, należy podać sygnał "Baczność" oraz tak regulować szybkość jazdy, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było skład manewrowy zatrzymać.

13. Polecenie na podstawienie wagonów na punkty za i-rozładunkowe wydaje ustawiacz po porozumieniu się z przodowym za-i rozładunku.
14. Przystawienie zwrotnic należy do obowiązków:
 - a/ przy jazdach trakcji manewrowych do ustawiacza,
 - b/ przy jazdach lokomotyw luzem nastawiacz-pomocnik maszynisty na polecenie maszynisty.Przy jedno osobowej obsłudze lokomotywy przystawienie zwrotnic przez maszynistę jest zabronione.
15. Przy nie obsadzonych hamulcach ręcznych można przetaczać w jednej grupie nie więcej jak 10 osi. Składy manewrowe do przewozu kamienia z przeróbki mechanicznej na zwałowisko kamienia zestawione mogą być z 14 wagonów samowyładowczych. Po dojechaniu takiego składu manewrowego do ukresu rozjazdu nr 4 w torze nr 3 należy go rozdzielić na składy manewrowe do 7 wagonów samowyładowczych. Szczególną uwagę należy zwrócić na sprawność hamulców ręcznych końcowych wagonów samowyładowczych poszczególnych składów.
16. Wagony przetaczane mogą być ciągnięte lub pchane. Wyjątek stanowi wjazd trakcji manewrowej na tor wyładunkowy na zwałowisku kamienia, gdzie zawsze wagony muszą być pchane.
17. Wagony wolno zostawić na postoju na wszystkich torach oprócz toru dojazdowego nr 1. Wagony odstawi-
one winne być zabezpieczone przed zbiegnięciem przez silne zahamowanie hamulcem ręcznym. Jako dodatkowe zabezpieczenie należy podłożyć płożę hamulcową pod pierwszy wagon od strony spadku. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dokonuje ustawiacz.
18. Wykonanie manewrów za pomocą odrzutów jest zabronione na wszystkich torach bocznicy.

19. Ustawiacz jest zobowiązany do sprawdzenia czy wszystkie części wagonów znajdują się w stanie użytecznym oraz czy pomosty hamulcowe są oczyszczone z resztek ładunku. Podczas jazd manewrowych ustawiacz powinien się znajdować na pierwszym wagonie przy trakcji pchanej lub na ostatnim przy trakcji ciągnionej. W czasie manewrów na torach w spadkach powyżej 2,5 % należy zachować szczególne środki ostrożności stosując w razie potrzeby hamowanie wagonów hamulcem ręcznym.
20. Ustawiacz przed rozpoczęciem manewrów składem wagonów samowyładowczych powinien:
- sprawdzić wzrokowo układ hamulcowy ręczny ostatniego wagonu,
 - zahamować ostatni wagon hamulcem ręcznym i sprawdzić skuteczność hamowania przez uruchomienie składu.
21. Z uwagi na pochylenie torów w czasie manewrów lokomotywa manewrowa nie może znajdować się między wagonami.
22. W przypadku popychania grupy manewrowej, wszystkie wagony muszą być ze sobą sprzęgnięte, a czołowy wagon winien posiadać czynny hamulec ręczny, obsadzony przez ustawiacza. W przypadku gdy czołowy wagon nie posiada hamulca ręcznego przed pchaną grupą manewrową, obok toru powinien iść ustawiacz, którego obowiązkiem jest baczne obserwowanie toru, po którym toczy się tabor i przylegający do niego terenu, by w razie potrzeby podawanymi sygnałami mógł zatrzymać pchaną grupę manewrową. W opisanym przypadku należy odpowiednio zmniejszyć szybkość jazdy manewrowej.
23. Sprzęganie i rozprzęganie taboru na wszystkich torach dokonuje ustawiacz zatrudniony przy przewozie kamienia. Sprzęganie i rozprzęganie może odbywać się dopiero po zatrzymaniu się taboru. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej ustawiacz winien usunąć płozy hamulcowe zabezpieczające stojące wagony.

27. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1. Wagony odstawione na poszczególnych torach winny być zabezpieczone przed zbiegnięciem przez silne zahamowanie hamulców ręcznych.
Jako dodatkowe zabezpieczenie należy stosować podkładanie płozy hamulcowej pod pierwszy wagon stojący od strony spadku.
2. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem dokonuje ustawiacz który również jest odpowiedzialny za stan zabezpieczenia wagonów i kontrolę zabezpieczonych wagonów przed zbiegnięciem.
Przed przystąpieniem do pracy należy sprawdzić stan płóz hamulcowych.
3. Po zakończeniu pracy manewrowej płozy nie użyte do zabezpieczenia wagonów winne być ułożone w miejscach do tego wyznaczonych.
4. Po zakończeniu manewrów, tabor winien znajdować się poza ukresami, zabrania się pozostawić tabor na żeberkach i torach ochronnych nie zabezpieczonych wykoleniami.
5. Zabrania się używanie do zabezpieczenia wagonów kamieni, kawałków drewna i żelaza.
6. Wagony stojące bezpośrednio przy ukresach i przejściach lub innych miejscach, które powinny być wolne od taboru nie poruszały się wskutek uderzenia innymi wagonami.

28. Praca manewrowa w rejonie załadunku wagonów

1. W miejscu załadunku kamienia lokomotywą spalinową możemy przetaczać 14 wagonów pełnych lub próżnych.
2. Szybkość przetaczania wagonów wynosi:
- 3 km /godz. lokomotywą spalinową

3. Podczas sprzęgania wagonów samowyładowczych należy zachować następujące środki ostrożności:
 - sprzęgać należy wyłącznie wagony stojące,
 - podczas zarzucania sprzęgła na hak drugiego wagonu należy stać poza zderzakami zwracając uwagę, ażeby sprzęgający nie znalazł się pomiędzy zderzakami wagonów łączonych.
4. Odpowiedzialnym za zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem jest pracownik zatrudniony przy załadunku wagonów.
5. Przed zabraniem wagonów ładowanych z punktów załadowniczych ustawiacz powiadamia przodowego celem uzyskania zgody na zabranie wagonów do dalszego przetaczania.
6. Podczas za i - wyładunku wagony mogą być hamowane hamulcem ręcznym lub płozami.
7. Za stan czystości torów załadowniczych odpowiedzialny jest przodowy prowadzący załadunki.

29. Ruch pociągów

Ruch prowadzi się na zasadach jazdy manewrowych.

30. Zakresy czynności personelu kolejowego

30.1. Zakres czynności ustawiacza

Ustawiacz jest zobowiązany do wykonywania swoich czynności zgodnie z postanowieniem Regulaminu.

Wykonanie pracy przez ustawiacza powinno gwarantować bezpieczeństwo pracy manewrowej /ruchu/, bezpieczeństwo ludzi i przetaczanego taboru.

Ustawiacz odpowiedzialny jest za sprawność hamulców przy wagonach oraz oświetleniu czerwonym światłem ostatniego wagonu z nastaniem zmroku.

W czasie jazdy składu, ustawiacz winien znajdować się na pomoście ostatniego wagonu. Ustawiacz kierujący manowrami bierze czynny udział w obsłudze punktów ładunkowych i związanych z tymi czynnościami.

