

INSTRUKCJA

MKT - 1

O WYKONYWANIU PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICACH KOLEJOWYCH MAJKOLTRANS SP. Z O.O.

SPIS TREŚCI

Zarządzenie	2
Postanowienia wprowadzające	3
Rozdział I - Postanowienia ogólne	
§ 1. Cel i zakres stosowania Instrukcji	4
§ 2. Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania	4
§ 3. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	5
§ 4. Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry	6
§ 5. Obowiązki kierownika manewrów	6
§ 6. Obowiązki manewrowego	8
§ 7. Obowiązki pracowników boczniczy w zakresie oględzin i konserwacji rozjazdów.	10
§ 8. Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego	11
§ 9. Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania	12
Rozdział II - Technika wykonywania manewrów	
§ 10. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach	13
§ 11. Odrzucanie i staczanie wagonów oraz stosowane ograniczenia	16
§ 12. Sprzęganie i rozprzęganie taboru	19
§ 13. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem	20
§ 14. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych	21
§ 15. Manewry z wagonami zawierającymi ładunek niebezpieczny, przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, wagonami grożącymi wykolejeniem, z ludźmi	21
§ 16. Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego	22
§ 17. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	23
§ 18. Posługiwanie się płozami hamulcowymi	24
Rozdział III - Zestawianie pociągów	
§ 19. Ogólne zasady zestawiania pociągów	27
§ 20. Warunki łączenia wagonów do pociągów	28
Rozdział IV - Szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy	
§ 21. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	30
§ 22. Poruszanie się po torach	30
§ 23. Jazda na taborze	31
§ 24. Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych	32
Załączniki:	
Nr 1 - Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów	33
Nr 2 - Wzory nalepek ostrzegawczych	38
Nr 3 - Sygnały i wskaźniki stosowane na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	50

ZARZĄDZENIE ZARZĄDU MAJKOLTRANS SP. Z O.O.

z dnia 25 stycznia 2018 r.

w sprawie ustalenia " Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o." pod nazwą MKT- 1

Na podstawie:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz.U. z 2017 roku poz. 2117.
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami - tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23 stycznia 2015 r,
3. W nawiązaniu do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-WSBP.442.231.2017.KG z dnia 2018-01-11 o wygaszeniu decyzji akceptującej instrukcję MKT-1, zarządza się co następuje:

§ 1.

Ustala się do użytku wewnętrznego „Instrukcję o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o.” pod nazwą MKT – 1, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 25 – 01 – 2018r.

PREZES ZARZĄDU MAJKOLTRANS

Sp. z o.o.

Ryszard Antolak

W Y K A Z

jednostek / komórek/ organizacyjnych otrzymujących instrukcję:

1. Bocznicze kolejowe w MAJKOLTRANS Sp. z o.o. wg odrębnego rozdzielnika,
2. Pion techniczny i eksploatacyjny MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

W Y K A Z

**stanowisk, na których zatrudnieni pracownicy
otrzymują instrukcję**

1. Kierownicy transportu na bocznicach,
2. Ustawiacze,
3. Maszyniści pojazdów trakcyjnych,
4. Prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy,
5. Kierowcy lokomotyw.

POSTANOWIENIA WPROWADZAJĄCE

1. Opracowanie niniejszej "Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS sp. z o.o." spowodowane zostało potrzebą:

1. Ujednolicenia zasad prowadzenia pracy manewrowej na wszystkich bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o. oraz dostosowania technologii pracy manewrowej do struktur organizacyjnych spółki,
2. Dostosowania zasad prowadzenia pracy manewrowej do wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami - tekst jednolity Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 23 stycznia 2015r.
3. Wyeliminowania z instrukcji postanowień niezwiązanych z techniką i bezpieczeństwem pracy manewrowej.

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres stosowania Instrukcji

1. Instrukcja o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych Majkoltrans sp. z o.o., zwana w skrócie „instrukcją” podaje zasady i sposób wykonywania manewrów na bocznicach kolejowych zarządzanych przez Majkoltrans sp. z o.o. . Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne wykonywanie zadań przewozowych.
2. Postanowienia instrukcji należy wykorzystać przy opracowywaniu przy opracowywaniu regulaminów pracy poszczególnych bocznic.
3. Odstępstwa od postanowień niniejszej instrukcji mogą być stosowane wyłącznie na podstawie każdorazowego pisemnego zezwolenia Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o.

§ 2

Ogólne zasady wykonywania manewrów; cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania

1. Pracą manewrową nazywamy wszelkie ruchy taboru kolejowego oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach bocznicowych.
2. Składem manewrowym nazywa się tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym użytym do wykonywania manewrów. Pojazd trakcyjny może znajdować się za, przed lub pomiędzy taborem. Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zalicza się każdy pojazd szynowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów.
3. Używane w instrukcji określenie "tabor" obejmuje wagony, lokomotywy spalinowe,
4. Przez określenie „odprzeg” należy rozumieć 1 wagon lub grupę wagonów połączonych ze sobą, odczepionych jednorazowo od lokomotywy wykonującej manewry lub od pozostałego przy tej lokomotywie taboru, a następnie odrzuconych.
5. Celem pracy manewrowej jest:
 - Rozrządzanie składów manewrowych na poszczególne tory zależnie od przeznaczenia wagonów
 - Zestawianie składów pociągów,
 - Podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - Przesuwanie wagonów, grup wagonów oraz sformowanych całych składów pociągowych z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
 - Wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych,
 - Podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, mycia, odkażania, ważenia, naprawy, zaopatrzenia wagonów w lód, wodę, gaz itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
6. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - Odstawianie, przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - Odrzucanie pojedyncze i seryjne odprzegów za pomocą lokomotywy pchającej,
 - Przetaczanie ciągnikiem drogowym, przy pomocy kołowrotu linowego, przesuwnicy wagonowej lub innego urządzenia technicznego przeznaczonego do przemieszczania wagonów,
 - Przetaczanie z pomocą siły ludzi i zwierząt,

7. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami, niż padano w ust. 6.

§ 3

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - a. Nadzorujący manewry,
 - b. Kierownik manewrów, ustawiacz,
 - c. Manewrowi,
 - d. Inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje,
 - e. Drużyna lokomotywy manewrowej,
 - f. Pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów oraz obsługujący urządzenia hamujące i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe.
3. Nadzorującym manewry może być specjalista, dyżurny ruchu, ekspedytor lub ustawiacz, - zależnie od ustaleń regulaminu pracy boczniczy.
4. Kierownikiem manewrów może być:
 - a. Dyżurny ruchu,
 - b. Ustawiacz,
 - c. Inny pracownik posiadający kwalifikacje do kierowania manewrami na terenie boczniczy.
5. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzeba ilość:
 - a. Manewrowych,
 - b. Innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego. Do wykonywania pracy manewrowej nie wolno zatrudniać:
 - a. Kobiet, z uwzględnieniem postanowień ust. 9,
 - b. Osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - c. Pracowników nieposiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy.
7. Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągu, ekspedytora i nastawniczego mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednakże nigdy nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego, pomimo, że w zależności od potrzeb i okoliczności kierownik manewrów takie czynności wykonuje. Dopuszcza się wykonywanie następujących czynności przez kobiety: przestawianie zwartego składu wagonów z czynnym hamulcem zespolonym, przy których prace drużyny manewrowej ograniczają się wyłącznie do obserwacji drogi przebiegu, podawania sygnałów, zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem i usuwania tego zabezpieczenia, wówczas, gdy nie zachodzi konieczność odczepiania lub doczepiania wagonów, hamowania płozami itp.
8. Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawnicznych, zwrotniczych podczas niepilotowanych jazd manewrowych, w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
 - a. Ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty, kierowcy (operatora) pojazdu,
 - b. Wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla kierującego pojazdem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego.

9. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminach pracy bocznic.
10. Obsługujący pojazd trakcyjny, użyty do wykonywania manewrów oraz pracownik posterunku nastawczego winni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych.

§ 4

Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry

1. Nadzorujący manewry podczas obejmowania dyżuru powinien ustalić w zakresie przewidzianym regulaminem pracy bocznic:
 - a. Prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - b. Skład drużyn manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - c. Miejsce znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - d. Fakt ewentualnego przetrzymywania wagonów towarowych na bocznicy ponad czas ustalony.
 - e. Które tory i rozjazdy są zamknięte oraz, czy istnieją ograniczenia prędkości jazdy manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.,
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a w razie niemożności niezwłocznie powiadomić o tym dyrektora ds. technicznych spółki oraz w razie potrzeby także właściciela bocznicy,
3. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien doraźnie sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej Instrukcji, regulaminem pracy bocznicy, a w razie zauważenia nieprawidłowości - niezwłocznie je eliminować.

§ 5

Obowiązki kierownika manewrów

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
3. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - Z włączonym hamulcem zespolonym
 - a. Wyciągnąć bez zmiany kierunku jazdy składy manewrowe o długości 60 wagonów 2 --osiowych z torów zdawczo - odbiorczych na tory ładunkowe, z torów ładunkowych na tory zdawczo odbiorcze

- b. Przeszawiać z toru na tor jw. (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nieprzekraczającej 30 wagonów dwuosioowych (1 wagon cztero osioowy traktować należy jak 2 wagony dwuosioowe),
 - c. W przypadku przestawiania składow lub manewrowych, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada radiotelefon - można przestawiać składy manewrowe bez ograniczeń długości,
 - Przeszawiać bez czynnego hamulca zespolonego:
 - a. Wagony w ilości nieprzekraczającej 4 wagonów dwuosioowych,
 - b. Przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie pracy bocznicy nie więcej jednak jak 10 wagonów dwuosioowych,
5. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. W przypadkach wyjątkowych - w razie potrzeby mogą być użyte dwie lokomotywy. Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie pracy bocznicy.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
- a. Zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry,
 - b. Przyjąć informacje od poprzednika o pracach niewykonanych przez zmianę poprzednią,
 - c. Zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - d. Sprawdzić skład drużyny manewrowej i lokomotywowej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyn,
 - e. Dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - f. Sprawdzić sygnalizowanie, oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - g. Ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem,
 - h. Sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, oświetlenia i łączności,
 - i. Bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników drużyny manewrowej, oraz sprawdzić, czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia taboru.
7. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- a. Obsługa punktów ładunkowych,
 - b. Przyjmowanie i zdawanie wagonów w przypadku braku wyznaczonych pracowników na tych bocznicach i punktach, gdzie ustala to regulamin pracy bocznicy,
 - c. Wyznaczanie manewrowych do:
 - Obsługi hamulców ręcznych,
 - Hamowania odpręgów przy prowadzeniu manewrów odrzutem, (tam gdzie zezwala na to regulamin pracy bocznicy),
 - Obsługi zwrotnic i wykolejnic, która zgodnie z regulaminem pracy bocznicy przypisana jest drużynie manewrowej,
 - Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
 - d. Porozumiewanie się z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - e. W razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia dyrektora spółki wstrzymać wykonywanie pracy manewrowej,
8. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.

9. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie bocznicy.
10. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu pracy bocznicy.
11. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.
12. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, kierownik manewrów powinien powiadomić o tym maszynistę lokomotywy manewrowej, co pozwoli na oszczędną gospodarkę paliwem.

§ 6

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:

- a. Sprzęganie i rozprzęganie taboru,
- b. Przystawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
- c. Powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
- d. Hamowanie taboru manewrującego,
- e. Zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
- f. Inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.

2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:

- a. Zgłosić się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
- b. Na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - Które tory są wolne,
 - Jaki jest stan zapelnienia każdego toru,
 - Czy wagony są zepchnięte i połączone sprzęgami,
 - Czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - Czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - Czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - Czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - Czy tabor znajduje się w granicach ukresów,
 - Czy przejazdy drogowe są wolne od taboru, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - Czy oświetlenie działa należycie,
 - Czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru,
 - Informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów, po ukończeniu sprawdzania.

3. Manewrowy wyznaczony do hamowania odpręgów płozami, powinien oprócz hamowania płozami toczących się odpręgów, również sprzęgać tabor, dopychać odpręgi, zabezpieczać

tabor przed zbiegnięciem oraz wykonywać inne czynności związane z manewrami, zlecane mu przez kierownika manewrów.

4. W czasie pracy, manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów, znajdować się z tej strony manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze na- wzajem widzieć.
5. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał "Do mnie" lub "Ode mnie". Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
6. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
7. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
8. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - Przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - Gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - Celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
9. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
10. Przed zakończeniem pracy manewrowej manewrowy powinien:
 - a. Sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - b. Zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym w ilości zgodnej z postanowieniami § 13, ust. 3,
 - c. Nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płoty uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - d. Pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki; o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

§ 7

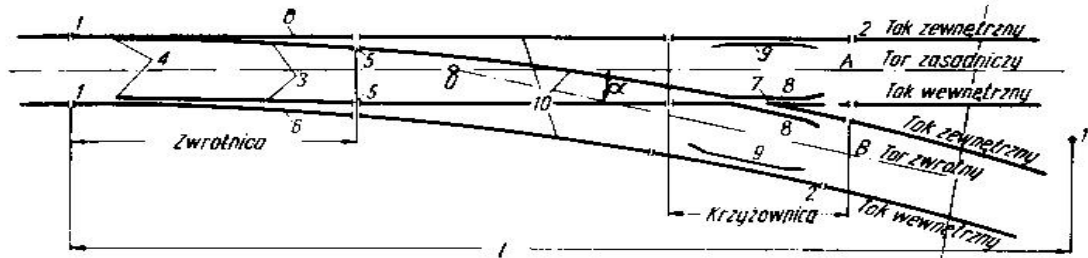
Obowiązki pracowników boczniczy w zakresie oględzin i konserwacji rozjazdów

1. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
 - a. Części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
 - b. Usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.
2. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez wyznaczonych pracowników, określony jest postanowieniami regulaminu pracy boczniczy i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
 - a. Ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - b. Stanu iglic - ze szczególnym uwzględnieniem, czy nie mają wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - c. Stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - d. Stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - e. Stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - f. Stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - g. Stanu nasmarowania zwrotnic,
 - h. Stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
 - i. Ogólnego stanu urządzeń srk bezpośrednio współpracujących z rozjazdem (czy nie są uszkodzone, działają prawidłowo i znajdują się na właściwym miejscu),
 - j. Stanu łączników szynowych podłużnych i poprzecznych oraz odcinków izolowanych (właściwe dokręcenie śrub łupkowych i stopowych, czy nie występują "wychłapki" w podsypce, zwłaszcza pad złączami, czy w szynach na stykach izolowanych nie występują spływy metalu, czy nie występują pęknięcia lub przerwy w tokach szynowych, czy łączniki szynowe i linki połączeniowe są przymocowane do szyny),
 - k. Stanu zamocowania grzałek, przewodów zasilających, puszek elektrycznego ogrzewania rozjazdów i instalacji innych systemów ogrzewania.
6. Oględzin rozjazdów należy dokonywać w terminach podanych w regulaminach pracy kolejowego na boczniczy, nie rzadziej niż raz w tygodniu. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w Dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów.
7. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach, wykonywanych przez drużynę manewrową obejmuje:
 - a. czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - b. czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - c. dokręcanie śrub i wkrętów.
8. Rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
9. O wszelkich stwierdzonych usterkach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów i pracownika nastawni.

