

Warszawska Kolej Dojazdowa spółka z o. o.
Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23



Instrukcja o technice pracy manewrowej WKD R-7

Grodzisk Maz. 2006

1. Niniejsza instrukcja jest realizacją postanowień aktów prawnych, a w szczególności ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami),
2. Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.
3. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników jednostek organizacyjnych zarządzających infrastrukturą, przewoźników kolejowych wykonujących przewozy na liniach zarządzanych przez zarządcę infrastruktury oraz pracowników przedsiębiorstw wykonujących prace związane z utrzymaniem infrastruktury, utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

Miejsce opracowania:
Warszawska Kolej Dojazdowa
Wydział Eksploatacji
ul. Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Copyright © by WKD
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, tak czy inaczej, jest niedozwolony

ZARZĄDZENIE NR 69/ 2010

**Zarząd
Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o.
z dnia 08 listopada 2010r.**

w sprawie wprowadzenia Instrukcji o technice pracy manewrowej WKD R-7 (R-34)

Na podstawie § 11 Umowy Spółki oraz § 9 pkt 15 Regulaminu Zarządu spółki Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Zarząd postanawia, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku wewnętrzny:

Instrukcję o technice pracy manewrowej WKD R-7 (R-34),

ustaloną Uchwałą Nr 61/2006 Zarządu PKP Warszawa Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z dnia 25 października 2006 r., zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TTN-500-380/06 z dnia 04 grudnia 2006 r., stanowiącą załącznik do Zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU

/-/
Grzegorz Dymecki

SPIS TRE CI

ROZDZIA/ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	6
§ 1 CEL I ZAKRES STOSOWANIA INSTRUKCJI.....	6
§ 2 PODSTAWOWE DEFINICJE	6
§ 3 SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	7
§ 4 PRACOWNICY ZATRUDNIENI PRZY MANEWRACH	7
§ 5 OBOWI ZKI NADZORUJ CEGO MANEWRY	8
§ 6 OBOWI ZKI KIEROWNIKA MANEWRÓW	9
§ 7 OBOWI ZKI MANEWRÓW.....	12
§ 8 OBOWI ZKI DRU YNY TRAKCYJNEJ	13
ROZDZIA/ II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	14
§ 9 WYKONYWANIE MANEWRÓW I PODAWANIE SYGNA/ ÓW PRZY MANEWRACH	14
§ 10 HAMOWANIE WAGONÓW	17
§ 11 SPRZ GANIE I ROZPRZ GANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH	18
§ 12 ZABEZPIECZANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH PRZED ZBIEGNI CIEM	19
§ 13 MANEWRY NA TORACH G/ ÓWNYCH	20
§ 14 MANEWRY PRZESZ/ K PRZEJ CIA DLA PIESZYCH.....	21
§ 15 MANEWRY Z WAGONAMI ZAWIERAJ CYMI PRZESY/ K O MASIE PONAD 60 TON W JEDNEJ SZTUCE, PRZESY/ K Z PRZEKROCZON SKRAJNI , POJAZDAMI KOLEJOWYMI GRO CYMI WYKOLEJENIEM, Z LUD MI	22
§ 16 PRZETACZANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH BEZ U YCIA POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAP DEM.....	22
§ 17 POS/ UGIWANIE SI P/ OZAMI HAMULCOWYMI.....	23
ROZDZIA/ III ZESTAWIANIE POCI GÓW	25
§ 18 OGÓLNE ZASADY ZESTAWIANIA POCI GÓW.....	25
§ 19 WARUNKI W/ CZANIA TABORU KOLEJOWEGO DO POCI GÓW	27
§ 20 ZESTAWIANIE POCI GÓW PASA ERSKICH	29
§ 21 ROZMIESZCZANIE TABORU KOLEJOWEGO W POCI GACH TOWAROWYCH.....	30
§ 22 UMIESZCZANIE LOKOMOTYW W POCI GACH	31
§ 23 USTALANIE D/ UGO CI I MASY POCI GU.....	32
ROZDZIA/ IV SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZE STWA PRACY	34
§ 24 WYPOSA ENIE PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH PRZY MANEWRACH	34
§ 25 PORUSZANIE SI PO TORACH.....	34
§ 26 JAZDA NA POJAZDACH KOLEJOWYCH	35
§ 27 ZACHOWANIE OSTRO NO CI NA TORACH ZELEKTRYFIKOWANYCH	35
ZA/ CZNIK 1 STA/ E OZNACZENIA I NAPISY OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJ CYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTRO NO CI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW	37
WYKAZ ZMIAN.....	41

Podstawowe określenia używane w instrukcji

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego	ogółem czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników i podróżnych.
Dyspozytor	pracownik bieżącego nadzoru regulujący i koordynujący operatywnie całokształt pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego odcinka linii kolejowej.
Pojazd kolejowy	pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych tj. wagon, lokomotywa, zespół trakcyjny, wagon silnikowy, pojazd specjalny i pojazd pomocniczy.
Pojazd kolejowy z napędem	pojazd wytwarzający siłę pociągów np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem i pojazd pomocniczy z napędem.
Prowadzący pojazd kolejowy z napędem	maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny lub wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciłkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.
Przewoźnik kolejowy	Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne.
Ruch kolejowy	poruszanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego należy jazda pociągów i manewry.
Zarządca infrastruktury	podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.
Pojazd specjalny	pojazd kolejowy, którego budowa zezwala na włączenie do składu pociągu przy zachowaniu określonych warunków np. maszyny do robót torowych, urawie kolejowe, pociągi i zespoły odśnieżne, wózki motorowe itp.
Lokomotywa manewrowa	pojazd trakcyjny wykonujący stale manewry w przydzielonym rejonie manewrowym.
Pociąg	jest to przepisowo osygnalizowany, obsadzony i wyposażony skład pociągu sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny.

Rozdział POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Cel i zakres stosowania instrukcji

1. Instrukcja o technice pracy manewrowej, zwana w skrócie instrukcją WKD R-7 podaje zasady i sposób wykonywania manewrów na liniach kolejowych WKD. Celem instrukcji WKD R-7 jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej.
2. Postanowienia instrukcji WKD R-7 należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminów technicznych, technologii pracy stacji oraz regulaminów pracy boczniczy kolejowej.

§ 2 Podstawowe definicje

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów. Przekazywanie pociągów na stacji z toru na tor, wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjeżdżający, należy uważać za manewry.
2. Składem manewrowym są pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem wykonującym manewry lub zespołem trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
3. Odprzeg jest to jeden wagon lub grupa wagonów połączonych ze sobą, odłączonych jednorazowo od lokomotywy lub od pozostałego przy tej lokomotywie taboru, a następnie staczanych z górki rozrzadowej lub odrzuconych.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) rozrzadzanie wagonów na poszczególne tory,
 - 2) zestawianie składów pociągów,
 - 3) wymiana grup wagonów w pociągach,
 - 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 5) podstawianie i zabieranie próbnych składów pasażerskich na tory przyperonowe i postojowe,
 - 6) przestawianie wagonów z jednego toru na drugi,
 - 7) wybieranie wagonów próbnych o szczególnych parametrach technicznych,
 - 8) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych np. czyszczenia, mycia, odkania, ważenia, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności,
 - 9) wyłączenie z pociągu wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu,
5. Pod względem organizacji pracy manewrowej stacja podzielona jest na rejony i okręgi manewrowe.
6. Rejon manewrowy jest to część stacji obsługiwana przez jedną lokomotywę manewrową.
7. Okręg manewrowy składa się z dwóch lub więcej rejonów manewrowych.
8. Rejon manewrowy pod względem funkcji technologicznych dzieli się na rejon rozrzadzania, zestawiania lub obsługi. Rejon rozrzadzania jest to rejon manewrowy z górką rozrzadową. Rejon zestawiania jest to rejon manewrowy, do którego podstawowych zadań należy zestawianie składów pociągów. W rejonie rozrzadzania mogą pracować dwie lokomotywy manewrowe. W rejo-

nie obsługi dokonuje się przemieszczania wagonów, ich przekazania lub zabrania z punktu odprawowego lub zdawczo - odbiorczego.

9. Podział stacji na rejonów i okręgi manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów należy wskazać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

§ 3 Sposoby wykonywania manewrów

1. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - 1) odstawczy,
 - 2) odrzutowy (pojedynczy lub seryjny),
2. Odstawianie (przetaczanie) polega na przestawianiu taboru na odpowiedni tor (miejsce) i odłączeniu danej grupy taboru po zatrzymaniu.
3. Odrzucanie pojedyncze polega na tym, że lokomotywa manewrowa, pchając odprężniąc grupę wagonów, przy pewnej określonej prędkości zatrzymuje się, co powoduje, że odprężniące od niej wagony odrywają się i toczą na odpowiedni tor.
4. Odrzucanie seryjne polega na tym, że po odłączeniu pierwszego odprężniąc lokomotywa manewrowa rozpędza skład manewrowy do prędkości zapewniającej dojeżdżenie odprężniąc do wyznaczonego miejsca. Następnie lokomotywa zatrzymuje się w celu umożliwienia odbiegu odłączonego odprężniąc, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odłączenie następnego odprężniąc dłużej (widocznie).
5. Sposób grawitacyjny polega na staczaniu wagonów z góry rozrządowej lub torów połączonych na spadku.
6. Po zakończeniu rozrządzenia na torach kierunkowych lub w celu połączenia składu wagonów w trakcie zestawiania pociągów może mieć miejsce dopychanie wagonów.
7. Odstawianie (przetaczanie) może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką, przesuwnicą wagonów lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.
8. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami niż podane w ust. 1 oraz innymi rodzajami niż podane w ust. 7.

§ 4 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających wymagane kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą :
 - 1) nadzorujący manewry
 - 2) kierownik manewrów,
 - 3) manewrowi,
 - 4) drużyna trakcyjna,
 - 5) pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów oraz obsługujący urządzenia hamujące i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe,
 - 6) inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje.
3. Nadzorującym manewry może być dyżurny ruchu (manewrowy, peronowy) lub starszy ustawiacz, jeżeli nadzoruje pracę kilku rejonów manewrowych - stosowanie do ustalonego regulaminu technicznego.
4. Kierownikiem manewrów może być :
 - 1) ustawiacz,
 - 2) kierownik pociągów,