Do obowiązków kierującego manewrami należy:

- utrzymanie w należytych porządku i czystości rozjazdów
- zgłaszać sztygarowi zmianowemu o każdym zaistniałym wypadku z taborami na bocznicy
- sprawdzenie czy nie ma jakichkolwiek przeszkód dla ruchów manewrowych. W razie zauważenia przeszkód winien usunąć je lub przepisowo oskonić i powiadomić o tym sztygara zmianowego,
- kierujący manewrami powinien znać plan obsługi bocznicy
- kierujący manewrami powinien niezwłocznie zawiadomić sztygara oddziału kolejowego o wszelkich brakach, nieprawidłowego działania lub uszkodzeniu rozjazdów, krzyżownic oraz o innych przeszkodach zauważonych na terenie eksploatowanej bocznicy
- kierujący manewrami powinien w należytych porządku utrzymywać swoje miejsce pracy, wykonywać inne czynności służbowe wyznaczone przez sztygara zmianowego
- kierujący manewrami obowiązany jest stale pilnować aby tabor pozostawiony na postoju nie wystawał poza zakres i nie hamował ruchu po torze sąsiednim
- jest odpowiedzialny za prawidłowe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
- kierujący manewrami powinien dbać o to by przeszkody leżące między torami i obok nich były od nich tak odsunięte aby przejeżdżający tabor nie mógł zawadzić i aby nie zagrażały bezpieczeństwu pracowników /odległość przedmiotów złożonych obok toru winna wynosić nie mniej niż 1500 mm od skrajnej szyny/
- kierujący manewrami odpowiada za właściwe rozmieszczenie płozów hamulcowych

Po ukończeniu prac manewrowych ustawiacz zdaje raport sztygarowi zmianowemu z przebiegu wykonanej pracy. Kierujący manewrami bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje do wykonywanej pracy oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.

Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierujący manewrami powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

30.2. Zakres czynności maszynisty lokomotywy

- zgłasza się u sztygara zmianowego o wyznaczonej godzinie w stanie trzeźwym i wypoczętym, celem uzgodnienia planu pracy manewrowej,
- uczestniczy w odprawie przedmianowej prowadzonej przez sztygara zmianowego,
- wykonuje pracę zgodnie z poleceniem ustawiacza,
- uważnie obserwuje sygnały znajdujące się przy torach i podawane przez ustawiacza, ściśle ich przestrzega pod warunkiem, że ich wykonanie nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
- uruchamia lokomotywę tylko na sygnały zgodnie z przepisami o sygnalizacji na PKP WE-1 a w razie wątpliwości co do podanego sygnału winien trakcję manewrową zatrzymać i żądać od podającego sygnał wyjaśnienia,
- w czasie jazdy przestrzega szybkość wyznaczoną w niniejszym regulaminie,
- uważnie obserwuje położenie zwrotnic,
- szczególną uwagę zwraca w czasie jazdy przez przejazdy drogowe i skrzyżowania torów,
- uważa na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej, robotach torowych i innych osób znajdujących się na lub obok torów i w razie potrzeby podaje sygnał "Baczność",
- obsługuje lokomotywę zgodnie z instrukcją obsługi.

30.3. Zakres czynności czyszciciela zwrotnic

Przed rozpoczęciem czyszczenia zwrotnic czyszciciel powinien:

1. powiadomić ustawiacza a w rejonie załadunku wagonów obsługę załadunku o zamiarze rozpoczęcia czynności czyszczenia zwrotnic.
2. czyścić zwrotnice w czasie przerw w ruchu manewrowym
3. stosować przepisowy ubiór i kamizelkę ostrzegawczą.

31. Zakresy czynności personelu zatrudnionego na zwałowisku kamienia

31.1. Zakresy czynności pracowników zatrudnionych przy budowie torów na zwałowisku kamienia i wyładunku kamienia

1. Postanowienia ogólne:

Przy pracach transportowych, wyładunkowych, budowie i utrzymaniu dróg szynowych wolno zatrudniać tylko osoby odpowiednio przyuczone i zaznajomione z warunkami pracy na zwałowisku kamienia.

Za stan techniczny toru zwałowego odpowiedzialny jest sztygar oddz. oddziału IPH wraz ze sztygarem zmianowym, który kieruje całokształtem prac związanych z odbiorem kamienia na zwałach poprzez podległy dozór zmianowy i przodowych brygad.

Przodowy brygady zatrudniony na zwale zgłasza się przed rozpoczęciem dniówki u sztygara zmianowego celem uzyskania wskazówek dotyczących zwałowania.

2. Zakres działania i obowiązków:

Do zakresu działania i obowiązków przodowego i pozostałych pracowników brygady zatrudnionej na zwałowisku kamienia należy:

- a/ rozładunek wagonów
- b/ przekładanie, przedłużanie i skracanie torów zwałowych
- c/ prace konserwacyjno-remontowe torów zwałowych

d/ przeprowadzenie kontroli okresowych torów zważowych

Przed rozpoczęciem pracy na zważowisku należy skontrolować całą długość torowiska i prowadzić prace według niżej podanych zaleceń:

- średnie wzniesienie torów zważowych w kierunku transportu skały płonnej nie może przekraczać 10 % z tym, że lokalne wzniesienie toru nie może być większe niż 25 %
- końcowy odcinek toru na długości 50 m powinien mieć wzniesienie od 6- 10 %
- odcinki torów zważowych stałych, na których wagony są pozostawione bez lokomotywy, powinny mieć pochylenie nie większe niż 2,5 %
- zewnętrzna szyna toru zważowego, leżąca od strony krawędzi skarpy powinna być podniesiona w stosunku do szyny wew. o 40 mm
- najmniejsza dopuszczalna odległość skrajnej szyny od krawędzi skarpy nie może przekraczać 0,6 m
- tor zważowy powinien być zakończony odpowiednim kozłem oporowym, oznaczony widocznym sygnałem Z1 "STÓJ" i oświetlony z nastaniem zmroku,
- do podbijania torów przesuwanych można używać wywożoną skałę płonną. Sposób i częstotliwość podbijania powinny zapewnić stateczność torów. Wjeżdżanie na tory niepodbite więcej niż jednym wagonem jest niedozwolone,
- tory i urządzenia wyładownicze na zważach powinny być z chwilą nastawiania zmroku oświetlone,
- miejsce na torze, poza które nie może wjechać lokomotywa przy wyładunku skały płonnej, powinno być oznaczone tablicą z napisem "Lokomotywa Stój" oświetloną z nastaniem zmroku.

Przewóz lokomotywy na zważach może być dokonywany przy zachowaniu następujących warunków:

- pociągi ładownicze podstawione na ślepe tory wyładownicze zważów powinny być zapychane talbotami naprzód,

- szybkość jazdy pociągów na torach przesuwnych nie powinna przekraczać 5 km/godz.
- zasadniczo talboty należy wyładowywać podczas postoju, jednak ze względu na potrzeby równomiernego obsypywania skarpy zezwala się na rozładunek przy szybkości jazdy do 3 km/godz. w kierunku od kozła oporowego,
- przebywanie osób po stronie wyładowywania wagonów jest niedozwolone,
- w przypadkach złej widoczności lub trudnej obserwacji torów pracownik zaopatrzony w przybory sygnalizacyjne powinien iść obok toru przy pierwszym popychanym wagonie, celem zatrzymania pociągu w razie zauważenia przeszkody na trasie
- wjazd pociągu po każdorazowym przesunięciu torów zwałowych powinien się odbywać przy dobrej widoczności i pod nadzorem przodowego względnie uprawnionego pracownika,
- wszelkie czynności związane z opróżnianiem i zamykaniem talbotów mogą być dokonywane na polecenie przodowego po uprzednim porozumieniu się z ustawiaczem trakcji manewrowej

Każdy pracownik zatrudniony na torach zwałowych musi znać i umieć stosować niżej podane sygnały:

Sygnały podawane przez maszynistę:

- a/ sygnał "Baczność" - jeden długi ton gwizdawką lokomotywy
- b/ sygnał "Hamować" - trzy długie szybko po sobie następujące tony gwizdawką lokomotywy
- c/ sygnał "Odhamować" - dwa długie tony gwizdawką lokomotywy,
- d/ sygnał "Alarm" - jeden długi i trzy krótkie dźwięki gwizdawką lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie
- e/ sygnał "Stój" - trzy krótkie tony gwizdawką lokomotywy powtarzane kilkakrotnie
- f/ sygnał "Pożar" - jeden długi i dwa krótkie gwizdawką lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie.

31.2. Zakres czynności pracowników zatrudnionych przy czyszczeniu i zamykaniu wagonów samowyładowczych typu "Talbot" na zwałowisku kamienia

1. Postanowienia ogólne:

Do wypróżnienia wagonów samowyładowczych typu "Talbot" na zwałowisku kamienia, są upoważnieni pracownicy zatrudnieni na zwałowisku kamienia, ~~są upoważnieni pracownicy zatrudnieni na zwałowisku kamienia,~~ ustawiacz i manewrowy oraz inni pracownicy zatrudnieni przy manewrach.