10. Zwrotnice ręcznie obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkołem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy. Przy zwrotnicach z napędem elektrycznym przestawianych lokalnie, gotowość do przestawiania na miejscu sygnalizuje włączenie lokalnika.

W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się pociąg lub manewrujący tabor.

Budowa rozjazdu:



Rozjazd zwyczajny prawy

1 — początek rozjazdu (styk przediglicowy), 2 — koniec rozjazdu (styk za krzyżownicą), 3 — iglice, 4 — ostrza iglic, 5 — osady iglic, 6 — opornice, 7 — dziób krzyżownicy, 8 — szyny skrzydłowe, 9 — kierownice, 10 — szyny łączące, 11 — ukres, 0 — środek rozjazdu, α — kąt rozjazdu

§ 8

Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego

1. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry powinna obserwować:
 - a. Sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - b. Prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic,
 - c. Czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
 - d. Czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Drużyna pojazdu trakcyjnego powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
6. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.

7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał "Baczość". Sygnał ten powinien być podany na długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 20 km/h.
9. Największa dozwolona prędkość jazd manewrowych winna być określona w regulaminie pracy transportu kolejowego na bocznicach.

§ 9

Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Dla sprawnego i bezpiecznego prowadzenia pracy manewrowej bocznicą może być podzielona jest na rejony i okręgi manewrowe. Rejonem manewrowym (rejonem pracy manewrowej) nazywa się część bocznicę stanowiącą samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego. Dwa lub więcej rejonów manewrowych stanowią okręg manewrowy.
2. W zależności od ilości miejsc, z których nastawia się drogi przebiegu dla manewrów, bocznicą może być podzielona jest na okręgi nastawcze.
3. Okręg nastawczy może stanowić cała bocznicą lub jej część ze znajdującymi się na niej zwrotnicami, wykolejnicami, semaforami, tarczami i innymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, które są obsługiwane z jednego pomieszczenia.
4. Granicę każdego okręgu nastawczego określa regulamin pracy transportu kolejowego na bocznicach.
5. Jeżeli urządzenia srk w jednym okręgu nastawczym są sterowane z więcej, niż jednego stanowiska (lokalne nastawianie), szczegółowe postanowienia zawiera regulamin pracy bocznicach.
6. Podział stacji na rejony i okręgi manewrowe, opis dozwolonych sposobów manewrowania oraz szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na stacji powinien być ujęty w regulaminie pracy bocznicach.
7. Nadzorujący manewrowy odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem pracy bocznicach za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
8. W zależności od rodzaju wykonywanych prac i warunków miejscowych lokomotywy manewrowe mogą być obsługiwane przez drużyny jedno lub dwuosobowe co winno być ujęte w regulaminie pracy bocznicach.

Rozdział II

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 10

Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na bocznicach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów.
2. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.
3. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru płozy hamulcowe.
5. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnice właściwego okręgu nastawczego. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie pracy bocznicę, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje. Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów nastawia na żądanie kierującego pojazdem, wyznaczony regulaminem pracy na bocznicę pracownik obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten spełnia wówczas obowiązki kierownika manewrów.
6. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
7. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnice stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
8. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej.
9. Jeżeli jazda manewrowi (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawniczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
10. Jeżeli ruch manewrowy ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów, który chce ten ruch wykonać, powinien po porozumieniu się z kierownikiem manewrów w tym rejonie uzyskać także zgodę od pracownika nastawiającego drogi przebiegu dla manewrów w rejonie, do którego ma się odbyć ruch manewrowy. Zgodę tę może kierownik manewrów uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice własnego okręgu nastawczego. Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę do:
 - a. Najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,

- b. Ukresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów, jeżeli brak jest urządzenia sygnałowego dla tej jazdy,
 - c. Wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego.
11. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego urządzenia sygnałowego ważnego dla tych jazd manewrowych. Jeżeli takiego urządzenia nie ma - to do ukresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.
 12. Jeśli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik obsługujący zwrotnice daje pozwolenie na tę jazdę za pomocą sygnału na właściwym sygnalizatorze. Jeżeli nie ma urządzenia sygnałowego, wówczas pracownik posterunku nastawczego daje za pomocą sygnałów "Do mnie" lub "ode mnie". Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności.
 13. O utrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na których nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
 14. Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: "Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
 15. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu urządzenia sygnałowego przez tabor manewrujący, powinno być ono nastawione na sygnał zabraniający dokonywania manewrów. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być sprzęgnięte.
 16. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są scentralizowane lub nie są zamykane w przebiegu za pomocą urządzeń srk, wówczas w regulaminie pracy bocznicy można przewidzieć, że po odpowiednim porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem obsługującym zwrotnice na czas rozrządzenia taboru nie jest wymagane dawanie zezwolenia przez pracownika obsługującego zwrotnice dla każdego przebiegu oddzielnie.
 17. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spod wagonów.
 18. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
 19. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
 20. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
 21. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy lub kliny pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płożów lub klinów spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie

polecenia powinni zgłosić w sposób ustalony regulaminem pracy boczniczy. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać maszyniście.

22. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.
23. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się, w warunkach określonych w regulaminie pracy boczniczy, możliwość przekazania maszyniście polecenia przez radiotelefon.
24. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu do manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym wagonie powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał "Stój". Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenia pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu taboru.
25. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza i ukresami torów, na torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy boczniczy.
26. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym, należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - a. 40 km/h - przy jeździe pojazdu trakcyjnego luzem lub składu manewrowego, gdy tabor jest ciągnięty po torze wolnym, o czym maszynista został powiadomiony, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach,
 - b. 20 km/h - przy jeździe przez przejazdy i przejścia niestrzeżone.
 - c. 15 km/h - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku,
 - d. 10 km/h - przy wykonywaniu manewrów z wagonami z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8, 15 wg RID, dla których obowiązują prędkości mniejsze, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów;
 - e. 5 km/h - jeżeli regulamin pracy boczniczy nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - Przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką ostrzegawczą nr 8 według RID, wyrażającą probówkę, z której krople spadają na przekrój poprzeczny płyty i na rękę (materiały żrące), wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą nr 15 według RID wyobrażającą trzy trójkąty czerwone z czarnym wykrzyknikiem (zakaz staczania i odrzutu) i cystern oznaczonych pomarańczowym pasem,
 - Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,

- f. 3 km/h -
- Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
 - Przy przetaczaniu taboru z pomocą siły ludzkiej, zwierząt lub za pomocą urządzeń mechanicznych.
27. W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
28. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe, może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna lokomotywowa jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie pracy boczniczy.

§ 11

Odrzucanie wagonów oraz stosowane ograniczenia

1. Nie wolno odrzucać grupy wagonów, w której wagony lekkie (próżne) znajdują się przed wagonami ciężkimi, jeżeli grupa ta ma być hamowana. W tym przypadku należy wagony lżejsze odrzucić lub stoczyć oddzielnie.
2. Nie wolno odrzucać taboru:
 - a. Na tory, na których pracują ludzie (przy naprawie toru, taboru, czynnościach ładunkowych itp.),
 - b. Na tory mające spadek większy niż 2,5‰ lub wzniesienie większe niż 3,5‰;
 - c. Na tory naprawcze,
 - d. Na tory prowadzące na wagi pomostowe z przerwany tokiem szyn albo na tory prowadzące do budynków lub w kierunku bram, jak również przez niezabezpieczone przejazdy i przejścia dla pieszych.
3. Odrzucanie poszczególnych odpręgów powinno odbywać się z taką prędkością, aby możliwe było bezpieczne przestawianie zwrotnic pomiędzy biegnącymi odpręgami i aby nie dopuścić do starcia taboru w ukresie.
4. Przed rozpoczęciem stosowania odrzutów należy porozkręcać sprzęgi pomiędzy poszczególnymi odpręgami, które mają być odrzucone, rozłączyć sprzęgi hamulcowe i zawiesić je na wsporniki.
5. Przy rozrządzaniu składów sposobem odrzutowym stosuje się odrzuty pojedyncze lub seryjne, w zależności od potrzeby, możliwości i miejscowych warunków boczniczy. Wyciągany do rozrządu przy stosowaniu odrzutów skład manewrowy nie powinien przekraczać 20 wagonów w przeliczeniu na 2-osiove. Przy rozrządzaniu odrzutami seryjnymi skład wyciąga się na odpowiednią odległość na tor wyciągowy poza zwrotnicę rozdzielczą. Po odłączeniu pierwszego odpręgu lokomotywa manewrowa zaczyna spychać skład manewrowy rozpędzając go do prędkości potrzebnej dla nadania mu rozbiegu zapewniającego dojście odpręga do wyznaczonego miejsca. Następnie lokomotywa zmniejsza prędkość w celu umożliwienia odbiegu odłączonego odpręgu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odłączenie następnego odpręgu drążkiem lub specjalnymi widłami.
6. Pracę manewrową można prowadzić odrzutem wtedy, gdy:
 - a. Wszystkie zwrotnice są obsługiwane przez wyznaczonych pracowników,

- b. Odstępy między odprężani umożliwiają bezpieczne nastawianie zwrotnic oraz wykluczają starcie taboru w ukresie,
 - c. Bieg odprężów będzie tak regulowany, że dotoczą się do taboru stojącego na torze lub do kozłów oporowych z prędkością niepowodującą szkody wskutek zderzenia albo zostaną zatrzymane na torze w oznaczonym miejscu.
7. Kierujący pracą rozrządową powinien czuwać nad tym, aby nie odrzucano wagonów, objętych zakazem odrzucania oraz, ażeby wagony takie były odstawiane na właściwe tory lokomotywą manewrową i odpowiednio zabezpieczone od najechania przez inny tabor. Obowiązujące oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach zawiera załącznik 1.
8. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności, podczas przetaczania nie powinien się zderzyć z innym taborem przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany a następnie dosunięty. Wagony z ładunkiem wymagającym szczególnie ostrożnego manewrowania oraz w razie potrzeby także wagony próżne nieczyszczone po niektórych niebezpiecznych ładunkach powinny być oznaczone nalepkami ostrzegawczymi. Wzory nalepek zawiera załącznik 2. Na wagonie lub kontenerach stale używanych do przewozu ładunków niebezpiecznych mogą być trwale naniesione znaki dokładnie odpowiadające wzorom nalepek ostrzegawczych z zał. 2. Tabor, który należy szczególnie ostrożnie przetaczać dzieli się na:
- a. Tabor, którego nie wolno odrzucać i na który nie wolno odrzucać innego taboru; do taboru tego należy:
 - Nieczynne pojazdy trakcyjne,
 - Pojedyncze wagony ciężkie o masie brutto większej niż 120 ton,
 - Wagony załadowane przesyłką przekraczającą skrajnię ładunkową lub przesyłką o masie ponad 60 ton w jednej sztuce oraz wagony załadowane kontenerami wielkimi (o długości 6 m i większej),
 - Wagony ostrzegawcze, wagony z czynnym ogrzewaniem piecowym oraz wagony uszkodzone oznaczone nalepkami oznaczającymi nieprzydatność wagonu do biegu na własnych kołach,
 - Specjalistyczny tabor kolejowy toczący się na własnych kołach, np. dźwigi, maszyny, pługi odśnieżne itp.,
 - Wagony bez ław pokrętnych z ładunkiem leżącym na dwu lub więcej wagonach (np.: długie szyny, pręty żelazne i inne długie elastyczne przedmioty),
 - Wagony cysterny oznaczone nalepką ostrzegawczą nr 8 według RID wyobrażającą próbkę, z której krople spadają na przekrój poprzeczny płyty i na rękę (materiały żrące) oraz dodatkowo oznaczone nalepką nr 15 według RID, wyobrażającą trzy trójkąty czerwone z czarnym wykrzyknikiem (zakaz staczania i odrzutu, rozrząd tylko metodą odstawkową nie pozwalać najeżdzać, chronić przed najeżdżaniem innych pojazdów),
 - Wagony cysterny oznaczone pasem koloru pomarańczowego;
 - b. Wagony, które wolno odrzucać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym wagonowym hamulcem ręcznym; do wagonów tych należą:
 - Wagony z ładunkiem żywych zwierząt,
 - Zespoły wagonów z aparaturą chłodniczą,
 - c. Wagony, które wolno odrzucać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem 20 wagonowym a jeżeli to jest niemożliwe, dwoma płozami hamulcowymi; do wagonów tych należą:
 - Wagony niekryte załadowane pojazdami, okrągłakami albo innymi staczającymi lub przesuwającymi się przedmiotami,
 - Wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą, albo wagonem pośrednim,
 - Wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą nr 13 według RID wyobrażającą trójkąt czerwony z wykrzyknikiem (ostrożnie przetaczać),
7. Dla ochrony taboru od uderzenia przez inny tabor, należy stosować następujące środki ostrożności:
- a. Do taboru odstawionego na torze, a wymagającego ochrony od uderzenia, następny tabor powinien być doprowadzony i dosunięty do niego lokomotywą lub ręcznie i sprzęgnięty; analogicznie należy postępować tak długo, aż grupa wagonów wymagających ochrony zostanie osłonięta co najmniej 5 wagonami z ładunkiem obojętnym, dosuniętymi do tej grupy i sprzęgniętymi z nią,

- b. Pierwszy odpręg odrzucony na ten tor, musi być zatrzymany przed grupą, o której mowa w pkt 1 i zabezpieczony od przesunięcia przez zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym lub płozem hamulcowym,
 - c. dalsze odpręgi powinny być tak hamowane, aby nie dopuścić do uderzenia w tabor, wśród którego znajduje się wagon chroniony.
8. Dla ochrony taboru od uderzenia przez inny tabor należy stosować następujące środki ostrożności:
- a. Odpręg, w którym znajduje się wymagający ochrony tabor, powinien być zatrzymany przed stojącym na torze taborem,
 - b. Następny odpręg powinien być zatrzymany przed wagonem chronionym lub przed grupą, w której znajduje się wagon chroniony, a następnie dosunięty,
9. Długość odpręgu, w którym znajduje się tabor wymieniony w ust. 15 pkt 2 i 3 nie może przekraczać przy odrzutach 3 wagonów,
10. Bez obsadzenia hamulców grupa odrzucanych wagonów nie może przekraczać 3,
11. Dozwolona ilość odrzucanych wagonów bez obsadzania hamulca winna być ujęta w regulaminie pracy bocznicy,
12. Odrzucane odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek. Nie dotyczy to taboru, który należy przetaczać szczególnie ostrożnie.
13. Do hamowania wagonów w czasie manewrów (§ 10 ust. 1) należy używać:
- a. Płozów hamulcowych.
 - b. Ręcznych hamulców wagonowych,
 - c. Hamulców torowych.
14. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe i czy działają sprawnie.
15. Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości biegu odpręgów, do zatrzymywania odpręgów odrzucanych oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.
16. Hamowanie przy pomocy dwóch płozów należy wykonywać następująco:
- a. Wyłożenie jednego płozu, cofnięcie się na odległość 15 - 20 m i przygotowanie do wyłożenia drugiego płozu w razie, gdyby pierwszy nie spełnił swego zadania,
 - b. Wyłożenie dwóch płozów jednocześnie w pewnym odstępie od siebie (15 - 20 m) tak, aby było możliwe bezpieczne usunięcie płozu, jeżeli pierwszy rozpoczął hamowanie.
17. Płozy należy wykładać na tym samym toku szynowym w celu uniknięcia konieczności przechodzenia przez tor przed nadjeżdżającym odpręgiem.
18. Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.
19. Podczas pracy manewrowy powinien być zwróconą twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierownika manewrów.
20. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem tj. 15 - 20 m, po czym należy się odsunąć od ułożonego płozu w kierunku zgodnym z biegiem odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płozu.
21. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu) nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem służby.