- 3) dy urny ruchu,
- 4) nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach manewrowych,
- 5) inny pracownik posiadaj cy wymagane kwalifikacje do wykonywania czynno ci usta-
wacza lub kierownika poci gu.
5. Kierownikowi manewrów mo e by przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilo :
 - 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadaj cych wymagane kwalifikacje do wykonywania manew-
rów i hamowania pojazdów kolejowych.
6. Zespó pracowników z 6 ony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o któ-
rym mowa w ust. 5, nazywa si dru yn manewrow .
7. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczno ci, je eli posiada wymagane kwalifika-
cje, mo e wykonywa równie czynno ci manewrowego.
8. Do wykonywania manewrów, jak równie do hamowania odprz gów p 6zami nie wolno za-
trudnia :
 - 1) kobiet, z uwzgl dnieniem postanowie ust. 9,
 - 2) osób poni ej 18 roku ycia (m 6docianych),
 - 3) pracowników nie posiadaj cych pierwszego stopnia zdolno ci do pracy.
9. Kobiety zatrudnione na stanowiskach dy urnego ruchu, kierownika poci gu, nastawniczego i
zwrotniczego, mog pe 6ci czynno ci kierownika manewrów, jednak nie mog wykonywa
czynno ci przewidzianych dla manewrowego. Dopuszcza si wykonywanie nast puj cych
czynno ci przez kobiety: przedstawianie zwartego sk 6du pasa erskiego z czynnym hamulcem
zespolonym, przy których prace dru yny manewrowej ograniczaj si wy 6cznie do obserwacji
drogi przebiegu, podawania sygna 6w, zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegni -
ciem i usuwania tego zabezpieczenia, wówczas, gdy nie zachodzi konieczno 6 odczepiania lub
doczepiania pojazdów kolejowych, hamowania p 6zami itp.
10. Czynno ci kierownika manewrów wykonywane przez dy urnych ruchu, nastawniczych, zwrot-
niczych podczas niepilotowanych jazd manewrowych w podleg 6m im okr gu nastawczym po-
legaj na:
 - 1) ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty,
 - 2) wydaniu zezwolenia na jazd manewrow , które dla prowadz cego pojazd kolejowy z
nap dem jest równocze nie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - 3) obserwacji jazdy manewrowej przez w 6sny okr g nastawczy.
11. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowi zani s ci le przestrzega 6 obowi zuj cych
ogranicze i miejscowych postanowie uj tych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy
bocznicy kolejowej, dla rejonu w którym wykonuj manewry.
12. Maszynista pojazdu trakcyjnego u ytego do wykonywania manewrów oraz pracownik poste-
runku nastawczego powinni zosta powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. Gdy kie-
rownictwo manewrów ma obj inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewro-
wych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomi zainteres-
owanych.
13. Pracownik stale wykonuj cy czynno ci kierownika manewrów powinien mie namalowany
przez 6rodek kasku ochronnego (od czo 6 ku ty 6wi) czerwony pas szeroko ci 4 cm.
14. Postanowienia instrukcji o technice pracy manewrowej dotycz ce dru yn manewrowych obo-
wi zuj równie innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynno ci zwi zanych
z manewrami.

§ 5 Obowi zki nadzoruj cego manewry

1. Nadzoruj cy manewry podczas obejmowania dy uru powinien ustali w zakresie przewidzia-
nym regulaminem technicznym:
 - 1) prace wykonane, pozostaj ce do wykonania oraz wydane polecenia zmierzaj ce do rea-
lizacji zadania,

- 2) składowy manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - 3) miejsca znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - 4) fakt ewentualnego przetrzymywania wagonów towarowych ponad czas ustalony w planie przebiegu wagonów i planie obsługi stacji,
 - 5) obecność pracowników obsługujących urządzenia nastawcze i hamulce na swych posterunkach,
 - 6) stan sprawności urządzeń hamujących i ich czułość w rejonach manewrowych,
 - 7) które tory i rozjazdy są zamknięte oraz czy istnieją ograniczenia prędkości jazdy manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.,
 - 8) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a szczególnie:
 - a. piasek, żużel lub popiół do posypywania ciętek i dróg w rejonach manewrowych, schodów zewnętrznych itp.,
 - b. specjalny smar do pręgów,
 - c. łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drgi,
 - d. piecyki, pochodnie oraz aparaty do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, pręgów, sprzągów z odpowiednim zapasem paliwa.
 - 9) czy w porze ciemnej teren jest odpowiednio oświetlony.
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we właściwym zakresie, a w razie niemożności niezwłocznie powiadomić o tym przełożonego oraz w razie potrzeby także pracowników innych jednostek organizacyjnych.
 3. W okresie trudnych warunków atmosferycznych, spowodowanych zimą, postępowanie należy zgodnie z postanowieniami "Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie" i wytycznych organizacji pracy stacji w warunkach zimowych oraz w czasie pracy sprzętu odśnieżnego.
 4. Gdyby trudno było w pracy wywołać warunkami zimowymi wystąpić bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
 5. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji, regulaminem technicznym, planem obsługi stacji, wydanymi poleceniami, a w razie zauważenia nieprawidłowości niezwłocznie je eliminować.
 6. Nadzorujący manewry odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem technicznym za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.

§ 6 Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje tj. kierownika manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym.
W przypadkach wyjątkowych mogą być użyte dwie lokomotywy np.: przestawianie ciękiego składu.
Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie technicznym.
3. 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.

4. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje prace manewrowe bez udziału manewrowego, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a. przestawia próbnie składy pociągów pasażerskie - wagony silnikowe lub zespoły trakcyjne zajęte przez podróbnych powinny być w czasie przestawiania ich na tory odjazdowe lub w celu zmiany kierunku jazdy prowadzone przez maszynistę z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy,
 - b. wyciąga bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe itp.,
 - c. przestawia z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe nie przekraczające 60 osi,
 - d. w przypadku przestawiania składów pociągów lub manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon - może na przestawiać składy pociągowe lub manewrowe bez ograniczeń długości.
 - 2) przestawia bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nie przekraczających 8 osi,
 - 3) przemieszcza wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym (regulaminie pracy bocznicy kolejowej).

Podstawianie pod perony pociągów składów pociągów pasażerskich prowadzonych z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy, może odbywać się bez pilotowania.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zgłosić swój obecny nadzór nad manewrą,
 - 2) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez poprzednika zmian,
 - 3) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewrę i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - 4) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej i trakcyjnej,
 - 5) dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - 6) sprawdzić osygnalizowanie,
 - 7) wyposażenie lokomotywy w sprzęt ochrony osobistej w przypadku wykonywania manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi,
 - 8) zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - 9) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz umieszczenie pojazdów kolejowych w granicach ukreśłów,
 - 10) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z przesuniętym środkiem, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym środkiem - na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
 - 11) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach sprzętów hamulcowych, stan wyrzutni sprzętowych, oświetlenia i urządzenia elektryczne,
 - 12) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników drużyny manewrowej i obsługujących urządzenia nastawcze i hamulcowe oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.
7. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:

- 1) dopilnowanie terminowego dorczania kart rozrzdowych zainteresowanym pracownikom;
 - 2) kierowanie rozrzdaniem i zestawianiem poci gów,
 - 3) obsługa punktów adunkowych i bocznic, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników tak e przyjmowanie i zdawanie wagonów - stosownie do ustale regulaminu technicznego,
 - 4) przydzielanie manewrowym torów do hamowania odprz gów przy rozrzdaniu wagonów z górki rozrzdowej,
 - 5) wyznaczanie manewrowych do:
 - a. obsługi hamulców r cznych,
 - b. hamowania odprz gów przy odrzucaniu,
 - c. rozczania odprz gów za pomoc dr ka (wideł,
 - d. obsługi przydzielonych regulaminem technicznym dru ynie manewrowej zwrotnic i wykolejnic,
 - e. zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegni ciem,
 - 6) współpraca z pracownikami przygotowuj cymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - 7) w razie wypadku podczas manewrów zgłsi o tym natychmiast nadzoruj cemu manewry, podaj c krótk informacj o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia przełonego, wstrzyma prac i zabezpieczy łady wypadku przed zatarciem; prac manewrow mo na wznowi na polecenie przełonego,
 - 8) sprawdzenie prawidłowo ci o wietlenia terenu w porze ciemnej,
 - 9) prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdza :
- 1) posypanie miejsc liskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usuni cie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania si w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic, wyrzutni płzowych, hamulców torowych,
 - 3) oczyszczenie płzów hamulcowych ze niegu i lodu,
 - 4) widoczno sygnal na urz dzeniach stałch i wska nikach.
9. Skąd poci gów nale y pozostawia w stanie ci ni tych spr yn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego nale y zahamowa hamulec r czny w ostatnim poje dzie kolejowym, cisl skąd oraz zahamowa hamulcem r cznym najbli szy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.
10. Przy stosowaniu odrzucania podczas mrozów nale y w razie potrzeby zmniejszy dłgo i mas składu przeznaczonego do rozrzdania.
11. W przypadku za nie enia lub oblodzenia głwek szyn, nale y przed rozpocz ciem staczania lub odrzucania przejecha po tych torach lokomotyw manewrow , pchaj c przed ni wagon.
12. Do obsługi torów i bocznic ze zwrotnicami przedstawianymi przez dru yn manewrow nale y zabiera sprz t do usuwania niegu i lodu. Przed jazd przez przejazd (przej cia) nale y sprawdzi stan czysto ci łbków (oblodzenie, zamulenie).
13. Po zako czeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzi czy pojazdy kolejowe znajduj si w granicach ukreśw oraz czy s nale ycie zabezpieczone przed zbiegni ciem.
14. Przy przekazywaniu dy uru nast pnej zmianie nale y j powiadomi o aktualnej sytuacji (trudno ciach i najbli szych zadaniach) w sposób uj ty w regulaminie technicznym.
15. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialno za wykonywanie pracy przez dru yn manewrow zgodne z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego.
16. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynno ci przez szkolonego mo e odbywa si tylko pod bezpo rednim, stałm nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznacza do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynno ci powinny by mu uprzednio pokazane, ze zwróceniem uwagi na gro ce niebezpiecze stwa w razie niezastosowania si do wskazówek.

§ 7 Obowiązki manewrowego

- 1 Do obowiązków manewrowego należą:
 - 1) rozprzeganie i sprzeganie taboru kolejowego,
 - 2) przedstawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie manewrowego taboru,
 - 5) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciami,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
- 2 Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się u kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przybarami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a. które tory są wolne,
 - b. jaki jest stan zabezpieczenia każdego toru,
 - c. czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - d. czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e. czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma próżków, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykołajenie,
 - f. czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykołajony, uszkodzony, przesunięty lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g. czy przy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciami znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - h. czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukłesów,
 - i. czy przejazdy kolejowe są wolne od pojazdów kolejowych, w których na przejazdach nie ma ładu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - j. czy oświetlenie działa należyście,
 - k. czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

Informację o stanie torów, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach, manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
- 3 Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym polem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.
- 4 Po odpowiednim 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 nastawić w położenie zasadnicze.
- 5 Przy przedstawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przedstawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajni taboru. Nie wolno przedstawiać zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
- 6 Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla rozrządzanych pojazdów kolejowych są odpowiednio nastawione, a pojazd kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
- 7 W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrowego składu, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
- 8 Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie groźnego niebezpieczeństwa.

- 9 Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
- 10 Na stacjach wyposażonych w łączność radiotelefoniczną, dalekopisową lub sieć komputerową wykorzystywaną do rejestracji pracy i prowadzenia dokumentacji związanej z obróbką pociągów, sposób sporządzania, kontroli i przekazywania kart rozrządowych określa regulamin techniczny,
- 11 Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem przez zahamowanie ich hamulcem ręcznym w ilości zgodnej z postanowieniami §13 ust. 3 i wydaniem pociągów hamulcowych,
 - 3) nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem pociągów hamulcowe zostawić w wyznaczonym do tego miejscu (pociągi uszkodzone należy składować w osobno wyznaczonym miejscu),
 - 4) pozawieszać sprężarki hamulcowe na wsporniki;
 Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.
- 12 Manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu zapobieżenia wypadkowi.

§ 8 Obowiązki drużyny trakcyjnej

- 1 Drużyna trakcyjna powinna obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki oraz cięć się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykołojnic, obrotnic, przesuwnic itp.,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, podniesione hamulce torowe, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej, wykołojnice nałożone na tor itp.),
 - 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów po sąsiednich torach,
- 2 Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych.
- 3 Drużyna trakcyjna powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwość.
- 4 Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składowisku na poludnie trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przez co najmniej jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
- 5 Obsada lokomotyw manewrowych ustala przewoźnik stosownie do warunków technicznych i organizacyjnych w rejonie pracy lokomotywy, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
- 6 Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej lub po opuszczeniu pantografu w lokomotywie elektrycznej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- 7 Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagra bezpieczeństwu ruchu i osób.
- 8 Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- 9 Podczas jazdy manewrowych przez przejazdy kolejowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnały.

- 10 Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotyw dwukabinow lub zespołem trakcyjnym, maszynista powinien zajmować kabin sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotyw dwukabinow - w takim przypadku maszynista powinien zajmować miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drugie manewrowej.

Rozdział II

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 9 Wykonywanie manewrów 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 podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, pojazd trakcyjny może znajdować się między przetaczanymi wagonami pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie.
2. W czasie manewrowania na torze głównym o pochyleniu nie większym niż 2,5‰, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe - przy jazdzie należy zmniejszyć do 15 km/h, wszystkie wagony składu manewrowego należy wciągnąć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzągnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odrzucaniem lub stoczeniem z góry rozdanej.
4. W czasie jazdy wagony pchane powinny być zawsze sprzągnięte z pojazdem trakcyjnym. Odstępstwa dopuszczalne są tylko podczas dopychania wagonów na torach kierunkowych, jeżeli regulamin techniczny nie stanowi inaczej.
5. Przed rozpoczęciem manewrowania należy odhamować tabor, usunąć spod kół taboru pęzły hamulcowe lub kliny.
6. Przed jazdą manewrową z wagonami wyposażonymi w urządzenie centralnego zamykania drzwi z możliwością zwolnienia blokady przy zamkniętych drzwiach oddzielnie, należy przełączyć kluczem konduktorskim wyłącznik blokowania drzwi w pozycję "0 - jazda manewrowa". Po wykonaniu manewrów, wyłącznik blokowania drzwi należy przełączyć w pozycję "1 - jazda pociągowa".
7. Drogi przebiegu dla manewrów na podstawie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnice w okręgu nastawczym. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
Drogi przebiegu dla jazdy niepilotowanych pojazdów trakcyjnych nastawia na podstawie prowadzącego pojazd, pracownik wyznaczony regulaminem technicznym obsługujący urządzenie srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten pełni wówczas obowiązki kierownika manewrów.
8. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to:
 - 1) przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic,
 - 2) nastawiania zwrotnic i wykolejnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.
9. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnic z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch

manewrowy przez t zwrotnic mo e si odby , gdy pracownik obs eguj cy zwrotnice stwierdzi nale yty stan i prawid owe dzia anie zwrotnicy oraz zezwoli na jazd .

10. Kierownik manewrów mo e wykonywa manewry bez ogranicze w granicach w asnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zosta o powierzone dru ynie manewrowej.
11. Jazda manewrowa do s siedniego rejonu manewrowego, bez wje d ania w s siedni okr g nastawczy dozwolona jest po uzyskaniu zgody kierownika manewrów s siedniego rejonu.
12. Jazda manewrowa do s siedniego rejonu manewrowego, z wjazdem w s siedni okr g nastawczy dozwolona jest po porozumieniu si z kierownikiem manewrów s siedniego rejonu i po uzyskaniu zgody pracownika posterunku nastawczego, okr gu do którego ma si odby jazda manewrowa. Zgod t , kierownik manewrów mo e uzyska równie za po rednictwem pracownika obs eguj cego zwrotnice w asnego okr gu nastawczego. Pozwolenie to obowi zuje do:
 - 1) najbli szego sygnalizatora s siedniego okr gu nastawczego wa nego dla tej jazdy,
 - 2) ukresu najbli szego rozjazdu, skrzy owania torów - przy braku sygnalizatora dla tej jazdy,
 - 3) wykojownicy s siedniego okr gu nastawczego.
 Dalsza jazda mo e si odbywa na zasadach wskazanych w ust. 14.
13. Je eli w s siednim rejonie manewrowym, do którego ma si odby ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to manewry w tym rejonie mog by wykonane bez uzgodnienia do najbli szego sygnalizatora wa nego dla tych jazd manewrowych, a je eli takiego sygnalizatora nie ma - do ukresu najbli szej zwrotnicy lub skrzy owania torów. Manewry nale y prowadzi ostro nie, a pr dko jazdy nale y tak regulowa , aby w przypadku zauwa enia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mog y by niezwłocznie zatrzymane. Dalsza jazda mo e si odbywa po uzyskaniu zgody pracownika nastawiaj cego drogi przebiegu w tym okr gu nastawczym.
14. Je eli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazd za pomoc sygn a na sygnalizatorze. Je eli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomoc sygn a w "Do mnie" lub "Ode mnie". Pozwolenie mo e by dane równie za pomoc urz dze czo ci w przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku.
15. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomoc rodków czo ci na przejazd sk adu manewrowego obok sygnalizatora, na którym nie mo na nastawi sygn a zezwalaj cego na jazd manewrow , kierownik manewrów powinien powiadomi maszynist .
16. Gdyby odebranie sygn a "Do mnie" lub "Ode mnie" by o niemo liwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygn a, sygn a ten mo na zast pi s owami: "Lok nr lub sk ad manewrowy jecha w kierunku", przekazanymi za pomoc urz dze czo ci.
17. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego nale y dawa dla ka dego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po mini ciu sygnalizatora przez manewruj ce pojazdy kolejowe, nale y go nastawi na sygn a zabraniaj cy jazdy manewrowej. Lokomotywy przepuszczane jednocze nie na ten sam sygn a na sygnalizatorze powinny by sprz gni te.
18. Je eli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie s scentralizowane lub nie s zamykane w przebiegu za pomoc urz dze rsk, wówczas w regulaminie technicznym mo na przewidzie , e po porozumieniu si kierownika manewrów z pracownikiem obs eguj cym zwrotnice na czas rozrzdania taboru nie jest wymagane dawanie zezwolenia przez pracownika obs eguj cego zwrotnice dla ka dego przebiegu oddzielnie.
19. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprz gni ciu lub rozprz gni ciu taboru wolno da dopiero po wyj ciu pracownika spomi dzy wagonów.
20. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykona adnego ruchu manewrowego. Wyj tek stanowi przypadki omówione w ust. 30 oraz § 6 ust. 5.
21. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny by wydawane i przekazywane w sposób zwi z y, zrozumia y i wyra nie, aby ich wykonanie nie nasuwa o adnych

- w tpiwo ci. W przypadku niejasno ci - na danie odbieraj cego - polecenia lub informacje musz by przez kierownika manewrów bezwzgl dnie powtórzone.
22. Polecenia wydane za pomoc megafonu powinny by poprzedzone nazw odbiorcy, do którego s kierowane i podane dwukrotnie przez wydaj cego polecenie. Zabrania si wydawania polece za pomoc megafonu dla jazd manewrowych w kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomoc radiotelefonu nale y najpierw wywoła odbiorc polecenia, a po jego zgłoszeniu si i ustaleniu, e zgłosz w ciwy odbiorca, nale y wyda polecenie. Tre polecenia musi by powtórzona przez odbieraj cego.
 23. Przed daniem sygnału zezwalaj cego na jazd manewrow , kierownik manewrów powinien osobi cie przekona si , czy pracownik obsługuj cy zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dałpozwolenie na jazd manewrow oraz czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (pęzy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagro enie bezpiecze stwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usuni cie pędzów spod kółwagonów, odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów mo e zleci manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosz w sposób uprzednio ustalony. Polecenie jazdy manewrowej daje kierownik manewrów za pomoc obowi zuj cych sygnałów. Je eli dru yna trakcyjna nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnałten przekazywany jest za po rednictwem manewrowych.
 24. Dru yna manewrowa powinna by rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje si stanowisko maszynisty lokomotywy manewrowej. Je eli skąd manewrowy znajduje si na końcu, dru yna manewrowa powinna znajdowa si po wewn trzniej stronie końca. Je eli sygnały manewrowe dawane s wyj tkowo po stronie pomocnika maszynisty lokomotywy manewrowej, to powinien on natychmiast powiadomi maszynist o podawanych sygnałach.
 25. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie mo e przekaza maszyni cie sygnałów osobi cie lub poprzez manewrowych, dopuszcza si , w warunkach okre lonych w regulaminie technicznym, mo liwo przekazania ich przez radiotelefon.
 26. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdowa si w miar mo - liwo ci w takim miejscu, aby mógłobj wzrokiem manewruj cy tabor, jego drog przebiegu, pracowników dru yny manewrowej oraz mógłporozumiewa si sygnałami zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowuj cymi drogi przebiegu dla manewrów. Je eli kierownik manewrów nie mo e dokładnie widzie całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewa si z pracownikami wykonuj cymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym poje dzie kolejowym powinien znajdowa si pracownik, który powinien obserwowa drog przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast poda sygnał"Stój". Je eli pracownik nie mo e zaj miejsca na pierwszym pchanym poje dzie kolejowym, wówczas powinien on poprzedza pieszo pchany skąd manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mie latark zwrócon wiatłem w kierunku jazdy. Przy doje daniu w porze ciemnej do stoj cego taboru w celu sprz gni cia, przy czole stoj cego taboru, powinien znajdowa si pracownik i o wietla latark stoj cy tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie o wietlenie miejsca wykonania sprz gania oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprz ganiu taboru.
 27. Po uko czeniu manewrów zabrania si pozostawiania pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na eberkach i torach ochronnych, mi dzy rozjazdami łecz cymi s siednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym.
 28. Kierownik manewrów powinien zastosowa si niezwłocznie do polecenia pracownika posturunku nastawczego dotycz cego: przerwania manewrów, zwolnienia toru albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia nale y zgłosz wydaj cemu to polecenie.
 29. Manewry z reguły wykonywane s na torach zaj tych, w zwi zku z czym nale y je wykonywa z pr dko ci gwarantuj c zachowanie bezpiecze stwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładu. Zachowanie bezpiecze stwa zale ne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej pr dko ci jazdy w zale no ci od warunków. Pr dko jazdy manewrowych nie mo e przekracza 25 km/h, z wyj tkiem nast puj cych przypadków:

- 1) 40 km/h - przy je dzie pojazdu kolejowego z nap dem luzem lub sk adu manewrowego, gdy pojazdy s ci gni te po torze wolnym, o czym prowadz cy pojazdy kolejowy zosta e powiadomiony, z wyj tkiem jazdy po rozjazdach,
- 2) 20 km/h - przy je dzie przez przejazdy (przej cia) niestrze one.
- 3) 15 km/h - przy je dzie sk adu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód po torze g onym o spadku ponad 2,5%, a pojazd trakcyjny nie mógłby umieszczony od stro ny spadku,
- 4) 10 km/h - przy wykonywaniu manewrów z wagonami zaj tymi przez podró nych, z przekroczon skrajni lub wyj tkowo ci kimi o masie powy ej 60 ton w jednej sztuce po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów.

Pr dko ta nie dotyczy wagonów zaj tych przez podró nych, je eli przetaczanie odbywa si po zabezpieczonej drodze przebiegu,

- 5) 5 km/h - je eli regulamin techniczny nie postanawia dalszego zmniejszenia pr dko ci:
 - a. przy je dzie sk adu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzane go przez pracownika, gdy nie mo e on zaj miejsca na pierwszym pchanym po je dzie kolejowym,
 - b. przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym,
- 6) 3 km/h:
 - a. przy doje d aniu lokomotywy lub pchanego sk adu manewrowego do stoj cego taboru,
 - b. przy przetaczaniu taboru za pomoc urz dze mechanicznych.

W czasie z ych warunków atmosferycznych (burza, zamie nie na, go led , mg a), w razie braku nale ytej widoczno ci nale y zmniejszy pr dko jazdy tak, aby manewruj ce pojazdy kolejowe mog y by zatrzymane natychmiast w przypadku poja wienia si przeszkody do jazdy.

30. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów trakcyjnych bez doczeponego taboru lub ci gn cych nie wi cej ni cztery wagony towarowe albo dwa wagony pasa erskie bez podró nych oraz pró nych sk adów z onych z zespołów trakcyjnych i prze jazd sk adów poci gowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji oraz z torów kierun kowych na tory odjazdowe mog odbywa si bez pilotowania przez dru yn manewrow . Jaz da manewrowa lokomotywy pchaj cej dwa wagony towarowe albo jeden wagon pasa erski bez podró nych mo e odbywa si bez pilotowania, gdy dru yna trakcyjna jest dwuosobowa. Szczegówe postanowienia w tym zakresie w zale no ci od warunków miejscowych nale y uj w regulaminie technicznym.

§ 10 Hamowanie wagonów

1. Manewruj cy pojazd trakcyjny powinien posiada czynny hamulec zespolony i r czny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie mo e by u yty do wykonywania manew rów. Pojazdem trakcyjnym mo na przetacza tabor w granicach jego si y poci gowej, je eli regulamin techniczny z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ogranicze .
2. Do hamowania wagonów w czasie manewrów nale y u ywa :
 - 1) p ów hamulcowych.
 - 2) r cznych hamulców wagonowych,
3. Przed rozpocz ciem manewrów nale y sprawdzi , czy maj ce by u yte r czne hamulce wago nowe dzia aj sprawnie.

§ 11 Sprz ganie i rozprz ganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczany tabor powinien by sprz gni ty ze sob i z lokomotyw manewrow .
2. Zabrania si r cznego sprz gania i rozprz gania pojazdów kolejowych b d cych w ruchu. Dozwolone jest natomiast doci ni cie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprz gni cia lub rozprz gni cia. Wej cie pomi dzy pojazdy kolejowe lub wyj cie spomi dzy pojazdów kolejowych mo e nast pi , gdy pojazdy kolejowe nie s w ruchu.
3. Zabrania si rozprz gania dr kiem taboru.
4. Przy wchodzeniu pomi dzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprz gni cia lub rozprz gni cia pojazdów kolejowych nale y zachowa szczególn ostro no . Wchodz c nale y schyli si poni ej zderzaka, chwytaj c r k za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołwicy pojazdu kolejowego.
5. Skład manewrowy powinien by sprz gni ty mo liwie krótko (dla unikni cia nadmiernych szarpni w czasie manewrów). Lokomotyw manewrow nale y sprz gn z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały si ze sob .
6. Przy łczeniu taboru w składzie poci gu nale y wykonywa kolejno nast puj ce czynno ci:
 - 1) zał y na hak sprz g ci głwy i odpowiednio go skr ci ,
 - 2) połczy sprz gi hamulcowe i zasilaj ce,
 - 3) połczy sprz gi ogrzewcze i połczenie elektryczne,
 - 4) otworzy kurki powietrzne i ogrzewcze.
 Przy rozłczaniu taboru czynno ci odbywaj si w odwrotnym porz dku.
7. Sprz ganie i rozprz ganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze skłdem poci gu wykonuje pracownik wyznaczony regulaminem technicznym - w poci gach pasa erskich z jednoosobow obsad pojazdu trakcyjnego.
 Maszynista w ka dym przypadku odpowiedzialny jest za nale yte sprz gni cie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze skłdem poci gu oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego mi dzy pojazdem trakcyjnym i skłdem.
 Po doje dzie pojazdu trakcyjnego do przygotowanego składu poci gu, nale y w poje dzie trakcyjnym usun wod i zanieczyszczenia z przewodów powietrznych - zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
8. Przy sprz ganiu pojazdów kolejowych nale y zwraca uwag na wł ciwe trzymanie sprz gu. Pałk sprz gu nale y trzyma w dolnej jego cz ci przy nakr tce, przestrzegaj c przy tym, aby palce r k znajdowały si po zewn trznej stronie pałka. Zarzucanie pałka sprz gu na hak łczonego pojazdu kolejowego powinno by dokonywane szybko, a r ce natychmiast usuni te. Zdejmowanie pałka sprz gu z haka nale y dokonywa w kolejno ci odwrotnej, zwracaj c przy tym uwag , aby opuszczony sprz g nie zraniłóg pracownika rozprz gaj cego pojazdy kolejowy.
9. Pracownik nie powinien znajdowa si dł ej pomi dzy pojazdami kolejowymi, ni wymaga tego wykonanie koniecznych czynno ci zwi zanych z połczeniem lub rozłczeniem pojazdów kolejowych.
10. Sprz gi pojazdów kolejowych nie u yte do sprz gania nie powinny zwisa ni ej ni 140 mm ponad głwk szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zako czeniu manewrów, sprz gi nie u yte do połczenia pojazdów kolejowych nale y zał y na haki zarzutowe.
11. Sprz ganie pojazdów kolejowych nale y wykonywa w nast puj cy sposób:
 - 1) tarcze zderzakowe powinny by lekko naci ni te tj. od momentu styku zderzaków wykonana od jednego do maksimum dwóch obrotów ruby sprz gu, przy sprz ganiu:
 - a. wagonów osobowych w poci gach pasa erskich,
 - b. wagonów towarowych połczonych wspólnym ładunkiem,
 - c. czynnego pojazdu trakcyjnego ze skłdem poci gu pasa erskiego.
 - 2) tarcze zderzakowe powinny styka si ze sob tj. od momentu styku zderzaków skr ci sprz g rubowy nie wi cej ni o jeden obrót ruby, przy sprz ganiu:

1. wagonów w pociągach towarowych kursujących z prędkością do 70 km/h (z wyjątkiem wagonów połączonych wspólnym ładunkiem - pkt 1 lit. b),
2. czynnego pojazdu trakcyjnego ze składowaniem pociągów towarowych.
Należy przy tym przestrzegać aby różnica wysokości między podłogami dwóch siednich zderzaków sprzgniętych ze sobą taboru nie przekraczała 125 mm przy wagonach w pociągach towarowych i 85 mm przy wagonach w pociągach pasażerskich.
12. Przed uruchomieniem taboru kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spod wagonów.
13. Sprzęt wagonów wyposażonych w sprzęt samoczynny lub wagonów wyposażonych w sprzęt samoczynny z wagonami posiadającymi sprzęt rębony, należy dokonywać w oparciu o postanowienia odrębnych instrukcji.

§ 12 Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe nie będące w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr itp,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
2. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcie się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozpręśnienia się sprzgniętych zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
3. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzgnięcie i zahamowanie lub wyłożenie pędzów (klinów), a mianowicie:
 - 1) stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze sprzgnąć ze sobą z wyjątkiem tych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); pojazdy kolejowe w grupie powinny być sprzgnięty ze sobą,
 - 2) oprócz sprzgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a. jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów,
 - b. dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów;
 Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to oprócz zahamowania należy ułożyć pędzów (klinów) od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w której istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzgnięcia pojazdów kolejowych należy ułożyć pędzów (klinów), zabezpieczając skrajne końce grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu.
 - 4) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5 ‰ lub posiada połączenie z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone eberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami to oprócz zabezpieczenia pojazdów kolejowych według pkt 2 należy pojazdy zabezpieczyć pędzami (klinami) od strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia w drogę przebiegu pociągów.
4. Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem są używane pędze hamulcowe (kliny). Zabrania się używania kamieni, kawałków drewna, elazów itp. przedmiotów do hamowania odpręgów lub zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.

5. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegni ciem nale y okre li w regulaminie technicznym.
6. Za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegni ciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów. Odstawione pojazdy kolejowe przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego nale y zabezpieczy przed zbiegni ciem. Wykonanie tych czynno ci manewrowi zgłaszaj kierownikowi manewrów osobi cie lub rodkami €czno ci. Je eli kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy wykonuj manewry jednoosobowo, to ponosz oni osobist odpowiedzialno za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegni ciem. Obowi zek sprawdzenia wykonania powy szego postanowienia po zako czeniu manewrów nale y do pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.
Sposób sprawdzenia nale y okre li w regulaminie technicznym. Obowi zek zabezpieczenia przed zbiegni ciem pojazdów kolejowych znajduj cych si na torach przeznaczonych wy€cznie do u ytku innych jednostek organizacyjnych (np. bocznic) nale y do pracowników tych jednostek.
W przypadku obsłgi bocznic bez obecno ci przedstawiciela obsłgiwanej bocznicy, obowi zek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegni ciem nale y do kierownika manewrów przy u yciu dost pnych rodków u ywanych do tego celu przez u ytkownika bocznic.
7. Po uko czeniu manewrów nale y zamkn z powrotem wykolejnice i inne urz dzenia zabezpieczaj ce pojazdy kolejowe przed zbiegni ciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 13 Manewry na torach głównych

- 1 Manewry na torach głównych mog odbywa si tylko za pozwoleniem dy urnego ruchu.
- 2 Manewry na torze, po którym ma jecha poci g, nale y przerwa i z toru tego usun pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania nale y do obowi zków pracownika posterunku nastawczego, w którego okr gu odbywaj si manewry.
Przerwanie manewrów przed jazd poci gu powinno nast pi z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.
Manewry nale y przerwa po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla poci gu albo na wcze niejsze polecenie dy urnego ruchu.
Manewry nale y uwa a za przerwane, gdy manewruj ce pojazdy kolejowe zosta€usuni ty z drogi przebiegu poci gu i zatrzymany w miejscu nie zagra aj cym kolizj z jazd poci gu, odpowiednie sygnały wskazuj zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłsi e manewry zostały przerwane.
- 3 Je eli przygotowano drog przebiegu dla poci gu, manewry na torach €cz cych si z torem, po którym ma odbywa si jazda poci gu s dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla poci gu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami lub sygnalizatorami zabraniaj cymi jazd manewrowych. Je eli pewne ruchy manewrowe zagra a€by jad cemu poci gowi, nie nale y wykonywa tych ruchów. Szczegó€we postanowienia w tym zakresie powinny by uj te w regulaminie technicznym.
- 4 Jazda manewrowa na szlak poza wska nik oznaczaj cy granic przetaczania, a gdzie wska nika tego nie ma - ostatni rozjazd (skrzy owanie torów) odbywaj ca si w kierunku:
 - 1) szlaku jednotorowego,
 - 2) toru lewego szlaku dwutorowego,
 - 3) toru prawego szlaku dwutorowego, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy, dozwolona jest tylko za zezwoleniem dy urnego ruchu przekazanym rozkazem S, z okre leniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego mo e odby si jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału b d cego zezwoleniem na wjazd na stacj .

Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w rozkazie.

Dystrykt ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dystryktem ruchu siedniego posterunku zapowiadawczego.

- 5 Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy w kierunku zasadniczym, jazda składu manewrowego poza wskazywane granice przetaczania lub poza granicę stacji, gdy takiego wskazywania nie ma, może odbyć się po otrzymaniu przez kierownika manewrów, ustnego zezwolenia dystryktu ruchu, przekazanego bezpośrednio lub za pomocą urzędnika. Zezwolenie to dystrykt ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie pociąg (bocznicowy, popychacz od pociągu itp.). Jeżeli jest to możliwe należy obstarczyć urządzenia srk. Przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.
- 6 Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać tylko na ciętej drodze niezabudowanej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności (co najmniej 400 m), w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10 ‰.
Prędkość składu manewrowego nie powinna przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby ten pociąg się zatrzymał.
- 7 Dozwolony przez dystrykt ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dystrykt ruchu nie zarządził wcześniej przerwania manewrów i opróżnienia toru.
- 8 Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległości niezabudowanej dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
- 9 Polecenie przerwania manewrów i opróżnienia toru wydane przez dystrykt ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez zwrotniczego powinno być niezwłocznie wykonane.

§ 14 Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzi tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) należy zatrzymać pojazdy drogowe,
 - 2) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - 3) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dwukrotnie sygnał ostrzegawczy,
 - 4) w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd (przejście) bez rogatki może odbywać się pod warunkiem, że przejazd (przejście) w tym czasie jest strzeżony przez pracownika, a ruch drogowy i pieszy zostanie na czas prac wstrzymany.
4. W razie potrzeby dodatkowe warunki i uwagi określone w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym.

§ 15 Manewry z wagonami zawieraj cymi przesyłki o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłki z przekroczon skrajni , pojazdami kolejowymi gro cymi wykolejeniem, z lud mi

1. Podczas przetaczania wagonów z lud mi lub w pobli u których pracuj ludzie, załadowanych towarem ulegaj cym przesuni ciu, wagonów z przekroczon skrajni nale y zachowa szczególno stro no .
2. Wagony załadowane przesyłkami przekraczaj cymi skrajni ładunkow lub wyj tkowo ci kimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny by obustronnie okartkowane odpowiedni nalepk .
3. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyj tkowo ci kimi nale y zastosowa szczególne rodki ostro no ci, jak np. zmniejszenie pr dko ci przetaczania (pr dko maksymalna 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
4. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagra aj cym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego uprawnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien si ci le zastosowa .
5. Za pojazdy kolejowe zagra aj ce wykolejeniem uwa a si pojazdy, na których rewident taboru lub inni uprawnieni pracownicy umie cili nalepki okre laj ce niezdatno pojazdu do biegu na w asnych kołach, a tak e pojazdy kolejowe nie zaopatrzone w te nalepki, je eli widoczne jest uszkodzenie cz ci biegowych pojazdu mog ce spowodowa wykolejenie (uszkodzenie, obierwanie ma nicy, widełna niczych, układu hamulcowego, odpadni cie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Je eli na nalepce zostały napisane uwagi odnosz ce si do sposobu post powania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien si do nich zastosowa .
6. Zabrania si zdejmowania przez nieupowa nionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.
7. Przy manewrowaniu wagonami zaj tymi przez ludzi kierownik manewrów powinien uprzedzi osoby znajduj ce si w wagonach, dopilnowa zamkni cia drzwi w wagonach osobowych lub zabezpieczenia od samoczynnego zamkni cia si drzwi w wagonach towarowych przez zał e nie haków, a manewry wykonywa ze szczególno stro no ci unikaj c gwałtownych zmian pr dko ci.
8. Przy podstawianiu pró nych składow pasażerskich pod perony, na których znajduj si podróżni maj cy zajmowa miejsca w podstawianym skłdzie, nale y poda za pomoc megafonu komunikat ostrzegaj cy i nakazuj cy zachowanie ostro no ci podczas podstawiania składu po ci gu.

§ 16 Przetaczanie pojazdów kolejowych bez u ycia pojazdu kolejowego z nap dem

1. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomoc innych urz dze mechanicznych wolno przetacza tylko tak ilo pojazdów kolejowych i z tak pr dko ci , aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły by natychmiast zatrzymane.
2. Pr dko przetaczanych pojazdów kolejowych rodkami wymienionymi w ust. 1 nie mo e przekracza :
 - 1) 5 km/h - w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym,
 - 2) 3 km/h - w razie przetaczania innymi wymienionymi rodkami.
3. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdowa si na zewn trz toru.
4. / a cuch lub lina u yta do ci gni cia pojazdów kolejowych powinny mie długo co najmniej 2,5 m przy czym powinny by zaczepione w sposób wykluczaj cy mo liwo uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umo liwiaj cy natychmiastowe ich odczepienie w razie potrzeby.

5. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
6. W przypadku przetaczania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5‰ rodzakami wymienionymi w ust. 1, niezależnie od rodzajów stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku zastosować hamulcowy.
7. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
8. Nie wolno uderzać odprężniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
9. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez udziału pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
10. Inne osoby zatrudnione przy manewrach, kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracujących nadzorować, tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

§ 17 Posługiwanie się płazami hamulcowymi

1. Płaz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 1) podeszwy lizgowej z jedną lub dwiema wargami; przy podeszwie lizgowej rozróżniamy: spód lizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 2) korpusu (koźmierca) z nasadką lub bez,
 - 3) uchwyty.
 Brzegi podeszwy płaza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (przełotu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płaz.
2. Używane płazy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płazy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni lizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - 1) o szerokości 64 mm, malowane na kolor niebieski - do szyn typu 6,
 - 2) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - 3) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor różowy - do szyn typu 8, 15, S60 oraz R65 (tor szeroki),
 - 4) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, S42, S49, S60, R65.
 Malowanie płazów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
4. Zabrania się stosowania płazów o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
5. Komórka organizacyjna używająca płazów o różnych wymiarach powierzchni lizgowej podeszwy powinna posiadać szablony do sprawdzania rozstępu między wargami płazu przed wydaniem ich do pracy manewrowej. Dozwolona tolerancja podanych wymiarów wynosi ± 1 mm. Mogą być stosowane również płazy jednowargowe, które można używać do różnych typów szyn. Przy hamowaniu nimi należy stosować postanowienia § 11 ust. 8 pkt 2.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płaza do powierzchni tocznej głowki szyny i właściwego przesunięcia, należy po wyłożeniu płaza ruchem lizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprężu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płaza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi głowki szyny.
7. Płazów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn - płaz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,

- 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdy może to spowodować zaciśnięcie się podłoża i uszkodzenie iglicy - w razie konieczności ci mogą na zakładzie przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4) przed szczytem izolowanym lub na nim, przy scentralizowanym nastawianiu zwrotnic - podłoża należy układać za szczytem w takiej odległości, aby wagon na podłożu nie wjechał na następnie szczyty izolowane,
 - 5) na zewnętrznym toku szynowym w śliskich,
 - 6) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 7) na szynach rozpiętych i z widocznymi spękaniami metalu,
 - 8) w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
- 8 Nie wolno używać podłożów uszkodzonych. Podłoża hamulcowe powinny być wyłączone z użytkowania, jeżeli mają następujące wady:
- 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) jeżeli żyłki podszwy jest uszkodzony, spęszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest uszkodzony lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest uszkodzona, trzyma się na jednym niciu lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest uszkodzony lub tak skrzywiony, że używanie podłoża jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopki z podszwami obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
- 9 Podczas pracy, podłoża należy smarować przestrzegając następujących zasad:
- 1) smaruje się nasadki aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania, a manewrowemu oszczędza drogę,
 - 2) spod podszwy lizgowej należy lekko smarować podczas upałów, deszczu, mokrego niegu oraz przy zardzewiałych głowkach szyn - lekkie smarowanie zapewnia równomierne i pewne hamowanie oraz zmniejsza możliwość zaciśnięcia się podłożu,
 - 3) zabrania się smarowania podszwy podłoża przy szronie, gołedzi, rosie lub silnej mgle,
 - 4) nie wolno smarować powierzchni tocznej głowki szyny,
 - 5) szyny, na których nakładają się podłoża, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast mogą na posypywać piaskiem szyny przeciwnie, po której toczy się koło hamowanej osi.
- 10 Przy podgrzewaniu podłożów należy przestrzegać następujących wytycznych:
- 1) zabrania się używania w porze letniej stale jednego i tego samego podłoża, w celu niedopuszczenia do nadmiernego nagrzania się, dlatego do pracy należy używać kilka podłożów na zmianę, aby podłoża mogły ostygnąć,
 - 2) w czasie mrozów, dla uniknięcia konieczności podgrzewania podłożów należy ten sam podłożu używać do hamowania kilku kolejnych odpręgów,
 - 3) podczas mrozów poniżej - 5°C należy podłoża podgrzewać do temperatury przynajmniej +15°C; nie wolno wkładać podłożów do pieców lub bezpośrednio do ognia, lecz należy je umieszczać na piecach specjalnie do tego celu przeznaczonych; przy piecach koksowych podłoża należy układać na przykryciu lub opierać kołcem podłoża o piec, a uchwyty umieszczać na ziemi - przez podgrzewanie kołca podłoża uzyskuje się normalnego pracownika; wyłączenie w czasie mrozu nieogrzewanego podłoża powoduje w czasie hamowania nagłe nagrzanie się żyłki podszwy podłoża i urwanie się go lub też zatarcie,
 - 4) w pobliżu miejsca wykonywania pracy manewrowej powinny się znajdować naczynia ze smarem, a zimno również piecyki do podgrzewania podłożów i zapas węgla lub koksu.
- 11 Podłoża powinny być należyście utrzymane. Podłoża zdane do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub śliskach, rozmieszczonych w odstępach 25 - 50 m w zależności od warunków miejscowych. Podłożów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
- 12 Podłoża hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być odczekowane oraz oznakowane skrótem nazwy jednostki organizacyjnej (sekcji), rejonu manewrowego lub posterunku i kolejnym

numerem. Ustalony symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednej stacji. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania pociągu.

- 13 Pociągów nie wolno rzucać na ziemi, podszewki lizgów do spodu.
 - 14 W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia pociągów, należy ich kłaść na niego. W razie konieczności pościelenia pociąga na niego należy niegudepta, jeden pociąg położyć na powierzchni lizgów do góry, a na niego drugi pociąg powierzchnię lizgów do dołu.
 - 15 Zacięcie się lub zrzucenie pociąga z gąsienicy szyny prowadzi z reguły do uszkodzenia ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
 - 1) przyczynami zacięcia się pociągów mogą być:
 - a. nadmiernie spłaszczone gąsienice szyn - nieobcinane spędy,
 - b. nie podbite i nie utrzymane styki szyn - styki wiszące,
 - c. nierówny poziom szyn na stykach,
 - d. niewłaściwe smarowanie pociągów lub zanieczyszczenie podszewki,
 - e. przegrzewanie pociągów, wskutek wadliwego ogrzania zim lub przez cięgnięcie latem (hamowanie tym samym pociągiem kilku kolejnych odpręgów),
 - f. najechanie na pociąg z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7 m/s),
 - g. użycie pociąga nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
 - h. wyłożenie pociąga tuż przed stykiem szyn,
 - i. najechanie pociąga na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
 - j. nadmierne boczne użycie zewnętrznej strony gąsienicy szyny skrzydłowej naprzeciw dzioba wyrzutni,
 - 2) przyczynami zrzucania pociąga z szyny mogą być:
 - a. niewłaściwe wymiary pociąga dla danego typu szyny,
 - b. niewłaściwe smarowanie pociągów,
 - c. nieprzyleganie języka podszewki pociąga do szyny (podszewka skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - d. nieprzyleganie wargi pociąga do wewnętrznej bocznej powierzchni gąsienicy szyny,
 - e. niewłaściwe ułożenie pociąga na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podszewki pociąga do powierzchni lizgowej gąsienicy szyny).
- Pociąg, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
- 16 Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich pociągów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko pociągi pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczenia składu przed zbiegnięciem.
 - 17 Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne pociągi i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

Rozdział III ZESTAWIANIE POCIągÓW

§ 18 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:

- 1) w składzie powinny znajdować się tylko taki tabor, który odpowiada warunkom przewozu tym pociągami,
- 2) długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej - odstępstwa dozwolone są za zgodą zarządcy tego WKD,
- 3) tabor powinien być zdolny do ruchu - tabor uszkodzony może być wykorzystany do pociągów jeeli rodzaj uszkodzenia, według oznaczenia rewidenta taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
- 4) skład pociągu powinien być zestawiony zgodnie z planem zestawienia,
- 5) rozmieszczenie wagonów z czynnymi hamulcami zespolonymi w składzie pociągu towarowego powinno być równomierne w stosunku do masy pociągu, przy czym:
 - a. w jednej grupie nie może być więcej niż 4 wagony 2-osiowe lub 2 wagony 4-i więcej osiowe) mające tylko przewód główny lub hamulec wykorzystany z działania,
 - b. w pociągu 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 i więcej osiowy, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wykorzystany z działania, a dwa ostatnie wagony muszą posiadać sprawnie działający hamulec zespolony,
- 6) dwa ostatnie wagony - a przy zmianie kierunku jazdy - również dwa pierwsze, muszą mieć czynny hamulec zespolony, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 23 ust. 3,
- 7) ostatni wagon powinien posiadać wsporniki do zakłócania sygnałkości pociągu,
- 8) tabor powinien być przepisowo sprzągnięty,
- 9) wagony w stanie próbnym powinny być czyste z wyjątkiem wagonów kierowanych do mycia lub dezynfekcji - wagony powinny być pozamykane i odpowiednio okartkowane,
- 10) drzwi wagonów powinny być zamknięte i zabezpieczone przed otwarciem - drzwi wagonów krytych w stanie próbnym wewnątrz mokrych, mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakami zarzutowymi,
- 11) kłnice wagonowe powinny być zabezpieczone przed wypadnięciem - kłnice stalowe posiadające uchwyty powinny być powiązane uchwyty,
- 12) ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, równomiernie rozmieszczony i umocowany zgodnie z wymogami,
- 13) wagony bez ścian pokrywnych załadowane dębami szynami lub prętami stalowymi na dwóch lub więcej wagonach, należy uważać o ile jest to możliwe na koniec pociągu towarowego o prędkości do 65 km/h,
- 14) wagony z ścianami pokrywymi połączony samymi ładunkiem lub rozwór albo wagonem po rednim należy uważać na koniec pociągu o prędkości do 65 km/h, przy czym:
 - a. za tymi wagonami może znajdować się wagon kopowy z czynnym hamulcem,
 - b. odległość siednich osi wagonów połączonych samymi ładunkiem lub rozwór nie może być większa niż 17 m,
 - c. grupa większa niż trzy ładowne pary wagonów z ścianami pokrywymi powinna posiadać wymagane dla niej masy hamulców - w razie braku tej masy należy uwzględnić do grupy potrzebną liczbę wagonów ładownych z czynnym hamulcem,
 - d. ilość wykorzystanych wagonów nie może przekraczać :

Do pociągu	Na pochyleniu	
	do 10‰	ponad 10‰
towarowego	8 par	4 par
mieszanego	3 par	2 par

- e. jeżeli w pociągu znajduje się mniejsza liczba par wagonów z łami pokrotnymi niż wskazano wyżej, to na końcu pociągu mogą znajdować się inne wagony w ilości takiej, aby nie przekroczyła ilości par wagonów z łami pokrotnymi brakującą do wyżej określonej normy maksymalnej,
- 15) wagony spalinowe w stanie nieczynnym bez wagonów doczepnych lub z wagonami doczepnymi mogą być doprzegane tylko do końca pociągu; na popychanie takich pociągów potrzebna jest zgoda Zarządzającego WKD, który podejmie decyzję, po ustaleniu możliwości popychania ze względu na rodzaj budowy wymienionego taboru,

§ 19 Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów

- 1 Do pociągów nie wolno włączać taboru z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrazać bezpieczeństwu ruchu lub ładunkowi.
- 2 Określenia przydatności taboru do ruchu dokonuje rewident taboru, a tam gdzie ich nie ma - kierownik manewrów.
- 3 Kierownik manewrów dokonuje kwalifikacji taboru do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy tabor nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczególnych pomiarów i badań. Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwać się w wątpliwość co do przydatności taboru do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty, która do czasu szczególnego zbadania taboru przez rewidentów taboru jest obowiązująca.
- 4 Zabrania się włączania do pociągów taboru, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, w szczególności ci:
 - 1) obłuzowanie obręczy na kole,
 - 2) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i głębokości ponad 60 mm lub wysokość ponad 1 mm,
 - 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub uszkodzenie widełek mechanicznych lub zwór), luźne widełki lub z brakiem nitów,
 - 5) zerwanie koźła sprężyny (resora),
 - 6) przesunięcie sprężyny (resora) lub pióra resora,
 - 7) pęknięcie lub zerwanie głównego pióra sprężyny (resora),
 - 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka cięgłowego, cięgła, sprzęgu rubowego,
 - 9) zerwanie sprzęga narowego,
 - 10) zerwanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
 - 11) przesunięcie zbiornika cysterny,
 - 12) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym i ponad 50 mm w wagonie osobowym,
 - 13) uszkodzenie mechaniczne powodujące wyciekanie smaru,
 - 14) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowego (w kształcie litery "T") w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt 3, 12 dokonuje się szacunkowo.
- 5 Zabrania się włączania do pociągów taboru:
 - 1) po wykolejeniu lub taboru, który znajduje się w pociągu lub składowisku manewrowym uległ wypadkowi, do czasu orzeczenia przez rewidenta taboru, maszynistę lub innego uprawnionego pracownika, o jego przydatności do ruchu,
 - 2) z nalepkami o treści zakazującej włączania go do pociągu,
 - 3) załadowanego i zabezpieczonego niezgodnie z przepisami o załadunku wagonów towarowych,

- 4) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem wagonów próbnych i przesyłanych z zakładów wytwórczych do jednostki macierzystej,
 - 5) z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
 - 6) z rozstawem siednich osi wózków mniejszym niż 1,5 m z wyjątkiem wagonów z zagłębionym podłogiem, uraw kolejowych,
 - 7) z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próbnych cysternach i chłodniach,
 - 8) z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,
 - 9) z widocznymi ładami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
 - 10) z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących zagrazać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
- 6 Do pociągów nie należy włączać taboru, którego prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
- 7 Do pociągów pasażerskich, w zależności od prędkości kursujących pociągów, nie mogą być włączane wagony:

pkt	Przy prędkości:	Określenie wagonów, które nie mogą być włączane do pociągów pasażerskich
1)	niezależnie od prędkości	a) z towarami niebezpiecznymi, b) platformy z ładunkami ciężkimi i dużych przedmiotów, ulegających łatwemu przesunięciu oraz wagonów załadowanych pojazdami drogowymi z wyjątkiem samochodów osobowych, c) towarowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 3,5 m o masie własnej mniejszej niż 8 ton, d) połączone tylko wspólnym ładunkiem lub rozwar, e) nie mające czynnego hamulca zespolonego z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 11, f) towarowe na ośkach lizgowych.
2)	od 61 do 80 km/h	a) wymienione w pkt 1, b) osobowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 5 m i masie własnej mniejszej niż 12 ton, c) osobowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i masie własnej mniejszej niż 14 ton, d) towarowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 4,5 m i o masie własnej mniejszej niż 9 ton, e) towarowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i o masie własnej mniejszej niż 14 ton, f) towarowe na wózkach z rozstawem osi wózków mniejszym niż 1,8 m i masie własnej mniejszej niż 16 ton, g) wagony towarowe z ładunkiem przewożonym zsypem lub luzem (dotyczy to drobnych przedmiotów nieopakowanych i nieumocowanych),

- 8 Do pociągów pasażerskich, w zależności od prędkości pociągów mogą być włączane:

pkt	Przy prędkości:	Określenie wagonów dopuszczonych do kursowania w pociągach pasażerskich
1)	od 81 do 100	wagony towarowe oznaczone znakiem "S" lub "SS", o ile od daty ich ostatniej

	km/h	rewizji okresowej upływu nie więcej niż 12 miesięcy i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń, z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 8,
2)	od 101 do 120 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem "SS", o ile od daty ostatniej rewizji okresowej nie upływu nie więcej niż 12 miesięcy i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń, z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 8 - z zastrzeżeniem zawartym w § 22 ust. 6,
3)	ponad 120 km/h	a) wagony osobowe, które mają podaną na wagonie prędkość nie większą niż 120 km/h, b) wagony 4-osiowe przeznaczone do przewozu samochodów osobowych, z odpowiednim oznaczeniem prędkości - z zastrzeżeniem zawartym w § 22 ust. 6.

9 Do pociągów towarowych w zależności od prędkości pociągu mogą być włączane:

pkt	Przy prędkości	Określenie wagonów dopuszczonych do kursowania w pociągach towarowych
1)	do 70 km/h	wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" na ośkach lizgowych,
2)	od 71 do 80 km/h	wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" na ośkach tocznych,
3)	od 81 do 100 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem "S" lub "SS",
4)	od 101 do 120 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem "SS".

10 Do pociągów pasażerskiego o prędkości większej od 80 km/h, można włączyć jeden wagon bez czynnego hamulca zespolonego tylko wtedy, gdy wagon ten jest przesyłany do naprawy oraz spełnione są następujące warunki:

- 1) prędkość rozbiegowa pociągu nie jest większa od 120 km/h,
- 2) włączenie wagonu bez czynnego hamulca nie spowoduje konieczności obniżenia prędkości pociągu z powodu zmniejszenia procentu rzeczywistej masy hamujących,
- 3) wagon (tylko jeden) bez czynnego hamulca znajduje się bezpośrednio za prowadzącym pojazdem (pojazdami) trakcyjnym,
- 4) nie jest przewidywana zmiana kierunku jazdy pociągu.

11 Tabor kolejowy odpowiadający warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach może być włączany do pociągów o niższych prędkościach.

§ 20 Zestawianie pociągów pasażerskich

- 1 Porządek rozmieszczenia wagonów w pociągach pasażerskich wskazany jest w planie zestawiania pociągów pasażerskich.
- 2 Jeżeli w pociągu znajduje się wagon bagażowy, powinien on znajdować się bezpośrednio za lokomotywą, o ile inne względy nie wymagają ustawienia go na innym miejscu w pociągu. Postanowienie to dotyczy również wagonu pocztowego, gdy w pociągu nie ma wagonu bagażowego lub gdy wagon bagażowy nie znajduje się bezpośrednio za lokomotywą.
- 3 W razie potrzeby wagony towarowe mogą być włączone do pociągów pasażerskiego na doraźne zarządzenie.
- 4 Liczba wagonów towarowych włączonych do pociągów pasażerskiego nie może przekraczać :
 - 1) 12 osi przy prędkości do 70 km/h,
 - 2) 10 osi przy prędkości 71-80 km/h,
 - 3) 6 osi przy prędkości 81-100 km/h.
 Liczba ta nie dotyczy pociągów mieszanych.

- 5 W pociągu pasażerskim o prędkości nie większej niż 80 km/h wagony towarowe zasadniczo powinny znajdować się na końcu pociągu o ile nie postanowiono inaczej w Zarządzeniu.
- 6 W pociągach mieszanych wagony przeznaczone do przewozu podróжных powinny być zgrupowane razem i umieszczone zasadniczo w przedniej części pociągu oddzielone od lokomotywy częściowo co najmniej jednym wagonem ochronnym. Wagony z ładunkiem żywych zwierząt lub cuchnącym, wagony z ładunkiem łatwopalnych przedmiotów, które mogą ulec łatwemu przesunięciu należy umieszczać za wagonami z podróжными i oddzielać je od nich jednym wagonem krytym próżnym lub ładownym z innym ładunkiem.
- 7 Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania "R" wolno włączyć nie więcej niż trzy wagony z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania "P", przy czym liczba wagonów nastawionych na przebieg hamowania "R" musi być większa niż liczba wagonów z nastawieniem na przebieg hamowania "P". W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania "P".
- 8 Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania "P" lub "R", można włączyć wagony towarowe z nastawianiem na przebieg hamowania "P" z tym, że liczba takich wagonów w pociągu z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania "R" nie może być większa od trzech, a liczba wagonów z hamulcami z nastawieniem "R" musi być zawsze większa od liczby wagonów z hamulcami z nastawieniem na przebieg hamowania "P". W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania "P".
- 9 Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania "P" lub "R" nie wolno włączać wagonów towarowych z hamulcem nastawionym na przebieg hamowania "G".
- 10 Gdyby jednak zaszła potrzeba włączenia do pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawionych na przebieg hamowania "P", wagonów z nastawieniem hamulca na przebieg hamowania "G" o masie ogólnej nie większej niż 130 ton, to należy równie nastawić na przebieg hamowania "G" hamulce tych wagonów osobowych, które są wyposażone w urządzenia do nastawiania na przebieg hamowania "G". Największa dozwolona prędkość pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawianych na przebieg hamowania "G" nie może być większa niż przewidziana dla pociągu towarowego na danej linii.
- 11 Jeżeli wagony osobowe nie posiadają nastawienia na przebieg hamowania "G" lecz tylko "P" lub "R" mają być włączone do pociągu towarowego na hamulcach wolnodziałających nastawionych na przebieg działania "G", to hamulce tych wagonów osobowych należy wyłączyć z działania.
- 12 W pociągu pasażerskim z nastawieniem hamulców "R + Mg" mogą znajdować się najwyżej dwa nie umieszczone bezpośrednio obok siebie wagony bez czynnego magnetycznego hamulca szynowego.

§ 21 Rozmieszczanie taboru kolejowego w pociągach towarowych

1. W pociągach towarowych i mieszanych za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden pojazd kolejowy uszkodzony, lecz zdolny do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Pojazd kolejowy powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca. Wyjątkowo od tej zasady może być stosowane odstępstwo, przy zabieraniu pojazdu kolejowego z miejsca wypadku na szlaku do najbliższej stacji.
2. Do pociągów, do których włączono wagony załadunkowe wspólnym ładunkiem, połączone rozporami lub samym ładunkiem, albo te wagony z ładunkiem niebezpiecznym - nie wolno dołączać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.
3. Pierwszy (czołowy) pojazd kolejowy pociągu pchanego o ile jest to możliwe powinien posiadać :
 - 1) w pociągu na hamulcach zespolonych - czynny hamulec zespolony oraz czynny hamulec ręczny,

- 2) w pociągu na hamulcach ręcznych - pomost z czynnym hamulcem ręcznym. Jeżeli czołowy pojazd kolejowy urzeczony tych nie posiada, to powinien je posiadać jeden z następujących pojazdów kolejowych znajdujących się nie dalej, niż w granicach 4 pierwszych pojazdów kolejowych.
4. Do pociągu, który ma być popychany lub pchany nie należy włączać wagonów załadunkowych w sposób uniemożliwiający ich nieszkodliwy zderzakowy.
5. Pojazd specjalny w stanie nieczynnym może być włączony do pociągu, w miejscu stosownie do napisu na tym pojeździe. Przekroczenie pociągu nie może przekraczać przekroczenia określonej na pojeździe specjalnym. Ruchome części (ramiona, skrzydła, podpory, wysięgniki, przenośniki, noże, urawiki itp.) muszą być zabezpieczone przed samoczynnym zadziałaniem. Za właściwe przygotowanie pojazdu specjalnego do jazdy w składzie pociągu odpowiedzialna jest jednostka organizacyjna przekazująca ten pojazd do przewozu. Maszyny posiadające w swojej konstrukcji sprzęg samoczynny należy włączyć w skład pociągu z wagonami ochronnymi (mającymi po jednym sprzęgu samoczynnym na czółowicach). Wagony techniczno - gospodarcze mogą być włączone w skład pociągu w dowolnym miejscu, o ile pozwala na to ich konstrukcja, w przeciwnym przypadku stosownie do napisów na taborze (zwraca uwagę na wytrzymałość sprzęgu rubowego).

Jazda pociągu ze znajdującymi się w składzie pojazdami specjalnymi powinna odbywać się z przekroczeniem nie przekraczającą dozwolonej dla tego rodzaju pojazdów.

6. Przy formowaniu pociągu z wagonami z przekroczoną skrajnią należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) jeżeli zarządzono włączenie wagonu z makiet lub wagonu skrajniowego, to wagon ten powinien być oddzielony od lokomotywy wagonem o konstrukcji umożliwiającej obserwację przez konwojenta wagonu z makiet lub wagonu skrajniowego z nieczynnej kabiny lokomotywy. Za wagonem z makiet lub wagonem skrajniowym nie bliżej niż 100 metrów od wymienionych wagonów należy włączyć wagon z przekroczoną skrajnią,
 - 2) jeżeli nie zarządzono włączenia wagonu z makiet lub wagonu skrajniowego to wagon z przesyłką przekraczającą skrajnię, powinien znajdować się bezpośrednio za lokomotywą,
 - 3) między wagonem z przesyłką przekraczającą skrajnię, a wagonem z makiet lub wagonem skrajniowym nie powinny znajdować się wagony, które uniemożliwiają obserwację przesyłki przekraczającej skrajnię ze stanowiska konwojenta.
7. Skład pociągu na hamulcach zespolonych powinien mieć również wagony z czynnym hamulcem ręcznym lub postojowym w ilości określonej postanowieniami instrukcji obsługi i eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

§ 22 Umieszczanie lokomotyw w pociągach

1. Lokomotywa pociągowa ciągnąca i przyprzęgowa powinny znajdować się na przodzie pociągu, a jeżeli jest to lokomotywa parowa, powinna być zwrócona przodem w kierunku jazdy.
2. Ustawienie lokomotyw na przodzie pociągu nie obowiązuje w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli pchanie pociągu przewidziane jest w rozkładzie jazdy,
 - 2) w pociągach cofanych na szlaku,
 - 3) przy cofaniu lub przestawianiu pociągu na stacjach,
 - 4) w pociągach ratunkowych, służbowych, roboczych i z pomocą od nieczynnym,
 - 5) w pociągach obsługujących bocznice, na których nie ma możliwości przestawiania lokomotywy,
 - 6) w pociągach pasażerskich wahadłowych, kursujących do miejsca, w którym nie ma możliwości przestawienia lokomotywy,

- 7) w pociągach pasażerskich, w których wagon znajduje się na przodzie posiada urządzenie do zdalnego sterowania pojazdem trakcyjnym,
- 8) w pociągach kursujących do miejsca przesiadania lub wypadku na szlaku.
3. Do pociągów mogą być użyte nie więcej niż dwie lokomotywy ciągnące i jedna lokomotywa popychająca. W przypadkach wyjątkowych Zarządca WKD może zezwolić na używanie dwóch lokomotyw popychających.
4. Pomiędzy lokomotywy ciągnące nie wolno wstawiać wagonów z wyjątkiem jazdy do wiadczalnych i pociągów roboczych kursujących po torze zamkniętym.
5. W pociągach próbnych, inspekcyjnych i obsługujących bocznice na krótko czasowe zarządca WKD lokomotywa pociągowa może być ustawiona w dowolnym miejscu.
6. Lokomotywy nieczynne należy przesyłać pociągami towarowymi lub mieszanymi przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) nieczynne lokomotywy należy włączać do pociągów kursujących z prędkością nie większą niż ustalono dla tej lokomotywy,
 - 2) przy przesyłaniu nieczynnych lokomotyw należy stosować postanowienia § 23 ust. 12,
 - 3) przesyłane lokomotywy powinny być zdalne do ruchu,
 - 4) wszystkie nieczynne lokomotywy powinny posiadać czynne hamulce zespolone i być włączone w przewód główny hamulca,
 - 5) nieczynne lokomotywy powinny być odpowiednio przygotowane do jazdy (zgodnie z dokumentacją techniczno - ruchową), a na widocznym miejscu powinny znajdować się tabliczki z napisem dozwolonej prędkości i drogi przewozu,
 - 6) konieczność obsadzenia i dozoru nieczynnego pojazdu trakcyjnego określa przewoźnik.

Wyjątkowo pojedyncze lokomotywy elektryczne, spalinowe i wagony spalinowe mogą być przesyłane (na odcinkach z dozwoloną podwójną trakcją) pociągami pasażerskimi bezpośrednio za lokomotywą ciągnącą, przy zachowaniu warunków określonych w pkt 1, 3, 4, 5 i 6.
7. W przypadku uszkodzenia (usterki) lokomotywy pociągowej uniemożliwiającego wytwarzanie siły pociągowej, lokomotywa ta może jechać dalej w składzie pociągu w stanie nieczynnym bezpośrednio za lokomotywą zastępczą, o ile warunki techniczno - ruchowe tego nie zabraniają.
8. W razie potrzeby przesłania lokomotywy luzem na odcinku względnie szlaku, na którym wykorzystana jest pełna przepustowość, a podwójna trakcja jest niedozwolona, lokomotyw można na wleczyć na koniec pociągu towarowego, jeżeli prędkość konstrukcyjna tej lokomotywy nie jest mniejsza od prędkości pociągu. Lokomotywa ta jako doprzęg powinna być sprzęgnięta z pociągami i połączona z hamulcem zespolonym pociągu oraz właściwie osygnalizowana.
9. Nieczynne lokomotywy o mocy mniejszej niż 230 kW (300 KM) można za zgodą Zarządcy cego WKD przesyłać pociągami towarowymi o prędkości nie większej niż 60 km/h, a włączać je należy możliwie w końcu pociągu (o ile to możliwe na 3 lecz nie dalej niż na 5 miejscu od końca). Lokomotywy te nie mogą znajdować się w pociągach popychanych lub pchanych.

§ 23 Ustalanie długości i masy pociągów

1. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu bez czynnych lokomotyw (z tendrami). Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągu zależy od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców.
3. Pociąg pasażerski powinien mieć długość dostosowaną do długości peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje.
4. Pociąg towarowy, którego hamulec jest:
 - 1) wolnodziałający - może mieć zasadniczo 600 m, zależnie od długości torów stacyjnych, na które przyjmuje się ten pociąg.

- 2) wi kszość d~~ł~~go , lecz nie wi ciej ni 750 m, poci g towarowy mo e mie pod nast puj -
cymi warunkami:
- a. d~~ł~~go torów stacyjnych, na które przyjmuje si ten poci g jest odpowiednia,
 - b. miarodajne pochylenia na szlakach nie przekraczaj 12‰,
 - c. poci g prowadzony jest na hamulcach zespolonych,
- 3) szybkość jazdy - mo e mie zasadniczo 300 m.
- Wi kszość d~~ł~~go ni podano w pkt 1 i 2 poci g towarowy mo e mie tylko za zezwoleniem Zarz dzaj cego WKD.
- 5 Dopuszczaln d~~ł~~go poci gów pasa erskich i towarowych na poszczególnych odcinkach nale y podawa w stosownych dodatkach do wewn trznego rozk~~ł~~du jazdy.
- 6 D~~ł~~go poci gu w metrach nale y ustali na podstawie napisów na taborze kolejowym w~~ł~~czonym do sk~~ł~~adu poci gu lub wed~~ł~~g d~~ł~~go ci oznaczonej na torach odjazdowych (kierunkowych). Do obliczenia d~~ł~~go ci poci gu w metrach nale y przyjmowa d~~ł~~go taboru kolejowego ze zderzakami.
- 7 Masa ogólna poci gu jest sum masy brutto wszystkich jednostek taboru znajduj cych si w sk~~ł~~adzie poci gu bez czynnych pojazdów trakcyjnych. Wyj tek stanowi :
- 1) poci gi pasa erskie kursuj ce z pr dko ci wi kszo ni 120 km/h,
 - 2) poci gi, w których masa sk~~ł~~adu poci gu jest mniejsza ni 200 t, w których do masy ogólnej dolicza si równie mas w~~ł~~asn czynnego pojazdu trakcyjnego.
- 8 Masa brutto jednostki taboru jest sum masy w~~ł~~asnej (tary) i masy ~~ł~~adunku (netto).
- 9 Mas ~~ł~~adunku okre la si na podstawie nalepek kierunkowych lub dokumentów przewozowych.
- 10 W poci gach pasa erskich mas brutto wagonu przyjmuje si wed~~ł~~g znaku zawieraj cego dane o masie w~~ł~~asnej, masie brutto i liczbie miejsc siedz cych, umieszczonego w dolnej cz ci cianej bocznej wagonu. W przypadku braku tego znaku, mas brutto wagonu okre la si dodaj c do masy w~~ł~~asnej podanej na cianie bocznej wagonu, redni mas obci enia wagonu podan w tabeli:

Rodzaj wagonu	rednia masa obci enia wagonu
wagon osobowy 1 klasy	4 t *
wagon osobowy 1 klasy z przedzia ł em бага owym	4 t *
wagon osobowy 2 klasy (mniej ni 80 miejsc siedz cych)	5 t *
wagon osobowy 2 klasy z przedzia ł em бага owym	5 t *
wagon osobowy 1/2 klasy	5 t *
wagon osobowy 2 klasy (80 lub wi ciej miejsc siedz cych)	6 t
wagon pomiarowy	2 t
wagon salonowy	2 t
wagon бага owy	5 t
wagon osobowy pi trowy	18 t

* tak e dla wagonów z miejscami do le enia

11. Masa ogólna poci gu nie powinna by wi ksza od ustalonego obci enia lokomotywy czynnej, wyznaczonej do prowadzenia tego poci gu. Obci enie lokomotywy czynnej dla ka dego poci gu wskazane jest w rozk~~ł~~adzie jazdy.

Rozdział IV

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY

§ 24 Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

10. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
11. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać :
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawne latarki sygnałowe,
 - 2) gwizdek,
 - 3) kredy do znaczenia wagonów,
 - 4) kask i rękawice ochronne,
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą,
12. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i nadzorującym manewry oraz mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag, a także wyściąg z dodatku 2 lub 4 do wewnętrznego rozkładu jazdy w zakresie zestawianych przez stację pociągów.
13. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy manewrowej.

§ 25 Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy, wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
3. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzenia przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po gwódkach szyn.
4. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerwać między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
5. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi.
6. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
7. Nie wolno przebywać na międzytorze w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
8. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na gwódkach szyn, pomiędzy iglicami i opornikami, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
9. Zabrania się chodzenia po hamulcach torowych i innych urządzeniach obsługujących czucie automatycznego sterowania rozrządzeniem.
10. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.

11. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na mi dzytorzach do wymiany nawierzchni wzgl dnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach niegu, lodu, piasku, wiru, kamieni itp.
12. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość wystąpienia nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
13. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ci ągów przypadających na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odr ębnymi przepisami BHP.

§ 26 Jazda na pojazdach kolejowych

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
2. W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu, zabrania się :
 - 1) wychylać się poza skrajni taboru,
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzągach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.
 - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - 4) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
 - 5) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - 6) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych,
 - 7) zajmować miejsca w wagonie załadunkowym towarami niebezpiecznymi,
 - 8) przebywać na zderzakach, sprzągach, ładunkach i dachach pojazdów kolejowych.
3. **Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych będących w ruchu.**

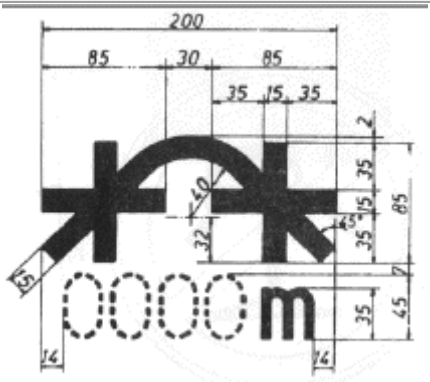
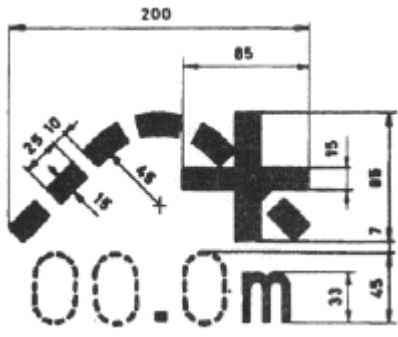
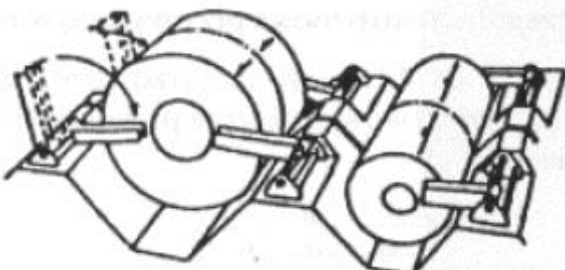
§ 27 Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych



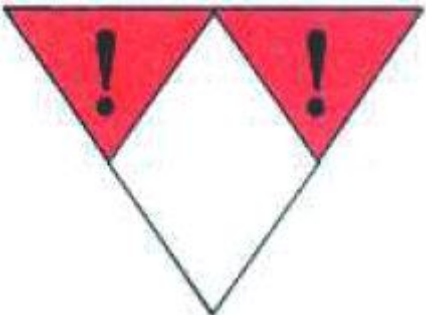

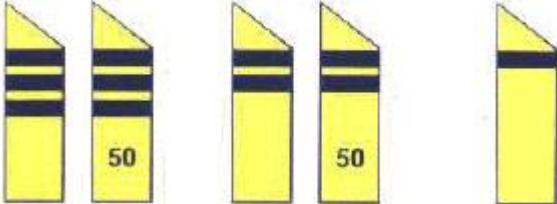
18. Jeżeli pojazdy kolejowe znajdują się na torze, nad którym zawieszona jest sieć jezdna nie wolno wchodzić ani przebywać na pojazdach kolejowych, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m licząc od podłogi wagonu.
19. Nie wolno przechodzić przez pomosty hamulcowe, ani przebywać na nich, o ile pomost jest wyniesiony więcej niż 1 m od poziomu podłogi pojazdu kolejowego, a także wchodzić na drabinki pojazdów kolejowych.
20. Zabrania się dotykania elementów sieci trakcyjnej, jak również zbliżania do niej na odległość mniejszą niż 1,5 m cz ęści ciała, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów. Zabrania się dotykania części elektrycznych (kable, linki, czynniki) sieci powrotnej oraz urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.
21. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci jezdnej (stopy, bramki), na których zawieszone są przewody trakcyjne i elektroenergetyczne.
22. W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych części elektrycznych (linki) sieci powrotnej. O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyspozytora ruchu oraz dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.

- 23** Z uwagi na zagrożenie awaryjne sieci występuje podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwości porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

Załącznik 1

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

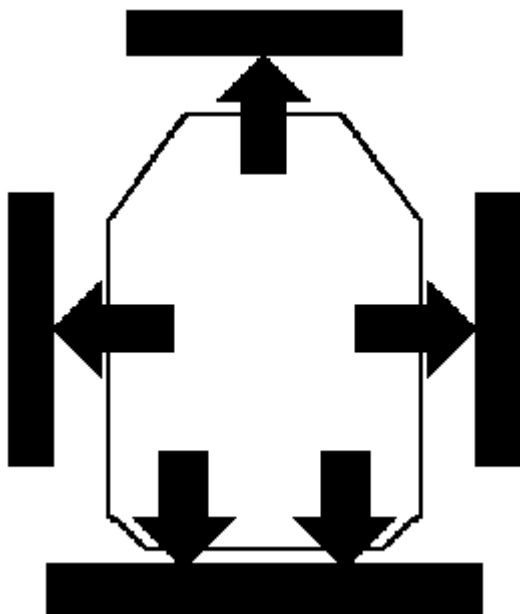
Symbol	Opis
	<p>Znak ostrzegawczy - zabroniony przejazd przez górki rozrzadow o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.</p>
	<p>Znak ostrzegawczy - dopuszcza się przetaczanie przez górki rozrzadow tylko przy zachowaniu szczególnych warunków ostrożności. Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.</p>
<p>Ostro nie przetacza</p>	<p>Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania. Napis koloru białego, na jasnym tle - czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca - z prawej strony. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.</p>
	<p>Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, nakazujący zabezpieczenie przed przesunięciem bocznym. Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej.</p>

	<p>Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazuje jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными cianami i dachem (przesuwne segmenty podłogi).</p> <p>Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis: "Podczas jazdy dach i ciany powinny być zamknięte i zaryglowane".</p> <p>Znak umieszczony na cianie wagonu.</p>
	<p>Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony.</p>
	<p>Zakaz najeżdżania.</p> <p>Znaczenie znaku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzaniu pociągów oraz w celu ochrony wagonu, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.
	<p>Zakaz staczania i odrzucania.</p> <p>Znaczenie znaku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakaz odrzutu i rozrządzania na górkach, - wagon musi być przemieszczany przez lokomotywmanewrowy, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.
	<p>Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 V) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęt roboczy między wagonami nie wolno rozłączać przed rozłączeniem przez rewidenta taboru przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części ścianek bocznych po stronie bocznej i czosnekowej, a na wagonach nie mających ścianek bocznych - na tablicy blaszanej.</p>

<p>a) </p> <p>b) </p>	<p>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 głównej szyny:</p> <p>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,</p> <p>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.</p>
	<p>Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych.</p> <p>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 nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.</p>
	<p>Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu towarów niebezpiecznych.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 - właściwość trująca (toksyczność), 7 - właściwość promieniotwórcza, 8 - działanie rakotwórcze, 9 - niebezpieczeństwo samorzutnej gwałtownej reakcji. <p>X ó materiał niebezpiecznie reaguje z wodą.</p> <p>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</p>

znaczenia dla określenia stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.

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



Baczność ! Dozorca w wagonie !

UWAGA!

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

UWAGI I NOTATKI: