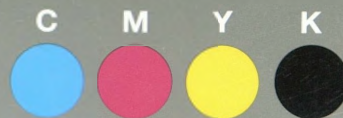




Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
DEPARTAMENT INŻYNIERJI

INSTRUKCJA SAPERÓW KOLEJOWYCH
(TYMCZASOWA)

„TYLKO DO UŻYTKU
WEWNĘTRZNEGO”

KOLEJKI WĄSKOTOROWE

CZĘŚĆ II

EKSPLOATACJA KOLEJEK
WĄSKOTOROWYCH

Komenda Skład i Warsztaty

2. pułk saperów kolejowych

L. de. _____

WARSZAWA 1929



Colour Chart #13

Blue

Cyan

Green

Yellow

Red

Magenta

White

3/Color

Black

Centimetres

Inches

DANES-PICTA.COM

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
DEPARTAMENT INŻYNIERJI

INSTRUKCJA SAPERÓW KOLEJOWYCH
(TYMCZASOWA)

„TYLKO DO UŻYTKU
WEWNĘTRZNEGO”

KOLEJKI WĄSKOTOROWE

C Z Ę Ś Ć II

EKSPLOATACJA KOLEJEK
WĄSKOTOROWYCH

Komenda Skład i Warsztal.

2. p. 2. ad. kolejowych

L. dz. ————

WARSZAWA 1929

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH
DEPARTAMENT INŻYNIERJI

INSTRUKCJA SAPERÓW KOLEJOWYCH
(TYMCZASOWA)

„TYLKO DO UŻYTKU
WEWNĘTRZNEGO”

KOLEJKI WĄSKOTOROWE

C Z Ę Ś Ć II

EKSPLOATACJA KOLEJEK
WĄSKOTOROWYCH

XXIV. 2.

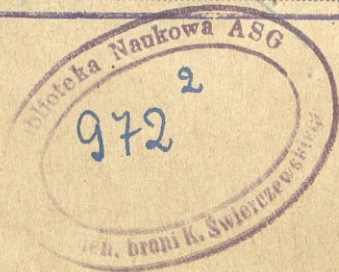
Komenda Składowa, Warszawa
2, p. Sap. Kolejowych,

L. dz. _____

WARSZAWA 1929

565/I/2.

BIBLIOTEKA PODRĘCZNA W.I.N. S.	
Nr.	341
Dział	1.2.



Druk M. S. Wojsk.

ROZKAZ

wprowadzający w życie tymczasową instrukcję
saperów kolejowych „Eksploatacja kolejek
wąskotorowych“.

1. Zatwierdzam do użytku wewnętrznego saperów kolejowych przedstawioną mi przez Komisję Regulaminową tymczasową instrukcję saperów kolejowych p. t. „Eksploatacja kolejek wąskotorowych“.

2. Instrukcję tę należy stosować przy eksploatacji kolejek wąskotorowych.

Przedewszystkiem powinni być zaznajomieni z treścią niniejszej instrukcji podoficerowie zawodowi oraz słuchacze pułkowych szkół podoficerskich w zakresie dla nich potrzebnym.

3. Ostateczna redakcja instrukcji będzie oparta na danych doświadczalnych uzyskanych drogą wypróbowania niniejszej instrukcji w pułkach saperów kolejowych i w bataljonie szkolnym saperów kolejowych.

4. W związku z powyższem polecam wszystkim oficerom, którzy na podstawie niniejszej instrukcji będą prowadzili wykłady i ćwiczenia z eksploatacji kolejek wąskotorowych, przedstawiać dowódcom pułków i dowódcy bataljonu szkolnego saperów kolejowych swoje wnioski, dotyczące koniecznych zmian lub uzupełnień instrukcji.

Dowódcy pułków saperów kolejowych i dowódca bataljonu szkolnego saperów kolejowych—po zbadaniu otrzymanych wniosków—przedstawią konkretne projekty zmian instrukcji do Departamentu Inżynierji do dnia 31 grudnia 1929 r.

Niezależnie od powyższego dowódcy pułków saperów kolejowych i dowódca bataljonu szkolnego saperów kolejowych powinni w razie zauważenia jakichkolwiek nieścisłości w treści niniejszej instrukcji meldować o tem Departamentowi Inżynierji, który zarządzi ew. sprostowanie względnie uzupełnienie odpowiedniej części instrukcji.

5. Instrukcja niniejsza obowiązuje od chwili otrzymania jej przez oddziały i formacje saperów kolejowych.

SZEF DEPARTAMENTU INŻYNIERJI

(—) SKORYNA

Pułkownik

SPIS RZECZY.

Rozdział I.

Sygnalizacja.

	Str.
I. Sygnały drogowe	9
II. Sygnały główne	12
III. Sygnały pociągowe	13
IV. Sygnały obsługi pociągowej	15

Rozdział II.

Ogólne Przepisy Ruchu.

Rozkłady jazdy	19
Zegary	20
Prędkość	20
Podział pociągów	21
Określenie pojęcia pociągu	21
Kolejność wózków w pociągu	21
Procent wózków hamowanych i rozmieszczenie ich w pociągu	22
Przewóz amunicji i materiałów wybuchowych	22
Uwagi ogólne o służbie na stacji	24
Obowiązki zawiadowcy i dyżurnych ruchu	24
Służba ruchu	25
Wysyłanie pociągów	25
Dokumenty pociągu	26
Przegląd wózków	27

	Str.
Przyjmowanie pociągów	28
Postój i ruchy pociągów na stacji	29
Pociągi podwójne	29
Opóźnienia pociągów	29
Zachowanie się w nadzwyczajnych wypadkach	30
Gospodarka mat. i prace kancelaryjne	31
Służba zwrotniczych	32
Robotnicy stacyjni	32
Uwagi ogólne o służbie na pociągu	32
Wyekwipowanie obsługi pociągowej	33
Obowiązki nadkonduktora (kierownika) pociągu	34
Obowiązki hamulczych	39

Rozdział III.

Służba drogowa.

Uwagi ogólne	42
Obowiązki zawiadowców odcinków drogowych	42
Przechowywanie i utrzymywanie w należytym stanie narzędzi i materiałów	47
Notatki zawiadowcy odcinka drogowego	48
Drużyny robocze	48
Przewody telefoniczne	49
Linje telefoniczne i ich obsługa	49
Obowiązki dozorczy telefonów	49

Rozdział IV.

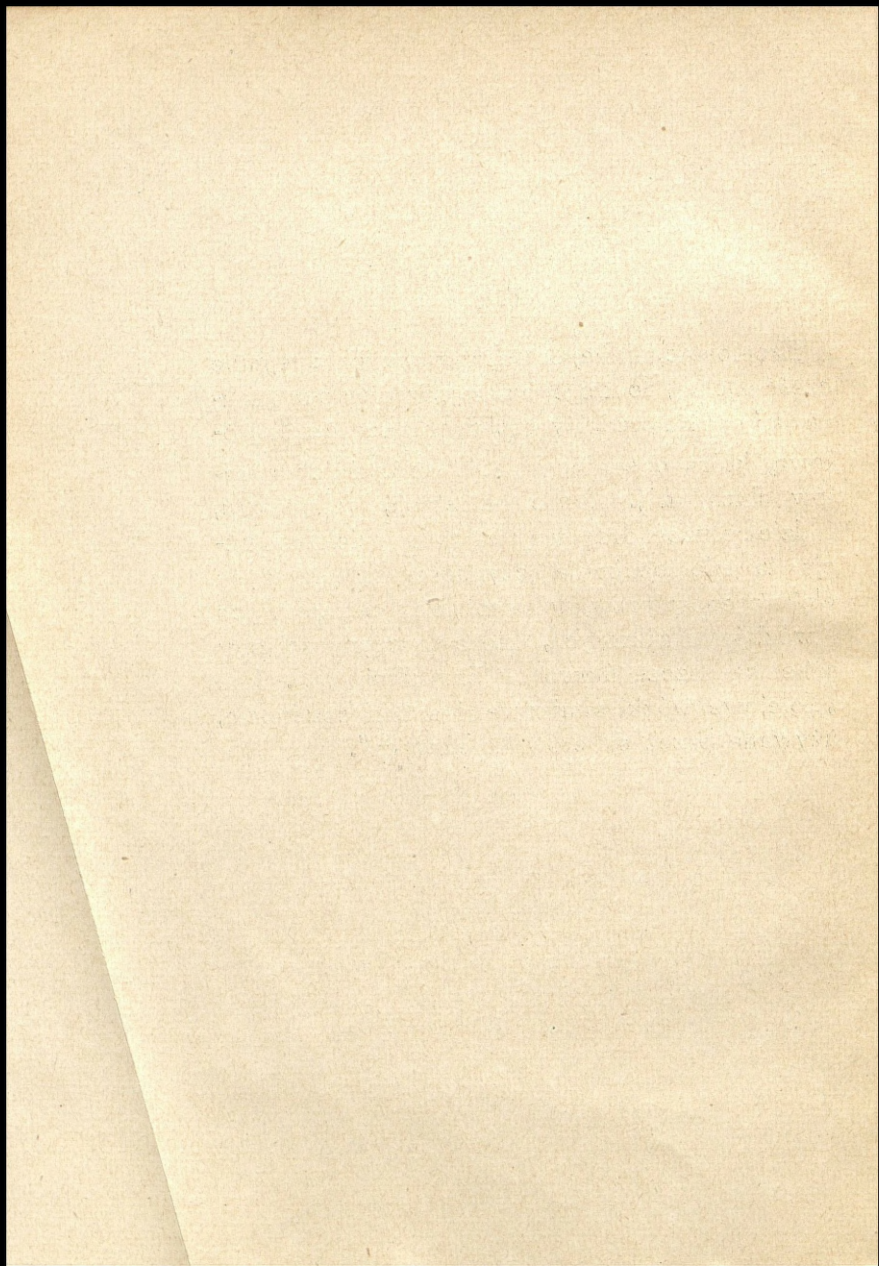
Służba na parowozie.

Przed odjazdem	51
Podczas jazdy	53
Po ukończonej jeździe	58

Załączniki.

W S T Ę P

Eksplatacja kolejek wąskotorowych obejmuje część ogólną, do której należą przepisy o sygnalizacji i ogólne przepisy ruchu, oraz część szczegółową, która obejmuje przepisy wszystkich urządzeń służb, t. j. służbę na stacji, w pociągu, tudzież służbę drogową i na parowozie. Instrukcja ta nie obejmuje czynności motorniczych elektrogeneratorów, lokomotywek benzolowych i wózków silnikowych, które to czynności opisane są szczegółowo w instrukcji sap. kol. „Kolejowe wózki silnikowe i silniki spalinowe, używane przez saperów kolejowych”.



ROZDZIAŁ I. SYGNALIZACJA

1) Sygnały drogowe.

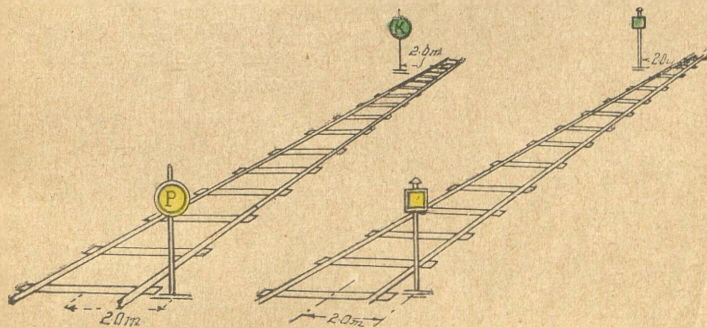
Sygnały drogowe ruchome, służą w poszczególnych wypadkach do powiadamiania maszynistów, lub kierowców wózków silnikowych (motorniczych) o uszkodzeniach toru.