§ 12**Sprzęganie i rozprzęganie taboru**

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową z wyjątkiem odpręgów, które są odrzucane. Wagony znajdujące się w odpręgu powinny być sprzęgnięte z sobą.
2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Doczepianie lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę, co powinno być wskazane w regulaminie pracy bocznic.
4. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście spomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
5. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru na rozjazdach i przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.
6. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
7. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
8. Przy łączeniu wagonów w składzie pociągu należy najpierw założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, a następnie sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki.
9. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
10. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzęgającego wagony.
11. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
12. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.
13. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.

14. Przed uruchomieniem taboru kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli pomiędzy wagonów.

§ 13

Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem

1. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - a. w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, wieje silny wiatr itp,
 - b. po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
 - a. stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą,
 - b. oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd - gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów;
 - pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - c. jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia taboru należy podklinować go płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu. Jeżeli w grupie taboru przekraczającej 10 pojazdów znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę podklinować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru.
4. Do podklinowania taboru służą płozy hamulcowe. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub dla zahamowania odpręgu będącego w ruchu, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
5. Sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie pracy bocznic.
6. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odczepieniem lokomotywy. Manewrowi wyznaczeni do tego celu przez kierowników manewrów zgłaszają mu wykonanie polecenia osobiście lub za pomocą łączności. Gdy manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponoszą oni odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem. Obowiązek sprawdzenia wykonania powyższego postanowienia po zakończeniu manewrów należy do pracownika wyznaczonego regulaminem pracy bocznic. Sposób sprawdzenia należy określić w regulaminie pracy bocznic.
7. W przypadku dokonywania obsługi bocznic bez obecności przedstawiciela obsługiwanej bocznic, obowiązek zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu środków znajdujących się i używanych do tego celu przez posiadacza bocznic.
8. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 14

Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia z rogatkami wolno wykonywać dopiero po zamknięciu rogatki, a przez przejazdy i przejścia bez rogatek po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia taboru.
2. Zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego, zatrzymanie ruchu drogowego w nocy odbywa się przez wykonywanie ruchów pionowych uniesioną w górę latarką ręczną z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
3. Jeżeli przejście dla pieszych nie ma rogatek, to o zamierzonym manewrowaniu i o niebezpieczeństwie przechodzenia przez tory należy uprzedzić osoby korzystające z przejścia.
4. Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatki należy dać sygnał "Baczność"; prędkość należy ograniczyć do 20 km/h i bacznie obserwować przejazd względnie przejście tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor; w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
5. Odrzucanie wagonów przez przejazd drogowy lub przejścia bez rogatek jest zabronione.
6. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd drogowy, należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach nie większych niż 10 minut. Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia lekarskiego, straży pożarnej, wypadkowego pogotowia technicznego, Policji, Żandarmerii Wojskowej, Straty Granicznej na terenie pasa granicznego - będących w akcji i dających odpowiednie sygnały oraz pojazdów z naczelnymi organami państwowymi RP a także państw obcych.
7. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia w zależności od warunków lokalnych bocznic należy umieścić w regulaminie pracy bocznic.

§ 15

Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, wagonami grożącymi wykołajeniem.

1. Podczas przetaczania wagonów z ludźmi lub w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych zwierzętami lub ładunkiem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekroczoną skrajnią oraz wagonów załadowanych ładunkiem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi zamieszczonymi w zał. 2 należy zachować szczególną ostrożność.
2. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem, światłem karbidowym, naftowym i innym wytwarzającym ciepło.
3. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem wybuchowym i łatwopalnym lub innym ładunkiem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - a. czy okna w wagonach krytych, a pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - b. czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków.
4. O manewrowaniu z ładunkiem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę lokomotywową i manewrowych wykonujących manewry z tym ładunkiem.

5. Przy wagonach z ładunkiem wybuchowym lub łatwozapalnym zabrania się podgrzewania zamrażniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
6. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie okartkowane odpowiednią nalepką.
7. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość max. 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
8. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale innego upoważnionego pracownika spółki, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
9. Za wagony zagrażające wykolejeniem uważa się wagony, na których właściwi pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność wagonu do biegu na własnych kołach, a także wagony nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych wagonu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z wagonem uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
10. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych nalepek umieszczonych na taborze przez upoważnionego pracownika spółki.

§ 16

Przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego

1. Siłą ludzką, zwierząt, silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość wagonów przetaczanych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - a. 5 km/h - w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym,
 - b. 3 km/h - w razie przetaczania innymi wymienionymi środkami.
3. Manewry siłą ludzką i zwierząt wolno wykonywać na torach leżących na poziomie lub na spadku nie przekraczającym 2‰.
4. Przy przetaczaniu wagonów z pomocą siły ludzi, nie powinni oni znajdować się przed i za wagonami. Tabor należy popychać idąc obok niego, przy czym należy uważać, aby przy podstawianiu wagonów pod rampy, magazyny itp. pracownicy zajęci dosuwaniem wagonów nie znajdowali się między wagonami a rampą lub inną budowlą. Przy przetaczaniu wagonów z pomocą siły zwierząt lub pojazdu silnikowego zarówno zwierzęta jak i pojazd silnikowy powinny znajdować się na zewnątrz toru. Przy prowadzeniu manewrów przy użyciu zwierząt poganiacz powinien uważać, aby nie znaleźć się wewnątrz toru przed przetaczanym taborem lub między torem a zaprzęgiem. Drugi pracownik powinien w razie potrzeby hamować przetaczane wagony hamulcem ręcznym lub płozem.
5. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiającą natychmiastowe ich odczepienie w razie potrzeby.
6. Poganiacz zaprzęgu i kierowca pojazdu silnikowego nie mogą równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów, ani manewrowego.

7. W przypadku przetaczania wagonów na pochyleniu większym niż 2,5‰ środkami wymienionymi w ust. 1 z wyjątkiem przetaczania siłą ludzką i zwierząt, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania wagonów, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
8. Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.
9. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
10. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami. Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, zwierząt, taboru i przesyłek.
11. Warunki przetaczania za pomocą podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy bocznic, na której używa się tych urządzeń.

§ 17

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy dokonywaniu obsługi bocznic i punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie pracy bocznic.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzutów. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - a. zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b. zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c. zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych; w wagonach mogą pozostawać tylko konwojenci przesyłek,
 - d. sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - e. sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - f. sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod b),
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - g. upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
3. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt d, e, f i g powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
4. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
5. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
6. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.,

7. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
8. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy, pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, czy wagony nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
9. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić pracownika wyznaczonego regulaminem pracy bocznicą.
10. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w taki sposób, aby wagony zarówno przed, jak i za - nie oddziaływały bezpośrednio na wagon ważony, tzn.: zderzaki się nie stykały, a w przypadku wagi jednopomostowej, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi. Powyższa regulacja nie dotyczy ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, ważących wagony w czasie przejazdu ich z określaną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wag i powinien być określony w regulaminie pracy bocznicą.
11. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
 - a. jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - b. jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

§ 18

Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - a. podeszwy ślizgowej z jedną lub dwoma wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - b. korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - c. uchwytu.
2. Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
3. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane. Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) a mianowicie:
 - a. o szerokości 64 mm, malowane na kolor niebieski - do szyn typu 6,
 - b. typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - c. typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty - do szyn typu 8, 15, 40, S60 oraz R65 (na Linii Hutniczo-siarkowej; tor szeroki),
 - d. typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, 40, S42, S49 S60, UJC 60, R65.
4. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu w torach,
5. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
6. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - a. bezpośrednio przed i za złączami szyn; płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b. na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,

- c. na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - d. przed złączem izolowanym lub na nim, przy ześrodkowanym nastawianiu zwrotnic; póż należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płoze nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - e. na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - f. tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - g. na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - h. przed toczącym się odprężeniem, jeżeli zmniejszenie jego prędkości spowodowałoby najechanie odprężu biegnącego za nim,
7. Nie wolno używać płożów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a. nieprzepisowe wymiary,
 - b. język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c. podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d. wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e. korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f. nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g. uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoża jest niewygodne,
 - h. nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
8. Podczas pracy płozy należy smarować, przestrzegając następujących zasad:
1. smaruje się nasadkę aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania, a manewrowemu oszczędza drogi,
 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 którą nakłada się póż, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem szynę przeciwną, po której toczy się koło hamowanej osi.
 6. zabrania się używania w porze letniej stale jednego i tego samego płoża, w celu niedopuszczenia do nadmiernego nagrzania się, dlatego do pracy należy używać kilka płożów na zmianę, aby póż mógł ostygnąć,
 7. w czasie mrozów, dla uniknięcia konieczności podgrzewania płożów należy ten sam póż używać do hamowania kilku kolejnych odpręgów,
 8. podczas mrozów poniżej - 5°C należy płozy podgrzewać do temperatury przynajmniej + 15°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 a 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 zatarcie,
 9. w pobliżu miejsca wykonywania pracy manewrowej powinny się znajdować naczynia ze smarem, a zimą również piecyki do podgrzewania płożów i zapas węgla lub koksu.
 10. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w odstępach 25 - 50 m w zależności od warunków miejscowych. Płożów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
 11. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy bocznicy. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoża.
 12. Płożów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
 13. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płożów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoża na śniegu należy śnieg udeptać, jeden póż położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi póż powierzchnią ślizgową do dołu.
 14. Zacięcie się lub zrzucenie płoża z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:

- a. Przyczynami zacięcia się płozów mogą być:
- nadmiernie spłaszczone główki szyn - nieobcinane spływy,
 - nie podbite i źle utrzymane styki szyn - styki wiszące,
 - nierówny poziom szyn na stykach,
 - niewłaściwe smarowanie płozów lub zanieczyszczenie podeszwy,
 - przegrzewanie płozów, wskutek wadliwego ogrzania zimą lub przez ciągłe używanie latem (hamowanie tym samym płożem kilku kolejnych odpręgów),
 - najechanie na płoż z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7 m/sek),
 - użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
 - wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
 - najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
 - nadmierne boczne zużycie zewnętrznej strony główki szyny skrzydłowej naprzeciw dzioba wyrzutni,
- b. przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:
- niewłaściwe wymiary płoza dla danego typu szyny,
 - niewłaściwe smarowanie płozów,
 - nieprzyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - nieprzyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
 - niewłaściwe ułożenie płoza na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podeszwy płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny).

Płoż, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.

15. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron co do sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spad wagonów, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych wagonów dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
16. Po ukończeniu manewrów, manewrowi lub wyznaczony regulaminem pracy boczniczy pracownik boczniczy, winien usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

Rozdział III

ZESTAWIANIE POCIĄGÓW

§ 19

Ogólne zasady zestawiania pociągów

1. Składem pociągu jest razem zestawiony tabor, bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowany do pociągu lub znajdujący się w pociągu.
2. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - a. w składzie powinny znajdować się tylko takie wagony, które odpowiadają warunkom przewozu tym pociągiem,
 - b. wagony powinny być zdadne do ruchu; wagony uszkodzone mogą być włączane do pociągów, jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny wagonów nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - c. długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone w rozkładzie jazdy przewoźnika,
 - d. wagony z czynnym hamulcem zespolonym w wymaganej liczbie powinny być rozmieszczone równomiernie w całym składzie w stosunku do masy pociągu, przy czym w pociągu przygotowanym do wyprawienia, w jednej grupie nie powinno być więcej niż 4 wagony 2-osiowe lub 2 wagony 4- i więcej osiowe, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania; w pociągu bez obsady konduktorskiej kursującym na odcinku o większym pochyleniu (pochylenie miarodajne większe od 15‰ na długości co najmniej 1000 m lub większe od 10‰ na długości większej niż 5 km), w jednej grupie nie może być więcej niż 2 wagony 2-osiowe lub 1 wagon 4-ro i więcej osiowy, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania, a dwa ostatnie wagony muszą posiadać sprawnie działający hamulec zespolony,
 - e. dwa ostatnie wagony pociągu na hamulcu zespolonym muszą mieć czynny hamulec zespolony, a w przypadku zmiany kierunku jazdy również dwa pierwsze wagony,
 - f. ostatni wagon pociągu powinien posiadać wsporniki do założenia sygnałów końca pociągu, z wyjątkiem taboru z wbudowanymi w konstrukcję latarniami sygnału końca pociągu,
 - g. postanowienia punktów e i f dotyczą również pierwszych wagonów jeżeli pociąg ma zmienić w drodze kierunek jazdy, a wagony te po zmianie kierunku jazdy będą ostatnimi wagonami w tym pociągu,
 - h. wagony w stanie próżnym powinny być czyste z wyjątkiem wagonów kierowanych do mycia lub dezynfekcji; wagony powinny być pozamykane i odpowiednio okartkowane,
 - i. drzwi wagonów powinny być zabezpieczone przed otwarciem się pod wpływem ruchu pociągu; drzwi wagonów krytych w stanie próżnym wewnątrz mokrych, mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakami zarzutnym,
 - j. wszystkie kłonicie wagonowe powinny znajdować się we właściwych miejscach (gniazdach) należycie zabezpieczone przed wy padnięciem; kłonicie żelazne posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
 - k. ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, właściwie rozmieszczony (równomiernie) i umocowany zgodnie z wymogami,
 - l. wagony bez ław pokrętnych załadowane długimi szynami lub prętami żelaznymi (do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach, należy włączać o ile możliwości na koniec pociągu i tylko towarowego o prędkości do 65 km/h,
 - m. wagony z ławami pokrętnymi połączone samym ładunkiem lub rozwarą albo wagonem pośrednim należy włączać na koniec pociągu o prędkości do 65 km/h; za tymi wagonami może znajdować się wagon końcowy z czynnym hamulcem,
 - n. odległość sąsiednich osi wagonów połączonych samym ładunkiem lub rozwarą nie może być większa niż 17 m,
 - o. grupa większa niż trzy ładowne pary wagonów z ławami pokrętnymi powinna posiadać wymaganą dla niej masę hamującą; w razie braku tej masy należy włączyć do grupy potrzebną liczbę wagonów z czynnym hamulcem,
 - p. do pociągu o prędkości do 65 km/h wolno włączyć wagony z ławami pokrętnymi połączone samym ładunkiem lub rozwarą w następujących ilościach:

Do pociągu	Na pochyleniu	
	do 10‰ - par	ponad 10‰ - par
towarowego	8	4

- q. jeżeli w pociągu znajduje się mniejsza liczba par wagonów z ławami pokrętnymi niż wskazano wyżej, to na końcu pociągu mogą znajdować się inne wagony w ilości osi nie większej niż ilość osi par wagonów z ławami pokrętnymi brakująca do wyżej określonej normy maksymalnej,
- r. wagony spalinowe w stanie nieczynnym bez wagonów przyczepnych lub z wagonami przyczepnymi mogą być doprężgane tylko do końca pociągu; na popychanie takich pociągów potrzebna jest zgoda właściwego zakładu, która podejmie decyzję, po ustaleniu możliwości popychania ze względu na rodzaj budowy wymienionego taboru,
- s. warunki przewozu materiałów i przedmiotów niebezpiecznych, ich podział oraz oznaczanie wagonów specjalnymi nalepkami, określa w zakresie komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM. Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) oraz w zakresie komunikacji SMGS Załącznik nr 2 do Umowy SMGS pn. Specjalne warunki przewozu towarów niebezpiecznych w międzynarodowej komunikacji kolejowej,
- t. niebezpieczne ładunki zapalne w wagonach otwartych powinny być przykryte oponami,

§ 20

Warunki włączania wagonów do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać wagonów z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
2. Określenia przydatności wagonu do ruchu dokonuje na boczniczy kierownik manewrów.
3. Kierownik manewrów dokonuje kwalifikacji wagonu do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy wagon nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczegółowych pomiarów i badań. Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwają się wątpliwości co do przydatności wagonu do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty, która do czasu szczegółowego zbadania wagonów przez specjalistę ds. wagonów jest obowiązująca.
4. Zabrania się włączania do pociągów wagonów, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu jak np.:
 - a. obłuzowanie obręczy na kole,
 - b. pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - c. miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
 - d. pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
 - e. złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
 - f. przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
 - g. pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
 - h. nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągowego, ciągła, sprzęgu śrubowego,
 - i. złamanie słupka narożnego,
 - j. złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
 - k. przesunięcie zbiornika cysterny,
 - l. przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym
 - m. uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
 - n. brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery "T") w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt c i l dokonuje się szacunkowo.