Opróżnianie talbotów dokonuje się przez ręczne zwalnianie dźwigni którą to czynność wykonują upoważnieni pracownicy.

2. Opróżnianie talbotów

W celu opróżnienia talbotów należy:

- a/ wyjąć sworzeń zabezpieczający dźwignię krótką,
- b/ stojąc na pomoście w bezpiecznej odległości od dźwigni długiej podnieść ruchem ręki krótką dźwignię z położenia dolnego w górne.

Przez uniesienie krótkiej dźwigni z położenia dolnego w górne nastąpi zwolnienie zaczepów podtrzymujących kłapy a tym samym odrzucenie w bok dźwigni długiej. W związku z powyższym należy unieść krótką dźwignię stojąc z boku, aby nie dopuścić do uderzenia długą dźwignią w obsługującego. Przez wykonanie w/w czynności następuje opróżnienie talbotu.

3. Czyszczenie talbotów

Przy opróżnianiu talbotów mogą zaistnieć przypadki zawieszenia się urobku w talbocie. W takim przypadku skrzynię talbotu należy oczyścić z zawieszzonego urobku. Czynność tę należy wykonać z pomostu talbotu używając do usunięcia drobnego urobku listwy drewnianej lub rurki stalowej. Zawieszenie się większej bryły kamienia można usunąć przy użyciu toru żelaznego stojąc na pomoście wagonu lub z drabiny przystawionej do boku

wagonu po stronie przeciwnej wysypu. W przypadkach koniecznych za zgodą dozoru zezwala się na wejście do skrzyni talbotu pod warunkiem użycia pasa bezpieczeństwa zaczepionego o uchwyt umieszczony na krawędzi skrzyni talbotu do tego celu przeznaczonego.

4. Zamykanie talbotów

W celu zamknięcia klap talbotu należy wykonać: przedłożyć długą dźwignię sterującą zaczepy z krańcowego położenia otwartego do położenia środkowego i zabezpieczyć ją sworzniem. Następnie stojąc z boku talbotu dosunąć ręcznie klapę trzymając ją. W wypadku niezacze-
pienia - niezawieszenia się klapy czynność tę należy powtórzyć.

Po zaczepieniu rygli o zaczepy należy wyjąć sworzeń zabezpieczający długą dźwignię przekładając równocześnie dźwignię z położenia środkowego do końcowego zamkniętego. Po przełożeniu dźwigni długiej sterującej zaczepy następuje samoczynne zablokowanie dźwigni przez występ znajdujący się na dźwigni krótkiej oraz opadnięciu dźwigni krótkiej w dół. Zabezpieczenie to należy poprawić przez całkowite przestawienie dźwigni krótkiej do położenia w dół.

5. Ogólne wskazówki bezpieczeństwa pracy.

- 1/ Zwalniać krótką dźwignię stojąc z boku, aby nie dopuścić do uderzenia dźwignią długą w obsługującego,
- 2/ Zwalniać klapę wyłącznie z pomostu talbotu,
- 3/ Zabrania się wchodzenia do skrzyni talbotu w celu usunięcia zawieszzonego urobku lub oczyszczenia skrzyni w czasie ruchu bez użycia pasa bezpieczeństwa lub uszkodzenia zaczepu na skrzyni talbotu.
- 4/ Niedozwolone jest ręczne usuwanie przedmiotów pozostałych w talbocie bez użycia łomu lub listwy drewnianej.
- 5/ Nie wolno usuwać zawieszzonego urobku w talbocie stojąc pod otwartą klapą, aby nie dopuszczać do wypadnięcia przedmiotu lub bryły na obsługującego.

- 6/ Wszelkie stwierdzone przez obsługę usterki i nieprawidłowości w działaniu należy natychmiast zgłaszać dozorowi.
- 7/ Zabrania się uruchamiać urządzenia wykazujące uszkodzenia mogące zagrozić bezpieczeństwu,
- 8/ Samowolne dokonywanie jakichkolwiek czynności lub manipulacji nie ujętych w niniejszym regulaminie jest zabronione.
- 9/ Osobom niezatrudnionym na zwałowisku kamienia przebywanie na talbotach jest zabronione.
- 10/ Do obowiązków obsługi należy dokonanie zewnętrznych oględzin stanu talbotów a w szczególności:
 - a/ sprawdzenie stanu stopni na pomostach,
 - b/ dopilnować aby na pomostach nie znajdowały się zbędne przedmioty oraz nagromadzony kamień utrudniający poruszanie się na pomostach,
 - c/ sprawdzenie stanu połączeń pomiędzy talbotami, sprzęgi, zderzaki, żołyśka,
 - d/ oglądnięcie stanu blach w skrzyni i zamknięcia klapowego.
- 11/ Usunięcie pozostałego urobku w talbotcie można dokonać wyłącznie w czasie postoju taboru oraz po uprzednim zabezpieczeniu przed przypadkowym uruchomieniem.
- 12/ Wszelkie czynności z otwieraniem, czyszczeniem oraz zamykaniem talbotów należy wykonywać na polecenie przedowego po porozumieniu się przedowego z ustawiaczem trakcji manewrowej lub innej wyznaczonej osoby przez dozór oddziałowy.
- 13/ W sprawach wątpliwych odnośnie wykonania czynności podanych powyżej należy zwrócić się do osoby dozoru z prośbą o wyjaśnienie.

31.3. Zakres czynności maszynisty lokomotywy zatrudnionego przy wywozie kamienia

- 1/ Maszynista nie może oddalać się od lokomotywy, gdy silnik jest w ruchu,
- 2/ Przed uruchomieniem lokomotywy należy nadać gwizdawkę sygnał "Baczność" a następnie ruszać powoli, dawać sygnały ostrzegawcze w miejscach zatrudnienia ludzi przy wjazdach na punkty za- i wyładownicze przed wskaźnikami zmniejszyć szybkość przy przejazdach po żukach i zwrotnicach,
- 3/ Maszynista jest zobowiązany do obsługi lokomotywy zgodnie z instrukcją obsługi, odpowiada za prawidłowe działanie hamulców sygnału, piasecznicy oraz jej obciążenie,
- 4/ Zabrania się maszyniście przekładać zwrotnice gdy lokomotywa jest w ruchu, wychylania się z lokomotywy w czasie wjazdu na punkty za - i wyładownicze jak również pod wiaduktem i w bramach
- 5/ Przy wjeździe na punkt za - i wyładowniczy maszynista ściśle stosuje się do zaleceń przedowego i ustawiacza.
- 6/ Nie dopuszczalne jest prowadzenie składu manewrowego bez ustawiacza.
- 7/ Niedopuszczalne jest przetaczanie wagonów, które nie są sprzęgnięte ze sobą.
- 8/ O zmroku i przy słabej widoczności należy oświetlać lokomotywę,
- 9/ Wykonywanie odrzutów z odskokiem lokomotywy jest zabronione.
- 10/ Zabrania się wyskakiwania z lokomotywy i pomostu wagonu w czasie ruchu,
- 11/ W lokomotywie i na pomostach wagonów nie wolno przewozić żadnych osób z wyjątkiem ustawicza osób dozoru i przedowego, związanych służbowo z ruchem pociągów.

- 12/ Po zakończonej zmianie lokomotywy ustawia się w miejscu wyznaczonym przez dozór a obsługa zobowiązana jest do zgłaszania wszystkich zauważonych w czasie ruchu usterek.
- 13/ Sygnały stosować zgodnie z przepisami "WE1",
- 14/ W czasie wjazdu na teren ogrodzony należy zwracać uwagę, aby bramy wjazdowe były w stanie otwartym i zabezpieczone.
- 15/ Nie wolno uruchamiać urządzeń wykazujących uszkodzenia lub zagrażających bezpieczeństwu obsługi.
- 16/ Nie wolno usuwać żadnych osłon i zabezpieczeń
- 17/ Lokomotywę należy na bieżąco utrzymywać w czystości
- 18/ W razie wypadku w ludziach należy natychmiast powiadomić dozór oraz dyspozytora nr tel. 400 lub 500.
- 19/ Przy pracach szkodliwych dla zdrowia należy używać sprzęt ochronny, maski przeciwpyłowe, rękawice, okulary ochronne itp.
- 20/ Należy dbać o stan techniczny i niezawodne działanie wszystkich urządzeń lokomotywy.
- 21/ Podczas manewrów ściśle stosować się do obowiązujących przepisów regulaminu technicznego oraz poleceń swoich przełożonych.