Sygnał I. (Zwolnić bieg).

Pociąg ma zwolnić bieg.

w dzień

w nocy



Okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką na prawo w kierunku jazdy, zwrócona do pociągu.

Ustawia się na odległości 150 m.

Tarcze zastępuje się latarkami z żółtem, względnie zielonem światłem.

Początek i koniec miejsca po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością oznacza się w dzień i w nocy latarniami z literą „P” względnie „K”.

Sygnał 2. (Stój).

Natychmiast pociąg zatrzymać na miejscu.

a. Sygnał ręczny.

w dzień

Wywijanie w koło ręką, czerwoną chorągiewką, lub jakimkolwiek przedmiotem.

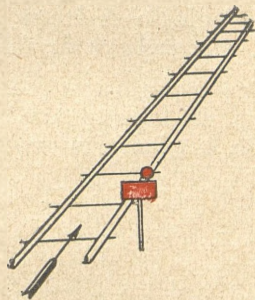
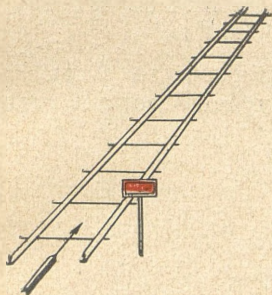
w nocy

Wywijanie w koło ręczną latarką bez względu na barwę światła (o ile czas pozwala, na latarkę nasunąć należy szkło czerwone).

b. Sygnał tarczowy.

w dzień

w nocy



Czerwona prostokątna tarcza z białą obwódką, zwrócona do pociągu.

Czerwone światło zwrócone do pociągu.

Celem zabezpieczenia pociągu, lub pojedynczych wózków, które przez dłuższy czas stoją na szlaku wbrew przepisom rozkładu jazdy, należy na 200 m. przed i na 200 m. za nimi ustawić w dzień czerwoną tarczę, lub czerwoną chorągiewkę na drążku, a w nocy latarkę z czerwonym światłem.

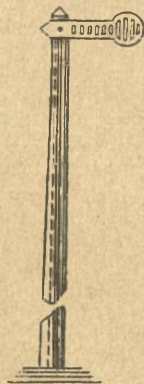
II) Sygnały główne.

Sygnały główne regulują wjazd na stację. Ustawia się je w odległości 50 m. przed zwrotnicą najdalej wysuniętą tak, aby były widzialne z odległości 200 m.

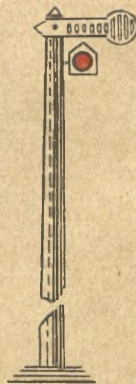
Sygnały główne (semafony) składają się ze słupa (masztu), na którym umieszczony jest sygnał w postaci ruchomego ramienia, w nocy zaś latarnia.

Sygnał 3. (Stój)

w dzień



w nocy



Ramię semaforu ustawione poziomo na prawo, patrząc w kierunku jazdy.

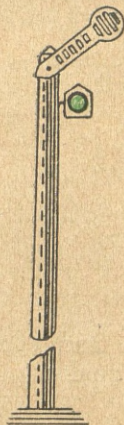
Czerwone światło latarni sygnałowej widziane z pociągu.

Sygnał 4. (Wolna droga).

w dzień



w nocy



Ramię sygnału widziane z pociągu podniesione ukośnie do góry, pod kątem 45° , z prawej strony słupa.

Zielone światło latarni sygnałowej widziane z pociągu.

III) Sygnały pociągowe.

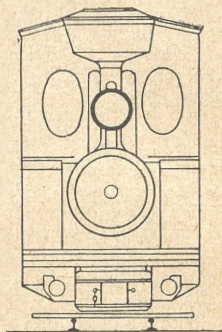
Celem sygnałów pociągowych jest oznaczenie pociągów, wózków silnikowych, lub parowozów jadących luzem jako pociągi, lub podanie pewnych wiadomości personelowi stacyjnemu lub drogowemu.

Sygnał 5. (Oznaczenie czoła pociągu).

w dzień

Niema specjalnego sygnatu

w nocy

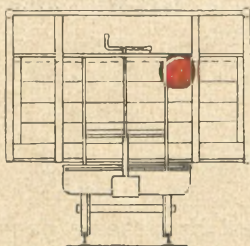


Niema żadnego szczególnego znaku.

Na przodzie parowozu latarnia z białym światłem.

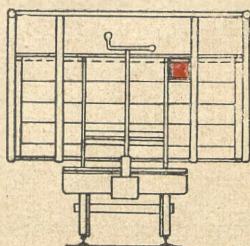
Sygnał 6. (Oznaczenie końca pociągu).

w dzień



Na ostatnim wózku okrągła czerwona tarcza.

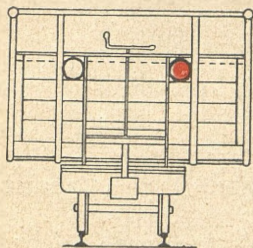
w nocy



Zamiast tarczy latarnia z czerwonym światłem.

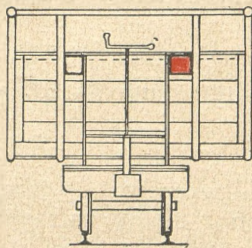
Sygnał 7. (Za sygnalizującym pociągiem idzie pociąg bez odstępu stacyjnego).

w dzień



Obok tarczy czerwonej umieszczona tarcza biała z brzegiem czarnym.

w nocy



Obok czerwonej latarni umieszcza się latarnię białą.

IV) Sygnały obsługi pociągowej.

Sygnały te podaje maszynista za pomocą gwizdawki parowozowej, kierownik pociągu i konduktorzy za pomocą gwizdawek ustnych.

A. Sygnały maszynisty.

Sygnał 8. (Bacność).

Jeden długi ton gwizdkiem parowozowym.

Sygnał ten podaje się zawsze przed uruchomieniem parowozu, a nadto gdy się okazuje potrzeba ostrzeżenia kogoś przed nadchodzącym pociągami, lub zwrócenia uwagi obsługi pociągu.

Sygnal 9. (Hamować).

a. Przyhamować lekko.

Jeden krótki gwizd.

b. Zahamować mocno.

Trzy krótkie gwizdki bezpośrednio jeden za drugim.

Sygnal 10. (Odhamować).

Jeden długi gwizd, a po nim dwa krótkie.

Sygnal 11. (Alarm).

Kilkakrotne powtórzenie sygnału 9 b „Zahamować mocno” aż do zatrzymania pociągu.

Sygnal ten podaje się w razie grożącego niebezpieczeństwa, aby spowodować natychmiastowe zatrzymanie pociągu.

B. Sygnały kierownika pociągu.

Sygnal 12. (Zająć miejsca).

Jeden umiarkowany długi gwizd.

Sygnal 13. (Odjazd)

Dwa umiarkowanie długie gwizdy.

Sygnal 14. (Stój, zarazem sygnal alarmowy).

Kilkakrotne krótkie gwizdy, a zarazem wywijanie w koło ręką lub chorągiewką sygnałową w dzień, latarką w nocy.

V) Sygnały manewrowe (przetokowe).

Sygnały manewrowe podaje kierujący przetaczaniem:

a) za pomocą gwizdawki ustnej

b) ręcznie, lub za pomocą chorągiewki.

Sygnal 15. (Naprzód).

Parowóz ma jechać kominem naprzód,

a) Jeden przeciągły ton gwizdawką.

b) W dzień ruch piononowy z góry na dół chorągiewką, lub ręką. W nocy ten sam ruch ręczną latarką z białem światłem

Sygnal 16. (W tył).

Parowóz ma jechać tendrem naprzód:

a) Dwa umiarkowane przeciągłe tony gwizdawką.

b) W dzień ruch poziomy w prawo i w lewo chorągiewką, lub ręką. W nocy ten sam ruch ręczną latarką z białem światłem.

Sygnal 17. (Stój).

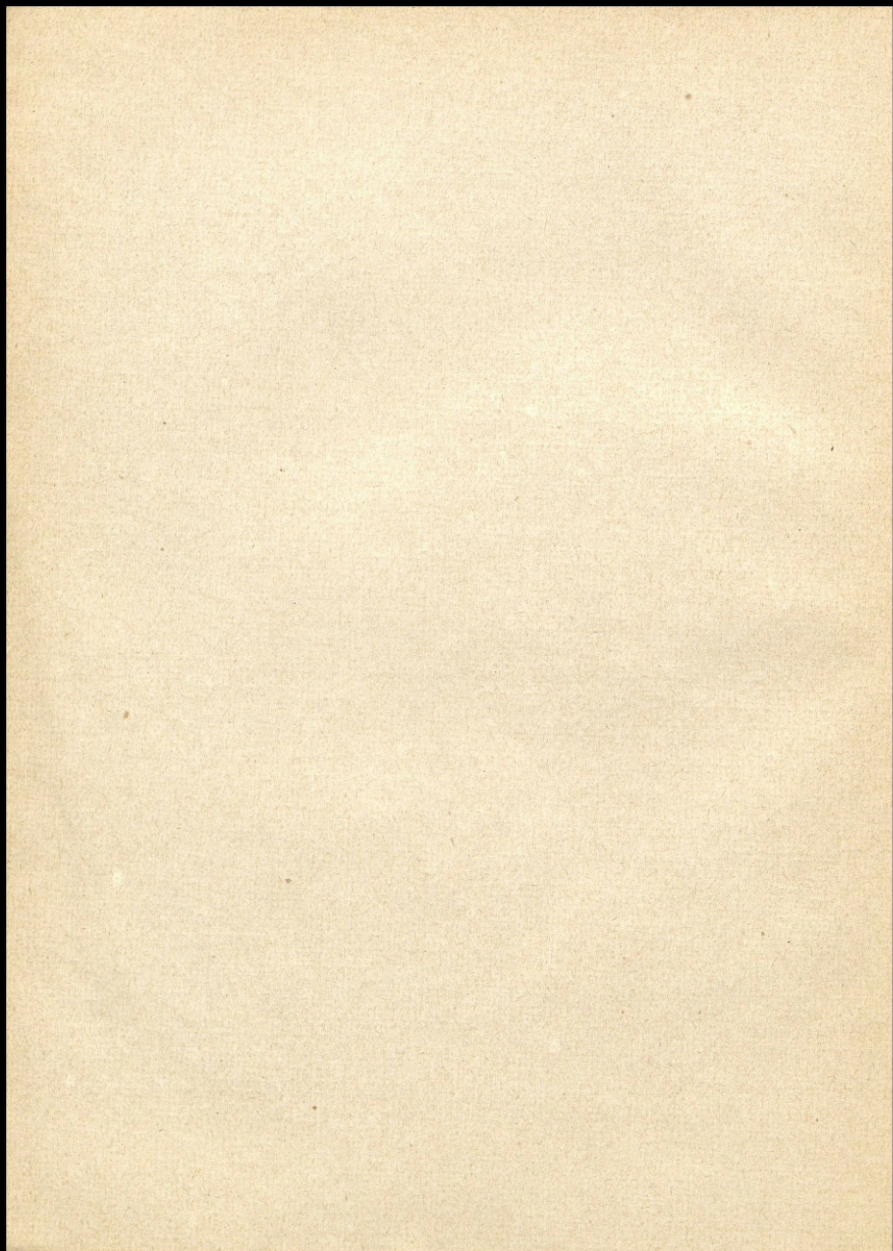
a) Trzy krótkie prędko po sobie następujące tony gwizdawką kilkakrotnie powtórzone.

b) W dzień wywijanie w koło ręką lub chorągiewką sygnałową, a w nocy ręczną latarką z białem światłem.