5. Zabrania się włączania do pociągu wagonów:
 - a. po wykolejeniu lub znajdujących się w pociągu albo w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi (zderzeniu, wykolejeniu, najechaniu) do czasu orzeczenia przez właściwego pracownika (rewidenta wagonów, maszynistę lub innego odpowiednio kwalifikowanego pracownika) o ich przydatności do ruchu,
 - b. z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
 - c. załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
 - d. bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem próbnych i nowych wagonów przesyłanych z wytwórni do stacji przeznaczenia,
 - e. z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
 - f. z rozstawem sąsiednich osi wózków mniejszym niż 1,5 m z wyjątkiem wagonów z zagłębioną podłogą, dźwigów,
 - g. z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próżnych cysternach i chłodniach,
 - h. z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,
 - i. z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
 - j. z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i uszkodzenia ładunku.
6. Bez zezwolenia przewoźnika na przewóz nie mogą być włączone do pociągu wagony:
 - a. których wymiary przekraczają skrajnię taboru,
 - b. załadowane przesyłką, której wymiary przekraczają skrajnię ładunkową, przesyłką wyjątkowo ciężką (ponad 60 ton w jednej sztuce),
 - c. których nacisk osi na szyny lub obciążenie na metr bieżący toru są większe od dopuszczalnych na liniach leżących na drodze przewozu,
7. Do pociągu nie należy włączać wagonów, których prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
8. Wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" ani żadnymi oznaczeniami ograniczającymi dopuszczalną prędkość tych wagonów mogą kursować w pociągach z prędkością do 80 km/h, jeżeli posiadają łożyska toczne i do 70 km/h jeśli posiadają łożyska ślizgowe.
9. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 81 - 100 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem "S" lub "SS".
10. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 101 do 120 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem "SS".
11. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony ze znakiem przydatności dla danej komunikacji.
12. Wagony odpowiadające warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach mogą być włączane do pociągów o niższych prędkościach.

Rozdział IV

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY

§ 21

Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - a. chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - b. gwizdawkę ustną,
 - c. kredę do znaczenia wagonów,
 - d. hełm i rękawice ochronne,
 - e. kamizelkę ostrzegawczą.
3. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy boczniczy.

§ 22

Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub taborem.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.

11. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 23

Jazda na taborze

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - a. wychylać się poza skrajnię taboru,
 - b. przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.
 - c. przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - d. przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń.
 - e. przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - f. przebywać na stopniach wejściowych do lokomotywy,
 - g. zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
 - h. przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
3. **Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.**

§ 24**Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych**

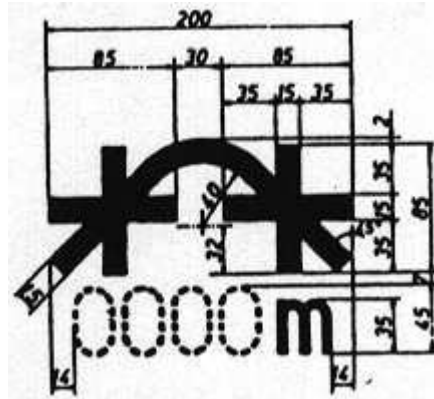
1. Jeżeli tabor znajduje się na torze, nad którym zawieszona jest sieć jezdna nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m licząc od podłogi wagonu.
2. Nie wolno przechodzić przez pomosty hamulcowe, ani przebywać na nich, o ile pomost jest wyniesiony wyżej niż 1 m od poziomu podłogi wagonu, a także wchodzić na drabinki wagonów.
3. Zabrania się dotykania elementów sieci jezdnej (górnej), jak również zbliżania do niej na odległość mniejszą niż 1,5 m części ciała, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów. Zabrania się dotykania połączeń elektrycznych (kable, linki, łączniki) sieci powrotnej oraz urządzeń elektroenergetycznych (EOR).
4. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci jezdnej (słupy, bramki), na których zawieszono są przewody elektrotrakcyjne i elektroenergetyczne.
5. W razie zauważenia zerwanych przewodów elektrotrakcyjnych sieci jezdnej (górnej) oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych połączeń elektrycznych (linki) sieci powrotnej. O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyżurnego ruchu PKP S.A. oraz bezpośrednio lub pośrednio dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
6. Z uwagi na zagrożenie awaryjne sieci występujące podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwość porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

Załącznik 1

do § 10, ust. 14

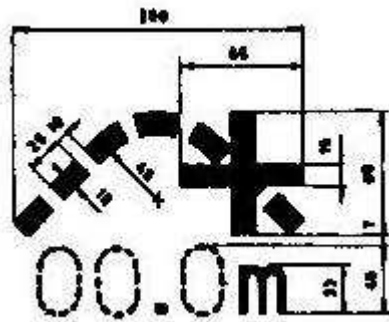
Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów

1. Znak ostrzegawczy - zabroniony przejazd przez górkę rozrządową o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem:



Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

2. Znak ostrzegawczy - dopuszcza się przetaczanie przez górkę rozrządową tylko przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności:



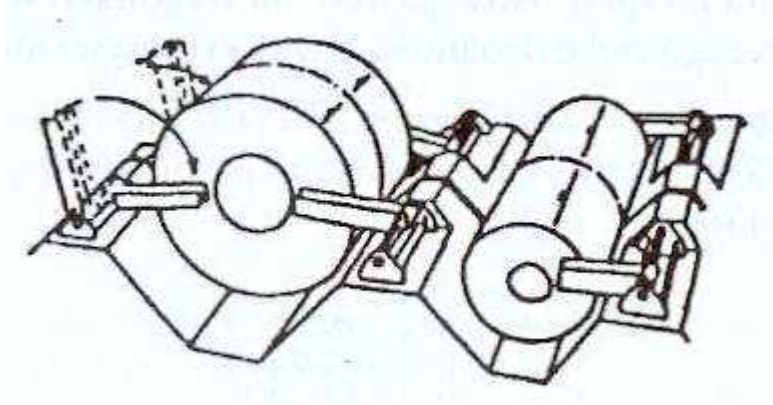
Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

3. Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania:

Ostrożnie przetaczać

Napis koloru białego, na jasnym tle - czarny. Umieszczony na ścianie bocznej z lewej strony wagonu, a w przypadku braku miejsca - z prawej strony wagonu. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.

4. Znak umieszczony na wagonach do przewozu blach w zwojach, nakazujący zabezpieczenie zwojów przed przesunięciem bocznym



Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej.

5. Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty podłogi):

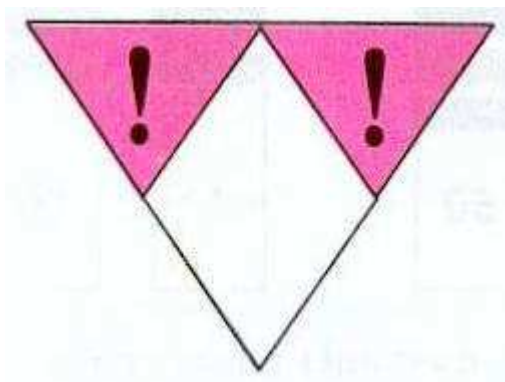


Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis:
"Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane".
Znak umieszczony na ścianie wagonu.

6. Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony:



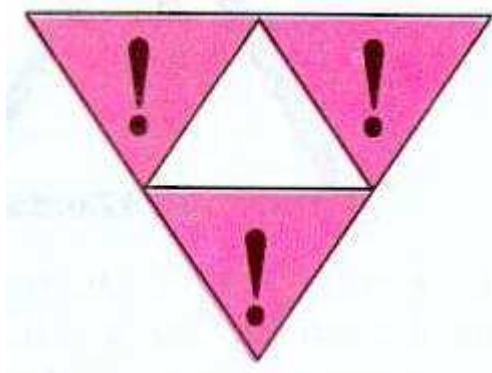
7. Zakaz najeżdżania:



Znaczenie znaku:

- podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządaniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.

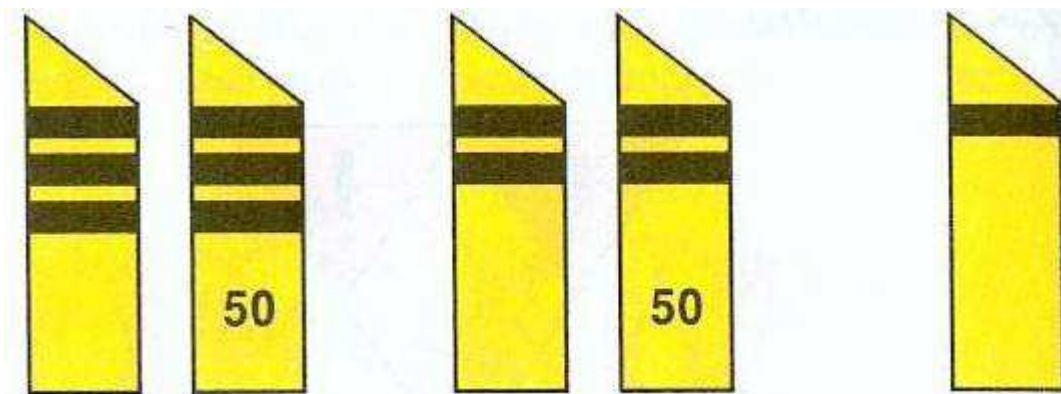
8. Zakaz staczania i odrzutu:



Znaczenie znaku:

- zakaz odrzutu i rozrządu na górkach,
- wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.

9. Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 volt) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozczepieniem przez rewidenta wagonów przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym:



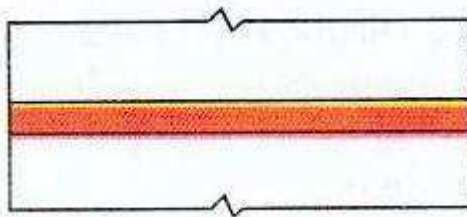
Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.

10. Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:



a) kolor znaku żółty - na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej,
b) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.

11. Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych:



Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z góry rozrządowej oraz nic wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.

12. Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu materiałów niebezpiecznych:



Znak umieszczony na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenera, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych luzem. Oznaczenie może być podane w postaci tablicy, folii samoprzylepnej lub rysunku. W przypadku wagonu cysterny z dzielonym zbiornikiem, znak umieszczany jest dla każdego zbiornika na oddzielnej tabliczce. Znak oznacza, że przesyłka w wagonie stanowi zagrożenie określone kodem licznika, jakie może stwarzać dany

materiał. Poszczególne cyfry oznaczają:

- 2 - emisja gazu w wyniku ciśnienia lub reakcji chemicznej,
- 3 - zapalność materiałów ciekłych i gazów,
- 4 - zapalność materiałów stałych,
- 5 - działanie utleniające (podtrzymujące palenie),
- 6 - właściwości trujące (toksyczność),
- 7 - właściwości promieniotwórcze,
- 8 - działanie żrące,
- 9 - niebezpieczeństwo samorzutnej gwałtownej reakcji.

Podwojenie cyfr wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia. Jeżeli zagrożenie od materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero. Cyfry w mianowniku określają nr klasyfikacji handlowej materiału i nie mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.

13. Na wagonach i wagonach - cysternach, na kontenerach - cysternach i na prywatnych małych kontenerach załadowanych na wagony mogą być stosowane trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa, odpowiadające dokładnie wzorom nalepek podanym załączniku 2 do niniejszej instrukcji.

Załącznik 2
do § 10, ust. 15

WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH
(odbitki zmniejszone)

1. Wybuchowe - podklasa 1.1, 1.2 i 1.3:



W dolnej połowie nalepki wpisany jest numer podklasy i litera grupy zdolności w/g RID (Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych).
W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra "1".

2. Wybuchowe - podklasa 1.4:



W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID.
W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra "1".

3. Wybuchowe - podklasa 1.5:



W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID. W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra "1".

4. Wybuchowe - podklasa 1.6:



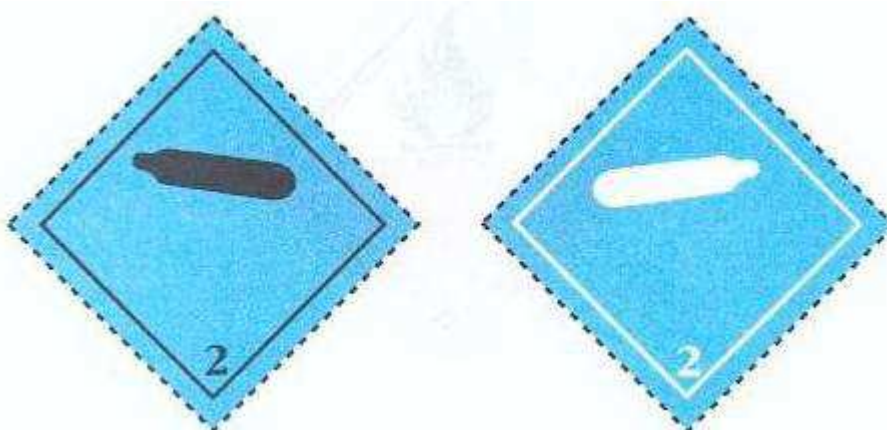
W dolnej połowie nalepki wpisana jest litera odpowiedniej grupy zdolności w/g RID. W dolnym rogu nalepki umieszczona jest mała cyfra "1".