31.4. Zakres czynności ustawiacza zatrudnionego przy wywozie kamienia

1. Postanowienia ogólne:

Ustawiacz jest zobowiązany do wykonania swoich czynności zgodnie z postanowieniami "Regulaminu pracy transportu kolejowego" na bocznicę wąskotorowej i przepisami BHP jak również poleceniami dozoru.

Na torach wysypowych zwałów prowadzi manewry w porozumieniu z przedowym oddziału IPH:

2. Do obowiązków ustawiacza należy:

- sprzęganie i rozsprzęganie wagonów
- przestawianie zwrotnic
- podawanie sygnałów
- zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
- hamowanie taboru manewrowego
- napełnianie wagonów pod zbiornikiem kamienia
- opróżnianie wagonów na torach wysypowych.

3. Ogólne wskazówki bezpieczeństwa pracy.

1/ Wykonanie pracy przez ustawiacza powinno gwarantować bezpieczeństwo pracy manewrowej /ruchu/, bezpieczeństwo ludzi i przetaczanego taboru.

2/ Ustawiacz jest zobowiązany zwracać uwagę na prawidłowe położenie zwrotnic i czy tabor został skierowany na właściwy tor.

W czasie pełnienia swoich obowiązków musi posiadać przepisowe ubranie, obuwie oraz przybory sygnałowe. Jest odpowiedzialny za sprawność hamulców przy wagonach oraz oświetlenie czerwonym /sygnałem/ światłem ostatniego wagonu z nastaniem zmroku.

3/ Zbrania się ustawiaczowi jeżdżenia na stopniach i zderzakach wagonu lub lokomotywy. W czasie jazdy pociągu winien znajdować się na pomoście ostatniego wagonu.

4/ Nie wolno sprzęgać i rozsprzęgać wagonów w czasie ruchu.

5/ Ustawiacz jest zobowiązany brać udział w tygodniowych szkoleniach BHP.

6/ W czasie wyładunku wagonów samowyładowniczych typu "Talbot" ustawiacz bierze udział w pracach wyładowniczych zwracając równocześnie uwagę na bezpieczeństwo obsługi wagonów.

7/ Nie dopuszczalne jest wyprawianie składu manewrowego bez ustawiacza.

8/ Nie wolno przekładać zwrotnic tuż przed nadjeżdżającym składem manewrowym lub lokomotywą.

3H/122/24 KKM.0146 z 2002

- 9/ Nie dopuszczalne jest przetaczanie wagonów, które nie są sprzęgnięte ze sobą,
- 10/ Wykonanie rzutów wagonów z odskokiem lokomotywy jest zabroniony.
- 11/ Zabrania się wyskakiwania z lokomotywy i pomostu w czasie ruchu.
- 12/ Na pomostach wagonów i w lokomotywie nie wolno przewozić żadnych osób z wyjątkiem ustawiacza, osób dozoru i przodowego, związanych służbowo z ruchem pociągów.
- 13/ W porze zimowej tory oraz rozjazdy należy oczyścić ze śniegu i lodu a miejsce oblodzone w miejscu przechodzenia i wykonywania manewrów posypać piaskiem lub żuzłem, manewry należy wykonywać ostrożnie.
- 14/ Przed każdym manewrem ustawiacz musi sprawdzić czy trakcja manewrowa nie zagraża pracującym w pobliżu ludziom oraz ostrzega w porę o grożącym niebezpieczeństwie,
- 15/ Sygnały stosować zgodnie z przepisami sygnalizacji "WE1".
- 16/ W czasie wjazdu na teren ogrodzony należy zwracać uwagę, aby bramy wjazdowe były w stanie otwartym i zabezpieczone.
- 17/ Przy pracach szkodliwych dla zdrowia należy używać sprzęt ochronny, maski p.pyłowe, rękawice ochronne, okulary ochronne.
- 18/ W razie wypadku w ludziach należy natychmiast powiadomić dozór oraz dyspozytora kopalni nr telef. 400 lub 500.
- 19/ Za zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest ustawiacz.
- 20/ Wszelkie stwierdzone usterki w czasie ruchu lub zagrożenia mogące spowodować wypadek lub zatrzymanie ruchu należy natychmiast zgłaszać dozorowi.

31.5. Zakres czynności operatora spycharki zatrudnionego na
zwałowisku kamienia

A. Postanowienia ogólne

1. Do obsługi spycharki może być dopuszczona osoba posiadająca uprawnienia operatora spycharki oraz aktualne badania lekarskie.
2. Osoby uprawnione do obsługi spycharek winne przyjąć do wiadomości i przestrzegać postanowień zawartych w instrukcji techniczno-ruchowej spycharki oraz postanowień i warunków pracy na zwałowisku kamienia.
3. Przed przystąpieniem do pracy należy dokonać dokładnego przeglądu stanowiska pracy w celu usunięcia zagrożeń i zapewnienia sobie warunków bezpieczeństwa pracy.
4. W czasie pracy operator ma obowiązek używania sprzętu ochrony osobistej zgodnie z jego przeznaczeniem, a uszkodzony sprzęt wymienić.
5. W czasie pracy jest zabronione samowolne opuszczanie stanowiska pracy bez zgłoszenia konieczności odejścia pracownikowi dozoru.
6. Przed przystąpieniem do pracy należy zapoznać się z uwagami operatora poprzedniej zmiany oraz dokonać dokładnego przeglądu stanowiska w celu usunięcia zagrożeń i zapewnienia bezpiecznych warunków pracy.
7. O zauważonych w czasie pracy zagrożeniach lub nienormalnym działaniu spycharki, operator powinien nastychmiast podać do wiadomości pracownikom pracującym w pobliżu spycharki i zgłosić ten fakt dozorowi.

8. Na polecenie dozoru, operator zobowiązany jest pozostać po zakończonej zmianie w celu dokończenia pracy lub usunięcie zagrożenia.

B. Obowiązki operatora spycharki

9. Do zakresu i obowiązków operatora należy:

- obsługa i konserwacja przydzielonej spycharki zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową i wskazówkami osób z dozoru.
- Wykonanie przeglądu stanu technicznego spycharki przed i po zakończeniu pracy.
- Sprawdzenie terenu w miejscu wykonywania robót.
- Przed rozpoczęciem robót ziemnych należy uzyskać oświadczenie dozoru elektrycznego o położeniu kabli energetycznych oraz dozoru maszynowego o lokalizacji przewodów wodno - kanalizacyjnych, sprężonego powietrza.

C. Warunki obsługi spycharki

10. Przed uruchomieniem spycharki operator powinien zbadać stan techniczny poszczególnych mechanizmów, sprawdzić stan oleju, wody i paliwa, przesmarować wszystkie mechanizmy spycharki zgodnie z obowiązującymi zaleceniami.
11. Podczas pracy spycharki operator nie powinien wykonywać żadnych ubocznych czynności poza kierowaniem spycharką i obserwacją terenu po którym porusza się spycharka.

12. Przy pracach remontowych przy których wymagane jest podwieszenie poszczególnych zespołów spycharki należy bezwzględnie zatrzymać silnik.
13. Regulacji mechanizmów podnoszenia lemiesza należy dokonywać tylko we dwie osoby, z których jedna pozostaje przy drążkach sterowniczych, a druga dokonuje ich regulacji.
14. Podjeżdżanie spycharką do krawędzi skarpy jest dozwolone tylko lemieszem skierowanym do przodu, przy czym najmniejsza odległość lemieszem od krawędzi skarpy powinna wynosić 0,5 m. wysuwanie lemiesza poza krawędź skarpy jest zabronione.
15. Przy przejeździe spycharką na większe odległości i po złych drogach lemiesz powinien być przymocowany do ramy spycharki.
16. Podczas przejazdu po złych drogach szybkość spycharki należy ograniczyć do minimum.
17. Operator spycharki zobowiązany jest do przestrzegania aby w czasie manewrowania spycharką żadne osoby postronne nie znajdowały się na spycharce względnie urządzeniach przyczepnych.
18. Nie należy pracować spycharką w gliniastym gruncie podczas opadów deszczu.
19. Spycharka powinna być wyposażona w zaporową linę o ustalonej długości i średnicy.
20. Podczas pracy silnika spycharki należy stale kontrolować wskazania przyrządów pomiarowych i kontrolnych. W razie stwierdzenia spadku ciśnienia oleju poniżej 1 atm. silnik należy zatrzymać i usunąć przyczynę zaniku ciśnienia.

21. W okresie zimowym nie wolno dokonywać zwrotów spycharką na terenach pochyłych i oblodzonych.
22. Po zakończeniu pracy operator zobowiązany jest do oczyszczenia spycharki, skontrolowanie jego stanu technicznego, zabezpieczenie w przeznaczonym do tego celu miejscu przez zamknięcie na klucz a w warunkach zimowych spuścić wodę z układu chłodniczego oraz ochronić przed skutkami mrozu, wpisanie stwierdzonych usterek oraz wyników oględzin do książki pracy maszyny i doprowadzić spycharkę do wyznaczonego miejsca postoju.

D. Ogólne wskazówki bezpieczeństwa pracy

23. Operatorowi zabrania się :

- Uruchomienie spycharki w stanie nietrzeźwym
- Dopuszczenie osób obcych do spycharki
- Opuszczanie spycharki w czasie ruchu
- Wykonywanie czynności związanych z konserwacją w czasie pracy silnika.
- Oddalanie od spycharki w czasie pracy silnika.
W razie konieczności opuszczenia spycharki należy zgasić silnik a kabinę zamknąć na klucz.
- Wchodzenie pod podniesiony lemiesz bez uprzedniego jego podbudowania.

24. Praca spycharką na krawędzi skarpy, której kąt nachylenia przekracza 70° jest zakazana. Przejazd spycharką wzdłuż krawędzi skarpy może się odbywać przy zachowaniu odległości min. 3 m. W terenie mało statecznym praca spycharką może być wykonywana po zbadaniu terenu przez przodowego zwału i pod jego osobistym nadzorem.

25. Spychanie materiałów w miejscach niewyznaczonych przez przodowego zwału jest zabronione.
26. Niedopuszcza się pracy spycharki pod górę przy kącie większym niż 25° i spychanie w dół przy kącie przekraczającym 35° .
27. Zabrania się pracy spycharki przy poprzecznym pochyleniu pod kątem powyżej 30° .
28. Zabrania się wchodzenia i schodzenia ze spycharki podczas ruchu.
29. W czasie przejazdu na terenie zakładu, należy przestrzegać obowiązujące przepisy o ruchu drogowym. Zabrania się przejazdu drogami o nawierzchni asfaltowej.
30. Praca z uszkodzonym hamulcem oraz wadliwie działającymi urządzeniami sterowniczymi jest zabroniona.
31. Przekazywanie obsługi spycharki osobom nieupoważnionym jest surowo zabronione.
32. Za bezpieczne warunki w miejscu robót jest odpowiedzialna osoba dozoru, która zleciła wykonanie robót. Użytkownik zamawiający roboty ma obowiązek bezpiecznego doprowadzenia sprzętu do miejsca robót oraz winien posiadać rozeznanie odnośnie przeszkód w przejeździe ciężkiego sprzętu budowlanego /kanały, przewody, tory, przepusty, mosty, wiadukty, studnie, chodniki, skwery itd./.

32. Zasady obejmowania służby

Pracownicy oddziału kolejowego zobowiązani są do zgłaszania się na odprawy zmianowe w czasie wyznaczonym przez Kierownictwo Kopalni.

Odprawy zmianowe prowadzone są zasadniczo przez sztygara zmianowego lub przez sztygara oddziałowego w biurze oddziału kolejowego.

Do obowiązku prowadzącego odprawę należy sprawdzić zdolność pracowników do pełnienia służby, udzielenia instruktażu i wydania odpowiednich poleceń. Czas zmiany służby na poszczególnych stanowiskach pracy ustala dozór oddziału kolejowego oraz wyznacza drogi dojścia do - i z pracy /podczas odpraw zmianowych/.

Pracownikom manewrowym zabrania się:

- 1/ oddalać się z wyznaczonego stanowiska pracy bez wiedzy i zgody dozoru
- 2/ używanie w czasie służby alkoholu lub zgłaszanie się na służbę po użyciu alkoholu,
- 3/ spać w czasie służby,
- 4/ chodzenia po torach, jeżeli tego nie wymagają potrzeby służbowe
- 5/ przekładania zwrotnic na krótko przed toczącym się taborem; przekładając zwrotnicę należy być zwróconym twarzą w stronę zbliżającego się spodziewanego składu manewrowego lub pojazdu.

33. Przygotowanie bocznicy do zimy

Postępowanie w przygotowaniu Zakładu do pracy w zimie reguluje "Instrukcja o zabezpieczeniu sprawności kolei w zimie" D-17 wprowadzone zarządzeniem Ministra Komunikacji nr 58 z dnia 16 marca 1964 r. obejmujące swoim zasięgiem również zakłady nie kolejowe, a to niektóre ważniejsze postanowienia tejże instrukcji oraz innych przepisów i postanowień w tej sprawie.

W ciągu roku różni się następujące okresy zapewnienia i sprawności kolei w zimie:

- a/ okres przygotowania do zimy, trwający od 1 kwietnia do 15 października. W okresie tym powinny być podjęte i wykonane wszelkie potrzebne prace organizacyjne, jak też naprawcze budowli, taboru, nawierzchni oraz urządzeń kolejowych, mające wpływ na pracę kolei w warunkach zimowych,
- b/ Okres pogotowia zimowego - trwający od 16 października do 31 marca. W okresie tym bocznicę powinny być gotowe w każdej chwili do podjęcia pracy i zastosowania środków zaradczych jakie okażą się konieczne, aby nie dopuścić do zakłócenia pracy transportowej bocznicę. Stan zagrożenia wywołany przez bardzo niekorzystne warunki atmosferyczne określa się jako "alarm zimowy".

Ponadto obowiązkiem pracownika bocznicę jest:

1. Kierownik Oddziału Kolejowego powinien dopilnować ażeby w okresie tym były przygotowane i złożone w ustalonych miejscach lub pomieszczeniach następujące materiały lub przedmioty:
 - piasek, żużel lub popiół do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarać /nie wolna posypywać przedmiotów metalowych/,
 - kopyta, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki i drągi,

- piecyki, aparaty i pochodnie do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, sprzęgieł wagonowych itp.,
- odzież zimowa inwentarzowa.

2. Kierownik oddziału kolejowego na odprawach przedmiotowych z pracownikami powiadamia o miejscu zdeponowania materiałów i przedmiotów przygotowanych do usuwania przeszkód zimowych oraz zarządza akcję odśnieżania zgodnie z obowiązującym zarządzeniem Kierownictwa Kopalni.

34. Zawiadamianie o wypadkach i awariach

- 1/ W razie zaistnienia wypadku z ludźmi, uszkodzenie torów i urządzeń kolejowych lub wykonania robót wymagających zamknięcia toru należy powiadomić:
 - a/ sztygara oddziałowego lub zmianowego oddziału kolejowego,
 - b/ toromistrza,
 - c/ ustawiacza
- 2/ Pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć wszystkie wypadki, które zaszły w łączności z eksploatacją bocznicy i które mają ujemny wpływ na ciągłość i bezpieczeństwo ruchu lub pracy, a mianowicie:
 - a/ wykolejenie lokomotywy lub wagonu PKP
 - b/ uszkodzenie taboru PKP nie spowodowane najechaniem lub wykolejeniem
 - c/ uszkodzenie rozjazdów, torów bocznicowych i urządzeń zabezpieczających ruch
 - d/ pożary taboru PKP
 - e/ wypadku na przejazdach bocznicowych związane z ruchem taboru
 - f/ zabicie, zatrucie lub poranienie pracowników PKP przedsiębiorstwa i osób postronnych w związku z ruchem taboru na bocznicy,

g/ wszelkie inne wypadki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

- 3/ O wszystkich tych wypadkach posiadacz bocznicy obowiązany jest natychmiast zgłaszać do zawiadowcy stacji Bytom-Karb telefonicznie lub przez umyślnego, bez względu na następstwa jakie te wypadki wywołały. W razie wypadku lub wydarzenia ustawiacz winien natychmiast udać się na miejsce wypadku, a po ustaleniu skutków wypadku, winien powiadomić sztygara oddziałowego i przedsięwziąć akcję ratunkową do chwili jego przybycia.
- 4/ Do czasu przybycia komisji PKP nie wolno wkolejać wagonów, usuwać skutków wypadku oraz zacierać śladów, co mogłoby spowodować utrudnienie i stwierdzenia przyczyn wypadku.
- 5/ Ustawiacz natychmiast po stwierdzeniu wypadku obowiązany jest wstrzymać pracę manewrową i zamknąć dla ruchu manewrowego tor, gdzie nastąpił wypadek.

35. Kontrola oraz utrzymanie torów i urządzeń srk

1. Ogledziny codzienne rozjazdów

Przy oględzinach zewnętrznych rozjazdów należy zwrócić szczególną uwagę na:

- a/ przyleganie iglic do opornic w obu położeniach
- b/ czy w rozjazdach nie ma pęknięć lub wyszczerbień
- c/ czy działanie zamknięć hakowych lub zatraskowych i zamków zwrotniczych jest prawidłowe
- d/ czy wszystkie śruby w rozjeździe są prawidłowo dokręcone
- d/ czy rozjazd jest należycie oczyszczony i posmarowany

Wyniki dokonanych oględzin ustawiacz odnotowuje w dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów znajdujących się w biurze oddziału kolejowego.

2. Kontrola okresowa urządzeń srk

Urządzenia srk na bocznicach nie występują.
Konservacji i naprawy urządzeń srk dla zwrotnicy nr 26,
28/100, 1/31 i 2/32 oraz semaforów "O" i "M" dokonuje
monter kolejowy stacji PKP Bytom Północ.

3. Techniczne badanie torów i rozjazdów

Dla sprawdzenia stanu technicznego torów i rozjazdów
winny być dokonane badania raz na miesiąc przez dozór
oddziału kolejowego przy współudziale toromistrza,
natomiast raz na 6 miesięcy winno być przeprowadzone
komisyjne badanie stanu torów.

Wyniki sprawdzeń torów i rozjazdów winny być odnotowane
w dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów i torów
oraz w arkuszach poszczególnych rozjazdów.

4. Odpowiedzialność za utrzymanie torów i urządzeń srk

- a/ Obowiązek utrzymania torów i rozjazdów położonych
na bocznicach należy do oddziału kolejowego,
- b/ Utrzymanie torów na zwałowisku kamienia należy do
oddziału rekultywacji hałd,

5. Wykonanie robót związanych z utrzymaniem torów
i urządzeń bocznic

- a/ Przy wykorzystaniu robót bieżącego utrzymania torów
związanych z wymianą podkładów, wyrównaniu torów
w planie i profilu, regulację łuków i przenoszenie
etyków, należy miejsca robót osłonić z obu stron
wskaźnikami W7.

Kierujący robotami jest obowiązany ostrzegać
pracujących sygnałami dźwiękowymi w przypadku
zbliżania się manewrującego taboru,

- b/ Przed przystąpieniem do robót wymagających zamknię-
cia toru, kierujący robotami jest obowiązany
osłonić miejsca robót przez ustawienie przenośnych
tarcz zatrzymania "D1" w osi toru, zgodnie
z postanowieniami instrukcji WE1.

- Zwrotnica prowadząca na zamknięty tor powinna być nastawiona i zabezpieczona zamkiem lub sponą iglicową w położeniu uniemożliwiającym wjazd na zamknięty tor.
- c/ Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących roboty torowe czuwa toromistrz.
- d/ Po ukończeniu robót kierujący robotami jest obowiązany sprawdzić stan toru i skrajnie oraz zgłosić sztygarowi kolejowemu ukończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót, jak również użytych do zabezpieczenia zwrotnic zamków i spon iglicowych,
- e/ Toromistrz wykonujący roboty torowe jest zobowiązany pozostać na miejscu robót do czasu przejazdu pierwszego składu manewrowego dla dokonania obserwacji toru pod obciążeniem.

36. Szkolenie pracowników

Personel związany z pracą manewrową-ładunkową, utrzymaniem nawierzchni oraz trakcji, musi posiadać znajomość odpowiednich przepisów, instrukcji PKP i instrukcji dla kolei górniczych.

Wymagane egzaminy i właściwą kategorię zdrowia.

Ponadto personel ten musi być przeszkolony i przeegzaminowany z zakresu znajomości przepisów BHP oraz niniejszego regulaminu.

Pouczenia są prowadzone przez instruktora ruchu PKP i trakcji jeden raz na kwartał w kopalni oraz w każdy poniedziałek przez dóźr oddziału kolejowego.

Wykazy pracowników podlegających pouczeniom i egzaminom, sporządza i uaktualnia oddział kolejowy, który prowadzi również rejestry egzaminów sprawdzających i kontrolnych. Ponadto pracownicy są kierowani na coroczne szkolenia organizowane centralnie przez BRGW dla podległych kopalń.

37. Ochrona przeciwpożarowa

W razie powstania lub zauważenia pożaru, pracownik który zauważy pożar jest zobowiązany postąpić wg instrukcji p.poż. obowiązującej na terenie kopalni, zgłosić zauważony pożar do straży p.pożarowej Nr telef. 666 lub dyspozytorowi zakładu Nr telef. 500 i w miarę możliwości przystąpić do gaszenia pożaru w zarodku.

Wszystkie prace należy prowadzić w ten sposób, ażeby nie dopuścić do powstania pożaru.

38. Nadzór nad bocznica

- a/ Ruch kolejowy na terenie bocznicy prowadzi sztygar oddziałowy wraz z sztygarami zmianowymi oddziału kolejowego, którzy są odpowiedzialni za dyscyplinę personelu kolejowego oraz stan techniczny urządzeń kolejowych bocznicy.
- b/ Ogólny nadzór nad ruchem i urządzeniami bocznicy oraz urządzeniami za - i wyładowniczymi sprawuje Kierownik Zakładu Przeróbczego R-I,
- c/ Bezpośredni nadzór techniczny nad urządzeniami bocznicy i ruchem sprawuje nadsztygar oddziału kolejowego,
- d/ Nadzór nad robotami za - i wyładowniczymi na terenie szybu zachodniego prowadzi dozór oddziału szybowego,
- e/ Nadzór nad robotami rozładowniczymi oraz stanem technicznym torów na zwałowisku kamienia prowadzi dozór oddziału rekultywacji hałd JPH.
- f/ Urzędowy nadzór nad układem torów na zwałowisku kamienia i technologią zwałowania kamienia prowadzi Inspektorat Kolei Gwarectwo Kopalń Piasku i Kolejowego Transportu Górniczego,
- g/ Urzędowy nadzór nad pozostałymi torami bocznicy i nad stanem technicznym lokomotyw i wagonów prowadzi PKP.

39. Postanowienia końcowe

1. Oddział kolejowy winien utrzymywać niniejszy regulamin w stanie aktualnym. Utrzymanie regulaminu w stanie aktualnym należy do obowiązków sztygara oddziałowego oddziału kolejowego.
Wszelkie zmiany i uzupełnienia należy podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem a ponadto winne być one odnotowane w załączniku Nr 1.
2. Wykaz pracowników zatrudnionych przy transporcie kolejowym stanowi załącznik do regulaminu, który musi być na bieżąco aktualizowany z podaniem jednocześnie terminu przeszkolenia tych pracowników.
3. Regulamin winien przyjąć do wiadomości za potwierdzeniem każdy pracownik zatrudniony przy transporcie kolejowym oraz pracownicy zatrudnieni przy pracach za- i wyładowniczych.
4. Postanowienia zawarte w regulaminie należy ściśle przestrzegać.
5. Regulamin opracowano zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych bocznic kolejowych w resorcie górnictwa, zatwierdzonej zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr 156 z dnia 28.XII.1977 r. z uwzględnieniem rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16.VII.1954 r.
6. Niniejszy Regulamin opracowano w 7-miu jednobrzmiących egzemplarzach z czego otrzymują :
 - egz.nr 1 - 5 KWK im. Powstańców Śl.
 - egz.nr 6 G.K.P. i K.T.G. w Katowicach
 - egz.nr 7 PKP Zarząd Kolei Dojazdowych w Bytomiu

40. Wykaz

Imienny pracowników, którzy przyjęli treść niniejszego Regulaminu do wiadomości:

Data	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Podpis	Uwagi
1	2	3	4	5

Regulamin pracy transportu
kolejowego KWK "Powstańców Śląskich"

Nr
wzrostu 52000669

Adm. 73

Data	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Podpis	Uwagi
------	-----------------	------------	--------	-------

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Regularna praca transportu
kolejowego KWK "Powstańców Śląskich"

52000000

74

1

Data	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Podpis	Uwagi
------	-----------------	------------	--------	-------

1

2

3

4

5

10/10/10 10:10:10

Regulamin pracy transportu
kolejowego KWK "Powstańców Śląskich"

52000669

75

Lp. nr	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Podpis	Uwagi
1	2	3	4	5

M: / 1 / 1998

Regulamin pracy transportu
kolejowego KWK "Powstańców Śląskich"

52000669

Archiw 76

Strona 1

Data	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Podpis	Uwagi
------	-----------------	------------	--------	-------

1

2




3

4

5

52000669

41. Wykaz zmian i poprawek do Regulaminu

Strona	Zmiana dotyczy	Obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego zmiany	Przyjęcie do wiadomości
21	Skreślono wiersz 1-szy w związku z likwidacją trzeciej szyny w torze Nr. 109.	1987-04-06		Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości w sprawie powierzonego wykonania BHP dnia 1987-04-06
28 30	Skreślono tor 4, 5, 6 i torjardy. Nr. 7, 9, 10, 11 zlikwidowane w obszarze szlaku zachodniego	1987-04-06		J. W
str 7p3 19p9 20p13,1 31p21,1 31p21,4	dopisano: „popraw wiadukt normalnotorowy” dopisano: „Tor Nr. 101 nakłada się z torami normalnymi Nr. 20 od km 0,054 do km 0,152” zmieniono km 0,075 na 0,054 i 0,310 na 0,360 oraz dopisano do pierwszego zdania „i nakłada się do km 0,152” zmiana km z 0,310 na 0,360 zmiana km z 0,212 na 0,016 oraz zmiana tor/ 28/100 na 26	1987-08-17 uzgodniono z ZK II pismo z dnia 1987-07-21 znak K9/CSP/11/648-8/87		Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości w sprawie powierzonego wykonania BHP dnia 1987-08-17.

M/122/84 Roz. 146 z 2000

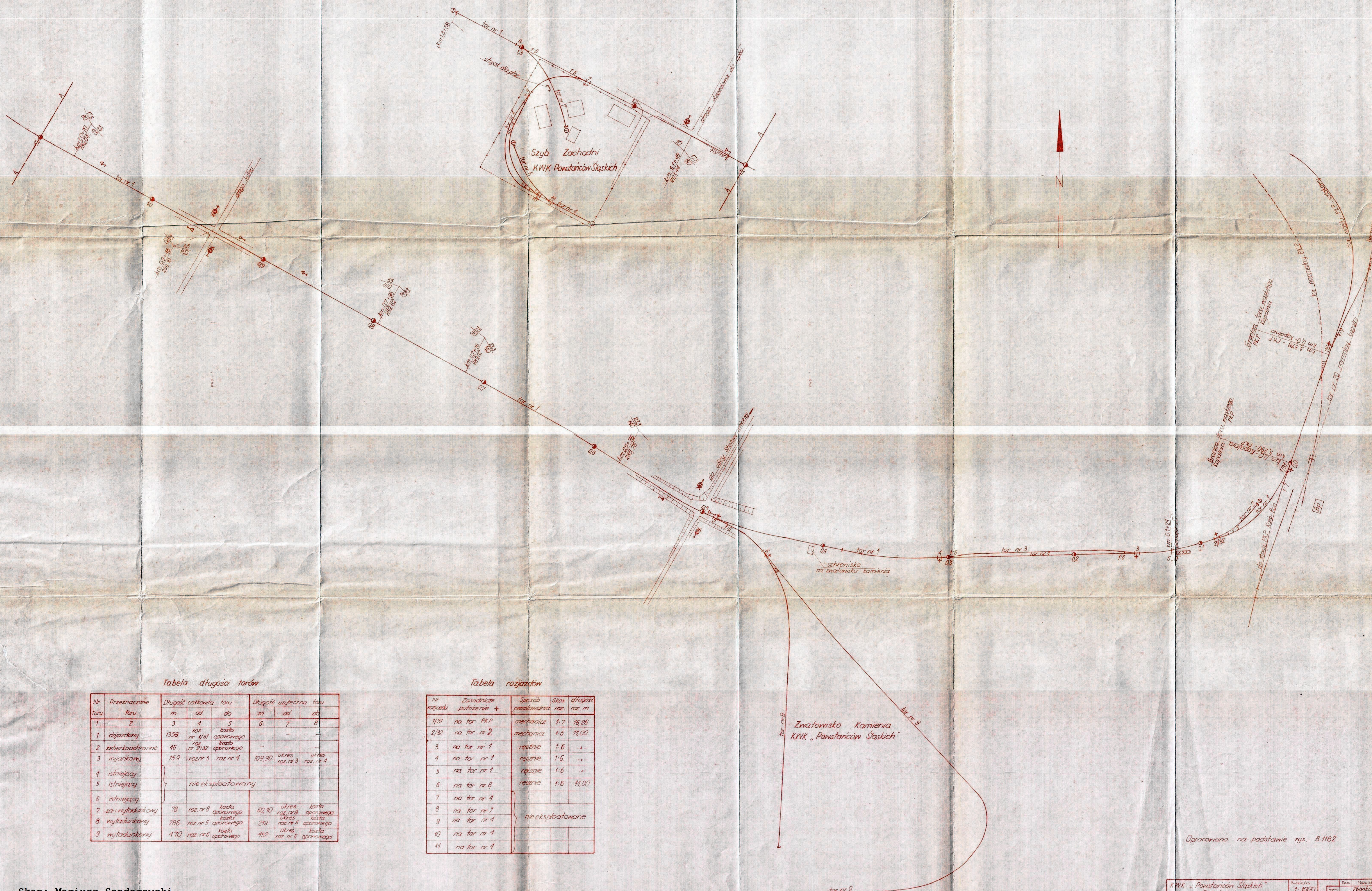


Tabela długości torów

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość całkowita toru			Długość użyteczna toru		
		m	od	do	m	od	do
1	2	3	4	5	6	7	8
1	dojazdowy	1358	roz nr 1/31	kość aparownego	-	-	-
2	zeberkoochronne	46	roz nr 2/32	kość aparownego	-	-	-
3	mijankowy	159	roz nr 3	roz nr 4	109,90	okres roz nr 3	okres roz nr 4
4	istniejący	nieeksploatowany					
5	istniejący	nieeksploatowany					
6	istniejący	nieeksploatowany					
7	załadunkowy	78	roz nr 9	kość aparownego	60,10	okres roz nr 9	kość aparownego
8	wyładunkowy	286	roz nr 5	kość aparownego	219	okres roz nr 5	kość aparownego
9	wyładunkowy	470	roz nr 6	kość aparownego	452	okres roz nr 6	kość aparownego

Tabela rozjazdów

Nr rozjazdu	Zasadnicze położenie +	Sposób prześwinięcia	Skos raz.	Długość raz. m
1/31	na tor PKP	mechanicz.	1:7	16,26
2/32	na tor nr 2	mechanicz.	1:6	11,00
3	na tor nr 1	reżenie	1:6	-
4	na tor nr 1	reżenie	1:6	-
5	na tor nr 1	reżenie	1:6	-
6	na tor nr 8	reżenie	1:6	11,00
7	na tor nr 9	nieeksploatowane		
8	na tor nr 7			
9	na tor nr 4			
10	na tor nr 4			
11	na tor nr 4			

Zwałowisko kamienia KWK „Panstanców Śląskich”

Opracowano na podstawie rys. B 1162

Skan: Mariusz Senderowski

KWK „Panstanców Śląskich” Regularmin pracy transportu kolejowego na bocznicę wąskotorowej		Podziałka 1:1000	Data 1952	Podpis Marianowski
Plan sytuacyjny układu torów o przeswini 785 mm w obrębie szybu zachodniego i zwałowiska kamienia		Wskazanie 1:1000	Wskazanie 1:1000	Wskazanie 1:1000
Biuro Projektów Przemysłu Hutniczego - Gliwice		02000452		

SCHEMAT UKŁADU TORÓW NA STYKU
PKP - KOPALNIA POWST. ŚL.

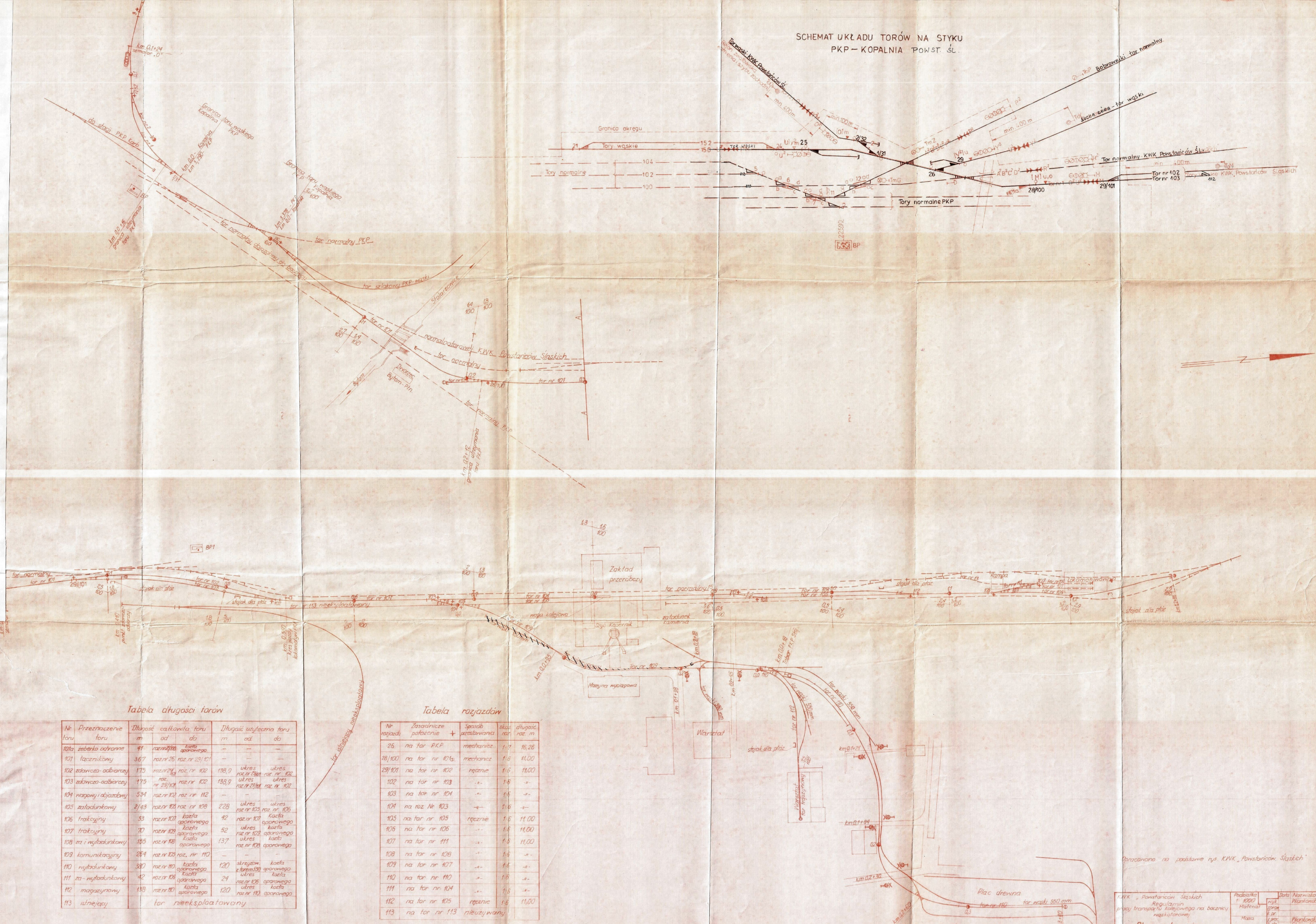


Tabela długości torów

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość całkowita toru		Długość użytkowa toru	
		m	od do	m	od do
101a	zabierka ochronna	41	raz nr 101	-	-
101	taczynkowy	367	roz nr 26 roz nr 29/101	-	-
102	zadawca-odbiornicy	175	roz nr 24 roz nr 102	138,9	zakres roz nr 24 roz nr 102
103	zadawca-odbiornicy	175	roz nr 29/101 roz nr 102	138,9	zakres roz nr 29/101 roz nr 102
104	wagony i objazdy	584	roz nr 102 roz nr 112	-	-
105	zafadunkowy	2743	roz nr 103 roz nr 108	228	zakres roz nr 103 roz nr 108
106	trakcyjny	53	roz nr 107 kładka aparownego	42	roz nr 107 kładka aparownego
107	trakcyjny	70	roz nr 108 kładka aparownego	52	roz nr 108 kładka aparownego
108	za i wyładunkowy	185	roz nr 108 kładka aparownego	137	zakres roz nr 108 kładka aparownego
109	kamunikacyjny	264	roz nr 105 roz nr 110	-	-
110	wyładunkowy	380	roz nr 110 kładka aparownego	120	zakres roz nr 110 kładka aparownego
111	za- i wyładunkowy	42	roz nr 108 kładka aparownego	24	roz nr 108 kładka aparownego
112	magazynowy	138	roz nr 110 kładka aparownego	120	zakres roz nr 110 kładka aparownego
113	istniejący	tor nieeksploatowany			

Tabela rozjazdów

Nr rozjazdu	Zasobnicze połączenie	Sposób zastawiania	skł. roz.	długość roz. m
25	na tor PKP	mechanicz.	1,7	16,26
28/100	na tor nr 101a	mechanicz.	1,6	11,00
29/101	na tor nr 102	ręcznie	1,6	11,00
102	na tor nr 103	-	1,5	-
103	na tor nr 104	-	1,5	-
104	na roz nr 103	-	1,6	-
105	na tor nr 105	ręcznie	1,6	11,00
106	na tor nr 106	-	1,6	11,00
107	na tor nr 111	-	1,5	11,00
108	na tor nr 106	-	1,6	-
109	na tor nr 107	-	1,6	-
110	na tor nr 110	-	1,6	-
111	na tor nr 104	-	1,5	-
112	na tor nr 105	ręcznie	1,6	11,00
113	na tor nr 113	nieużywany	-	-

Opisano na podstawie rys. KWK „Powstańców Śląskich”

KWK „Powstańców Śląskich”
Biuro Projektów Przemysłu Hutniczego - Gliwice

Podziałka: 1:500
Materiał: rysunek
Masa: 1,00
Stadium: Projekt

Plan sytuacyjny
układu torów o prześwicie 785mm
w obrębie szyn głównych

02000453