Sygnal 18 (Zwolnić).

a) Kilka przeciągłych tonów gwizdkiem ustnym oraz

b) W dzień chorągiewka sygnałowa trzymana w ręce opuszczonej ukośnie w dół, lub też sama ręka opuszczona ukośnie w dół. W nocy: Latarnia sygnałowa z białem światłem trzymana w górze.



ROZDZIAŁ II.

Ogólne przepisy ruchu.

1) Podstawą do układania rozkładów jazdy są pełne wykresy jazdy, które obejmują wszystkie pociągi, jakie dana linja w przeciągu 24 godzin przepuścić zdoła. Rozkłady jazdy.

Zasada sporządzania wykresów jest następująca: kreślimy prostokąt, którego podstawa odpowiada 24 godzinom w podziałce 18 mm = 1 godz. a wysokość długości linji w podziałce 2 mm = 1 klm. Długość (godziny) wynoszącą 18 mm dzielimy na 6 równych części tak, iż jedna część przedstawia 10 min. Wysokość dzielimy na części odpowiadające odległościom stacji. Na przygotowanym w ten sposób rysunku odkładamy na osi odciętych czas odjazdu z jednej stacji i przybycia na następną, na osi rzędnych drogę. Przez połączenie obu wymienionych punktów otrzymuje się trasę biegu pociągu. Numera pociągów wypisuje się nad trasą jednostki, zaś minuty pod nią.

2) Pociągi oznacza się numerami porządkowymi w ten sposób, że pociągi idące od punktu początkowego linji są oznaczone numerami nieparzystymi, a pociągi idące ku początkowemu punktowi linji numerami parzystymi.

3) Każdą stację należy zawczasu zawiadomić o rozkładzie jazdy wszystkich pociągów przez daną stację przechodzących.

Powiadomienie to odbywa się:

- a) ogólnym rozkładem jazdy,
- b) telegrafem, lub telefonem,
- c) sygnałami na pociągach.

4) Maszyniści i cała drużyna pociągowa są obowiązani w czasie służby mieć przy sobie wykres jazdy i wszelkie uzupełnienia do niego dla tych linii, na których są zajęci.

Zegary.

5) Na każdej stacji ma się znajdować zegar, nadto wykonawcy ruchu podczas służby powinni mieć przy sobie dobrze chodzące zegarki.

Prędkość.

6) Największa prędkość na kolejkach o szerokości toru 750 mm. nie powinna przekraczać 20 km/g., a na kolejkach o szerokości 600 mm. — 15 km./g. Największa prędkość jazdy na łukach o promieniach mniejszych od 60 m., oraz na wszystkich rozjazdach nie powinna przekraczać 10 km./g. Na łukach o promieniu większym od 60 m. do 175 m. prędkość nie powinna przekraczać 15 km./g. Na łukach o promieniach ponad 175 m. prędkość jazdy, tak dla toru 750 mm., jak i 600 mm. może być taka jak na odcinkach prostych. Prędkość zasadnicza pociągów roboczych podczas budowy nie może przekraczać 10 km/godz., przy jeździe parowozu z przodu pociągu; przy popychaniu z tyłu, tudzież przy przetaczaniu, prędkość ta nie może przekraczać 8 km/godz. Przez miejsca zabezpieczone sygnałami „zwolnij bieg“, należy prędkość zmniejszyć do połowy.

7) Pociągi dzielą się na:

Podział
pociągów.

A. Pociągi stałe, kursujące codziennie, objęte rozkładem jazdy.

B. Pociągi niestałe.

Pociągi niestałe dzielą się na:

a) pociągi dodatkowe, objęte rozkładem jazdy, kursujące w miarę potrzeby,

b) pociągi nadzwyczajne, kursujące ze szczególnych powodów według osobnego rozkładu,

c) pociągi służbowe bez rozkładu jazdy.

8) Zespół parowozu i szeregu wózków, spiętych pomiędzy sobą, mających obsługę i sygnały, znajdujących się w drodze, lub przygotowanych do niej nazywa się pociągiem.

Określenie
pojęcia po-
ciagu.

Parowozy idące luzem, elektrogeneratory, lokomotywki benzolowe, oraz wszelkiego rodzaju wózki silnikowe, pod względem stosowania przepisów o ruchu pociągów uważa się jako pociągi.

Drezyn i wózków roboczych nie uważa się za pociąg; powinny być one jednak obsługiwane przez tylu ludzi, ażeby je można było w razie potrzeby szybko z toru usunąć.

9) Ładowne wózki mają się znajdować przed próżnymi. Wózki przeznaczone do przewozu osób powinny być w pociągu razem zgrupowane i od parowozu oddzielone wózkiem służbowym, lub próżnym. W pociągach mieszanych wózki osobowe przypina się za towarowymi. Wózki załadowane żywymi zwierzętami wstawia się poza wózkami z ludźmi.

Kolejność
wózków
w pociągu.

Wózki z materiałem łatwopalnym mają być umieszczone jak najdalej od parowozu, a od

osobowych oddzielne przynajmniej jednym wózkiem ochronnym.

Każdy pociąg powinien mieć na końcu wózek hamulcowy, z umieszczonym na nim sygnałem oznaczającym koniec pociągu.

Wózki kłonicowe o wspólnym ładunku należy umieszczać na końcu pociągu w ilości najwyżej 3 par. Wózki uszkodzone, których nie można umieścić w środku pociągu, a które jednak nie przedstawiają niebezpieczeństwa dla ruchu mogą być przesyłane towarowymi pociągami w liczbie nie większej niż dwa, przyczem wózki takie powinny być doczepione do końcowego wózka hamulcowego.

Nie wolno do pociągów wstawiać wózków z uszkodzeniami, przedstawiającymi niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów. W związku z tem każdy wózek winien być zbadany przed wstawieniem go do pociągu.

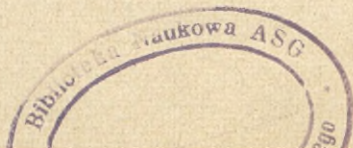
Procent
wózków ha-
mowanych i
rozmieszcze-
nie ich w po-
ciągu.

10) W każdym pociągu, niezależnie od hamulców na parowozie i tendrze, należy obsadzić tyle hamulców, aby ciężar hamowany odpowiadał procentowi całego ciężaru pociągu, wskazanemu w tablicy I.

Wózki hamowane należy rozmieszczać w pociągu o ile możności równomiernie, a jeżeli takie rozmieszczenie jest niewykonalne należy wózki te umieszczać przeważnie w tylnej połowie pociągu.

Przewóz
amunicji
i materiałów
wybucho-
wych.

11) Do przewozu amunicji i materiałów wybuchowych używać należy zasadniczo wózków krytych bez hamulców, należycie oczyszczonych i zupełnie zdatnych pod względem technicznym.



TABLICA I.

Przy miarodajnem pochyleniu po- dłużnem linii w $\frac{0}{100}$	Wynosi procent hamowania
do 5	6
6	7
7	8
8	9
10	11
12	13
14	15
16	17
18	19
20	21
22	23
25	26
30	30
35	34
40	39

Jeżeli wózek ma okienka, należy je przed naładunkiem dokładnie zamknąć. Wózków w których bezpośrednio przedtem przewożono kwasy gryzące, do przewozu amunicji używać nie wolno.

Ogólna waga amunicji, względnie materiałów wybuchowych załadowanych do 1 wózka nie powinna przekraczać $\frac{2}{3}$ siły nośnej.

Wózki z amunicją, lub materiałami wybuchowymi powinny być umieszczone najdalej od parowozu; przed nimi i poza nimi powinny znajdować się conajmniej po dwa wózki ochronne. Wózka hamulcowego nie wolno bezpośrednio

umieszczać ani przed, ani za wózkami z amunicją.

Uwagi ogólne o służbie na stacji.

12) Służbę na stacji pełnią: zawiadowca stacji, jego pomocnicy (dyżurni ruchu), telefoniści (telegrafiści), zwrotniczowie i robotnicy stacyjni.

Ilość tej służby zależy od wielkości stacji i natężenia ruchu na linii.

Obowiązki zawiadowcy i dyżurnych ruchu.

13) Zawiadowca jest przełożonym nie tylko całego personelu na stacji, lecz także całej służby pociągowej i drogowej, jak długo znajduje się ona w obrębie stacji.

Granicami stacji są semafony (wjazdowe), które ustawia się na 50 m. przed zwrotnicą wjazdową. Na liniach nie zaopatrzonych w sygnały wjazdowe, granicę stanowi zwrotnica wjazdowa.

Do obowiązków zawiadowcy stacji należą:

- a) dokładne i punktualne przeprowadzenie ruchu pociągów zgodnie z rozkładem jazdy i otrzymaniem rozporządzeniami;
- b) zarząd wyposażeniem stacji;
- c) utrzymanie w porządku torów stacyjnych, rozjazdów i urządzeń telegraficznych, względnie telefonicznych;
- d) nadzór nad służbą telefoniczną (telegraficzną);
- e) utrzymanie dyscypliny wojskowej wśród podległego personelu.

Zawiadowca większej stacji ma, zależnie od jej obszaru i natężenia ruchu, przydzielonych jednego lub kilku pomocników, którzy pełnią służbę dyżurnych ruchu. W czasie pełnienia tej służby obowiązki ich są identyczne z obowiąz-

kami zawiadowców, wyjąwszy obowiązku wyszczególnionego pod b).

Zewnętrzna oznaka zawiadowcy, lub dyżurnego ruchu pełniącego służbę jest biało-czerwona opaska na lewym ramieniu.

14) Służba na stacji rozpoczyna się z reguły Służba ruchu, na godzinę przed odejściem, względnie przybyciem pierwszego pociągu i trwa aż do przejazdu ostatniego pociągu wyznaczonego na dany dzień w rozkładzie jazdy.

Na stacjach, ze służbą czynną całą dobę, zdawanie i obejmowanie służby odbywa się o godz. 7 i 19 przy 12-to godzinnem zajęciu.

Celem utrzymania regularnego ruchu, w biurze zawiadowcy ma się znajdować zegar (p. 5) regulowany codziennie przez sygnały wysyłane z komendy linji.

Na ścianie biura zawiadowcy mają być w widocznem miejscu wywieszone: plan stacji, rozkład jazdy i wszelkie ważne zarządzenia wydane w sprawie ruchu na linji,

W planie stacji mają być uwidocznione tory główne i boczne z oznaczeniem ich użytecznej długości, wzajemnego oddalenia i numerów. następnie rozjazdy z zasadniczem ustawieniem zwrotnic, sygnały, składy węgla, żorawie wodne, względnie miejsca do nabierania wody, ładownie, budynki i wszelkie inne urządzenia stacyjne.