5. Niebezpieczeństwo wybuchu:



6. Gaz sprężony niepalny i nietrujący.

Wagon wymaga ostrożnego manewrowania:



Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek. Napisy, cyfry lub litery umieszczone w dolnej połowie znaku lub nalepki wskazują na rodzaj grożącego niebezpieczeństwa - w/g RID załącznik 1.

7. Niebezpieczeństwo ognia (materiały ciekłe zapalne):



Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

8. Niebezpieczeństwo ognia (materiały stałe zapalne):



9. Materiały samozapalne:



10. Gazy zapalne przy zetknięciu z wodą:



Na wagonie umieszczona jest jedna z powyższych nalepek.

11. Materiał działający zapalająco:



W dolnym rogu nalepki umieszczone są małe cyfry "5.1".

12. Nadtlenek organiczny. Niebezpieczeństwo ognia:



W dolnym rogu nalepki umieszczone są małe cyfry "5.2".

13. Zagrożenie wzmożeniem intensywności pożaru:

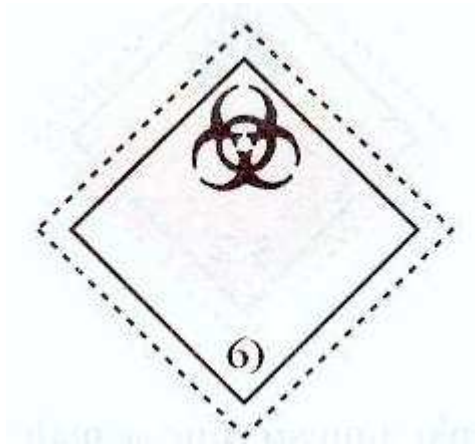


14. Materiały trujące - w wagonach i magazynach przechowywać z dala od środków spożywczych i artykułów żywnościowych:



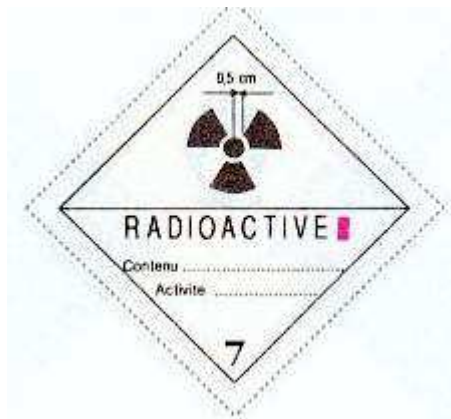
6) Dopuszcza się wpisanie numeru klasy w/g RID.

15. Materiały zakaźne - w wagonach i magazynach przechowywać z dala od środków spożywczych i artykułów żywnościowych; w przypadku uszkodzenia lub uwolnienia się materiału powiadomić kompetentne władze:



6) Dopuszcza się wpisanie numeru klasy w/g RID.

16. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii I - BIAŁEJ:



Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem.
W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość i aktywność w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

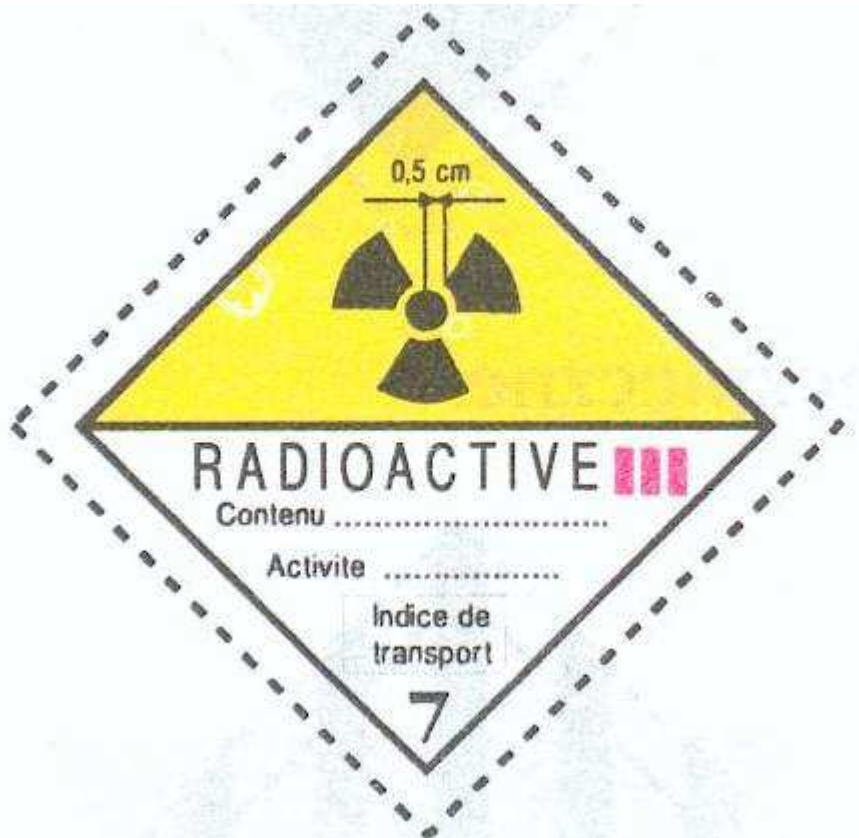
17. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii II - ŻÓLTEJ; trzymać z dala od sztuk przesyłek z napisem "FOTO":



Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość, aktywność i wskaźnik transportowy w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

18. Materiał promieniotwórczy w sztukach przesyłek kategorii III - ŻÓŁTEJ; trzymać z dala od sztuk przesyłek z napisem "FOTO":



Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki wpisana jest zawartość, aktywność i wskaźnik transportowy w języku kraju nadania oraz w języku francuskim, niemieckim, włoskim lub angielskim.

19. Materiał promieniotwórczy:



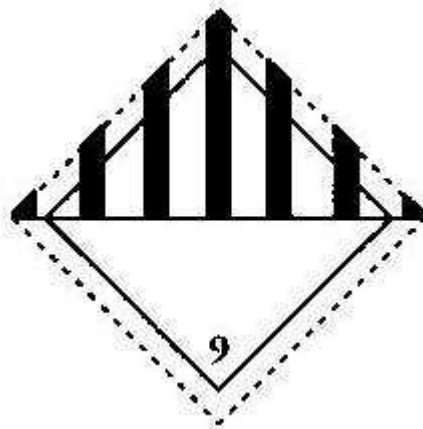
Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia dla organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

W dolnej połowie nalepki zamiast wyrazu "RADIOACTIVE" może być wpisany numer identyfikacyjny materiału.

20. Materiały żrące:

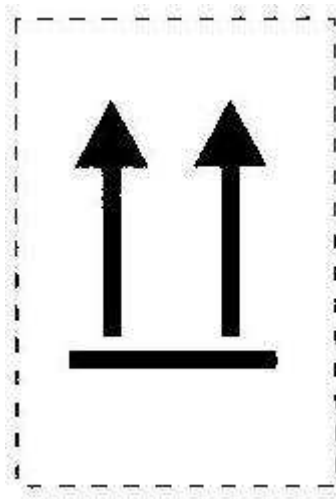


21. Różne materiały niebezpieczne:



Podczas przewozu powstaje niebezpieczeństwo nie odpowiadające kryteriom innych klas.

22. Góra:

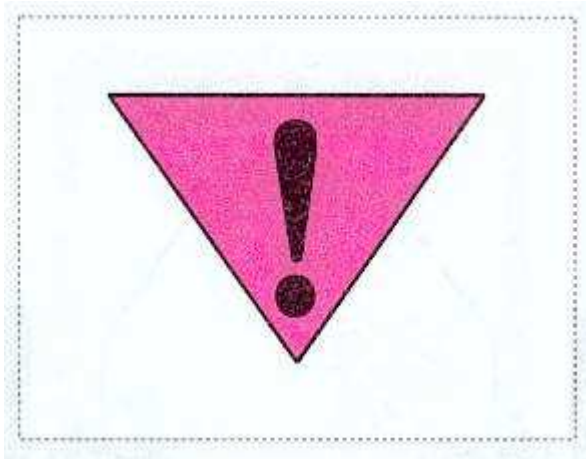


Nalepka powinna być umieszczona ostrzami strzał skierowanymi ku górze.

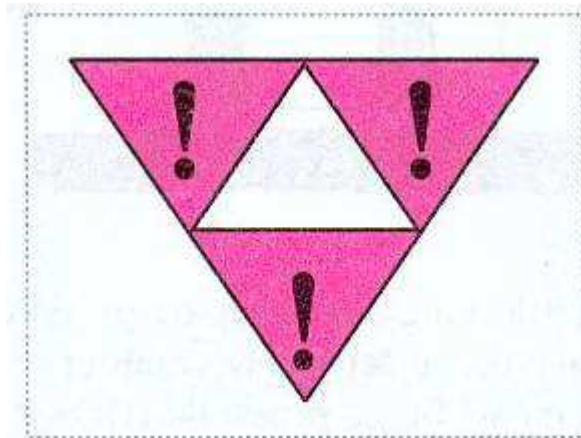
23. Towar łatwołukący się, kruchy. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania:



24. Ostrożnie przetaczać:



25. Zakaz staczania i odrzutu wagonu:

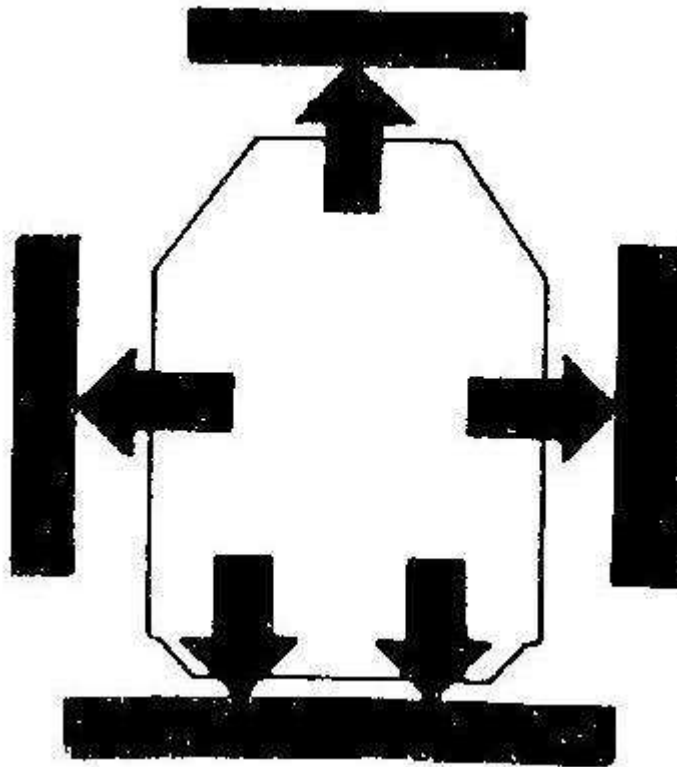


Rozrząd tylko metodą odstawczą, nic pozwalać najeżdżać, chronić przed najeżdżaniem innych pojazdów.

26. Materiały przewożone w podwyższonej temperaturze:



27. Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni:

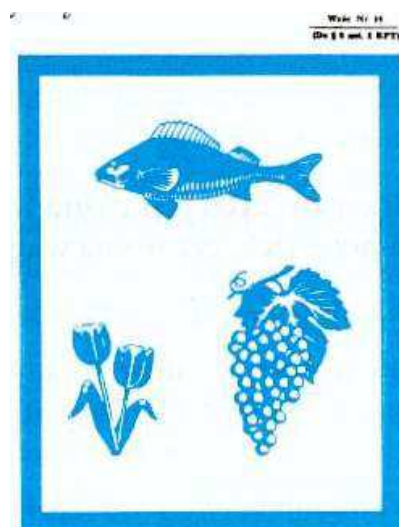


Nalepka koloru niebieskiego. Poniżej, na przedłużeniu nalepki wpisane są dane dotyczące przesyłki nadzwyczajnej oraz numery uzgodnień na przewóz w kolejności biegu przesyłki (cechy kolei). Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej, nalepka wypełniana jest w języku kolei nadania. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.

28. Żywe zwierzęta:



29. Towar łatwopsujący się:

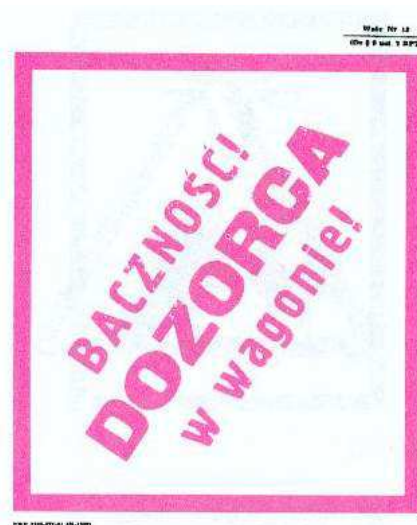


30. Przewóz do portów morskich:



Nalepka ma charakter informacyjny.

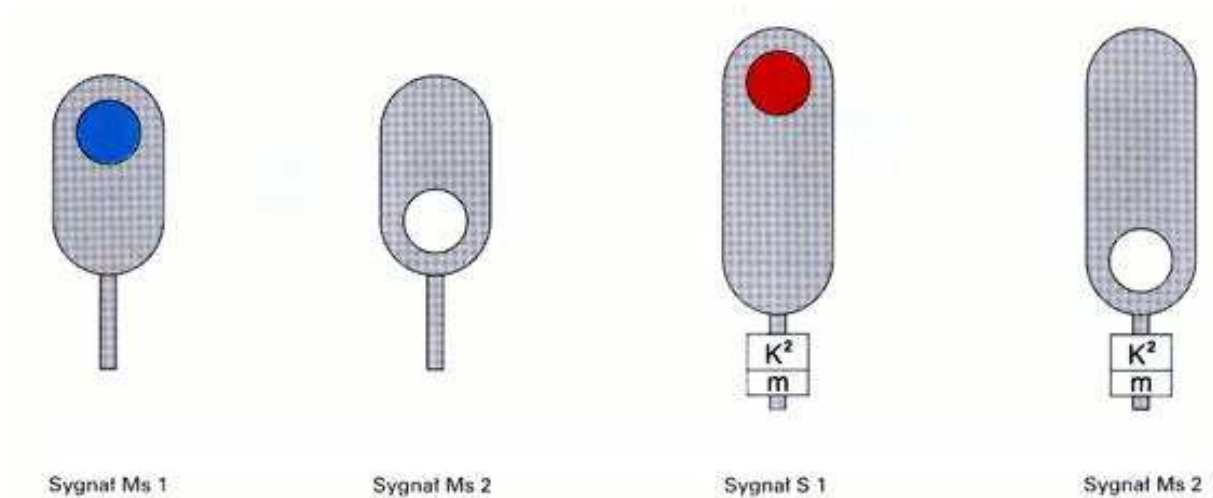
31. Bacność! Dozorca w wagonie!:



UWAGA!