15) Pociąg może być wysłany ze stacji jedynie po porozumieniu się ze stacją sąsiednią. W tym celu dyżurny ruchu przed wysłaniem pociągu winien:

Wysyłanie
pociągów.

1. zapytać się stację sąsiednią o wolną drogę dla pociągu, do której ma być pociąg wysłany.

2. otrzymać odpowiedź z tej stacji, że droga jest wolna.

3. zawiadomić stację sąsiednią o odejściu pociągu.

O przybyciu pociągu dyżurny ruchu stacji przyjmującej jest obowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu stacji wysyłającej dany pociąg.

Wymienione zapytanie i odpowiedzi zapisuje się w księdze zgłoszeń pociągów, (wzór Nr. 2) w której odpowiedzi na pytanie o wolną drogę i powiadomienie o przybyciu pociągu winny być podpisane przez dyżurnego ruchu.

Żaden pociąg, żaden parowóz, żaden wózek silnikowy i żadna drezyna nie mogą wyjść poza obręb stacji bez zezwolenia zawiadowcy (dyżurnego ruchu).

Wszystkie pociągi należy wysyłać punktualnie zgodnie z rozkładem jazdy.

Dyżurny ruchu ma osobiście wydać nadkonduktorowi rozkaz odjazdu. Z tą chwilą nadkonduktor obejmuje całą odpowiedzialność za pociąg.

Dokumenty
pociągu.

- 16) Przed odjazdem pociągu ze stacji początkowej ma nadkonduktor otrzymać dokumenty pociągu, do których należą:

1. rozkład jazdy danego pociągu;
2. raport z jazdy pociągu wedle wzoru Nr. 1.
3. wykaz ładunku.
4. listy przewozowe.
5. korespondencja służbowa, zgrupowana według kolejności stacji.
6. szczegółowe pisemne zlecenie.

17) Oględziny wózków w pociągach odbywać się mają na stacji początkowej i ewentualnie na wyznaczonych stacjach rewizyjnych.

Przegląd
wózków.

Oględziny te przeprowadza rewident wózków, wobec kierownika pociągu, przyczem należy zwracać uwagę na następujące szczegóły:

- a) przyrządy do spinania wózków (sprzęgła, zderzaki) winny znajdować się w porządku,
- b) osie mają być nasmarowane, a maźnice zamknięte,
- c) wszystkie hamulce w pociągu muszą być czynne, a ich wrzeciona naoliwione,
- d) u wózków kłonicowych kłonicy mają się znajdować w dostatecznej ilości i mają być przepisowo osadzone,
- e) końcowe sprzęgło winno być należycie zawieszone na przeznaczonym do tego celu haku,
- f) wózki mają być przepisowo załadowane zwłaszcza ze względu na skrajnię, przedmioty luzem przewożone muszą być należycie zabezpieczone przed przesuwaniem się w czasie biegu pociągu,
- g) płachty, które przykryte są ładunki żywności winny je dostatecznie chronić przed opadami atmosferycznymi i iskrami parowozu,
- h) w celu usuwania przeszkód w ruchu (np. w razie wykolejenia się parowozu, lub wózków) w pociągu mają znajdować się następujące przyrządy 2 pięcotonowe dźwigi, 2 siekiery, 2 łopaty, 2 podbijaki i skrzynka z aparatem telefo-

nicznym, tudzież naczynie z olejem, pochodnie, latarki i sygnały niezbędne do zabezpieczenia pociągu podczas postoju na linii,

- i) sygnały pociągowe mają być przepisowo umieszczone na wózkach i parowozie, a latarki w nocy muszą dobrze świecić.

Maszynista rozstrzyga, czy wybrakowane przy przeglądzie wózki mogą pozostać w pociągu, czy też należy je wyłączyć z pociągu i pozostawić na stacji. W każdym razie wszelkie dostrzeżone braki należy zapisać w dzienniku jazdy.

Uszkodzone wózki należy specjalnie oznaczyć przez naklejenie kartki (wz. Nr. 3), wyładować i jak najrychlej odesłać do warsztatów. Dalszą wysyłkę wyładowanych z tych wózków towarów zarządza zawiadowca stacji.

Przyjmowa-
nie pociągów.

18) Zawiadowca stacji, względnie dyżurni ruchu obowiązani są do przyjmowania z sąsiednich stacyj wszystkich wysyłanych pociągów, w miarę posiadanych wolnych torów dla pomieszczenia tych pociągów.

Sygnał semaforem, zezwalający na wjazd pociągu, może być podany tylko na wyraźny rozkaz dyżurnego ruchu.

Równoczesny wjazd dwóch pociągów nadchodzących w przeciwnych kierunków jest wzbroniony.

Przy nieregularnym ruchu, który mógłby przy równoczesnym wjeździe dwóch pociągów, wywołać najechanie jednego pociągu na drugi, należy jeden pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym tak dugo, aż drugi stanie w całości w obrębie stacji.

Na stacjach nieposiadających semaforów wjazdowych, czynność tę należy uskutecznić przy pomocy sygnałów ręcznych.

19) Wózki stojące na stacji muszą być spięte ze sobą i silnie zahamowane, lub tak zabezpieczone, by nie mogły samoczynnie poruszać się z miejsca, a zarazem tak ustawione, by pozostawał swobodny przejazd przez rozjazdy.

Postój i ruchy pociągów na stacji

Pociągi przybywające na stację powinny być zatrzymane tak, aby nie przeszkadzały wjazdowi i wyjazdowi innych pociągów.

O ile stacja położona jest u stóp wzniesienia należy przyjmować pociągi przyjeżdżające ze wzniesienia na tor główny.

Wszelkie ruchy parowozu, wózków zwykłych, bądź silnikowych (przetaczanie) w obrębie stacji odbywać się mogą pod dozorem i kierownictwem zawiadowcy stacji, względnie dyżurnego ruchu.

20) Celem zwiększenie zdolności przewozowej komenda linii w wyjątkowych wypadkach może zezwolić na wysyłanie pociągów jednego po drugim (przed przybyciem poprzedniego pociągu do sąsiedniej stacji) w odstępie czasu co 10 minut. Takie pociągi nazywają się podwójnymi*).

Pociągi podwójne.

Dla wjazdu pociągów podwójnych sygnał wjazdowy należy podawać dla każdego pociągu oddzielnie i dla drugiego dopiero wtedy, gdy pierwszy stanął na stacji.

21) W razie opóźnienia się pociągu, ma dyżurny ruchu wyteńczyć całą swoją uwagę celem

Opóźnienia pociągów.

*) O wystaniu pociągów podwójnych winny być powiadomione drużyna konduktorska i parowozowa pierwszego i drugiego pociągu.

zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i dołożyć wszelkich sił celem zmniejszenia, względnie wyrównania opóźnienia.

Wyrównanie opóźnień przeprowadza się przez skrócenie czasu postoju na stacjach, przez przyspieszenie jazdy w granicach dozwolonych, wyjątkowo przez skombinowanie pociągów podwójnych (złożonych z pociągu idącego o czasie i z pociągu spóźnionego).

Ładowne pociągi mają zawsze pierwszeństwo przed próżnymi.

Jeżeli krzyżowanie pociągów nie może się odbyć na stacji przewidzianej w rozkładzie jazdy, należy je po porozumieniu się z sąsiednimi stacjami przełączyć na inną stację.

Zachowanie
się w nad-
zwyczaj-
nych wy-
padkach.

22) O wszystkich nieszczęśliwych wypadkach i nadzwyczajnych zdarzeniach, które powodują przerwę w ruchu, należy jak najrychlej zawiadomić najbliższą stację, a ta ma natychmiast wysłać pomoc. Doraźne zarządzenia dla podtrzymania ruchu polegać mają na jak najrychlejszem oswobodzeniu toru i uczynieniu go zdolnym do podjęcia ruchu pociągów. Przy cięższych wykolejeniach jest nieraz niezbędnem usunięcie z toru wykolejonych wózków, a następnie sprowadzenie ich na tor główny przez założenie toru prowizorycznego.

W czasie ulewy lub burzy, kiedy zachodzi obawa podmycia toru, wolno zawiadowcy stacji wstrzymać odjazd pociągu ze stacji do czasu otrzymania wiadomości, że tor nie jest uszkodzony.

Przy przerwach linii telefonicznej ma zawiadowca stacji wszelkimi siłami dążyć do odszukania i usunięcia tej przerwy.

23) Gospodarka materiałowa na stacji powin- Gospodarka
na odpowiadać ściśle wydanym ogólnym prze- materiałowa
pisem. Podstawą jej jest inwentarz, w którym i prace kan-
winny być zapisane wszystkie znajdujące się celaryjne.
na stacji przybory, narzędzia i materiały. Wszel-
kie zapotrzebowania należy skierować do kome-
dy linii.

Zarząd zapasem materiału nawierzchniowego
złożonego na stacji należy do zawiadowcy od-
cinka drogowego.

Zawiadowca stacji winien nadto prowadzić
wykazy nadeszłych materiałów (wzór Nr. 4) wy-
kazy wysłanych materiałów (wzór Nr. 5) i dzien-
nik stacji, w którym mają być zapisane nazwi-
ska całego personelu stacyjnego, otrzymane
i wydane rozkazy, a wreszcie wszystkie nad-
zwyczajne wydarzenia.

Raport z jazdy pociągu (p. 16) wystawia za-
wiadowca stacji początkowej, wypełniając na-
główek i wpisując w nim czas odjazdu pociągu,
skład pociągu, ilość listów przesyłkowych i przy-
czyny ewentualnych opóźnień.

Zawiadowcy (dyżurni ruchu) stacji pośred-
nich, na których pociągi się zatrzymują, uzu-
pełniają i podpisują wymieniony dziennik ja-
zdy.

Na stacji końcowej, po zaciągnięciu do dzien-
nika czasu przybycia i po podpisaniu dziennika
przez dyżurnego ruchu, uzupełnia się go i od-
daje zawiadowcy stacji. Czynność tę wykonuje
nadkonduktor danego pociągu.

Przy zwinięciu stacji ma zawiadowca wszyst-
kie księgi zamknąć i wraz z pozostałymi formu-
larzami i materiałami piśmiennymi odesłać do
komendy linii.

Służba
zwrotni-
czego.

24) Zwrotniczowie mają pilnować przydzielony im przez zawiadowcę odcinek stacji i utrzymywać na nim w porządku rozjazdy, zwrotnice, sygnały, obsługiwać je i w nocy oświetlać.

Utrzymywać w odpowiednim stanie latarnie, lampy acetylenowe, przyrządy i narzędzia.

Rozjazdy mają równo i silnie spoczywać na podłożonych dylach, winny być dobrze odwodnione, przyrządy zwrotnicze mają być codziennie sprawdzane, smarowane, a pozatem dokładnie oczyszczane z piasku, śniegu i lodu.

Każda zwrotnica po przejeździe pociągu musi być ustawiona na położenie zasadnicze.

Semafory można nastawiać tylko na polecenie dyżurnego ruchu. Za właściwe ustawienie sygnału i odpowiednie światło latarni sygnałowej odpowiedzialny jest zwrotniczy.

Zawiadowca stacji może w razie potrzeby używać zwrotniczych do różnych robót na stacji, jak czerpanie wody do parowozu, naładowywanie i wyładowywanie pociągów, zestawianie pociągów, przetaczanie i t. p.

Robotnicy
stacyjni.

25) Komenda linii przydziela na stacje w miarę potrzeby robotników, których służbę reguluje zawiadowca stacji.

Uwagi ogól-
ne o służbie
na pociągu.

26) Służba pociągowa składa się z obsługi parowozu i obsługi pociągu.

Do obsługi parowozu należą maszynista i pacyfikator, do obsługi pociągu zalicza się nadkonduktor (kierownik pociągu) i odpowiednia ilość hamulczych.

Każdemu nadkonduktorowi dodaje się potrzebną ilość hamulczych, którzy razem tworzą drużynę pociągową.

W składzie drużyn należy o ile możności unikać zmian osobowych.

Obsługa pociągu może się zmieniać na granicy oddziału ruchu, względnie tylko na stacji początkowej i końcowej. Odnośne zarządzenia wydaje komenda linii.

Komendant linii, oficerowie kierownictw budowy, oficerowie oddziału ruchu, wreszcie zaawizujący stacji, na której się pociąg zatrzymuje, są uprawnieni do wydawania rozporządzeń w sprawie ruchu pociągu.

W razie kolizji rozkazów, ma nadkonduktor zwrócić uwagę rozkazującemu na otrzymany poprzednio rozkaz. Gdy przełożony mimo to obstaje przy wykonaniu swego rozkazu, to jego rozkaz musi być wykonany. Odpowiedzialność za wszelkie skutki przyjmuje w tym wypadku przełożony, który ostatni rozkaz wydał. Dla późniejszego stwierdzenia faktu, należy takie zarządzenie zapisać w dzienniku jazdy.

Podczas trwania całej służby, więc także w czasie postojów na stacji, nie wolno bez zezwolenia nadkonduktora nikomu z obsługi oddalać się od pociągu. Na parowozie musi się jednak w każdym razie znajdować maszynista, lub palacz, przy pociągu nadkonduktor i przynajmniej jeden hamulczy, którym bezwarunkowo nie wolno się nigdzie oddalać. Oprócz obsługi mogą jechać na parowozie tylko osoby mające do tego odpowiednie pozwolenie pisemne.

27) Nadkonduktor (kierownik pociągu) ma mieć przy sobie: broń boczną, płaszcz, me-
nażkę, chlebak, manierkę, karabin i ładow-
nicę, ponadto żółtą przepaskę na lewem ramie-
Wyekwipowanie obsługi pociągowej.

niu, gwizdek sygnałowy. latarkę ręczną, zegarek i notatnik.

Hamulczy ma mieć przy sobie: płaszcz, menażkę, chlebak, manierkę, karabin i ładownicę, ponadto gwizdek sygnałowy i latarkę.

Obsługa parowozu winna posiadać: płaszcz, menażkę, chlebak, manierkę, karabin i amunicję w chlebaku.

Obowiązki
nadkonduk-
tora
(kierownika
pociągu).

28) Nadkonduktor jest przełożonym obsługi pociągu, od chwili przyjęcia pociągu na stacji początkowej, aż do oddania go na stacji końcowej. Maszynista zaś ponosi odpowiedzialność za techniczną obsługę parowozu.

Podczas postoju na stacji nadkonduktor wraz ze swymi podwładnymi podlega zawia-
dowcy stacji.

Wszystkie oddziały jadące w pociągu, jako też poszczególne osoby wojskowe podczas jazdy muszą się zastosować do zarządzeń nadkonduk-
tora.

Na parowozach jadących luzem, maszynista jest zarazem nadkonduktorem,

Nadkonduktor jest pod każdym względem od-
powiedzialny za oddany mu pociąg.

Ma on ustawicznie doglądać obsługę pociągu i przestrzegać wszystkie przepisy i rozporządze-
nia, wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa
ruchu.

Powinien on znać dokładnie ładunek i wypo-
sażenie swego pociągu, gdyż odpowiada on za
całość przewożonych ładunków tak co do ich
liczby, jak i wagi.

Niezbędną dlań jest dokładna znajomość in-
strukcji sygnałowej i sposób włączania telefonu
na linji.

Przy obejmowaniu służby nadkonduktor ma się przekonać o pełnej zdolności do służby swoich podwładnych, a o wszelkich brakach ma zawiadomić zawiadowcę stacji.

Przed odejściem pociągu ze stacji początkowej nadkonduktor przyjmuje od wysyłającego go zawiadowcy (dyżurnego ruchu) dokumenty pociągu i wraz z nimi przegląda dokładnie cały pociąg.

Przytem przekonywuje się na podstawie listów przesyłkowych o ilości przesyłek, a o wszelkich niedokładnościach melduje zawiadowcy stacji, z prośbą o poświadczenie. Jego też obowiązkiem jest zbadać przyrząd do telefonicznego włączenia się na linji i dobrze go wypróbować.

Następnie przeprowadza podział hamulczych i przekonuje się, czy znają oni swe obowiązki i instrukcję sygnałową.

Hamulczych rozdziela się równomiernie na pociąg, przyczem hamulczy końcowego wózka stać powinien na tylnym pomoście tego wózka. Nadkonduktor pomaga ze swego miejsca hamulczym. Gdy do ładownego pociągu są do-czepione wózki próżne, należy umieścić jednego hamulczego na platformie przedostatniego na-ładowanego wózka, a hamulczego ostatniego na tylnym pomoście ostatniego próżnego wózka.

O ile tego potrzeba, powinien nadkonduktor wszystkich swych podwładnych pouczyć o ich obowiązkach. Następnie ma on zarządzić dokładny przegląd wózków przez podległy mu personel i wydać wszelkie niezbędne zlecenia.

Nadkonduktor zapisuje w raporcie jazdy (wzór Nr. 1) nazwiska całej obsługi pociągu, ich czyn-

ności służbowe na pociąg, numer parowozu, tendra i wózków.

Po wydaniu rozkazu odjazdu przez zawiadowcę stacji (dyżurnego ruchu) nadkonduktor daje sygnał 12 „zająć miejsca” i sam wsiada do swego wózka. Następnie wydaje rozkaz odjazdu za pomocą sygnału 13 „odjazd”, który ma maszynista powtórzyć za pomocą sygnału 8.

Nadkonduktor obiera swe miejsce w połowie pociągu, by miał widok na linię i w razie dostrzeżenia przeszkody mógł w porę pociąg zatrzymać.

Nadkonduktor zwracać musi baczną uwagę na wszelkie nadzwyczajne wypadki, które dają się zauważyć, bądź w pociągu, bądź na torze, bądź obok niego, o ile one mogą mieć wpływ na bezpieczny bieg pociągu. Powinien też uważać, czy niema gdzie przerwy w linii telefonicznej.

Obowiązkiem nadkonduktora jest przestrzeganie przepisanej prędkości biegu pociągu przez maszynistę, jako też dotrzymywanie czasów jazdy między stacjami, a także zastosowywanie się w wyznaczonych do tego miejscach do sygnału „zwolnić bieg”.

Przeciętna prędkość jazdy podczas budowy linii wynosi 8 km/godz, zaś podczas regularnego ruchu 12 — 15 km/godz. Przy dobrym stanie linii może kierownictwo ruchu zarządzić zwiększenie prędkości. Podczas popychania pociągów i przełączania, jako też na linii znajdującej się w budowie, prędkość jazdy parowozu nie może przekraczać 8 km/godz.

Odcinki toru niebezpieczne dla jazdy należy zanotować w dzienniku jazdy i zameldować o tem zawiadowcy najbliższej stacji. W razie

gdy się znajdują w pobliżu oddziały służby drogowej, należy je też podczas jazdy o tem zawiadomić.

Pociąg na linii może się zatrzymać jedynie z bardzo ważnych przyczyn, t. j. gdy zauważono, że dalsza jazda jest połączona z niebezpieczeństwem. Zatrzymany pociąg należy natychmiast zabezpieczyć z tyłu sygnałem 2 b.

W razie rozerwania się pociągu w drodze, mają hamulczy, znajdujący się na oderwanych wagonach natychmiast, bez czekania na jakikolwiek sygnał zahamować poszczególne wózki.

Przednią część pociągu można zatrzymać dopiero po zatrzymaniu części tylnej. Następnie należy bardzo ostrożnie pociąg cofnąć i przyłączyć oderwane wózki.

Gdy nastąpi przerwa jazdy pociągu z powodu wykolejenia, lub z innej przyczyny, wówczas należy przedewszystkiem stojący pociąg zabezpieczyć sygnałami, a następnie przystąpić do usunięcia przeszkody ruchu. Do tego celu należy użyć w pierwszej linii hamulczych, a następnie robotników drogowych.

Wstawianie na szyny wykolejonych wózków, parowozu lub tendra, odbywa się pod technicznym nadzorem maszynisty przy pomocy hamulczych, ewentualnie robotników drogowych.

O ile jakiś wózek w czasie jazdy popsuje się i stanie się nieprzydatnym do dalszego ruchu, tak, że nawet przy wielkiej ostrożności i powolnej jeździe nie można go doprowadzić do najbliższej stacji, co ma stwierdzić maszynista, należy go wyładować i wyłączyć z pociągu, zawiadamiając o tem najbliższą stację. Na uszko-

dzonych wózkach nakleja się kartkę (wzór Nr. 3).

Gdy się przewiduje dłuższy postój na linii (ponad 15 minut) z powodu przerwy ruchu, to nadkonduktor ma za pomocą telefonu, lub przez jednego szeregowca wysłanego do najbliższej stacji, zażądać pomocy, przyczem podać należy miejsce i rodzaj przeszkody.

W razie przerwy ruchu z powodu uszkodzenia toru tak dużej, że zwykłemi siłami usunąć jej się nie da, ma nadkonduktor cofnąć pociąg do najbliższej stacji, lub zażądać wydatnej pomocy. W razie wysłania pociągów podwójnych cofnięcie pierwszego z tych pociągów na stację, z której pociąg odjechał, bez porozumienia się z zawiadowcą tej stacji jest wzbronione.

Gdy wskutek przeoczenia wysyłających spotkają się dwa pociągi na linii jednotorowej, to zawsze pociąg naładowany ma pierwszeństwo do dalszej jazdy i w takim wypadku pociąg próżny musi się cofnąć.

W razie pożaru, spowodowanego od iskier parowozu, ma nadkonduktor pociągu jak najrychlej zaalarmować za pomocą włączonego telefonu najbliższą stację, podając dokładnie miejsce pożaru.

Nadkonduktor ma zapisywać w dzienniku jazdy każdą przerwę jazdy, przyczynę, czas trwania, oraz usunięcie jej.

Na każdej stacji postoju pociągu, ma on wobec zawiadowcy stacji (dyżurnego ruchu) zapisać do raportu z jazdy czas przybycia pociągu na stację i odjazdu z niej; szczególnie te ma zawiadowca stwierdzić własnoręcznym podpi-

sem. Odjazd następuje na rozkaz zawiadowcy stacji (dyżurnego ruchu).

Po przybyciu pociągu na stację końcową, zgłasza się nadkonduktor u zawiadowcy stacji i oddaje mu zakończony dziennik jazdy i listy przewozowe.

Wspólnie z zawiadowcą stacji i rewidentem wagonów przeprowadza nadkonduktor przegląd całego pociągu w celu zbadania całości posyłek i przydatności wózków do dalszej jazdy.

Po przybyciu na stację końcową nadkonduktor oddaje zawiadowcy stacji całe wyposażenie pociągu do tymczasowego przechowania (aż do chwili powrotnej jazdy).

29) Każdy hamulczy ma być zaopatrzony w oliwiarkę ze smarem i klucz do śrub łubczych. Nadkonduktor przydziela im odpowiednią ilość wózków, które mają w czasie jazdy badać i obsługiwać. Obowiązki hamulczych.

W czasie badania należy każdorazowo stwierdzić, czy:

- a) poszczególne części wózków, jak osie koła, maźnice, łożyska, resory, zderzaki, sprzęgła i hamulce są w należyтым porządku,
- b) panewki nie są zanieczyszczone, oraz czy zapas oleju w oliwiarkach i maźnicach jest dostateczny, (winny one być do $\frac{3}{4}$ napelnione),
- c) tarcze i talerze zderzaków nie są wygięte,
- d) poszczególne wózki są prawidłowo spięte, a sprzęgła nie uszkodzone. Lekkie pociągi spina się krótko, by osiągnąć

regularny bieg pociągu, ciężkie pociągi spina się luźno, by ułatwić ruszanie z miejsca,

e) hamulce działają prawidłowo,

f) wszystkie części wózków, które muszą być smarowane, jak wrzeczona i dźwignie hamulców i wszystkie sworznie są dostatecznie naoliwione.

O wyniku takiego badania ma hamulczy każdorazowo zameldować nadkonduktorowi.

Hamulczy mają podczas jazdy pilnie uważać na sygnały maszynisty i nadkonduktora.

Każdy podany sygnał mają wszyscy powtarzać, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa pociąg jak najrychlej zatrzymać.

Na silniejszych spadkach należy hamować, zależnie od potrzeby, najpierw lekko, a gdy potrzeba, stopniowo coraz silniej.

Wózki nie powinny nigdy same, pod działaniem siły własnej bezwładności, biec, lecz powinny być zawsze ciągnięte. Hamulec należy przyciągnąć najpierw na ostatnim wózku, a następnie stopniowo na innych, postępując od tyłu ku przodowi. Nadmierne nadciąganie hamulców jest bezużyteczne, bo wskutek silnego hamowania koła ślizgają się po szynach, wskutek czego działanie hamulca się zmniejsza.

Do obsługi końcowego hamulca wybierać należy zawsze zasługującego na zaufanie sapersa.

Hamowanie bez istotnej potrzeby jest wzbronione.

Przy przejściu ze spadku na wzniesienie można poszczególne wózki odhamowywać, dopiero wówczas, gdy te opuszczają już spadek.

Skoro hamulczy spostrzeże, że jakiś wózek podczas jazdy wyskoczył z szyn, albo, że ładunek się przesunął, lub, że sprzęgło się przerwało, obowiązany jest natychmiast podać sygnał „stój”.

Wrazie rozerwania się pociągu powinni hamulczy tylnej części natychmiast bez wyczekiwania na sygnał oderwane wózki zahamować.

Na postojach i po ukończeniu jazdy należy wózki oglądać, a o dostrzeżonych uszkodzeniach meldować.

Przy poborze węgla, lub wody na stacjach może kierownik pociągu powołać hamulczych do pomocy.

ROZDZIAŁ III.

SŁUŻBA DROGOWA.

Uwagi
ogólne.

30) Służba drogowa składa się z kierowników oddziałów drogowych, zawiadowców odcinków drogowych, dozorców telefonów i drużyn roboczych.

Do każdego oddziału drogowego należy kilku zawiadowców odcinków drogowych, których zakres działania obejmuje 3 do 7 klm. toru, zależnie od natężenia ruchu i stanu linii.

Zawiadowcą odcinka drogowego jest starszy podoficer, któremu podlegają 2 lub 3 drużyny robocze, z których każda składa się z 1 torowego (młodszego podoficera) i 10 saperów.

Przełożonym bezpośrednim zawiadowcy odcinka drogowego jest oficer pełniący funkcję kierownika oddziału drogowego.

Wyżywienie i zakwaterowanie zawiadowcy odcinka drogowego i podległych mu drużyn roboczych należy do jednej ze stacji, którą wyznacza komenda linii.

Obowiązki
zawiadow-
ców odcin-
ków dro-
gowych.

31) Zawiadowca odcinka drogowego jest bezpośrednim przełożonym wszystkich szeregowych, zajętych przy robotach na linii, na podległym mu odcinku.

Obowiązkiem jego jest utrzymanie przydzielonego mu odcinka linii w stanie przydatnym do bezpiecznego ruchu pociągów, tudzież zarząd zapasami materiałów nawierzchni, nagromadzonymi na poszczególnych stacjach, na przydzielonym mu odcinku.

Stacja, do której zawiadowca odcinka drogowego wraz ze swemi drużynami jest przydzielony w stan wyżywienia, powinna znać stale jego miejsce pobytu na linii, aby w razie potrzeby łatwo go można znaleźć.

W razie gdy zawiadowca odcinka drogowego oddala się poza przydzielony mu odcinek, ma wyznaczyć swego następcę.

Zawiadowca odcinka drogowego ma raz na dzień obejść przeznaczony mu odcinek linii i dokładnie zbadać jego stan.

W szczególności, obejrzeć należy szyny czy nie ma na nich pęknięć, oraz czy położenie ich odpowiada planowi i profilowi podłużnemu linii. Szyny skrzywione podczas jazdy należy wyprostować, lub całe jarzma wymienić. Poza tem należy sprawdzić szerokość torów na prostej, a także ich poszerzenie i przechyłkę w łukach.

Największe dopuszczalne odchylenia w szerokości toru na linii prostej wynoszą: 5 m/m jako największe dopuszczalne poszerzenie, a 2 m/m, jako największe dopuszczalne zwężenie toru, w ten sposób, największa dopuszczalna szerokość toru w prostej może wynosić 755 mm., wzgl. 605 mm., a najmniejsza 748 mm., wzgl. 598 mm.

Dopuszczalne granice poszerzenia i przechyłki torów podają następujące tablice:

TABLICA II.
POSZERZENIE TORU DLA KOLEJEK SILNIKOWYCH

R (m)	(e mm)		R (m)	e (mm)		R (m)	e (mm)	
	s=750 mm	s=600 mm		s=750 mm	s=600 mm		s=750 mm	s=600 mm
10	—	12	60	11	6	110	4	2
20	—	12	70	9	4	120	3	2
30	—	10	80	7	4	130	3	1
40	18	9	90	6	3	150	2	1
50	14	7	100	5	3	—	—	—

TABLICA III.
POSZERZENIE TORU DLA KOLEJEK PAROWYCH.

R (m)	e (mm)		R (m)	e (mm)		R (m)	e (mm)	
	s=750 mm	s=600 mm		s=750 mm	s=600 mm		s=750 mm	s=600 mm
30	—	18	100	14	10	170	10	4
40	20	15	110	13	9	180	9	4
50	20	14	120	13	8	190	8	4
60	18	13	130	12	7	200	7	3
70	17	12	140	12	6	250	4	1
80	16	11	150	11	5	300	2	—
90	15	11	160	11	5	400	—	—

Poszerzenie toru wykonuje się przez odpowiednie przesunięcie toku wewnętrznego. Poszerzenie w łuku ma mieć zasadniczo pełną wielkość i gubi się częściowo na początku i końcu łuku, częściowo w prostej przed i za łukiem (na długości 2.5 m.), przyczem w prostej nie może być większe jak 5 mm.; resztę posze-

rzenia, o ile jest większe od 5 mm., należy zgubić na początku i na końcu łuku na długości, zależnej od wielkości tej reszty, jednak nie większej jak 2.5 m.

TABLICA IV.
PRZECZYŁKI TORU H DLA KOLEJEK O SZEROKOŚCI
TORU $s=750$ m/m

1		2		3	
Promień łuku R w metrach	Przechyłka toru h w milimetr.	Promień łuku R w metrach	Przechyłka toru h w milimetr.	Promień łuku R w metrach	Przechyłka toru h w milimetr.
przy prędkości $V = 10 \text{ km/g}$		przy prędkości $V = 15 \text{ km/g}$		przy prędkości $V = 20 \text{ km/g}$	
40	15	—	—	—	—
50	12	—	—	—	—
60	10	—	—	—	—
—	—	70	19	—	—
—	—	80	17	—	—
—	—	90	15	—	—
—	—	100	14	—	—
—	—	125	11	—	—
—	—	150	9	175	14
—	—	—	—	200	12
—	—	—	—	250	10
—	—	—	—	300	8
—	—	—	—	400	6
—	—	—	—	500	5
—	—	—	—	600	4
—	—	—	—	800	3
—	—	—	—	1000	2

UWAGA: W łukach o promieniu od $R = 40$ m. do $R = 60$ m. największa dopuszczalna szybkość wynosi — 10 km/g., powyżej $R = 60$ m. do $R = 150$ m. — 15 km/g., powyżej $R = 150$ m. — 20 km/g.

TABLICA V.
PRZECHYŁKI TORU H DLA KOLEJEK O SZEROKOŚCI
TORU $s=600$ m/m.

1		2	
Promień łuku R w metrach	Przechyłka toru h w milimetr.	Promień łuku R w metrach	Przechyłka toru h w milimetr.
przy prędkości	V=10 km/g	przy prędkości	V=15km/g
30	16	—	—
40	12	—	—
50	10	—	—
60	8	70	15
—	—	80	14
—	—	90	12
—	—	100	11
—	—	125	9
—	—	150	7
—	—	175	6
—	—	200	5
—	—	250	4
—	—	300	4
—	—	400	3
—	—	500	2

UWAGA: W łukach o promieniu od $R = 30$ m. do $R = 60$ m. największa dopuszczalna szybkość wynosi — 10 km/g., powyżej $R = 60$ m. — 15 km/g.

Przechyłka toru, powinna na początku łuku posiadać pełną wartość, gubi się ona na prostej za pomocą rampy przejściowej o długości 5 m.

Pozatem zawiadowca odcinka drogowego ma badać przytwierdzenie szyn do podkładów i luz między szynami, zwłaszcza na spadkach, gdzie wskutek położenia szyn zatraca się luz i pozostają niebezpieczne dla ruchu wypaczenia toru.

Dwa razy w tygodniu winien zawiadowca odcinka drogowego objechać swój odcinek na parowozie i zanotować miejsce kołysania się parowozu, które następnie ma dokładnie zbadać.

Wszelkie dostrzeżone niedokładności toru należy bezwzględnie odpowiednio naprawić.

Nie mniejszą uwagę ma zwracać zawiadowca odcinka drogowego na odwodnienie torowiska i staranne zabezpieczenie go od dopływu wód opadowych i zaskórnych. Wszelkie rowy odprowadzające wody powinny posiadać odpowiedni spadek podłużny i dostateczny przekrój poprzeczny. Rowy należy często oczyszczać, a zwłaszcza usuwać namul gromadzący się koło przepustów.

Podczas wykonywania robót, w celu usunięcia przeszkód ruchu, dozorca torów ma ustawiać odpowiednie sygnały: t. j. „zwolnij bieg”, lub „stój”, w odległości nie mniejszej jak 200 m. od uszkodzonego miejsca.

32) Sprzęt i narzędzia drogowe dla wyposa-
żenia drużyn, tarcze sygnałowe, latarki, ma-
terjały świetlne, druty i sprzęt potrzebny do
utrzymania linii telefonicznej, otrzymuje zawi-
adowca odcinka drogowego od kierownika od-
działu drogowego, na podstawie kart zapotrze-
bowania i potwierdzeń odbioru.

Przechowy-
wanie i utrzy-
mywanie
w należytym
stanie narzę-
dzi i mate-
rjałów.

Obowiązkiem jego jest utrzymanie tych zapasów w komplecie i przechowywanie ich w zamkniętych ubikacjach, oraz konserwowanie.

Notatki
zawiadowcy
• odcinka dro-
gowego.

33) Zawiadowca odcinka drogowego ma prowadzić następujące notatki:

1. dziennik czynności,
2. wykaz sprzętów, materiałów i narzędzi.

W dzienniku czynności ma zawiadowca odcinka drogowego codziennie zapisywać swoje czynności i spostrzeżenia o stanie linii, a w szczególności:

- a) dzień i godzinę obchodu linii.
- b) stan linii,
- c) jazdy na parowozie (z podaniem numeru pociągu),
- d) wydane zarządzenia,
- e) meldunki (w odpisie).
- f) ilość zajętych przy pracy szeregowych,
- g) prace wykonane,
- h) ilość wymienionych i wbudowanych materiałów nawierzchni.

Dziennik czynności przedkładać należy każdego tygodnia kierownikowi oddziału drogowego do wglądu.

Wykazy sprzętu, materiałów i narzędzi powinny zawierać wszelkie przychody i rozchody, w ten sposób, aby każdej chwili cały zapas można było sprawdzić.

Drużyny ro-
bocze.

34) Drużyny robocze pozostają pod komendą podoficerów.

Komendanci są odpowiedzialni za szybkie i należyte wykonanie powierzonych im robót.

35) Ze względu na wielką wagę, jakie posiadają telefony w służbie ruchu, ma je zawia-
dowca odcinka drogowego codziennie dokład-
nie przeglądać, oczyszczać przewody z gałęzi
i konarów, przerwane druty natychmiast zwią-
zywać, nieprzymocowane tyki przytwierdzać,
a uszkodzone, lub złamane, wymieniać.

Przewody
telefoniczne

36) Linje telefoniczne zbudowane wzdłuż
kolejek wąskotorowych są dwojakiego rodzaju:
meldunkowe, które łączą ze sobą poszczególne
stacje i służą wyłącznie do celów eksploatacyj-
nych i *korespondencyjne* przeznaczone do roz-
mów w celach operacyjnych.

Linje telefo-
niczne i ich
obsługa.

37) Dozorca telefonów jest bezpośrednim
przełożonym wszystkich przydzielonych mu
szeregowych.

Obowiązki
dozorcy te-
lefonów.

Obowiązkiem jego jest utrzymanie przydzie-
lonego mu odcinka linii, wraz ze wszystkimi
aparatai na stacjach, w stanie przydatnym do
użytku.

Stacja, do której dozorca telefonów wraz ze
swymi pomocnikami jest przydzielony w stan
wyżywienia, powinna znać jego każdorazowe
miejsce pobytu na linii, aby w razie potrzeby
łatwo go można znaleźć.

Dozorca telefonów powinien posiadać wszel-
kie niezbędne narzędzia, złożone w odpowied-
niej torbie skórzanej, kompletny aparat do ba-
dania telefonów i aparat badania siły napięcia
elementów, a także zapasowe aparaty stacji te-
lefonicznych.

Głównym zadaniem dozorczy telefonów jest
stała kontrola urządzeń telefonicznych na sta-

cjach, których aparaty ma on przynajmniej raz na miesiąc sprawdzać, oczyszczać, naoliwiać, badać łączenia przewodów w aparatach, gęstość i napełnienie roztworu elementów galwanicznych, i t. p. Gdy zanieczyszczenie aparatów pochodzi z nieodpowiedniego obchodzenia się z nimi, lub niedbałości organów stacyjnych, ma dozorca telefonów powiadomić o tem zawiadawcę stacji. Zepsute aparaty, których dozorca we własnym zakresie naprawić nie może, należy odesłać do wymiany.

ROZDZIAŁ IV.

SŁUŻBA NA PAROWOZIE.

38) Maszynista po objęciu służby powinien dokładnie zbadać parowóz i przekonać się czy wszystkie urządzenia na parowozie są w stanie używalnym i czy są należycie umocowane. Dalej powinien się przekonać, czy sprzęt parowozu znajduje się w komplecie i w stanie dobrym. Maszynista jest odpowiedzialny za dokładne oliwienie wszystkich części, narażonych na tarcie.

Przed
odjazdem.

Pozatem maszynista powinien przekonać się, czy w dymnicy i popielniku znajdują się siatki odiskierne, czy kłapa popielnika szczelnie się domyka, czy ruszta są w komplecie i w stanie zdatnym do użytku, czy jest dostateczny zapas paliwa i wody, czy hamulce i zgarniacze są w dobrym stanie, czy piasecznica posiada dostateczny zapas piasku i sprawnie działa, i czy w stawidłach kliny są należycie umocowane.

Przed rozpaleniem ognia pod kotłem należy gruntownie oczyścić rury płomieniówek i prze-grzewaczy, komorę dymnicową, popielnik i ruszty, a także sprawdzić, czy kocioł napełniony jest wodą.

Ogień roznieca się drzewem na $1\frac{1}{2}$ do $2\frac{1}{2}$ godzin przed odjazdem; po osiągnięciu dobrego ognia narzuca się w małej ilości węgiel, tak, aby nie zatamować dostępu powietrza.

Należy sprawdzić prawidłowe działanie wodowskazu i kurków probierczych. Niesprawne działanie wodowskazu wskazuje na zatkanie odpowiednich kanałów, które niezwłocznie należy oczyścić.

W dalszym ciągu należy sprawdzić, czy zawór manometru jest otwarty. Po dojściu ciśnienia do $\frac{1}{2}$ lub $\frac{3}{4}$ atmosfery można otworzyć dmuchawkę, w celu przyspieszenia tworzenia się pary. Gdy ciśnienie pary zbliża się do dopuszczalnej granicy, maszynista bada czy zawory bezpieczeństwa dobrze działają.

Na poszczególnych częściach parowozu nie wolno dokonywać żadnych zmian; zabrania się szczególnie: usuwania przyrządów odiskiernych, zagważdżania tybli, jakichkolwiek przeróbek koło zaworów bezpieczeństwa, jakoteż zdejmowanie plomb z manometrów.

W czasie mrozów należy parowozy umieszczone pod gołym niebem, lub w remizach nieogrzewanych, pozostawić pod parą o niskim ciśnieniu.

Specjalnych piecyków do ogrzewania można używać przy wszystkich częściach, za wyjątkiem cylindrów hamulcowych i węzów.

Ze wszystkich urządzeń, podlegających zamrażnięciu, należy wodę usunąć, lub też ogrzewać je parą.

Przed wprowadzeniem w ruch parowozu, umieszczonego podczas silnych mrozów pod

gołem niebem, lub w nieogrzałej remizie, należy odpowiednio cylindry i skrzynki suwakowe podgrzać i dopiero potem parowóz pozwoli wprowadzić w ruch.

39) Przeciętna prędkość parowozów na kolejkach wąskotorowych wynosi podczas budowy 8 klm/godz., a w czasie regularnego ruchu 12 — 15 klm/godz. Na odcinkach o bardzo niedogodnych warunkach dla ruchu wymienioną prędkość należy odpowiednio zmniejszać.

Podczas
jazdy.

Podczas przetaczania i przy popychaniu pociągów prędkość dozwolona nie może przekraczać 8 km/godz.

Maszynista nie może rozpoczynać jazdy, jeżeli niema na parowozie pomocnika.

Przed każdym uruchomieniem parowozu powinien maszynista podać sygnał Nr 8 „Baczność“. Przed każdym wyjazdem parowozu ze stacji powinien maszynista przekonać się, czy sygnały i zwrotnice w kierunku jego jazdy są prawidłowo nastawione.

Maszynista powinien uważać podczas jazdy na sygnały, oraz na prowadzony pociąg, a przy ruszaniu z miejsca winien obejrzeć się na koniec pociągu, czy nie podają sygnału zatrzymania.

Zbyteczne używanie gwizdka parowego jest wzbronione.

Sygnał Nr 8 „Baczność“ podaje się:

- a) przed ruszaniem parowozem z miejsca,
- b) dojrawszy na torze ludzi, lub zwierzęta, maszynista jest obowiązany dać sygnał ostrzegawczy,
- c) taki sam sygnał należy od czasu do czasu podawać przy ruchu parowozu pod-

czas mgły, ulewy, zamieci śnieżnej oraz w miejscach specjalnie oznaczonych,

- d) przy zbliżaniu się do stacji i we wszystkich wypadkach, w których maszynista chce zwrócić uwagę obsługi pociągu, lub obsługi stacji.

Sygnał „hamować lekko“ i „hamować mocno“ podaje maszynista celem regulowania biegu pociągu, a także wtedy, kiedy dla zatrzymania pociągu potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej.

Sygnał Nr. 11 „Alarm“ podaje się w celu natychmiastowego zatrzymania pociągu, w razie grożącego niebezpieczeństwa, przeszkody na torze, pęknięcia szyny i t. p.

Podczas ruszania parowozem, ciągnącym pociąg z miejsca, należy nawrotnicę ustawić na pełne napełnienie w kierunku jazdy, a przepustnicę lekko otworzyć, gdyż ruszanie z miejsca winno być możliwie spokojne, bez szarpania; w razie ślizgania się kół należy używać piasecznicy.

Skoro parowóz zacznie ciągnąć należy krany przy cylindrach otworzyć, by wypuścić skroploną wodę.

Na powyższy szczegół należy przedewszystkiem zwrócić baczną uwagę w czasie mrozów.

Stosownie do prędkości jazdy, ciężaru pociągu, profilu szlaku, pogody, typu i mocy parowozu, maszynista winien tak ustawiać przepustnicę i nawrotnicę, aby utrzymując przepisany czas jazdy, możliwie oszczędnie zużywać paliwo.

Największe dopuszczalne ciśnienie pary jest oznaczone czerwoną kreską na manometrze i zgodne z tabliczką kotłową.

Pod żadnym warunkiem nie wolno przekraczać dozwolonej prężności pary w kotle.

Pomocnik maszynisty musi utrzymywać ogień w ten sposób, aby kocioł nie wytwarzał więcej pary, niż jej spotrzebuje parowóz, uwzględniając ciężar pociągu i przewyciężenie oporów.

Częste używanie dmuchawki i szum wentyli bezpieczeństwa, są oznakami nieregularnej i nieracjonalnej obsługi kotła, której skutkiem jest niepotrzebne zużycie paliwa i wody.

Odpowiedzialność za celowe zużycie wody i pary ponosi maszynista. Najniższy dopuszczalny stan wody jest zaznaczony na szkle wodowskazowem. Nie wolno nigdy dopuścić do obniżenia tego stanu wody, gdyż grozi to spalaniem paleniska kotła.

Wogóle, stan wody w kotle należy utrzymywać na wysokim poziomie, a przytem należy przestrzegać, by parowóz nie wyrzucał nadmiaru wody przez komin. W razie wyrzucania wody z kotła otwiera się kurki cylindrów. Po silnem wyrzucaniu wody otwiera się na najbliższej stacji na krótki czas drzwi komory dymnicy, by woda tam nagromadzona mogła odpłynąć, jednakże należy o tem pamiętać, że drzwi tych na dłuższy czas nie wolno otwierać.

Najkorzystniejszy stan wody jest w kotle wtedy, gdy szkło wodowskazowe jest $\frac{3}{4}$ napełnione. By taki stan można stale utrzymać, koniecznem jest, by każdą nadarżającą się sposobność, jak postój, jazda po spadku, lub na poziomie i t. p. wykorzystać do zasilenia kotła wodą.

Należy unikać silnego ubytku wody w kotle, które wymaga długiego zasilania, powoduje

nagły spadek pary i często sprowadza przymusowe zatrzymanie pociągu na linii.

Szkło wodowskazowe może z przyczyny zatkania przewodów źle wskazywać stan wody; powinien zatem maszynista przekonywać się o stanie wody przez częste otwieranie kuików probierczych, szczególnie gdy woda w szkłe jest zanieczyszczona, albo nie porusza się przy jeździe parowozu. Są to najpewniejsze oznaki zatkania się przewodów. Maszynista powinien sprawdzić na każdej stacji zapas wody w skrzyni wodnej i w razie potrzeby zarządzić jego uzupełnienie.

Czas i miejsce nabierania wody na parowóz wyznacza się rozkładem jazdy. W razie potrzeby można także nabierać wodę i na innych stacjach; szczególnie podczas budowy należy każdą sposobność wyzyskiwać do tego celu.

Przy nabieraniu wody, wąż parowy musi być tak opuszczany do wody, by kosz ssący był przez nią nakryty, a nie dotykał szlamu lub piasku. Przy płytkiej wodzie podkłada się pod kosz łopatę od węgla. Wogóle z węzem należy obchodzić się ostrożnie, gdyż materiał jego podlega silnemu zużyciu.

Przy utrzymaniu ognia, należy w tych miejscach, z których płomień na wierzch się wydobywa, umiarkowanie węgiel dokładać, tak by ruszty były równomiernie paliwem pokryte.

Rusztownika należy używać o ile możności tylko przy odcyszczaniu kraty rusztowej z żużla i t. zw. szlaki.

W razie użycia silnie zlewającego się węgla należy ruszt kilkakrotnie gruntownie oczyścić,

aby ochronić ruszta przed spalaniem się uzyskując potrzebny przewiew powietrza. Żar przesuwają się na jedną stronę rusztu, a z uwolnionej części usuwa się żużel przy pomocy rusztownika i łopaty, rozkłada się równomiernie żarzące paliwo na rusztach i dosypuje świeży węgiel. Przy najbliższem dodawaniu paliwa postępuje się w ten sposób z drugą połową rusztu.

Popiół i sadze, osadzające się w komorze dymnicy, należy usuwać w miarę potrzeby; komorę tę należy szczelnie zamykać.

Wypuszczanie wody i pary na zwrotnicach i mostach, a także w pobliżu konnych pojazdów, jest wzbronione. Hamowanie parowozu za pomocą kontrapary jest dopuszczalne tylko w wypadku grożącego niebezpieczeństwa; w czasie takiego hamowania należy otworzyć krany cylindrów.

Maszynista powinien uważać, by w czasie jazdy nie zagrzewały się osie parowozu i tendra, o czem winien jaknajczęściej przekonywać się, bądź sam, bądź przez pomocnika.

Maszynista powinien dokładnie znać profil linii (spadki, wzniesienia, krzywizny), położenie mostów, stacji wodnych i t. p. szczegóły, tak, by stosownie do tego regulował bieg pociągu.

Czasy jazdy wyznaczone w rozkładzie muszą być ściśle utrzymane, o ile nie spotyka się nadzwyczajnych przeszkód. O zaniedbanych odcinkach toru, o znajdujących się w złym stanie sygnałach, powinien maszynista meldować nadkonduktorowi.

Jeżeli stan toru jest taki, że grozi niebezpieczeństwem wykolejenia się pociągu, powinien

maszynista pociąg zatrzymać aż do ukończenia naprawy uszkodzonego miejsca.

Po skończo-
nej jeździe.

40. 1) Po ukończeniu jazdy maszynista jest obowiązany dopilnować oczyszczenia popielnika i dymnicy, nabrać na parowóz pełną ilość paliwa, wody i potrzebnych materiałów. Paliwo należy pobierać na wyznaczonych na ten cel stacjach.

2) Przy odstawianiu parowozu na postój po ukończonej pracy, winna być nadprężność pary możliwie niska i ogień w palenisku bliski wygaśnięcia.

Po ustawieniu parowozu na oznaczone miejsce maszynista winien: przepustnicę zamknąć, nawrotnicę postawić w położeniu środkowym, kurki cylindrowe otworzyć i parowóz ręcznie zahamować. Pozatem winien on starannie obejrzeć parowóz i zapisać w księdze napraw te braki, których razem z pomocnikiem nie może usunąć. Przed odejściem od parowozu maszynista jest obowiązany przekonać się, czy w kotle jest dość wody i czy kłapy popielnika są należycie zamknięte.

Ponadto przed opuszczeniem parowozu winien maszynista przekazać parowóz wyznaczonemu w tym celu personelowi, oraz dowiedzieć się, kiedy wyznaczony zostanie na służbę.

Raport z jazdy pociągu Nr

Odjazd: 10 m. 15

Pociąg Nr 73.

Przybycie: 16 m. 15

Odszedł dalej jako pociąg Nr

Stan pogody: deszcz, chłodno

Hrubieszów dnia

podpis zawiadowcy stacji początkowej

Stacje	Przy- bycie	Odjazd	Podpis dyżurnego ruchu	Ilość listów przesyłkowych		Ilość wagonów		Opóźnienia	U w a g i
				oddanych	odebranych	ład.	próżn.		
Hrubieszów		6 ³⁰	Mucha sierża	5	—	7	1	5 m. po- wodu mane- wrowania	
Gozdów	6 ⁵⁴	7 ⁰⁰	Opalski plut.	1	2	7	1		hamulczy sap. Woźniak Jan chory.
Werbkowce	7 ¹⁸	7 ⁵⁰	Maguder plut.	1	3	6	1		
Malice	8 ⁰⁵	8 ⁰⁷	Kocaj kpr.	—	—	6	—	6 m. z pow. wyładow- wania	

Nr parowozu	Imiona i nazwiska		Przebieg pociągu		Imiona i nazwiska hamulczych	Nr obsłu- giwanych wagon.	Waga przebieg wagon.				U w a g i					
	maszynisty	pomocnika	od km.	do km.			waga ła- dunku kg.	od km.	do km.	przeb. km.						
68	Jan Olszański	Stefan Gil	0.00	67.00	Jan Kosek	157	5000	0	43	43						
						158	4500	0	43	43						
					Piotr Welczyński	29	5100	0	67	67						
						131	5000	0	67	67						
						147	2500	0	67	67						
					Imię i nazwisko kierownika pociągu					Jędrzej Czarnota		43 65 186	5000 próżny 5000	0 57 57	67 67 67	
					Plutonowy Miedziński Błażej											
					Stan drogi											
					dobry w km. 20.5 tor uszkodzony.											
Uszkodzenia parowozu i wagonów:					Nadzwyczajne wydarzenia		U h n ó w d n i a.....									
					Oś w wagonie Nr 131 nagrzała się.		podpis zawiadowcy stacji końcowej.									

Kolejka wąskotorowa: Hrubieszów—Uhnów

Stacja: Łaszczów

Książka zgłoszeń pociągów.

Pociągi odchodzące

Ze stacji	Czas	Nr pociągu	Zapowiadanie pociągów	
			stacji sąsiednich	własnej stacji
Dnia 8 czerwca 1927.				
Rokitno	4 ¹⁹	71	Pociąg Nr 71 może przybyć. Pociąg Nr 71 tu.	Czy przyjmiecie pociąg Nr 71? Pociąg Nr 71 nadejdzie. Pociąg Nr 71 tam.
Tuczapy	5 ⁰⁰	74	Pociąg Nr 74 może przybyć. Pociąg Nr 74 tu.	Czy przyjmiecie pociąg Nr 74? Pociąg Nr 74 nadejdzie. Pociąg Nr 74 tam.
Rokitno	6 ⁵¹	73	Pociąg Nr 73 może przybyć. Pociąg Nr 73 tu.	Czy przyjmiecie pociąg Nr 73? Pociąg Nr 73 nadejdzie. Pociąg Nr 73 tam.
Tuczapy	7 ⁰⁰	76a 76b	Pociąg podwójny Nr 76a i 76b może przybyć.	Czy przyjmiecie pociąg podwójny Nr 76a i 76b. Pociąg podwójny Nr 76a i 76b nadejdzie.
	7 ³⁰		Pociąg podwójny Nr 76a i 76b tu.	Pociąg podwójny Nr 76a i 76b tam.

Pociągi przychodzące

Ze stacji	Czas	Nr pociągu	Zapowiadanie pociągów	
			własnej stacji	stacji sąsiednich
Dnia 8 czerwca 1927.				
Tuczapy	4 ²⁵	71	Pociąg Nr 71 może przybyć.	Czy przyjmiecie pociąg Nr 71?
	4 ⁴⁸		Pociąg Nr 71 tu.	Pociąg Nr 71 nadejdzie.
Rokitno	4 ²⁶	74	Pociąg Nr 74 może przybyć.	Czy przyjmiecie pociąg Nr 74?
	4 ⁴⁹		Pociąg Nr 74 tu.	Pociąg Nr 74 nadejdzie.
Tuczapy	5 ²⁶	73	Nie-czekać!	Czy przyjmiecie pociąg Nr 73.
				Pociąg Nr 73 czeka.
Tuczapy	6 ²⁸	73	Pociąg Nr 73 może przybyć.	Pociąg Nr 73 nadejdzie.
	6 ⁵⁰		Pociąg Nr 73 tu.	Pociąg Nr tam.
Rokitno	7 ²⁷	76a		Czy przyjmiecie pociąg podwójny 76a i 76b.
		76b	Pociąg podwójny Nr 76a i 76b może przybyć.	Pociąg podwójny Nr 76a i 76b nadejdzie.
	7 ⁵¹		Pociąg podwójny Nr 76a i 76b tu.	Pociąg podwójny Nr 76a i 76b tam.

Kartka na wózek uszkodzony.

Nie załadowywać

Po wyładowaniu do warsztatu

Przyczyna: {

Ze stacji:

Do stacji:

..... dnia

podpis:

Górną część odedrzeć, gdy wózek załadowany, lub gdy wózek w drodze do warsztatów może być załadowany.

Gdy wózek próżny słowa: „po wyładowaniu” należy przekreślić.

WYKAZ
otrzymanych materiałów

L. porządk.	Data	Nr listu przesyłk.	O d k o g o	Wyszczegół- nienie	Waga w kg.	Ilość sztuk	U w a g i
4	23.VIII.27	72	Skład materiałów	ter	45	1 beczka	

28188

WYKAZ

wydanych materiałów

L. porządk.	Data wysyłki	Nr listu przesyłk.	Do kogo	Wyszczególnienie	Waga w kg.	Ilość sztuk	Uwagi
4	23.VIII.27	1	Skład materiałów	jarzma do naprawy	1300	6	

1045

BIBLIOTEKA PODRĘCZNA W.I.N.W.

Nr.....

Dział..... 08152



BIBLIOTEKA

ASG

NAUKOWA

972²