Wielkość nalepek ostrzegawczych jest różna w zależności od tego, czy naklejane są na sztuki przesyłek, czy też na wagon.

ZAŁĄCZNIK 3. Sygnały i wskaźniki stosowane w MAJKOLTRANS Sp. z o.o.



1. Sygnał **Ms 1** „Jazda manewrowa zabroniona”, jedno światło niebieskie.

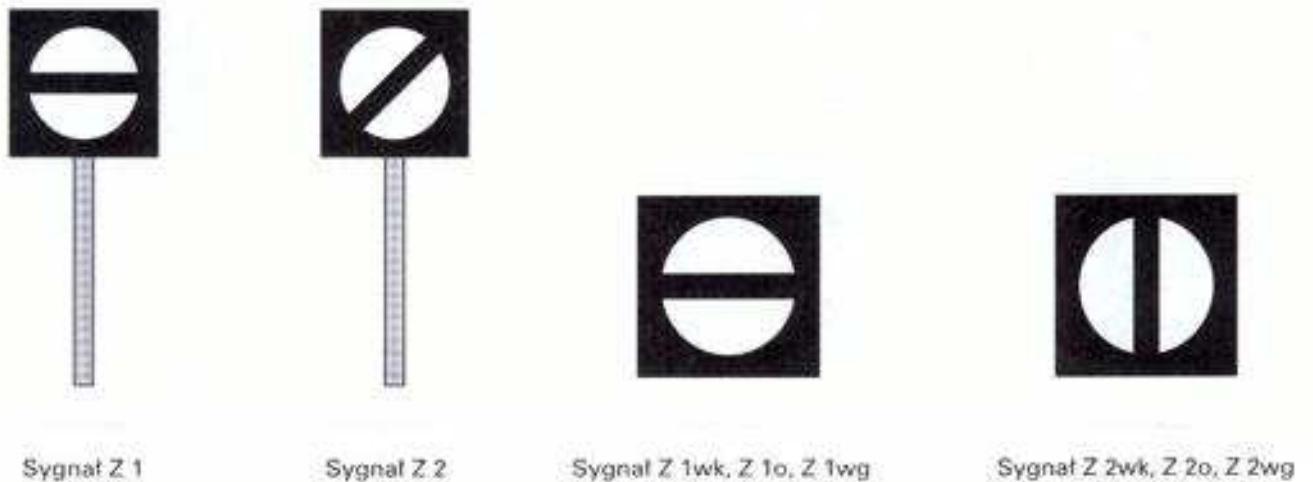
- Sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona” oznacza zakaz jazdy poza tarczę manewrową wskazującą ten sygnał,
- Manewrujący tabor może przejechać poza tarczę manewrową wskazującą sygnał Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, jeżeli pozwolenie na minięcie sygnału Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, zostaje przekazane przez pracownika obsługującego tę tarczę za pomocą sygnału RM 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” albo za pomocą urządzeń łączności.

2. Sygnał **Ms 2** „Jazda manewrowa dozwolona”, jedno światło białe.

- Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” zezwala na jazdę manewrową poza tarczę manewrową lub semafor wskazującą ten sygnał.

3. Sygnał **S 1** „Stój”, jedno lub dwa światła czerwone.

- Maszynistę obowiązuje zakaz jazdy poza semafor wskazujący sygnał S 1 „Stój”.
- Manewrujący tabor może przejechać poza semafor wskazujący sygnał S 1 „Stój”, jeżeli pozwolenie na minięcie sygnału S 1 „Stój”, zostaje przekazane przez pracownika obsługującego ten semafor za pomocą sygnału RM 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” albo za pomocą urządzeń łączności.



4. Sygnal **Z 1 „Stój koniec toru”**, czarna pozioma linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło tarczy podświetlane.

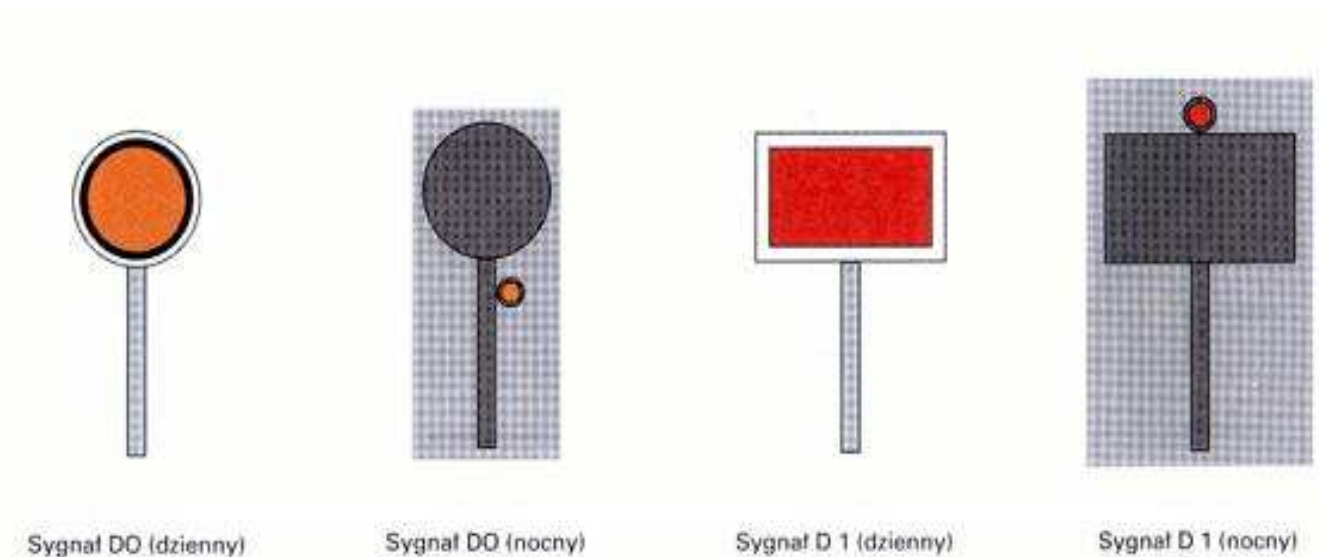
- Sygnal Z 1 „Stój” nakazuje zatrzymanie taboru przed miejscem jego ustawienia,
- Sygnal Z 1 „Stój” stosowany jest wyłącznie na terenie otwartym,
- Sygnal Z 1 „Stój” ustawia się z prawej strony przed kozłem oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany piaskiem, a przy rampach na wysokości belki zderzakowej.

5. Sygnal **Z 1 wk „Stój - wykolejnica na torze”**, czarna pozioma linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło tarczy podświetlane.

- Sygnal Z 1 wk „Stój – wykolejnica na torze” oznacza, że jazda i manewry po torze, na którym znajduje się wykolejnica, są dozwolone tylko do wykolejnicy.

6. Sygnal **Z 2 wk - wykolejnica zdjęta z toru”**, czarna pionowa linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło tarczy podświetlane.

- Sygnal Z 2 wk – wykolejnica zdjęta z toru” oznacza, że jazda i manewry po torze, przy którym znajduje się wykolejnica, są dozwolone.



7. Sygnal DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”:

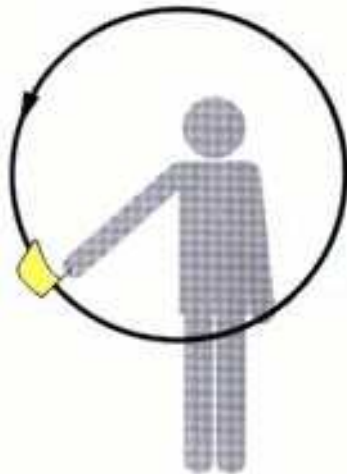
- Dzienny – nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa, z czarnym pierścieniem i białą obwódką,
- Nocny – pomarańczowe światło na tarczy,

Nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza wskazuje, że w odległości drogi hamowania plus 200m znajduje się tarcza zatrzymania (sygnału D1);

8. Sygnal D1 „STÓJ” dawany tarczą zatrzymania”:

- Dzienny – prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką,
 - Nocny – czerwone światło na tarczy,
- a) Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest wykonana z materiałów odblaskowych, to w przypadku ustawienia ich na szlaku, można nie stosować na nich sygnału nocnego,
 - b) Przenośną tarczę ostrzegawczą (sygnal DO) i przenośną tarczę zatrzymania (sygnal D1) ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania jakie obowiązują dla semaforów, semaforów tym że na stacjach (bocznicach) przenośną tarczę zatrzymania ustawia się na osi toru.
 - c) Sygnal D 1 stój dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakichkolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru, lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy a w szczególności:
 - Jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów,
 - Jeżeli na semaforze lub tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „STÓJ”,
 - Jeżeli czasowo brak semafora,
 - W razie zamknięcia toru boczniczego lub dojazdowego,
 - d) Tarczę ostrzegawczą na szlaku lub torze dojazdowym ustawia się w odległości co najmniej 50m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania powiększonej o 200m.

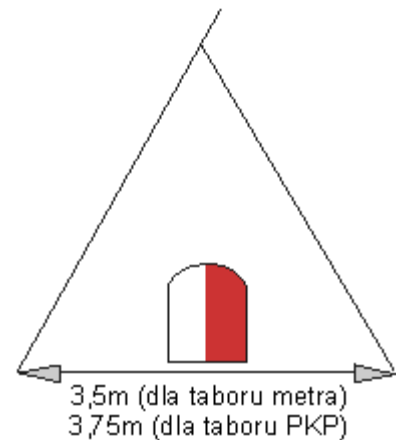
- e) W obrębie bocznicy tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie bocznicy nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.
- f) Jeżeli tor między dwoma stacjami (bocznicami, bocznica a stacją) jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania na szlaku (torze dojazdowym), osłonić ten tor również na obydwóch stacjach (bocznicy i stacji) tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza zwrotnicą wyjazdową.



Sygnał D 2 (dzienny)

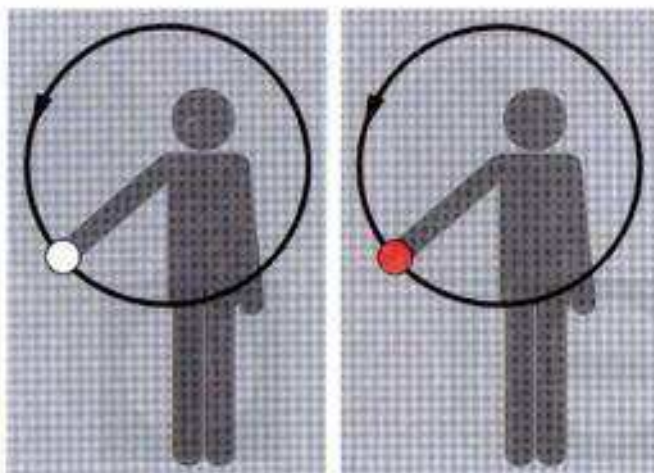


Wskaźnik W 30



Wskaźnik W 17

9. Wskaźnik **W17** („wskaźnik ukresu”) – oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno tor zająć tabor, wskaźnik w postaci słupka biało – czerwonego. Wskaźnik (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno tor zająć tabor; miejsce to wyznacza właściwa jednostka zarządu kolei z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych (przechyłka, poszerzenie na łuku)
10. Wskaźnik **W 30** („wskaźnik ważenia składu”) oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu:
- wskaźnik świetlny – matowo białe na jasnoniebieskim tle, a w kole napis „Waga x km/h”, gdzie „x” oznacza prędkość przejazdu w km/h, wzór: skład będzie ważony, przejazd przez wagę z prędkością od 3 do 8 km/h.
 - a) wskaźnik umieszcza się we właściwej odległości (zgodnie z dokumentacją techniczną – ruchową wagą) przed wagą z obu jej stron,
 - b) wyświetlony wskaźnik oznacza że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku.



Sygnał D 2 (nocny)



Sygnał D 3

11. Sygnał **D2 i Rm 4 „STÓJ”** - ręczny:

- Dzienny – zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką,
- Nocny – zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym przedmiotem,

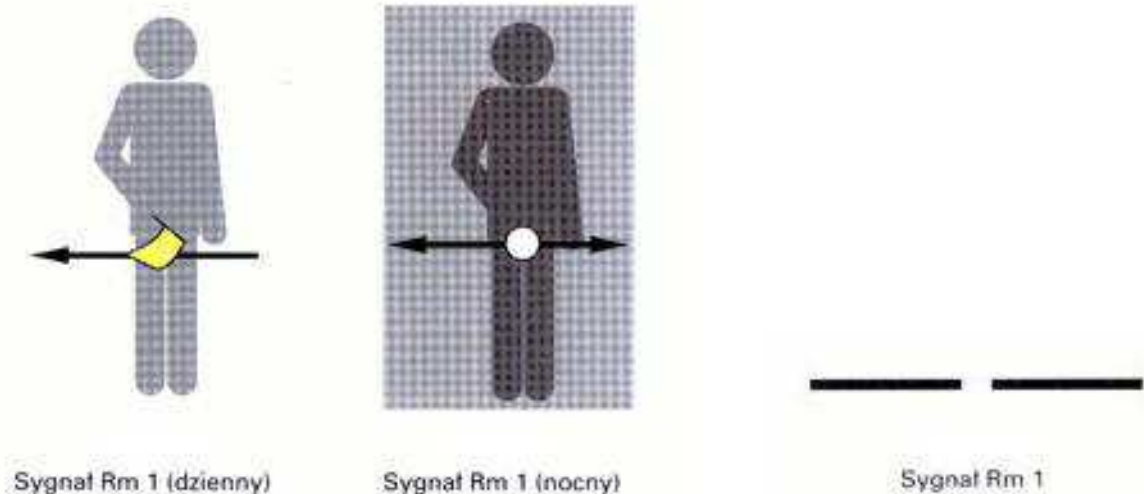
Ręczny sygnał stój należy dawać po stronie maszynisty.

12. Sygnał **D3 i Rm 4 „STÓJ”** - akustyczny:

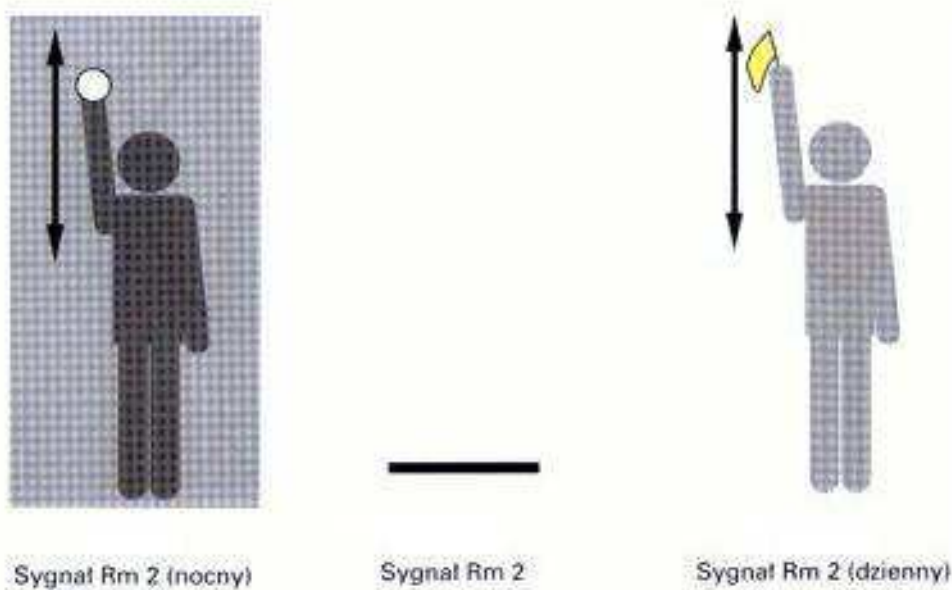
- Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone, sygnał należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub ręcznego sygnału stój w przypadku, gdyby sygnały te mogły zostać niezauważone przez drużynę manewrową (pociągową).
- Przy manewrach sygnał „Stój” powinien być podawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki i akustycznie (**sygnał Rm 4**),
- Sygnały dawane ręcznie, gwizdkiem lub trąbką należy powtarzać tak długo aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
- Sygnał „Stój” ręczny (D2 i Rm 4) i w razie potrzeby także akustyczny (D3 i Rm 4) stosuje się, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności, gdy:
 - a) Potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału zwolnić bieg jest niemożliwe,
 - b) Drużyna konduktorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub akustyczne sygnały „Stój”,
 - c) Przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu (pojeździe pomocniczym, manewrującym taborze itp.) zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować szkody materialne,
 - d) Pociąg jeździ po zamkniętym torze bez uprzedniego powiadomienia posterunków,

- e) Na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków,
- f) W porze małej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła,
- g) Na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.

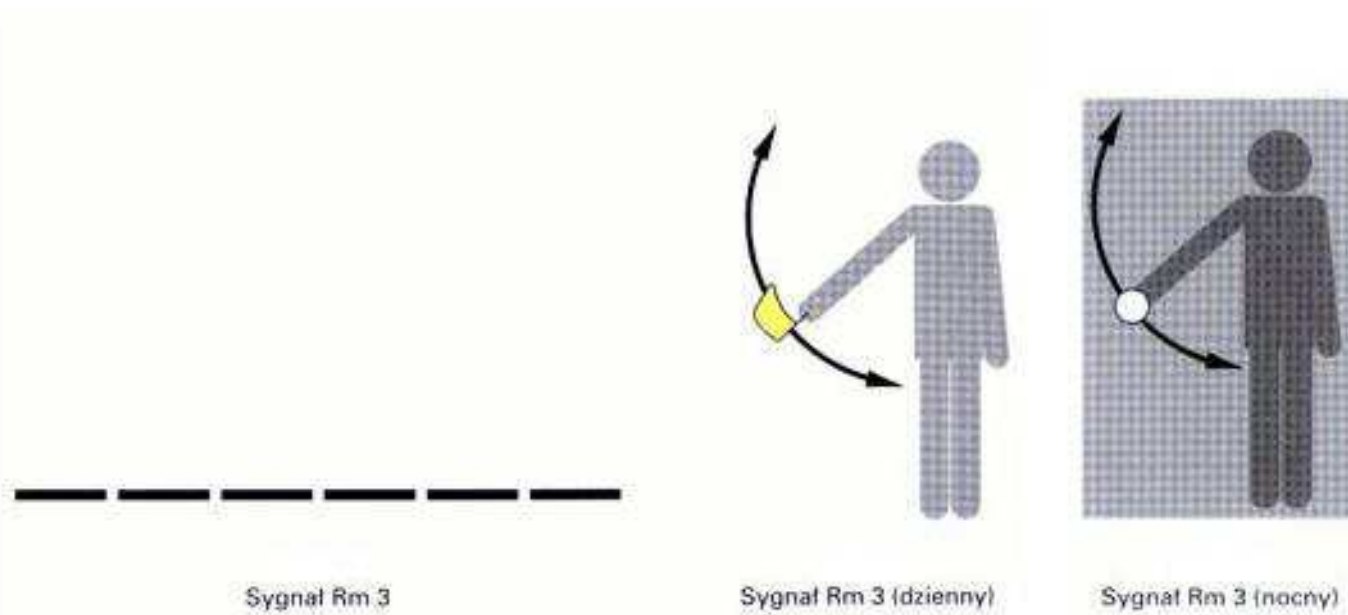
Przy wykonywaniu pracy manewrowej stosuje się następujące sygnały:



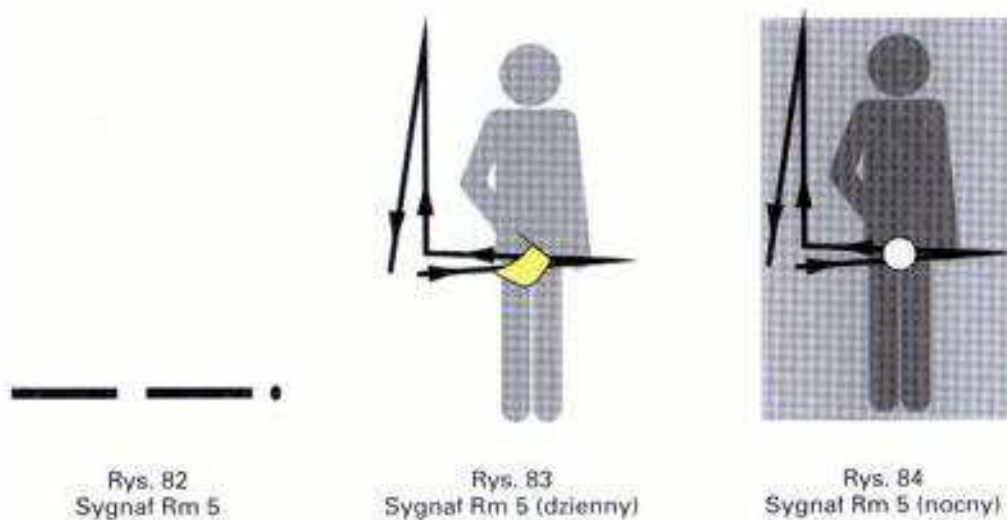
13. Sygnal **Rm 1 „Do mnie”** – dwa długie tony i jednocześnie chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką a w ograniczonej widoczności – latarka z białym światłem, poruszane poziomo. Sygnal Rm 1 „Do mnie” oznacza że należy jechać do dającego sygnał,



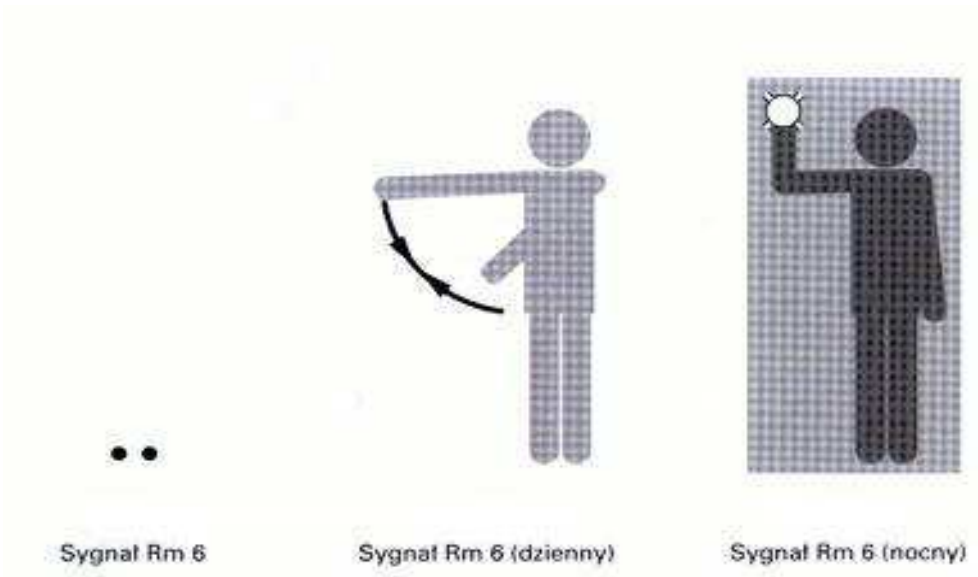
14. Sygnal **Rm 2 „Ode mnie”** – jeden długi ton i jednocześnie chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką a w ograniczonej widoczności – latarka z białym światłem, poruszane pionowo. Sygnal Rm 2 „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał.



15. Sygnał **Rm 3 „Zwolnić”** – kilka przeciągłych tonów i jednocześnie chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką a w ograniczonej widoczności – latarka z białym światłem, poruszana po łuku powoli do góry i do dołu. Sygnał Rm 3 „Zwolnić” oznacza, że należy zmniejszyć prędkość manewrującego taboru.



16. Sygnał **Rm 5 „Odrzucić”** – dwa długie i jeden krótki ton i jednocześnie chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką a w ograniczonej widoczności – latarka z białym światłem, poruszana dwukrotnie poziomo a następnie pionowo do góry i szybko na dół. Sygnał Rm 5 „Odrzucić” oznacza, że należy rozpędzić tabor prędkość następnie zmniejszyć prędkość manewrującego taboru.

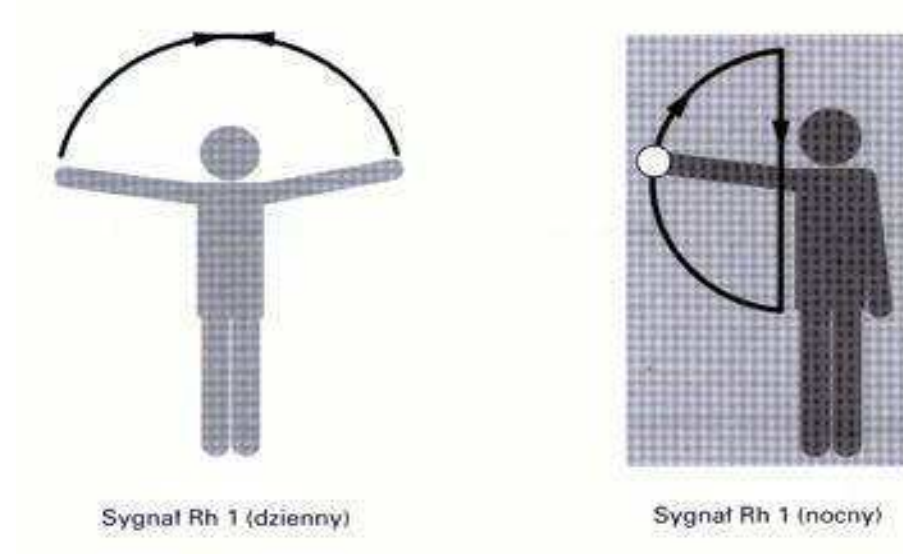


17. Sygnał **Rm 6 „Docisnąć”** – dwa krótkie tony i jednocześnie kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych przed siebie rąk a w warunkach ograniczonej widoczności – przerywane białe światło latarki. Sygnał Rm 6 „Docisnąć” oznacza, że należy docisnąć manewrujący tabor manewrującego celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia taboru.

Sygnal Rp 1 „Baczność”

18. Sygnał **Rp 1 „Baczność”** – jeden długi ton. Sygnał Rp 1 „Baczność” podawany jest przez maszynistę za pomocą sygnału dźwiękowego pojazdu trakcyjnego w następujących przypadkach:
- Na terenie otwartym po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy,
 - Przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanymi między stacjami,
 - Przed wskaźnikami W 6a i W 7,
 - Przed ruszeniem taboru w lokomotywni lub hali,
 - W celu ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko torów,
 - W innych przypadkach gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi osób na szlaku lub na stacji.

Przy próbie hamulców stosuje się następujące sygnały:



19. Sygnał **Rh 1 „Zahamować”** – wyciągnięte ręce, składa nad głową z zakreśleniem półkola, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem, poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczana pionowo w dół. Sygnał Rh 1 „Zahamować” podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych.



Sygnał Rh 2 (dzienny)



Sygnał Rh 2 (nocny)

20. Sygnał **Rh 1 „Odhamować”** – wyciągnięta ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem, poruszana po łuku poruszana nad głową sygnalisty. Sygnał Rh 2 „Odhamować” podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych.

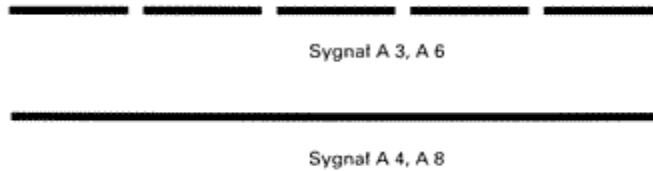


Sygnał Rh 3 (dzienny)



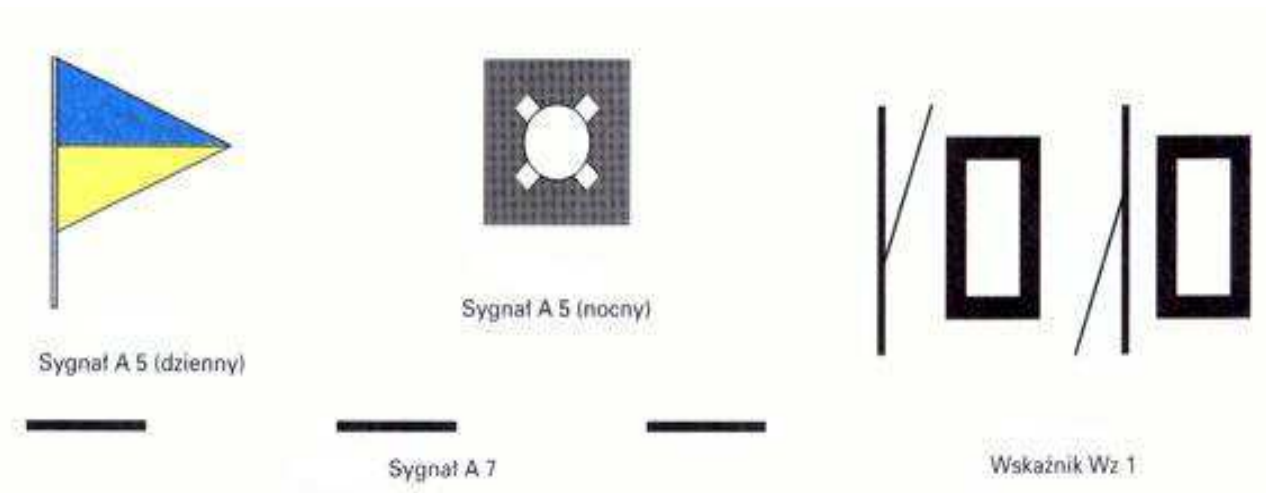
Sygnał Rh 3 (nocny)

21. Sygnał **Rh 3 „Hamulce w porządku”** – ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem, trzymana nad głową sygnalisty. Sygnał Rh 3 „Hamulce w porządku” podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych.



Sygnaly o zagrożeniach

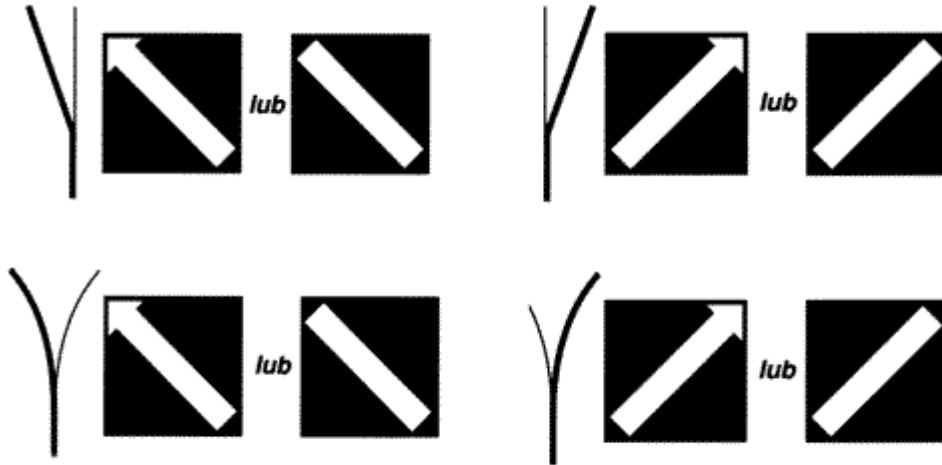
22. Sygnał **A 1 „Alarm”** – dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie:
- Sygnał alarmowy A1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,
 - Sygnał alarmowy A1 podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu i wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nie sygnalizowanej przeszkody do jazdy po torze szlakowym,
 - Sygnał alarmowy A1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
 - Po odebraniu sygnału alarmowego drużyna pojazdu innego pociągu jadącego na szlaku winna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy.
 - Pracownicy mający przybory akustyczne powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe słuchowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej
23. Sygnał **A 2 „Pożar”** – Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie:
- Sygnał A 2 Pożar daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników o powstaniu pożaru,
 - Pracownik, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów akustycznych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,
 - Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie bocznic, powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznic.
24. Sygnał **A 3 „Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji - bocznicy”** – modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawki lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy) trwający 3 minuty. Nadawanie przez urządzenia łączności radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji, bocznicy (wymienić nazwę), powtórzone trzykrotnie; alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników bocznic o grożącym niebezpieczeństwie.
25. Sygnał **A 4 „Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji - bocznicy”** – ciągły ton syreny lub gwizdawki lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty. Nadawanie przez urządzenia łączności radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji, bocznicy (wymienić nazwę), powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu powietrznego ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu.



26. Sygnał **A 5** „**Podawanie iebezpieki alarmu powietrznego pociągom na szlaku**” – dzienny – chorągiewka koloru niebiesko – iebiezip, nocny – białe światło migające latarki ręcznej.
27. Sygnał **A 6** „**Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku**” – modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdawką lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy), trwające 3 minuty. Sygnałem tym maszynista pociągu potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału.
28. Sygnał **A 7** „**Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji – boczniczy**” – przerywany ton syreny lub gwizdawkę lokomotywy (10 sek. ton, 15 sek. przerwy) trwający 3 minuty. Nadawanie przez urządzenia łączności radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach dla stacji, boczniczy (wymienić nazwę boczniczy oraz rodzaj skażenia), powtórzone trzykrotnie; alarm o skażeniach zarządza się w celu uprzedzenia iebezpiecz bocznic o grożącym niebezpieczeństwie skażeń.
29. Sygnał **A 8** „**Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji – boczniczy**” – ciągły ton syreny lub gwizdawkę lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty. Nadawanie przez urządzenia łączności radiofonii przewodowej komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach dla stacji, boczniczy (wymienić nazwę), powtórzone trzykrotnie; odwołanie alarmu powietrznego ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu.

Stosuje się następujące wskaźniki zwrotnicowe:

30. Wskaźnik **Wz 1** „**Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym**” – biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno ku górze, wskazujący kierunek jazdy po zwrotnicy,

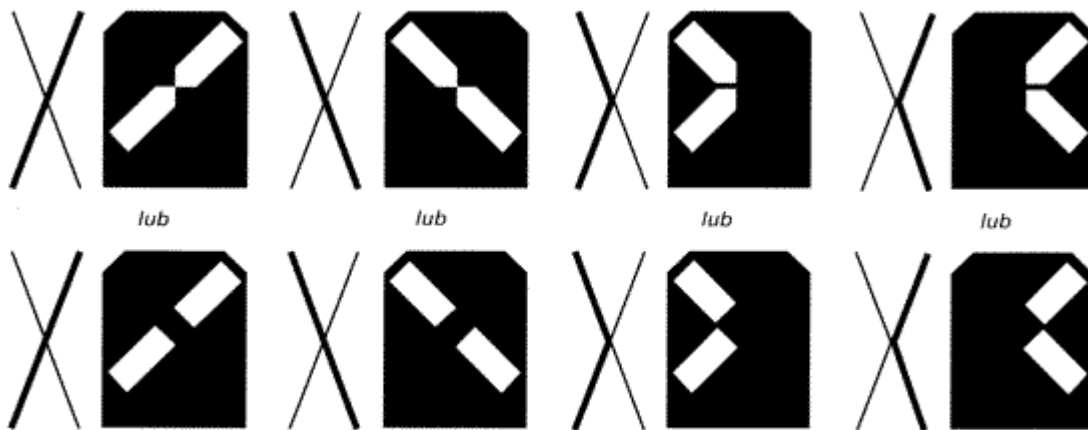


Wskaźnik Wz 2



Wskaźnik Wz 3

Wskaźnik Wz 4



Wskaźnik Wz 5

Wskaźnik Wz 6

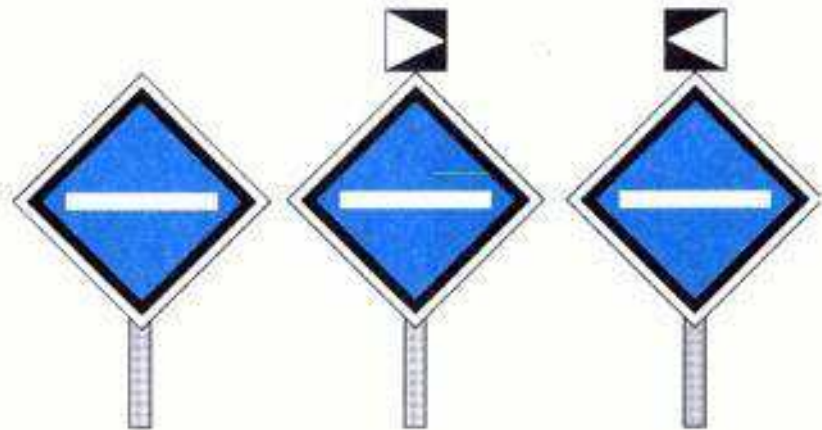
Wskaźnik Wz 7

Wskaźnik Wz 8

31. Wskaźnik **Wz 2** „Zwrotnica nastawiona w kierunku z bocznym, jazda na ostrze” – biała strzała na czarnym tle, zwrócona ku górze, wskazująca kierunek jazdy po zwrotnicy,
32. Wskaźnik **Wz 3** „Zwrotnica nastawiona w kierunku z bocznym, jazda na ostrze” – biała okrągła tarcza na czarnym tle,
33. Wskaźnik **Wz 5** „Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku prostym, z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem” – dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w jednej linii wznoszącej się ukośnie w prawo,
34. Wskaźnik **Wz 6** „Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku prostym, z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem” – dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w jednej linii wznoszącej się ukośnie w lewo,
35. Wskaźnik **Wz 7** „Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku z bocznym, z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem” – dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, tworzące kąt prosty, otwarty w lewo,
36. Wskaźnik **Wz 8** „Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku z bocznym, z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem” – dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, tworzące kąt prosty, otwarty w prawo,



Wskaznik We 1

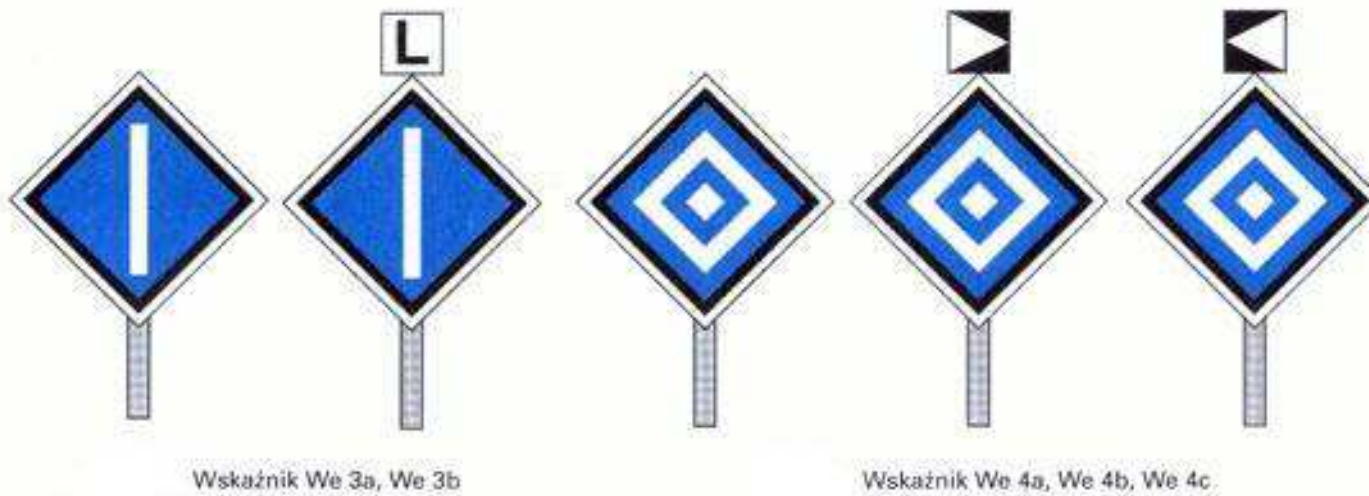


Wskaznik We 2a, We 2b, We 2c

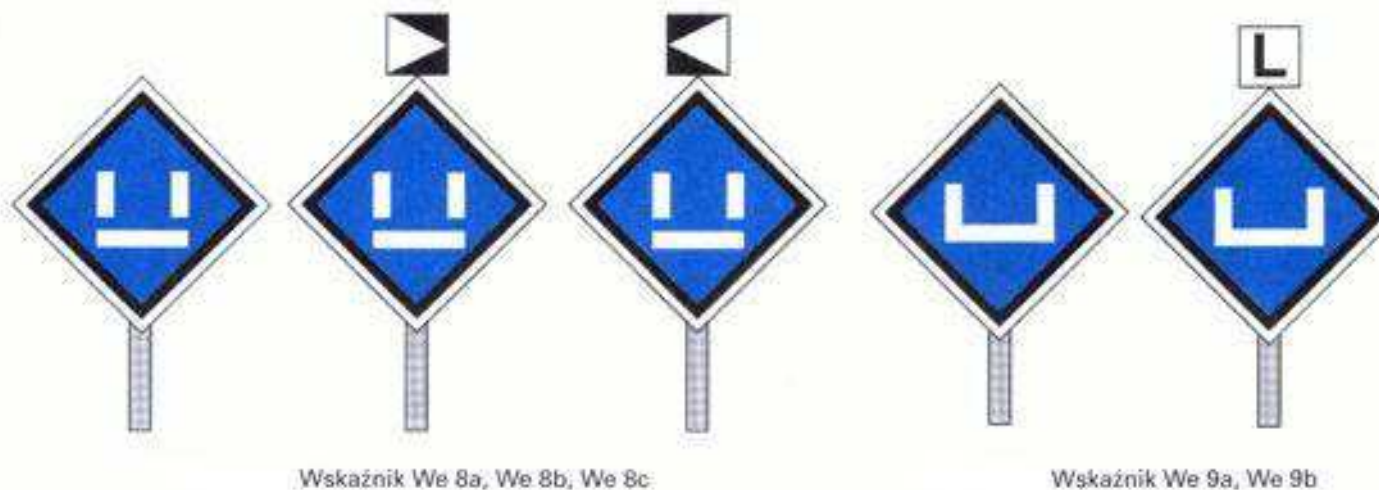
Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych:

37. Wskaźnik **We 1** „wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu” – oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60km/h – dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego. Wskaźnik ustawia się na szlaku i na stacji (bocznicy) przy torach głównych zasadniczych, zasadniczych odległości 500m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu.
38. Wskaźnik **We 2a, We 2b, We 2c** „wskaźnik opuszczenia pantografu” – oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik **We 2a**), przy jeździe na tor odgałęziający się wskaźnikiem prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik **We 2b**) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik **We 2c**) – jeden biały poziomy pasek; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową, czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego dotyczy wskaźnik.
 - a) Wskaźnik ustawia się na szlaku i na stacji (bocznicy), w odległości 100m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,
 - b) Wskaźnik stosuje się:
 - W razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,
 - W razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,

- W razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami.



39. Wskaźniki **We 3a, We 3b** „wskaźniki podniesienia pantografu” – oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (**wskaźnik We 3a**) lub lokomotywy elektrycznej (**wskaźnik We 3b**) – jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący dla lokomotyw elektrycznych uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”. Wskaźnik dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik dotyczący lokomotyw w odległości 30m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.
40. Wskaźniki **We 4a, We 4b, We 4c** „wskaźniki zakazu jazdy elektrycznych pojazdów trakcyjnych” – oznaczają, że wjazd elektrycznych zespołów trakcyjnych jest zabroniony: na tor przy którym ustawiony jest wskaźnik (**wskaźnik We 4a**) na tor odgałęziający się w prawo od toru przy którym ustawiony jest wskaźnik (**wskaźnik We 4b**) lub na tor odgałęziający się w lewo od toru przy którym ustawiony jest wskaźnik (**wskaźnik We 4c**) – dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową, czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy
- Wskaźnik służy do oznaczania miejsca, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony (uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci itp.,
 - Wskaźnik ustawia się w odległości 15m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony,



41. Wskaźniki **We 8a, We 8b, We 8c** „wskaźniki jazdy bezprądowej” – oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (**wskaźnik We 8a**) na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (**wskaźnik We 8b**) lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (**wskaźnik We 8c**) – dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, nie stykający się paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą, czarną tablicą z białym trójkątem, zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy. Wskaźnik ustawia się w odległości 30m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej (izolowane przęsło naprężania, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny), który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci, przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.
42. Wskaźniki **We 9a, We 9b** „wskaźniki jazdy pod prądem” – oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (**wskaźnik We 9a**) lub lokomotywa elektryczna (**wskaźnik We 9b**) mogą jechać pobierając prąd z sieci trakcyjnej – białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”. Wskaźnik dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200m, a wskaźnik dotyczący lokomotyw w odległości nie mniejszej niż 30m i nie większej niż 100m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci..