

Polskie Koleje Państwowe

W-337
Skwint Jozef

Nr E. 1.

**PRZEPISY SYGNALIZACJI
NA KOLEJACH POLSKICH**

Zatwierdzone rozporządzeniem Ministra
Komunikacji z dnia 7 sierpnia 1945 r.,
Nr RT — 50/3/45. (Dziennik Taryf
i Zarządzeń Kolejowych z roku 1946,
Nr 3, poz. 23).

Obowiązują od dnia 1 lipca 1946 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOLEI



K O L E J E

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
PAŃSTWOWE PRZEDSIĘSIĘSTWO WYODRĘBIANE
WARSZAWA, UL. KAZIMIERZOWSKA 52. TEL. 40-6004



Skusint.

Nr E. 1.

PRZEPISY SYGNALIZACJI NA KOLEJACH POLSKICH

(jednolity tekst)

zatwierdzone zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dn. 7 sierpnia 1945 r.

(Dz. T. i Z. K. z roku 1946 Nr 3, poz. 22),

zaliczone zarządzeniami Ministra Komunikacji:

- z dn. 12 października 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 16 poz. 324),
- .. 9 marca 1949 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 4 poz. 71),
- .. 10 grudnia 1949 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1950, Nr 2 poz. 12),
- .. 5 stycznia 1950 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 2 poz. 3 i Dz. T. i Z. K. Nr 7 poz. 57),
- .. 30 stycznia 1950 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 8 poz. 66),
- .. 22 marca 1950 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 10 poz. 97),
- .. 18 kwietnia 1950 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 14 poz. 129),
- .. 8 maja 1950 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 16 poz. 141),
- .. 27 czerwca 1950 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 20 poz. 180).

Obowiązują od dnia 1 lipca 1946 r.



Nakład 100.000 — Objętość 6 arkuszy. — Papier druk.-ant. VII kl. 70 x
612 mm. — Nr zamówienia 2187 z dnia 10 grudnia 1950 r. — L-1-11349
Druk ukonczony w kwietniu 1951 roku.

Drukarnia Spółdzielni Wydawniczej „Prasa Demokratyczna — Nowa Epoka”
w Warszawie — Oddział Bydgoszcz, Czerwonej Armii 18

SPIS ZMIAN I UZUPELNIEN

Nr porz.	Wymieszenie i-u który został zmieniony	Data i Nr zarządze- nia o zmianie	Sposób wykonania
			Organ ustalony, Nr. porz.

SPIS RZECZY

Sygnały i wskaźniki

Postanowienia ogólne		5
I. Semafor	S	6
II. Tarcze ostrzegawcze	O	15
III. Semafor z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semaforu	So	24
IV. Semafor świetlny na liniach z samoczynną blokadą liniową	Sd i Sa	29
V. Tarcze manewrowe	M	32
VI. Sygnały na zwrotnicach	Zw	34
VII. Tarcze zaporowe	Z	38
VIII. Sygnały drogowe	D	42
IX. Sygnały na pociągu	Pc	51
X. Sygnały na taborze kolejowym	Tb	57
XI. Sygnały dawane przez drużynę pociągową	Rp	59
XII. Sygnały przy manewrowaniu	Rm	64
XIII. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu	Rd	67
XIV. Sygnały dawane w razie rozterwania pociągu	Rr	68
XV. Sygnały alarmowe	A	68
XVI. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych	Rh	70
XVII. Sygnały na górkach rozrządowych	Rt	71
XVIII. Wskaźniki na liniach nieelektryfikowanych	W	74
XIX. Wskaźniki na liniach elektryfikowanych	We	87

Przepisy stosowania sygnałów wskaźników

§	1. Semafor	S	11
§	2. Tarcze ostrzegawcze	O	20
§	3. Semafor z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do następnego semaforu	So	29
§	4. Semafor świetlny na liniach z samoczynną blokadą liniową	Sd i Sa	31
§	5. Tarcze manewrowe	M	34
§	6. Sygnały na zwrotnicach	Zw	37
§	7. Tarcze zaporowe	Z	39
§	8. Sygnały drogowe	D	45
§	9. Sygnały na pociągu	Pc	56
§	10. Sygnały na taborze kolejowym	Tb	59
§	11. Sygnały dawane przez drużynę pociągową	Rp	62
§	12. Sygnały przy manewrowaniu	Rm	67
§	13. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu	Rd	67
§	14. Sygnały dawane w razie rozterwania pociągu	Rr	69
§	15. Sygnały alarmowe	A	69
§	16. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych	Rh	71
§	17. Sygnały na górkach rozrządowych	Rt	74
§	18. Wskaźniki na liniach nieelektryfikowanych	W	81
§	19. Wskaźniki na liniach elektryfikowanych	We	91
	Postanowienia przejściowe		3

Postanowienia ogólne.

(1) Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.

(2) Sygnały i wskaźniki przewidziane w niniejszych przepisach stosuje się na kolejach normalnotorowych użytku publicznego znaczenia ogólnego, pierwszorzędnych i drugorzędnych. Na kolejach normalnotorowych użytku publicznego znaczenia miejscowego mogą być stosowane za pozwoleniem Ministerstwa Kolei postanowienia uogulne do niniejszych Przepisów.

(3) Sygnałów i wskaźników nie zawartych w niniejszych przepisach nie wolno stosować bez pozwolenia Ministerstwa Kolei.

(4) Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe. Sygnały wzrokowe dzieli się na dzienne i nocne.

(5) Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także we dnie, jeżeli sygnały dzienne nie są widoczne z odległości 300 m.

(6) Na pociągach sygnały nocne należy stosować we dnie w tunelach długości powyżej 500 m. Postanowienie to nie dotyczy tuneli, oświetlanych w ciągu całej doby.

(7) W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów, należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

(8) Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć również w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

(9) Jeżeli w sygnale nocnym światło lub jedno ze światel zgaśnie, odpowiedni zaś sygnał dzienny jest dokładnie widoczny, to ważny jest sygnał dzienny.

(10) Każdy pracownik kolejowy podczas pełnienia służby związanej z ruchem pociągów powinien mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe.

SYGNAŁY

Sygnały dzieli się na:

1. Semafory (S, So, Sd, St)
2. Tarcze ostrzegawcze (O)
3. Tarcze manewrowe (M)

4. Sygnały na zwrotnicach (Zw)
5. Tarcze zaporowe (Z)
6. Sygnały drogowe (D)
7. Sygnały na pociągu i na taborze kolejowym (Pc i Tb)
8. Sygnały dawane przez drużynę pociagową (Rp)
9. Sygnały przy manewrowaniu (Rm)
10. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu (Rd)
11. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr)
12. Sygnały alarmowe (A)
13. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)
14. Sygnały na górkach rozrządowych (Rt).

I. SEMAFORY (S)

A. Semafor ramienne.

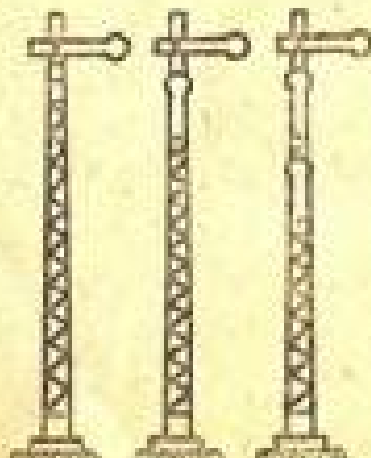
Semafor ramienny składa się ze słupa na którym są umieszczone ruchome ramiona oraz latarnie z kolorowymi szklami.

Przez nastawienie jednego, dwóch czy trzech ramion semaforu w odpowiednie położenie lub też przez ukazanie się odpowiedniego światła na semaforze wydaje się służbie kolejowej rozkaz, zabraniający lub rozwalający na jazdę pociągu.

Sygnal S1: „Stój“

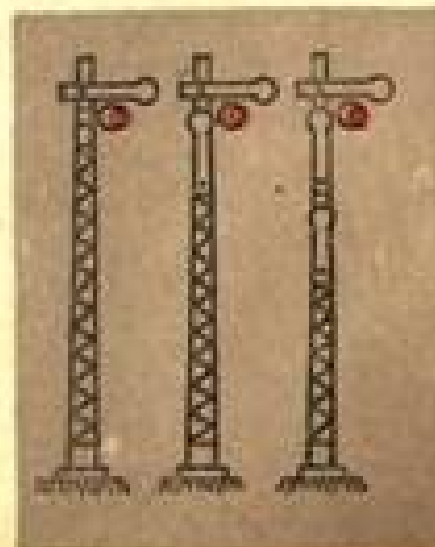
Dzienny:

Ramię semaforu — na semaforach zaś wieloramiennych — najwyższe ramię semaforu ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Nocny:

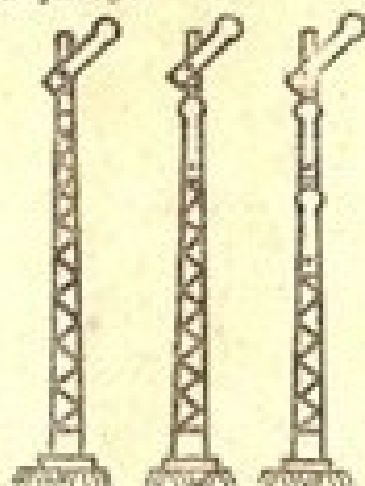
Czerwone światło na semaforze, zwrócone do pociągu.



Sygnał S2: „Wolna droga“

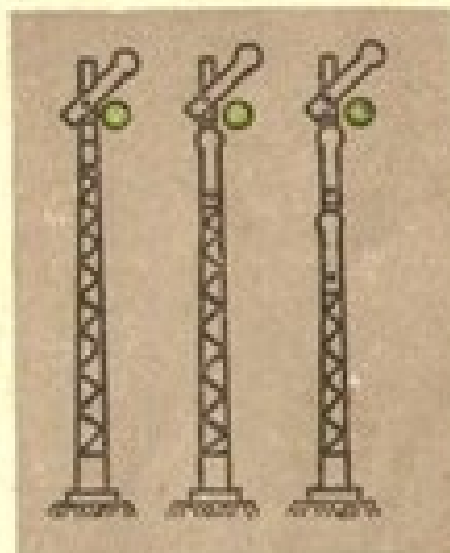
Dzienny:

Ramię semaforu, — na semaforach zaś wieloramiennych — najwyższe ramię semaforu, wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Nocny:

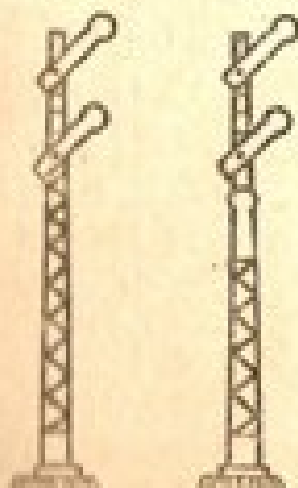
Zielone światło na semaforze, na semaforach zaś wieloramiennych zielone światło najwyższej latarni, zwrócone do pociągu.



Sygnał S3: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“

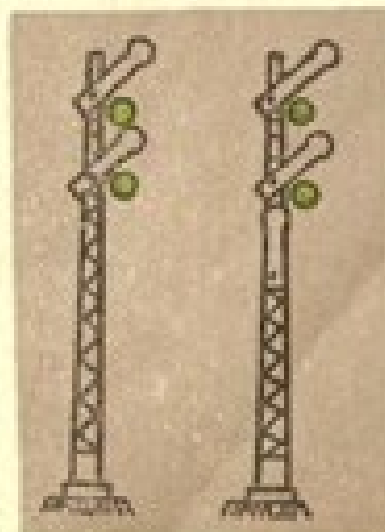
Dzienny:

Na semaforach dwuramiennych dwa ramiona semaforu, na semaforach zaś trzyramiennych dwa górne ramiona semaforu, wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Nocny:

Na semaforach dwuramiennych dwa światła zielone na jednym pionie, na semaforach zaś trzyramiennych dwa światła zielone górnych latarni na jednym pionie, zwrócone do pociągu.



Sygnal S4: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością w innym kierunku, niż na sygnal S3”

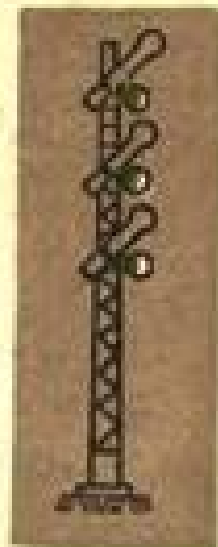
Dzienny:

Trzy ramiona semaforu wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Nocny:

Trzy światła zielone na jednym pionie na semaforze, zwrócone do pociągu.



B. Semafony świetlne.

Semafor składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie jedna latarnia ze szkłem czerwonym i jedna, dwie lub trzy latarnie ze szkłem zielonym.

Sygnal S1: „Stój”

Dzienny i nocny:

Czerwone światło drugiej od dołu latarni semaforu, zwrócone do pociągu.



Semafor

jednokierunkowy



Semafor

dwukierunkowy



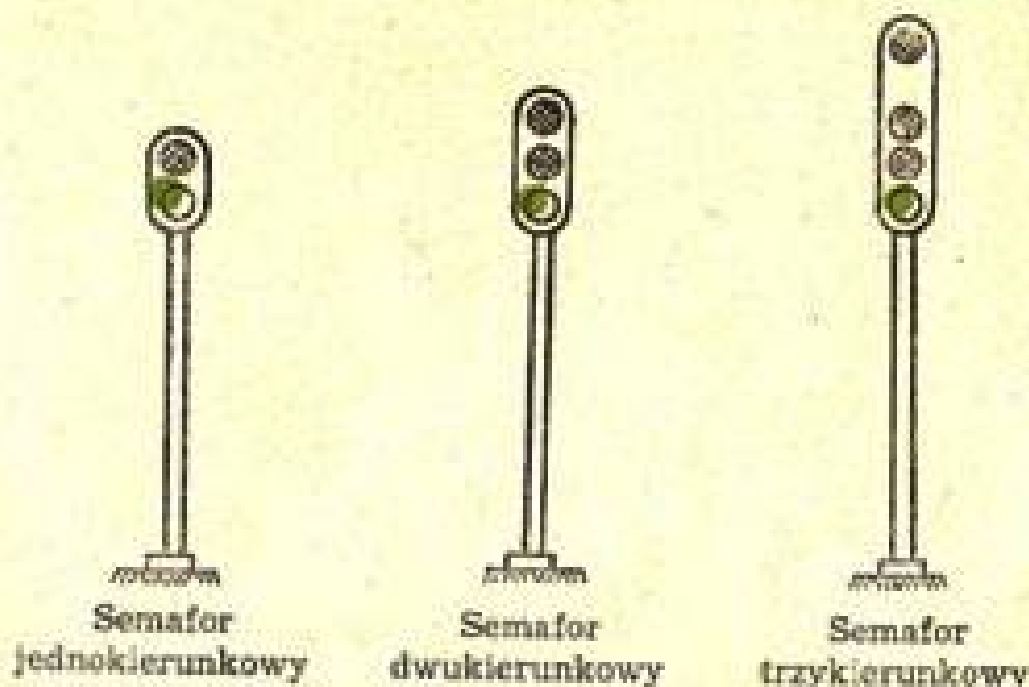
Semafor

trzykierunkowy

Sygnal S2: „Wolna droga”

Dzienny i nocny:

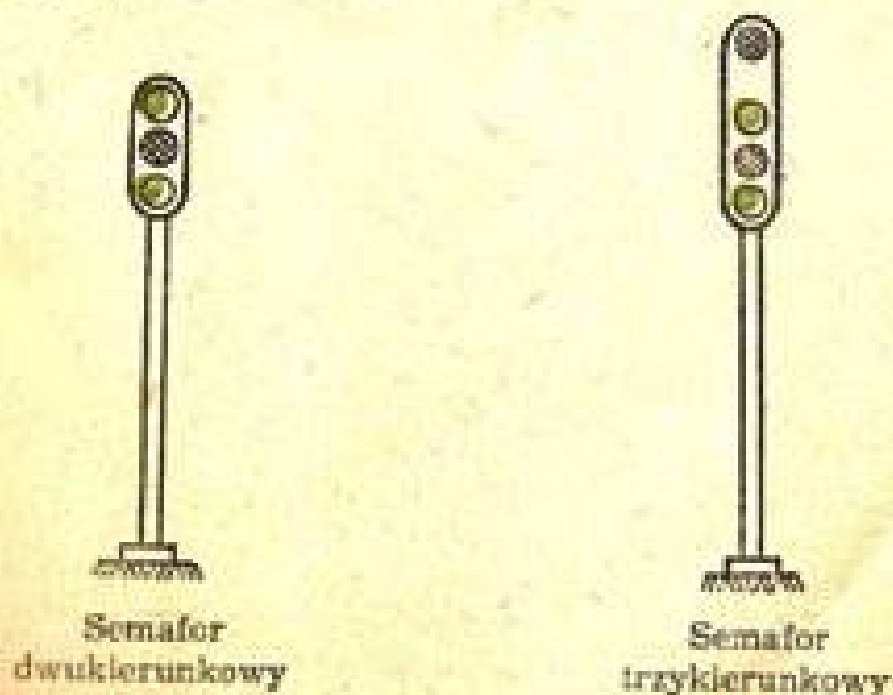
Zielone światło na semaforze, na semaforach zaś wielokierunkowych zielone światło najniższej latarni, zwrócone do pociągu.



Sygnal S3: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”

Dzienny i nocny:

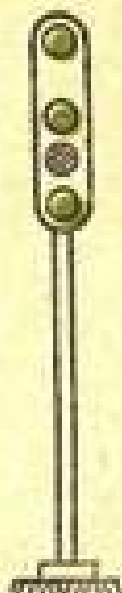
Na semaforach dwukierunkowych dwa światła zielone na jednym pionie, na semaforach zaś trzykierunkowych dwa światła zielone na jednym pionie: najniższej i trzeciej od dołu latarni, zwrócone do pociągu.



Sygnał S4: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością w innym kierunku, niż na sygnal S3”.

Dzienny i nocny:

Trzy światła zielone na jednym pionie na semaforze, zwrócone do pociągu.

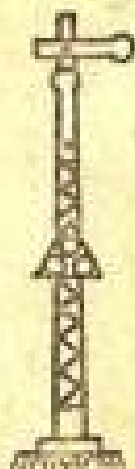


Semafor trzykierunkowy

Sygnał Sz: „Można przejechać semafor wskazujący sygnal S1 „Stój” bez pisemnego rozkazu”.

Dzienny i nocny:

Trzy białe światła, tworzące trójkąt równoboczny, zwrócony podstawą do dołu, na słupie semaforu, wskazującego sygnal S1 „Stój”.



PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW

§ 1. Semafony (S)

(1) Rozróżnia się semafony ramienne i semafony świetlne. Na semaforach ramiennych używa się do dawania sygnałów dziennych ramion, a do dawania sygnałów nocnych — świateł na słupie semaforu. Na semaforach świetlnych używa się świateł do dawania sygnałów zarówno dziennych, jak i nocnych.

Zależnie od ilości posiadanych ramion semafony bywają: jedno-ramienne, dwuramienne i trzyramienne. Odpowiednie do rodzajów semaforów ramiennych semafony świetlne bywają: jednokierunkowe, dwukierunkowe i trzykierunkowe. Stosowanie w nowych urządzeniach semaforów trzyramiennych i trzykierunkowych jest dopuszczalne tylko za pozwoleniem Ministerstwa Kolei.

(2) Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się semafony: wjazdowe, wyjazdowe, drogowskazowe i odstępowe.

(3) Semafony wjazdowe ustawia się przed stacjami i mijankami, na szlakach zaś przed odgałęzieniami i splotami torów, przed miejscami, gdzie się linie kolejowe krzyżują w poziomie szyn, przed mostami zwodzonymi, a prócz tego przed miejscami niebezpiecznymi, wymagającymi w ciągu dłuższego czasu zatrzymywania się pociągów, oraz w szczególnych okolicznościach na przystankach osobowych. Semafony wjazdowe należy ustawiać w odległości najmniej 100 m przed początkiem pierwszego rozjazdu lub przed pierwszym ukresem przy torze głównym zasadniczym, lub też przed miejscem, które ma być zabezpieczone.

(4) Widoczność sygnałów na semaforach wjazdowych linii pierwszorzędnych, po których kursują pociągi pośpieszne z szybkością powyżej 80 km/godz. lub szybkojezdne wagony motorowe z szybkością powyżej 100 km/godz., powinna wynosić co najmniej 400 m, a na pozostałych liniach co najmniej 300 m.

(5) Semafony wjazdowe wskazują: a) na stacjach i mijankach — czy wjazd jest zabroniony, czy też dozwolony; b) na szlaku na odgałęzieniu, czy zabroniony, czy też dozwolony jest przejazd przez swrotnicę i wjazd w odstęp, na skrzyżowaniu zaś torów lub na splocie torów w poziomie, czy przejazd przez skrzyżowanie lub spłot torów jest zabroniony, czy też dozwolony.

(6) Na liniach pierwszorzędnych semafony wjazdowe na stacjach i mijankach oraz semafony wjazdowe z odstępu wspólnego na po-

sterunkach odgałęźnych powinny być dwuramienne (dwukierunkowe). Na większych stacjach węzłowych linii pierwszorzędnych na słupie semaforu wjazdowego umieszcza się w razie potrzeby wskaźnik W1a dla wskazania toru lub grupy torów, na które wjazd ma nastąpić.

(7) Semafor wjazdowy wskazuje, czy wjazd z toru lub grupy torów, do których się odnoszą, na stacji, mijance lub posterunku odgałęźnym, jest zabroniony, czy dozwolony. Na semaforach wjazdowych do oznaczania kierunku wyjazdu może być stosowany według potrzeby wskaźnik W2b.

Jeżeli semafor wjazdowy służy do wskazania wyjazdu z grupy torów lub z kilku grup torów i zachodzi potrzeba wskazania, dla której grupy torów lub dla którego toru danej grupy ustawiono semafor wjazdowy, stosuje się według potrzeby wskaźnik W3.

(8) Semafor drogowskazowy stosuje się w razie potrzeby na stacjach w celu bliższego określenia drogi przebiegu pociągu, jeżeli do tego nie wystarczają semafor wjazdowy lub wjazdowy.

(9) Semafor odstępowy służy do wskazania, czy wolno wjechać w odstęp znajdujący się za semaforem.

(10) Jeżeli w grupie torów równoległych zachodzi wątpliwość, do których z tych torów odnoszą się semafor w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik W4 przy pierwszym z torów, do których te semafor się nie odnoszą. Jeżeli semafor nie jest ustawiony bezpośrednio z prawej strony obok toru, do którego się odnosi lub nad jego osią, to przy tym torze ustawia się wskaźnik W15.

(11) Semafor ustawia się bezpośrednio obok torów z prawej strony, patrząc w kierunku jazdy, lub nad osiami torów, do których się odnoszą. Za pozwoleniem Ministerstwa Kolei można ustawić grupę semaforów po zewnętrznej stronie torów lub też ustawić semafor po lewej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

(12) Semafor powinny wskazywać w położeniu normalnym (zasadniczym) sygnał S1 „Stój”. Wyjątek stanowią te semafor odstępowe i semafor wjazdowe na posterunkach osłonnych, które w pewnych okresach czasu nie są obsługiwane i które w tych okresach wskazują sygnał S2 „Wolna droga”.

Również mogą stanowić wyjątek semafor odstępowe samoczynnej blokady liniowej, które w położeniu zasadniczym wskazują sygnał S12 i S13 „Wolna droga”.

(13) Dla kontrolowania w nocy, jakie jest położenie ramion semaforu i czy latarnie się na nim świecą, stosuje się światła wsteczne.

Gdy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowo-białe,^{*)} a na semaforze wieloramiennym oprócz tego — dolna lub dolne latarnie małe światło matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał S2, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a na semaforze wieloramiennym oprócz tego — dolna lub dolne latarnie małe światła matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał S3, dwie górne latarnie pokazują wstecz dwa duże światła białe, a na semaforze trzyramiennym oprócz tego — dolna latarnia małe światło matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał S4, trzy latarnie pokazują wstecz duże światła białe.

Powyżej wskazane światła wsteczne należy stosować na wjazdowych semaforach ramiennych obowiązkowo, na innych zaś semaforach ramiennych według potrzeby. Na semaforach świetlnych światel wstecznych nie urządza się.

(14) Jeżeli semafony nie są widzialne z nastawni, stosuje się powtarzacz sygnałowe, które umieszcza się w samej nastawni, a w razie potrzeby również w pomieszczeniu dyżurnego ruchu lub dyżurnego nadzorczoego.

Powtarzacz sygnałowe semaforów świetlnych powinny być urządzone w nastawni obowiązkowo.

(15) Sygnał S1 na semaforze na stacji lub mijance jest ważny tylko dla pociągów i nie ma znaczenia dla manewrów.

Przy manewrowaniu taborem na stacji lub mijance, sygnały S2, S3 i S4 „Wolna droga”, oznaczają jednocześnie zakaz manewrowania na drodze przebiegu, przygotowanej dla oczekiwanego pociągu.

(16) Semafony ramienne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża drewnianego na poziomo ustawionym ramieniu semaforu albo przez zwieszenie i przymocowanie ramion do słupa. Semafony świetlne nie oddane

^{*)} Światło „matowo-białe” — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem jednostronnie powleczonym białą glazurą.

Światło „białe” — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem bezbarwnym.

do użytku lub unieważnione oznacza się przez umieszczenie ukośnego krzyża drewnianego na wierzchołku oprawy semaforu. Semaforów nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się.

(17) Na semaforach wieloramiennych wszystkie latarnie powinny być zapalane i gaszone jednocześnie. Semafor, tworzący jedną grupę, powinny być również jednocześnie oświetlane.

(18) Na liniach pierwszorzędnych stosuje się na semaforach wjazdowych sygnał świetlny „Sz”, jako sygnał zastępczy, za pomocą którego daje się zezwolenie na przejechanie semaforu wskazującego sygnał S1 „Stój” bez wręczenia rozkazu szczególnego, z tym zastrzeżeniem, że sygnał „Sz” jest ważny, jeżeli zostanie podany po zatrzymaniu pociągu przed semaforem.

(19) Jeżeli semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, żeby pociąg zatrzymać przed tym semaforem. Również należy zatrzymać pociąg przed semaforem, jeżeli semafor świetlny lub w nocy semafor ramienny nie jest oświetlony albo wskazuje białe światło, bądź sygnał wątpliwy (niepewny). Wreszcie należy pociąg zatrzymać, jeżeli nie ma semaforu na miejscu, gdzie powinien się znajdować.

(20) Jeżeli semafor wskazuje sygnał S3 lub S4 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”, to szybkość pociągu należy zmniejszyć stosownie do Przepisów Ruchu.

Również i na sygnał S2 „Wolna droga” należy zmniejszyć szybkość pociągu, jeżeli wymagają tego Przepisy Ruchu lub zostało to zarządzone przez Dyрекcję Kolei.

(21) Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał S1 „Stój” z wyjątkiem semaforu odstępowego samoczynnego, może jechać dalej dopiero wówczas, gdy sygnał S1 „Stój” zmieni się na sygnał S2, S3 lub S4 albo gdy na semaforze ukaże się sygnał „Sz”, bądź też, gdy pracownik kolejowy do tego przeznaczony wręczy kierownikowi pociągu (przy parowozach idących luzem — maszyniście), rozkaz szczególny do dalszej jazdy.

(22) Pociąg zatrzymany przed semaforem ramiennym, wskazującym białe światło, bądź nocny sygnał wątpliwy (niepewny), lub przed semaforem nieoświetlonym w nocy, może jechać dalej, gdy kierownik pociągu i maszynista, a przy parowozach idących luzem maszynista i pomocnik maszynisty, stwierdzą stanowczo, że ramię lub ramiona semaforu wskazują sygnał S2, S3 lub S4 „Wolna droga”, albo gdy na semaforze ukaże się sygnał „Sz”. Pociąg zatrzymany przed semaforem świetlnym nieoświetlonym lub wska-

zajętym białe światło bądź sygnał wątpliwy (niepewny), z wyjątkiem semaforu odstępowego samoczynnego, jako też pociąg zatrzymany wskutek braku semaforu (ramiennego lub świetlnego) na miejscu, gdzie powinien się znajdować, może jechać dalej tylko wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego przeznaczony wręczy kierownikowi pociągu (a przy parowozach idących luzem — maszyniście), rozkaz szczególny do dalszej jazdy.

II. TARCZE OSTRZEGAWCZE (O).

A. Tarcze ostrzegawcze zwykłe do semaforów ramiennych I do tarcz zatrzymania.

Tarcza ostrzegawcza składa się ze słupa, na którym znajduje się tarcza okrągła, obracająca się około osi poziomej, z dwiema latarniami ukośnie ustawionymi z obu stron słupa.

a) Tarcze ostrzegawcze dwustawne.

Sygnal Od1: „Semafor lub tarcza zatrzymania wskazuje sygnał S1 lub D1 „Stój“.

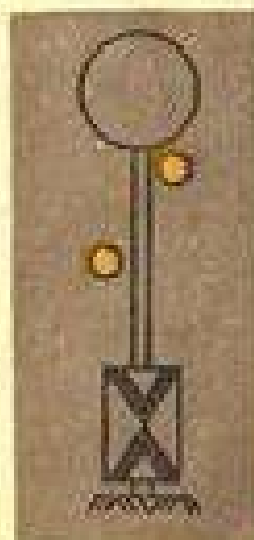
Dzienny:

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu.



Nocny:

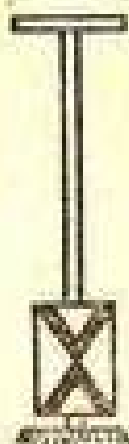
Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



**Sygnal Od2: „Semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4
„Wolna droga”**

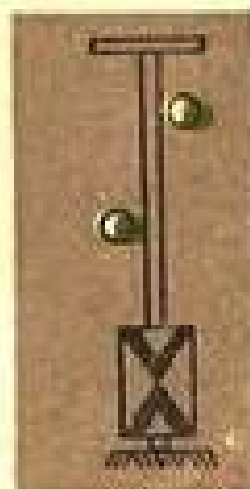
Dzienny:

Tarcza w położeniu poziomym.



Nocny:

Dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1d.

b) Tarcze ostrzegawcze trzystawne.

Sygnal Ot1: „Semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”

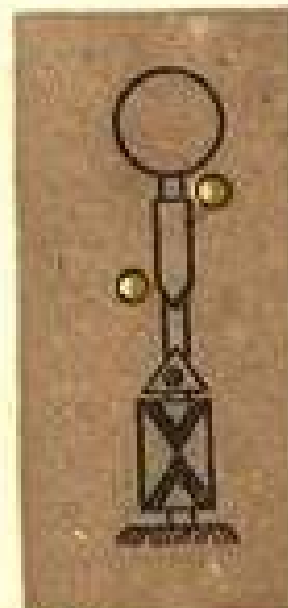
Dzienny:

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała, strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół.



Nocny:

Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1t.

Sygnal Ot2: „Semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga”

Dzienny:

Tarcza w położeniu poziomym, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół.



Nocny:

Dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Sygnal Ot3: Semafor wskazuje sygnał S3 lub S4

„Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”

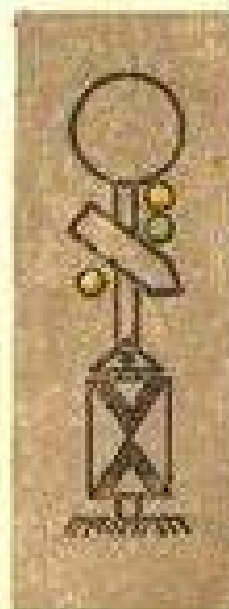
Dzienny:

Okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ukośnie pod kątem około 45° w dół na prawo od szypa tarczy.



Nocny:

Dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo oraz pod prawym światłem pomarańczowym jedno światło zielone umieszczone wyżej, niż dolne światło pomarańczowe.



Uwaga: Na rysunku umieszczono również wskaźnik Wit.

B. Tarcze ostrzegawcze świetlne.

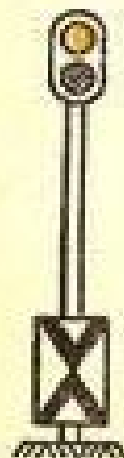
a) Tarcze dwustawne.

Tarcza składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie dwie latarnie: jedna ze szkłem pomarańczowym i jedna ze szkłem zielonym.

Sygnal Od1: „Semafor wskazuje sygnał „Stój“.

Dzienny i nocny:

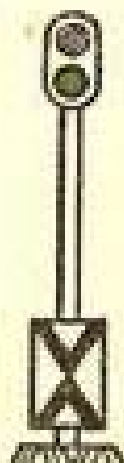
Jedno pomarańczowe światło zwrócone do pociągu.



Sygnal Od2: Semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4
„Wolna droga“.

Dzienny i nocny:

Jedno zielone światło zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1d.

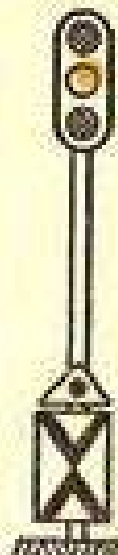
b) Tarcze ostrzegawcze trzystawne.

Tarcza składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie trzy latarnie: jedna ze szkłem pomarańczowym, pod nią druga ze szkłem pomarańczowym i u dołu jedna ze szkłem zielonym.

Sygnal O11: „Semafor wskazuje sygnał „Stój”.

Dzienny i nocny:

Jedno pomarańczowe światło zwrócone do pociągu.



Sygnal O12: „Semafor wskazuje sygnał S2 „Wolna droga”.

Dzienny i nocny:

Jedno zielone światło zwrócone do pociągu.



Sygnal O13: „Semafor wskazuje sygnał S3 lub S4 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”.

Dzienny i nocny:

Jedno pomarańczowe i jedno zielone światło na jednym pionie, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik W1L.

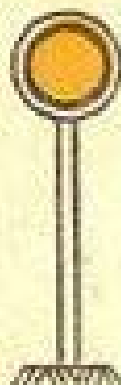
C. Tarcze ostrzegawcze nieruchome.

Tarcza składa się ze słupa na którym jest umieszczona okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnią z pomarańczowym szkłem.

Sygnal On! : „W odległości drogi hamowania pociągów znajduje się semafor”.

Dzienny:

Nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu.



Nocny:

Jedno pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu.



PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ OSTRZEGAWCZYCH

§ 1. Tarcze ostrzegawcze. (O)

(1) Tarcza ostrzegawcza przed semaforem wskazuje, jaki jest sygnał na semaforze, tarcza zaś ostrzegawcza przed tarczą zatrzymania — że pociąg zbliża się do sygnału D1.

(2) Rozróżnia się tarcze ostrzegawcze zwykłe do semaforów ramiennych i tarcze ostrzegawcze świetlne do semaforów świetlnych. Na tarczach ostrzegawczych zwykłych używa się do dawania sygnałów dziennych tarczy, obracającej się na osi poziomej, a do dawania sygnałów nocnych światel na słupie tarczy ostrzegawczej. Na tarczach ostrzegawczych świetlnych używa się światel do dawania sygnałów zarówno dziennych jak i nocnych.

Za pozwoleniem Ministerstwa Kolei mogą być stosowane tarcze ostrzegawcze świetlne do semaforów ramiennych, jak również może być stosowane światło migające zamiast światła stałego.

Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się tarcze ostrzegawcze ruchome i nieruchome (ust. 13).

Tarcze ostrzegawcze ruchome bywają dwustawne i trzystawne.

Tarcze ostrzegawcze dwustawne w położeniu otwartym (sygnał Od2) wskazują, że semafor do którego się odnoszą, jest nastawiony na sygnał „Wolna droga” bez bliższego określenia, tarcza zaś ostrzegawcza trzystawna w położeniu otwartym (sygnał Ot2 lub Ot3) wskazuje oprócz tego, czy semafor jest nastawiony na sygnał S2 „Wolna droga”, czy też S3 lub S4 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”.

Uwaga: Tarcze ostrzegawcze trzystawne zwykle stosuje się przed semaforami ramiennymi wjazdowymi na stacjach i posterunkach odgałęźnych na liniach pierwszorzędnych, po których kursują pociągi pośpieszne z szybkością powyżej 100 km/godz. lub szybkobieżne wagony motorowe z szybkością powyżej 125 km/godz. Tarcze ostrzegawcze trzystawne świetlne stosuje się przed semaforami świetlnymi dwukierunkowymi i trzykierunkowymi na liniach pierwszorzędnych i drugorzędnych, niezależnie od szybkości kursujących pociągów.

(3) Położenie normalne tarczy ostrzegawczej powinno odpowiadać normalnemu położeniu semaforu, do którego się odnosi (§ 1, ust. 13).

(4) Tarcze ostrzegawcze ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów (patrz § 1 ust. 11), czyli zasadniczo z prawej strony toru. Odstępstwa od tych zasad dopuszcza się tylko za pozwoleniem Ministerstwa Kolei. Jeżeli wyjątkowo semafor jest ustawiony z lewej strony, to jednak tarcza powinna być ustawiona z prawej strony.

(5) Między semaforem a odnoszącą się do niego tarczą ostrzegawczą powinna istnieć taka zależność, że albo obydwie sygnały są dawane równocześnie albo sygnał Od2 lub Ot2 bądź też Ot3 na tarczy może być dany dopiero po daniu sygnału S2, S3 lub S4 „Wolna droga” na semaforze, a sygnał S1 „Stój” na semaforze może być dany z powrotem dopiero po daniu sygnału Od1 lub Ot1 na tarczy.

(6) Stwierdzenie sygnału na tarczy ostrzegawczej nie zwalnia maszynisty od obowiązku obserwowania, jaki sygnał jest dany na semaforze.

(7) Dla zwrócenia uwagi na tarczę ostrzegawczą poprzedzającą semafor, ustawia się bezpośrednio przed nią wskaźnik W1. Na liniach pierwszorzędnych przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych i odstępowych ustawia się dodatkowo wskaźnik W10.

(8) Tarcze ostrzegawcze powinny być ustawione przed semaforami wjazdowymi i odstępowymi, w razie potrzeby także przed innymi semaforami oraz przed tarczami zatrzymania (sygnał D1), w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu przed sygnałem S1 lub D1 „Stój”.

Odległość ta powinna wynosić w metrach co najmniej:

	na spadku, na poziomie i na wzniesieniu do 5‰	na wzniesieniu powyżej 5‰
na liniach pierwszorzędnych, na których kursują pociągi podpiaszne z szybkością powyżej 100 km/godz. lub szybkie wagony motorowe z szybkością powyżej 125 km/godz.	1000	700
na innych liniach pierwszorzędnych	700	500
na liniach drugorzędnych	500	400

W niektórych przypadkach, gdy warunki miejscowe tego wymagają, odległość pomiędzy tarczą ostrzegawczą a semaforem może być zmniejszona za pozwoleniem Ministerstwa Kolei, jeżeli w zależności od profilu linii i rzeczywistej szybkości pociągów, ciężar hamowany będzie dostateczny do zatrzymania pociągu przed semaforem na projektowanej zmniejszonej odległości (drodze hamowania). Dla zachowania tego warunku należy zmniejszyć odpowiednio szybkość jazdy pociągów na danym odcinku.

Najmniejsza dozwolona odległość tarczy ostrzegawczej od semaforu wynosi 250 m.

(9) Dla kontrolowania, czy latarnie na tarczy ostrzegawczej się świecą, pokazują one wstecz:

- a) przy nastawieniu sygnału O01, O01 i O03, górna — duże światło matowo-białe, dolna — małe światło matowo-białe;

b) przy nastawieniu sygnału Od2 i Ot2, górna — duże światło białe, dolna — małe światło matowo-białe.

Na tarczach ostrzegawczych świetlnych nie urządza się świateł wstecznych. Tarcze te powinny posiadać powtarzające sygnałowe w nastawni; postanowienie to nie dotyczy tarcz ostrzegawczych semaforów odstępowych samoczynnych.

(10) Tarcze ostrzegawcze do semaforów ramiennych nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umocowanie ukośnego krzyża drewnianego na pionowo ustawionej tarczy lub przez zdjęcie tarczy ze słupa.

Tarcze ostrzegawcze świetlne nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się tak samo jak semafony świetlne (§ 1, ust. (10)). Latarni tarcz ostrzegawczych nie oddanych do użytku lub unieważnionych nie oświetla się. Jeżeli tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do czynnego semaforu, jest nieczynna wskutek przeszkody w działaniu urządzeń nastawczych, to nie oznacza się tego przez umocowanie krzyża, lecz należy ją unieruchomić w położeniu pionowym.

(11) Tarcze ostrzegawcze do semaforów ramiennych powinny być oświetlone jednocześnie z semaforami, do których się odnoszą.

(12) Jeżeli tarcza ostrzegawcza wskazuje sygnał Od1 lub Ot1 „Semafor lub tarcza zatrzymania wskazuje sygnał S1 lub D1 „Stój”, to należy tak miarkować bieg pociągu, aby zatrzymanie go przed sygnałem „Stój” było zapewnione.

Tak samo należy postąpić, jeżeli tarcza ostrzegawcza świetlna lub w nocy tarcza ostrzegawcza do semaforów ramiennych nie jest oświetlona, albo jeżeli wskazuje białe światło, bądź też sygnał wątpliwy (niepewny).

(13) Nieruchome tarcze ostrzegawcze (sygnał On1) nakazują zmniejszenie szybkości pociągów z takim wyrachowaniem, ażeby pociąg był zatrzymany przed semaforem z wyjątkiem przypadku, gdy maszynista pociągu dostrzeże na tym semaforze sygnał „Wolna droga”. W tym przypadku zmniejszenie szybkości pociągu o tyle, by go zatrzymać przed semaforem, nie jest potrzebne i maszynista powinien miarkować szybkość pociągu w zależności od miejscowych warunków, kierując się obowiązującymi przepisami.

Przed nieruchomą tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W1.

W nocy latarnia na nieruchomej tarczy ostrzegawczej pokazuje wstecz światło białe w celu kontroli, czy się świeci.

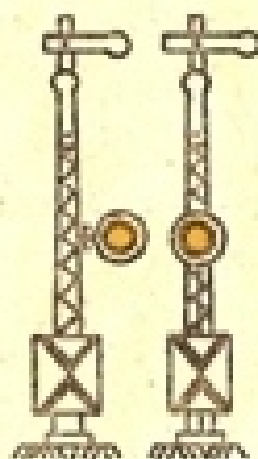
III. SEMAFORY Z TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ, ODNOSZĄCĄ SIĘ DO NASTĘPNEGO SEMAFORU (So)

A. Semafor ramienne.

Sygnal S1 i jednocześnie sygnał Od1: „Stój”.

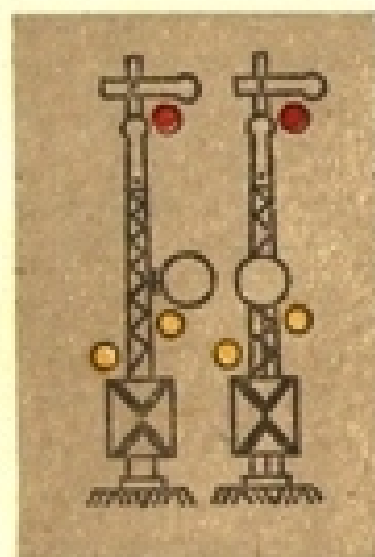
Dzienny:

Ramię semaforu ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, umieszczona z prawej strony tegoż słupa albo też na osobnym słupie na osi semaforu, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Nocny:

Czerwone światło na semaforze poniżej zaś dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik Wid.

Sygnal S2 i jednocześnie, sygnał Od1:

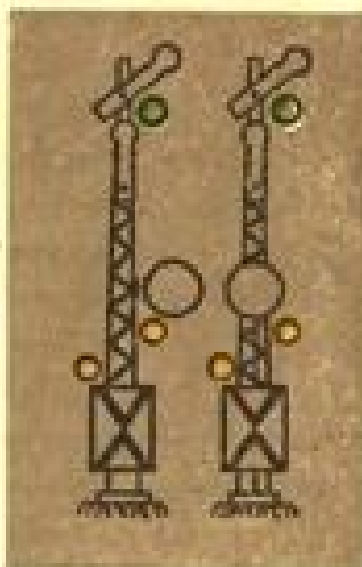
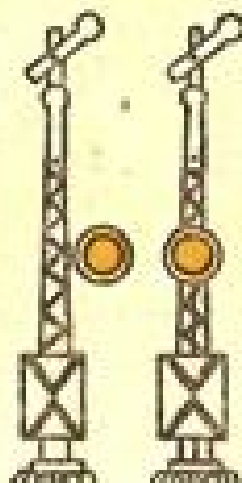
„Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”.

Dzienny:

Ramię semaforu, wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, umieszczona z prawej strony tegoż słupa, albo też na osobnym słupie na osi semaforu, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

Nocny:

Zielone światło na semaforze, poniżej zaś dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Sygnal S₂ i jednocześnie sygnał Od₂:

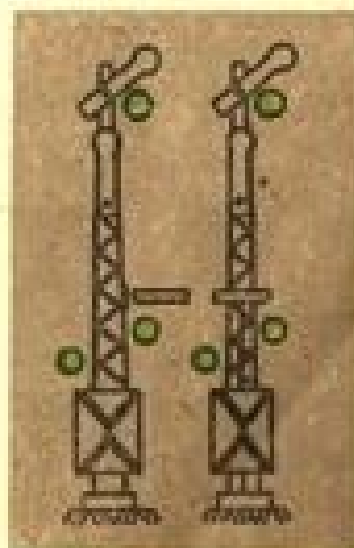
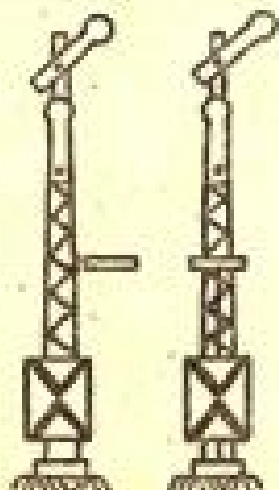
„Wolna droga, dalszy semafor wskazuje sygnał S₂, S₃ lub S₄”

Dzienny:

Ramię semaforu, wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś tarcza w położeniu poziomym, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

Nocny:

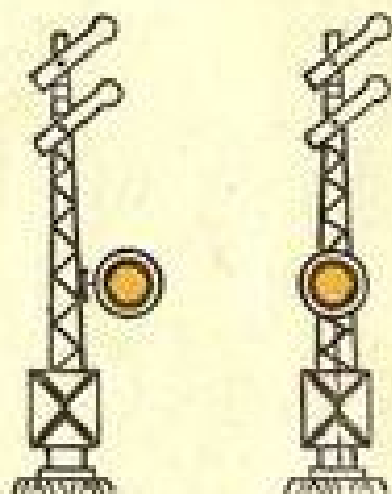
Zielone światło na semaforze, poniżej zaś dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Sygnal S3 i jednocześnie sygnal Od1:

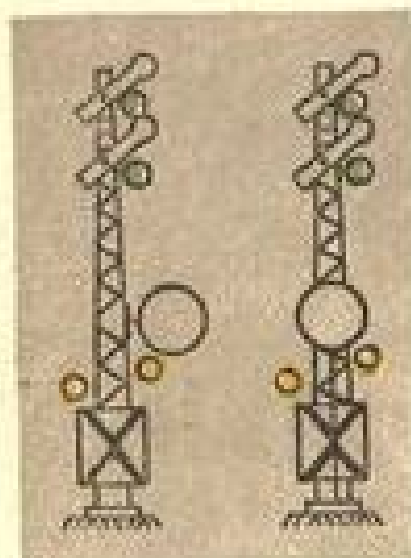
Dzienny:

Dwa ramiona semaforu, wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego, poniżej zaś okrągła pomarańczowa tarcza z czarnym pierścieniem i białą obwódką, umieszczona poniżej z prawej strony tegoż słupa, albo też na osobnym słupie na osi semaforu. jeżeli patrzeć w kierunku jazdy



Nocny:

Dwa światła zielone na jednym pionie, poniżej zaś dwa pomarańczowe światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



Sygnal S3 i jednocześnie sygnal Od2:

„Wolna droga ze zmniejszoną szybkością“, dalszy semafor wskazuje sygnal S2, S3 lub S4.

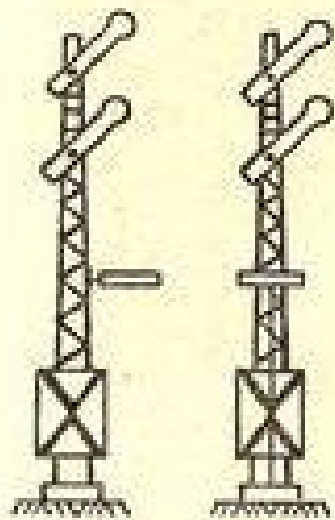
Dzienny:

Dwa ramiona semaforu wzniesione pod kątem około 45° na prawo od słupa semaforowego i poniżej tarcza w położeniu poziomym, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

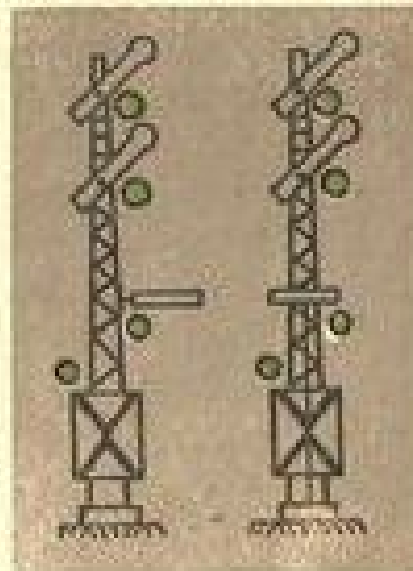
Nocny:

Dwa światła zielone na jednym pionie, poniżej zaś dwa zielone światła w linii wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.

Dzienny:



Nocny:



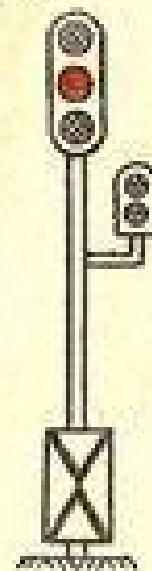
Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik Wid.

B. Semafony świetlne dwustawne

Sygnal S1: „Stój”.

Dzienny i nocny:

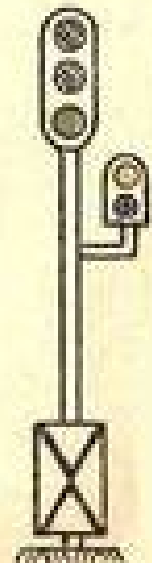
Czerwone światło w górnej oprawie, zwrócone do pociągu, w oprawie zaś dolnej nie ma żadnego sygnału.



Sygnal S2 i jednocześnie sygnal Od1: „Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnal S1 „Stój”.

Dzienny i nocny:

Zielone światło w górnej oprawie i pomarańczowe światło poniżej, na prawo, w dolnej oprawie, zwrócone do pociągu.



Sygnal S2 i jednocześnie sygnał Od2: „Wolna droga”, dalszy semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4.

Dzienny i nocny:

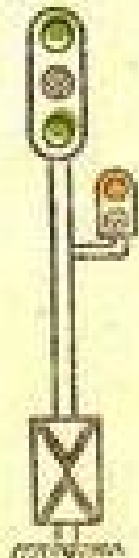
Zielone światło w górnej oprawie i zielone światło poniżej, na prawo, w dolnej oprawie, zwrócone do pociągu.



Sygnal S3 i jednocześnie sygnał Od1: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”, dalszy semafor wskazuje sygnał S1 „Stój”.

Dzienny i nocny:

Dwa zielone światła w górnej oprawie i jedno pomarańczowe światło poniżej na prawo, w dolnej oprawie.



Sygnal S3 i jednocześnie sygnał Od2: „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością” dalszy semafor wskazuje sygnał S2, S3 lub S4.

Dzienny i nocny:

Dwa zielone światła w górnej oprawie i poniżej, na prawo, jedno zielone światło w dolnej oprawie.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźnik Wld.

PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW Z TARCZĄ OSTRZEGAWCZĄ

§ 3. Semały z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu (So).

(1) Semały z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu, otrzymuje się przez umieszczenie tarczy ostrzegawczej na słupie semaforu z prawej strony poniżej jego ramion, albo na osobnym słupie na osi semaforu, jeżeli chodzi o semały ramienne, lub z prawej strony poniżej latarni, jeżeli chodzi o semały świetlne.

(2) Przed tarczą ostrzegawczą, umieszczoną na słupie semaforu, ustawia się wskaźnik W1d (§ 18).

IV. SEMAŁY ŚWIETLNE NA LINIACH Z SAMOCZYNNĄ BLOKADĄ LINIOWĄ (Sd i St).

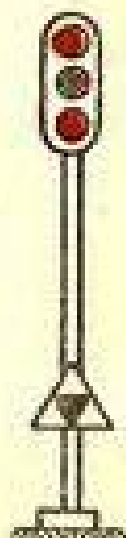
A. Semały odstępowe dwustawne (Sd).

Semały składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie trzy latarnie: dwie ze szkłem czerwonym i jedna ze szkłem zielonym.

Sygnal Sd1 „Stój”.

Dzienny i nocny:

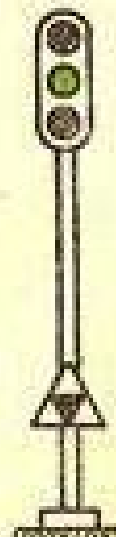
Dwa czerwone światła na jednym pionie na semaforze, zwrócone do pociągu.



Sygnal Sd2 „Wolna droga”.

Dzienny i nocny:

Zielone światło na semaforze, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach podano również wskaźnik W13.

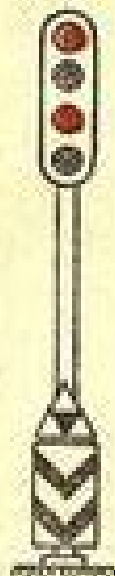
B. Semały odstępowe trzystawne (St).

Semały składa się z oprawy na słupie, w której umieszczone są na jednym pionie cztery latarnie: jedna ze szkłem czerwonym, jedna z pomarańczowym, druga z czerwonym i jedna z zielonym.

Sygnal St1: „Stój”.

Dzienny i nocny:

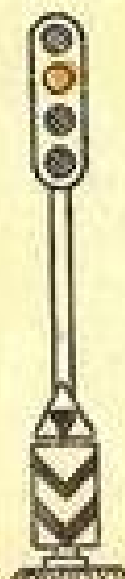
Dwa czerwone światła na semaforze, zwrócone do pociągu.



Sygnal St2: „Następny semafor wskazuje sygnal S1 albo St1 „Stój”.

Dzienny i nocny:

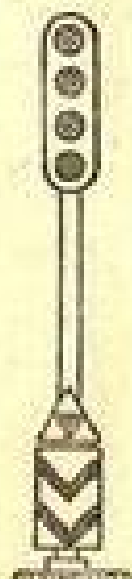
Pomarańczowe światło na semaforze, zwrócone do pociągu.



Sygnal St3: „Wolna droga”

Dzienny i nocny:

Zielone światło na semaforze, zwrócone do pociągu.



Uwaga: Na rysunkach umieszczono również wskaźniki W13 i W14.

PRZEPISY STOSOWANIA SEMAFORÓW ŚWIETLNYCH NA LINIACH Z BLOKADĄ SAMOCZYNNĄ.

§ 4. Semaforów świetlne na liniach z samoczynną blokadą liniową (Sd i St).

(1) Na liniach z samoczynną blokadą liniową stosuje się świetlne semaforów odstępowe dwustawne i trzystawne.

(2) Semaforów odstępowe dwustawne służą do dawania sygnałów: Sd1 „Stój” i Sd2 „Wolna droga”. Przed semaforami odstepowymi dwustawnymi ustawić się tarcze ostrzegawcze dwustawne zgodnie z postanowieniami, zawartymi w § 2, ust. (8).

(3) Semaforów odstępowe trzystawne stosują się zamiast semaforów z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu i służą do dawania sygnałów: St1 „Stój”, sygnału St2 „Następny semafor wskazuje sygnał St1 lub St1 „Stój” i sygnał St3 „Wolna droga”.

(4) Przed semaforami trzystawnymi umieszcza się wskaźnik W14 (§ 18, ust. (14)).

(5) Pociąg zatrzymany przed semaforem odstepowym samoczynnym, wskazującym sygnał Sd1 albo St1 „Stój”, może jechać dalej, gdy sygnał Sd1 albo St1 „Stój” zamieni się na sygnał Sd2 „Wolna droga” albo sygnał St2 „Następny semafor wskazuje sygnał „Stój”. Jeżeli zmiana sygnału „Stój” na sygnał Sd2 albo St2 na semafore odstepowym samoczynnym nie nastąpi w czasie dwóch minut od chwili zatrzymania, to pociąg może jechać dalej po daniu przez kierownika pociągu sygnału odjazdu Rp9 lub Rp10 (§ 11) z ograniczeniem szybkości pociągów pasażerskich i motorowych do 30 km/godz. oraz pociągów towarowych do 15 km/godz.

(6) Pociąg zatrzymany przed semaforem odstepowym samoczynnym, wskazującym białe światło, bądź sygnał wątpliwy, lub też w przypadku, gdy ten semafor jest nieoświetlony, może jechać dalej po upływie dwóch minut od chwili zatrzymania po daniu przez kierownika pociągu odpowiednich sygnałów, wg postanowień § 11, z ograniczeniem szybkości pociągów pasażerskich i motorowych do 30 km/godz. oraz pociągów towarowych do 15 km/godz.

(7) W obu przypadkach wyżej podanych ust. (5) i (6), maszynista powinien zwracać szczególną uwagę na tor w zasięgu widzialności i, w zależności od warunków atmosferycznych i terenowych, tak miarkować szybkość jazdy, ażeby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, lub nagłego dania sygnału S1 „Stój”.

Jazda z ostrożnością powinna się odbywać do chwili minięcia przez pociąg najbliższego semaforu, wskazującego sygnał „Wolna droga” i stwierdzenia przez maszynistę, że w zasięgu widzialności, za tym semaforem nie ma przeszkody do jazdy.

V. TARCZE MANEWROWE (M).

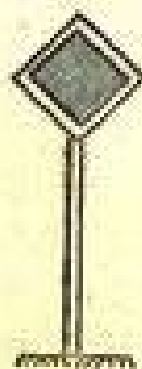
Tarcza manewrowa składa się ze słupa, na którym umieszczona jest kwadratowa tarcza niebieska jedną przekątną pionowo i pod nią z boku latarnia z niebieskim szkłem.

A. Tarcze manewrowe zwykłe.

Sygnal M1: „Przetaczanie zabronione”.

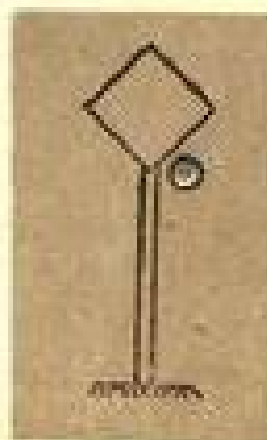
Dzienny:

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo.



Nocny:

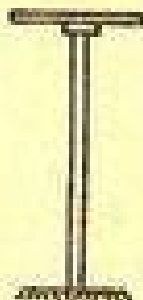
Niebieskie światło na słupie tarczy.



Sygnal M2: „Przetaczanie dozwolone”.

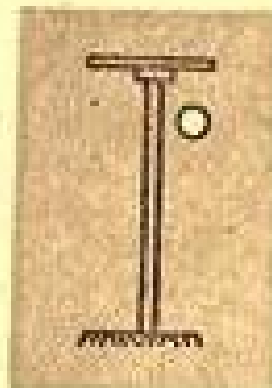
Dzienny:

Tarcza w położeniu poziomym.



Nocny:

Matowo-białe światło na słupie tarczy.



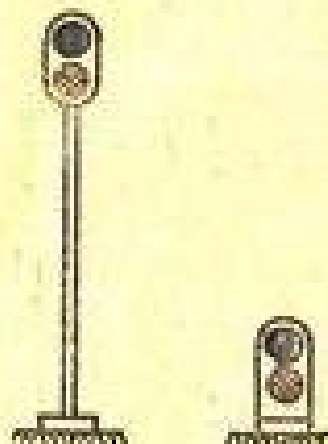
B. Tarcze manewrowe świetlne.

Tarcza manewrowa świetlna składa się z oprawy z dwiema latarniami na jednym pionie, ze szkłem niebieskim i matowo-białym umieszczonej na słupie lub na podstawie.

Sygnal M1: „Przetaczanie zabronione”.

Dzienny i nocny:

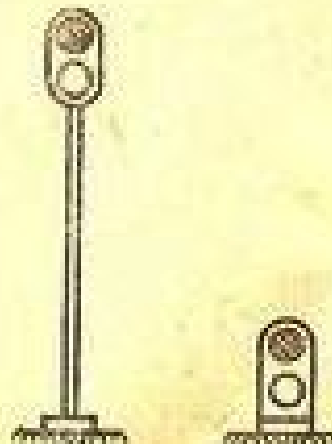
Niebieskie światło na słupie tarczy (lub na latarni).



Sygnal M2: „Przetaczanie dozwolone”.

Dzienny i nocny:

Matowo-białe światło latarni.



PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ MANEWROWYCH

§ 5. Tarcze manewrowe (M).

(1) Tarcze manewrowe wskazują, czy przetaczanie taboru jest dozwolone, czy też zabronione.

Nieruchome tarcze manewrowe wskazują, że przetaczanie jest zabronione.

(2) Jeżeli tarcza manewrowa odnosi się tylko do jednego toru, to na sygnał M1 „Przetaczanie zabronione” nie wolno przetaczać taboru poza tarczą manewrową. Jeżeli zaś tarcza manewrowa odnosi się do grupy torów, to na sygnał M1 wolno przetaczać tabor na każdym torze tej grupy tylko do zakresu najbliższej zwrotnicy.

(3) Tabor zatrzymany przed tarczą manewrową, wskazującą sygnał M1 „Przetaczanie zabronione”, można przetaczać poza tarczą dopiero wtedy, gdy sygnał M1 zmieni się na sygnał M2, albo gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony da ręczny sygnał Rm1 „Jechać w kierunku do dającego sygnał” lub sygnał Rm2 „Jechać w kierunku od dającego sygnał”.

(4) W stosunku do pociągów tarcze manewrowe nie mają znaczenia.

(5) Dla kontrolowania, czy latarnie na tarczy manewrowej się świecą, pokazują one wstecz:

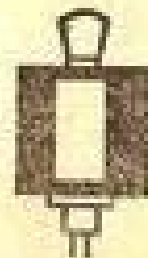
- a) przy nastawieniu sygnału M1 — małe światło matowo-białe;
- b) przy nastawieniu sygnału M2 — duże światło białe.

VI. SYGNAŁY NA ZWROTNICACH (Zw).

A. Sygnał na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych.

Sygnał Zw1: „Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym, lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych, w kierunku łuku mniej zakrzywionego. Jazda na ostrze lub z ostrza”.

Prostokąt biały na czarnym tle, widziany zarówno ze strony ostrza iglicy, jak i ze strony krzyżownicy.



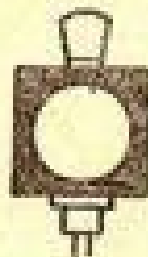
Sygnal Zw2: „Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym, lub przy rozjazdach lukowych jednostronnych, w kierunku luku bardziej zakrzywionego. Jazda na ostrze”.

Biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo, lub w lewo, wskazująca boczny kierunek jazdy, jeżeli patrzeć ze strony ostrza iglicy.



Sygnal Zw3: „Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym, lub w rozjazdach lukowych jednostronnych, w kierunku luku bardziej zakrzywionego. Jazda z ostrza z kierunku bocznego”.

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, jeżeli patrzeć od strony krzyżownicy.



B. Sygnały na zwrotnicach rozjazdów dwustronnych lukowych.

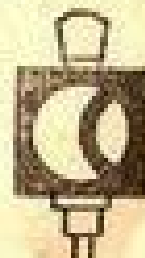
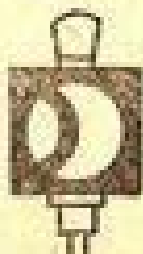
Sygnal Zw2: „Zwrotnica rozjazdu dwustronnego lukowego, nastawiona do jazdy na ostrze po jednym z luków”.

Biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze, w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze.



Sygnal Zw1: „Zwrotnica nastawiona dla jazdy z ostrza z lewego albo z prawego toru”.

Biała tarcza okrągła, na niej łuk czarny zwrócony wklęsłą stroną w kierunku luku, na który zwrotnica jest nastawiona.



C. Sygnały na zwrotnicach rozjazdów angielskich podwójnych.

Sygnal Zw5: „Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem“.

Na czarnym tle dwie białe strzały, zwrócone ostrzem ku sobie, w linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



Sygnal Zw6: „Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem“.

Na czarnym tle dwie białe strzały, zwrócone ostrzem ku sobie, w linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



Sygnal Zw7: „Jazda przygotowana w kierunku zbocznym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem“.

Na czarnym tle dwie białe strzały, zwrócone ostrzem do środka latarni i tworzące kąt prosty, otwarty w lewo.



Sygnal Zw8: „Jazda przygotowana w kierunku zbocznym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem“.

Na czarnym tle dwie białe strzały, zwrócone ostrzem do środka latarni i tworzące kąt prosty, otwarty w prawo.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA ZWROTNICACH

§ 6. Sygnały na zwrotnicach (Zw).

(1) Jako sygnałów na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego,^{*)} które wskazują położenie zwrotnic (jednakowymi sygnałami we dnie i w nocy).

Na zwrotnicach leżących na szlaku oraz znajdujących się w torach bocznych stacyjnych, mało używanych, za pozwoleniem miejscowego Oddziału Ruchu można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, wskazujących takie same sygnały, lub w ogóle nie używać żadnych sygnałów.

(2) Latarnie z sygnałami Zw1, Zw2, Zw3 i Zw4 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych rozjazdach angielskich i rozjazdach skupionych, po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy.

(3) W rozjazdach łukowych dwustronnych stosuje się przy jeździe na ostrze, w obu położeniach zwrotnicy, sygnał Zw2.

Strzała wskazuje, odpowiednio do kierunku odgałęziającego się toru, odgaбszenie w prawo lub w lewo.

(4) Jako sygnałów na zwrotnicach rozjazdów podwójnych angielskich używa się latarni specjalnego typu, oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowymi sygnałami we dnie i w nocy, widzianymi w kierunku jazdy.

(5) Latarnie z sygnałami Zw5, Zw6, Zw7 i Zw8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach angielskich, mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu, z boku.

(6) Strzały na latarni z sygnałami Zw5, Zw6, Zw7, Zw8, wskazują nastawienie zwrotnic, a mianowicie: strzała dolna wskazuje nastawienie zwrotnic bliższych, a strzała górna nastawienie zwrotnic dalszych.

(7) Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni z sygnałami Zw5, Zw6, Zw7 lub Zw8, wskazuje na nieprzyleganie iglicy i oznacza że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.



^{*)} Światło mleczne, jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem koloru mlecznego.

VII. TARCZE ZAPOROWE (Z).

A. Tarcze zaporowe zwykłe.

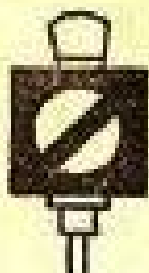
Sygnal Z1: „Stój”. Tor jest zamknięty”.

Kresą czarna pozioma na tle białej, okrągłej tarczy, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



Sygnal Z2: „Zamknięcie toru uchylone”.

Kresą czarna ukośna, pod kątem około 45° w górę ku stronie prawej, na tle białej, okrągłej tarczy, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

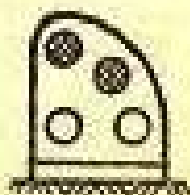


B. Tarcze zaporowe świetlne.

Sygnal Zs1: „Stój”. Tor jest zamknięty”.

Dzienny i nocny:

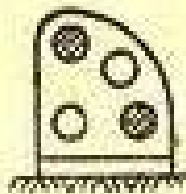
Dwa białe światła w linii poziomej.



Sygnal Zs2: „Zamknięcie toru uchyłone”

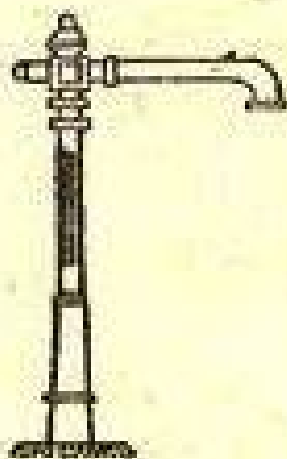
Dzienny i nocny:

Dwa białe światła w linii ukośnej, wznoszące się od strony lewej ku prawej.

**C. Tarcze zaporowe na ramieniu żurawia wodnego****Sygnal Z1: „Stój”. Przejazd jest zabroniony”**

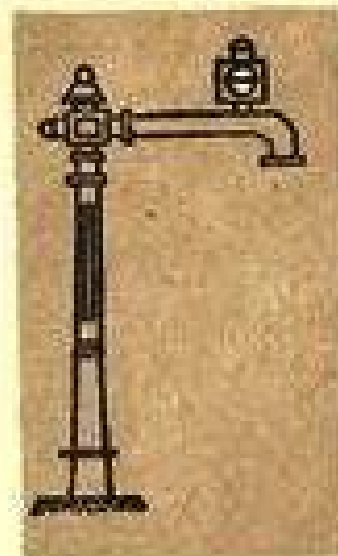
Dzienny:

Ramię żurawia ustawione w poprzek toru.



Nocny:

Kreska czarna pozioma na tle białej okrągłej tarczy.

**PRZEPISY STOSOWANIA TARCZ ZAPOROWYCH****§ 7. Tarcze zaporowe (Z).**

(1) Tarcze zaporowe służą do dawania sygnałów zamknięcia toru na stacji. Jako tarcz zaporowych używa się latarni oszklonych

szkiem koloru mlecznego, które wskazują jednakowe sygnały we dnie i w nocy i są ważne zarówno dla pociągów, jak i dla przetaczania. Zamiast latarni można używać także tarcz nieoświetlonych.

(2) Tarcze zaporowe stosuje się w następujących przypadkach:

- 1) do oznaczenia końca toru ślepego, jeżeli tor jest używany do wjazdu pociągów lub do przetaczania;
- 2) do oznaczenia na torach miejsca, przed którym pociągi i parowozy powinny się zatrzymać;
- 3) do oznaczenia wykołejnic i zwrotnic torów płaskowych *)

Uwaga: Przy nastawieniu zwrotnicy na tor płaskowy latarnia zwrotnicowa wskazuje sygnał Z1, przy nastawieniu zaś na tor do jazdy — sygnał Zw1 lub Zw2, w zależności od tego, czy tor do jazdy odgałęzia się w kierunku prostym czy z bocznym.

- 4) do oznaczenia prostopadłego do toru położenia ramienia żuraw wodnych.
- 5) do oznaczenia obrotnic i wag pomostowych, jeżeli jazda po nich jest zabroniona.

(3) Tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru, do którego się ona odnosi; przy wykołejnicach tarczę ustawia się z prawej strony, patrząc w kierunku zwrotnicy, którą zabezpiecza ta wykołejnica.

W przypadku torów ślepych, zakończonych kozłem oporowym, tarczę zaporową ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, a przy rampach — z prawej strony toru na wysokość belki zderzakowej kozła oporowego.

(4) Tarcze zaporowe na ramieniu żurawia wodnego wskazują zamknięcie toru.

Gdy ramię ustawione jest równoległe do toru, latarnia tarczy zaporowej rzuca matowo-białe światło w obydwóch kierunkach.

*) Tor płaskowy jest to tor żeberka ochronnego, zasypany piaskiem.

Na żurawicach wodnych z wiszącymi ramionami nie daje się tarcz zaporowych, a do oznaczenia miejsca, w którym się żuraw znajduje, umieszcza się na nim latarnię, oszkłoną szkłem koloru mlecznego, w ten sposób, że rzuca ona w obu kierunkach wzdłuż toru małe światło matowo-białe.

(5) Sygnał Z1: „Stój” Tor jest zamknięty” na tarczy zaporowej wskazuje:

- a) że jazda i przetaczanie dozwolone jest tylko do miejsca, gdzie się sygnał znajduje; jeżeli tarcza zaporowa odnosi się do grupy torów, to sygnał Z1 wskazuje, że jazda i przetaczanie jest dozwolone tylko do zakresu najbliższej zwrotnicy;
- b) na obrotnicach i wagach pomostowych — że jazda po nich jest zabroniona.

(6) Latarnie tarcz zaporowych, które służą do dawania sygnałów Z1 „Stój” Tor jest zamknięty” i Z2 „Zamknięcie toru uchylone” mają z tyłu, gdy sygnalizują „Stój” Tor jest zamknięty” dwa matowo-białe światelka w linii poziomej, gdy zaś sygnalizują „Zamknięcie toru uchylone”, dwa matowo-białe światelka w linii ukośnej, wznoszącej się pod kątem około 45° ku stronie prawej.

Latarnie tarcz zaporowych, które służą wyłącznie do dawania sygnału Z1 „Stój” Tor jest zamknięty”, mają w tylnej ścianie mały okrągły otwór, przepuszczający matowo-białe światło, gdy się latarnia świeci.

(7) Jeżeli tarcza zaporowa na obrotnicy lub na wadze pomostowej wskazuje sygnał Z1 „Stój” Tor jest zamknięty”, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby parowóz lub przetaczany tabor przed obrotnicą lub wagą pomostową zatrzymać.

(8) W razie zastosowania na stacji sygnalizacji świetlnej można używać tarcz zaporowych świetlnych, za pomocą których daje się sygnały Zs1 i Zs2.

(9) W razie unieruchomienia na skutek uszkodzenia tarczy zaporowej ruchomej w położeniu na sygnał Z1 lub Zs1 „Stój” Tor jest zamknięty”, wolno przejechać poza tę tarczę tylko wtedy, gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony — po wręczeniu rozkazu szczególnego — da ręczny sygnał Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie”.

VIII. SYGNAŁY DROGOWE (D)

Sygnal D1: „Stój” dawany tarczą zatrzymania.

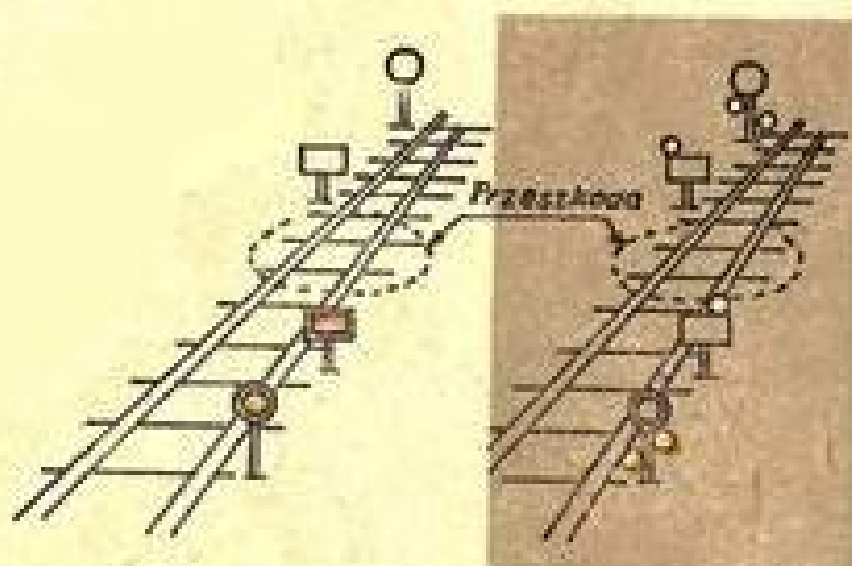
Dzienny:

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką, zwrócona do pociągu.

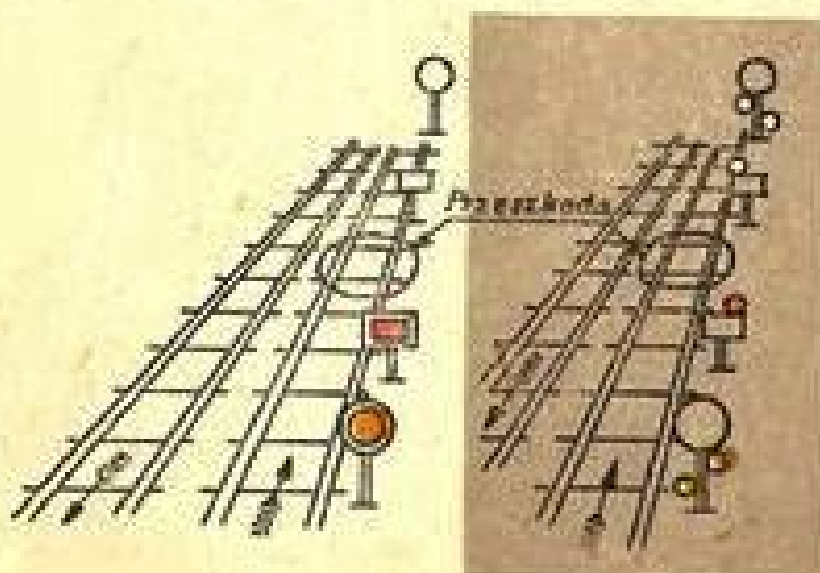
Nocny:

Czerwone światło, zwrócone do pociągu.

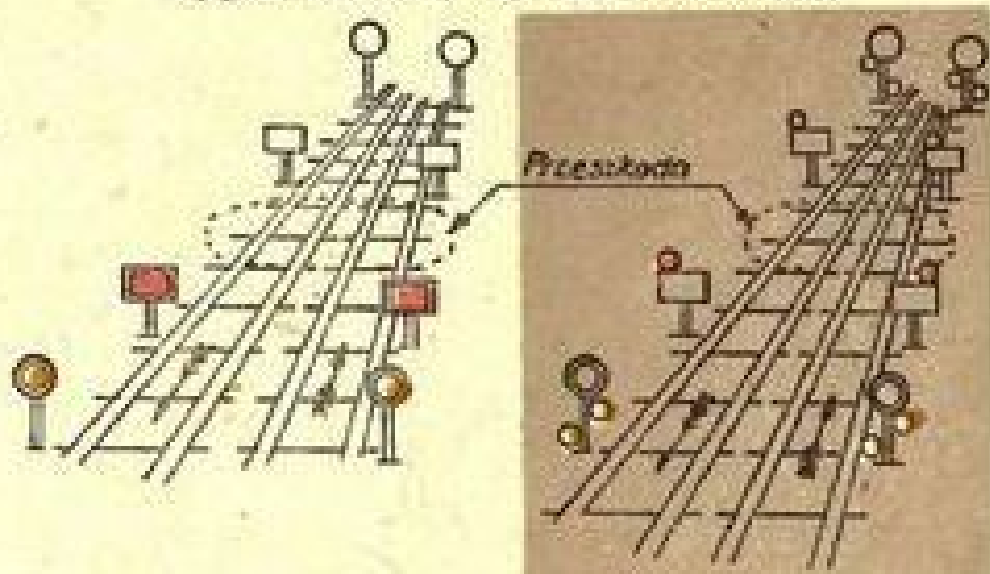
Na linii jednotorowej:



Na linii dwutorowej



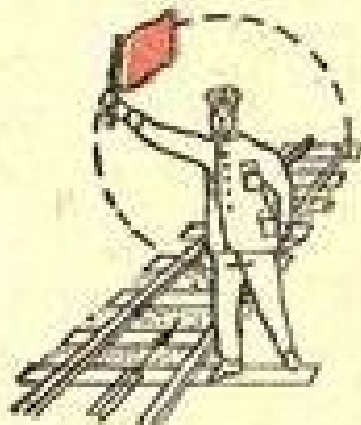
Sygnał D1 „Stój” na linii dwutorowej.



Sygnał D2: „Stój” dawany ręcznie.

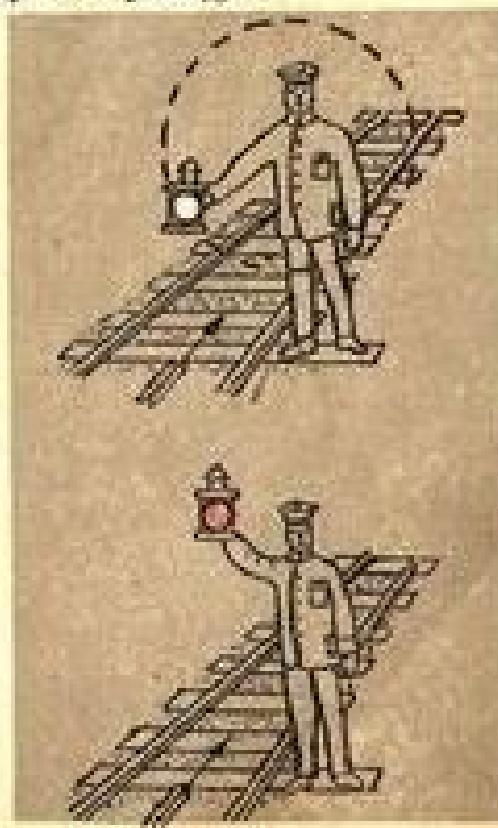
Dzienny:

Wywijanie w koło na przeciw pociągu w płaszczyźnie prostopadłej do toru, rozwiniętą chorągiewką sygnałową, jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką.



Nocny:

Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, ręczną latarką ze światłem białym lub jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem albo spokojne trzymanie ręcznej latarki ze światłem czerwonym, zwróconym do pociągu.



Sygnal D3: „Stój” dawany trąbką lub gwizdawką ustną.

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.

Sygnal D4: „Stój”, dawany spłonkami.

Wybuch spłonki.

Sygnal D5: „Stój”, dawany syreną.

Długi nieprzerywany ton syreny, umieszczonej przed semaforem.

Sygnały D6: „Zwolnić bieg”.

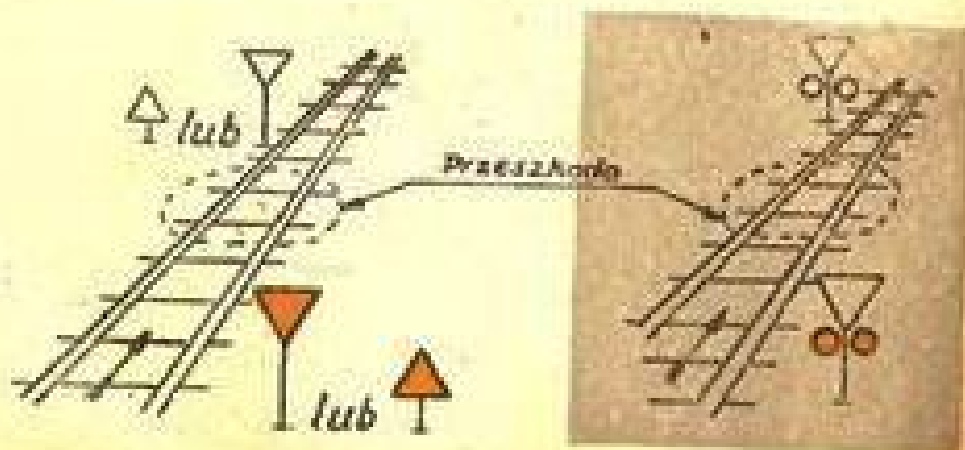
Dzienny:

Trójkątna pomarańczowa tarcza z białą obwódką, obrócona podstawą do góry. W razie braku miejsca tarcza ta może być umieszczona nisko i obrócona podstawą ku dołowi.

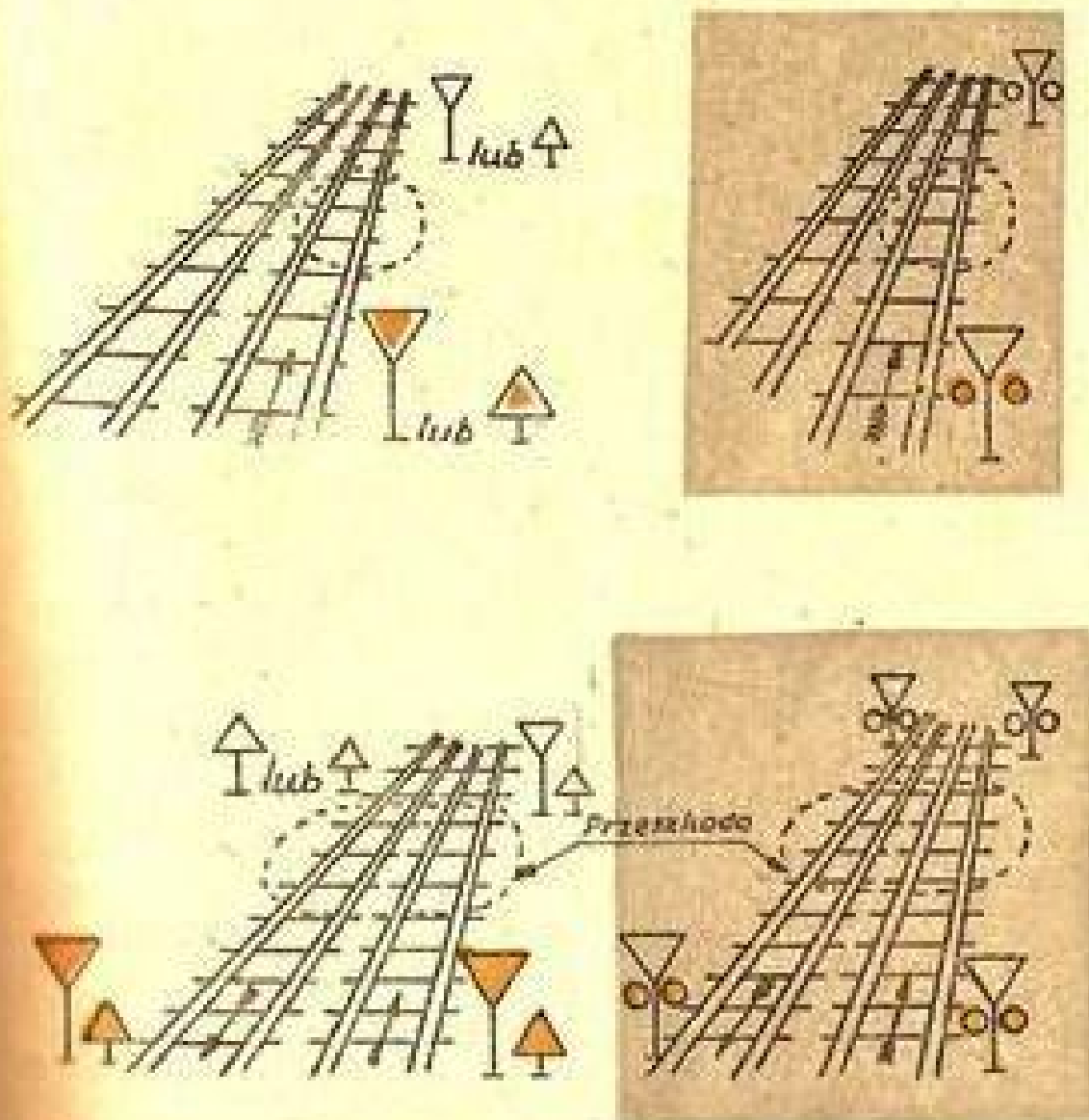
Nocny:

Dwa pomarańczowe światła w linii poziomej, zwrócone do pociągu.

Na linii jednotorowej:



Na linii dwutorowej:



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DROGOWYCH

§ 3. Sygnały drogowe (D).

(1) Sygnały drogowe daje się przenośnymi tarczami, chorągiewką, latarką, spletkami, syreną, gwizdawką ustną, trąbką lub ręką.

(2) Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, a na stacjach na osi toru. Dla pociągu idącego po torze niewłaściwym linii dwutorowej, ustawione w powyższy sposób sygnały, są obowiązujące, chociaż z tego pociągu będą widzialne po lewej stronie toru.

Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość, do których z tych torów odnoszą się tarcze zatrzymania w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik W4 (§ 18) przy pierwszym z torów, do którego tarcze się nie odnoszą.

(3) Dla umożliwienia kontroli, czy latarnia na tarczy zatrzymania się świeci, latarnia powinna pokazywać od tyłu światło matowo-białe tej samej wielkości, jak światło przednie.

(4) Sygnał D1 „Stój” stosuje się:

- a) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, albo jeżeli pewna część szlaku jest tak uszkodzona, że można po niej przejechać tylko z szybkością mniejszą, aniżeli 15 km/godz., a najbliższa stacja nie została o tym powiadomiona (patrz § 8 ust. (24));
- b) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i nie może wyruszyć w dalszą drogę po upływie 5 minut;
- c) jeżeli semafor wjazdowy lub odstępowy zostanie unieruchomiony w położeniu „Wolna droga”.

(5) W przypadkach uszkodzeń toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów, albo wymagających zmniejszenia szybkości poniżej 15 km/godz., tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się w odległości najmniej 200 m od miejsca, które ma być osłonięte, a prócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą (sygnał Od1) w odległości 1.000 m. na liniach pierwszorzędnych, po których kursują pociągi pośpieszne z szybkością 100 km/godz. lub szybkobieżne wagony motorowe z szybkością powyżej 125 km/godz., 700 m na innych liniach pierwszorzędnych i 500 m na liniach drugorzędnych. Przenośna tarcza ostrzegawcza (sygnał Od1) różni się od zwykłej tarczy ostrzegawczej mniejszym rozmiarem; przed nią nie ustawia się wskaźnik W1d.

(6) Przeszkodę należy osłonić z obu stron, jak na rysunku sygnału D1, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

W razie krótko trwającej przeszkody do ruchu na jednym torze linii dwutorowej osłania się przeszkodę sygnałem D1 „Stój” i sygnałem Od1 (przenośną tarczą ostrzegawczą) tylko z tej strony, z której normalnie nadchodzą pociągi. W tym przypadku zamiast przepisowych sygnałów, powinien się po drugiej stronie przeszkody, w odległości 1000, 700 albo 500 m (analogicznie do ust. (5) za przeszkodą, znajdować pracownik kolejowy z przyrządami sygnałów D2 i D4, aby zatrzymać pociąg w razie gdyby zbliżał się po torze niewłaściwym.

W razie zastosowania sygnału D1 w obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte, ale tarczy ostrzegawczej się przed nią nie ustawia.

(7) Pracownik kolejowy, który dostrzeże przeszkodę dla ruchu, powinien najpierw osłonić sygnałami przeszkodę na linii dwutorowej z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów na uszkodzonym torze, a na linii jednotorowej, jako też w razie uszkodzenia obu torów na linii dwutorowej z tej strony, z której się najpierw oczekuje pociągu.

Jeżeli nie ma pod ręką tarcz lub latarń należy przede wszystkim osłonić przeszkodę z obu stron spłonkami (sygnał D4) w odległości wskazanej w ust. (6) i następnie biegnąc naprzeciw pociągowi dawać ręczne sygnały „Stój” (D2 i D3) wywijaniem chorągiewką lub latarką, czerwonym światłem i gwizdawką lub trąbką.

Po założeniu spłonek w przepisanej odległości należy osłonić przeszkodę z obu stron tarczami zatrzymania i tarczami ostrzegawczymi.

Po osłonięciu sygnałami uszkodzonego miejsca wymagającego ograniczenia szybkości, należy oczekiwać pociągu przy sygnale D1 „Stój”, a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale, zawiadomić maszynistę i kierownika pociągu o powodach zatrzymania.

(8) Jeżeli tor między dwiema stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania (sygnał D1) osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwu stacjach poza zwrotnicą wyjazdową, tarczą zatrzymania ustawioną na osi toru, lecz bez tarczy ostrzegawczej i bez spłonek.

(9) Jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i nie może wyruszyć w dalszą drogę po upływie 5 minut, to przy osłonięciu pociągu tarczą zatrzymania ustawia się w odległości 200 m, a przenośną tarczą ostrzegawczą w odległości wskazanej w ust. (5), przy czym na linii dwutorowej osłania się koniec pociągu, a na linii jednotorowej — koniec i czoło pociągu. Do czasu osłonięcia pociągu tarczami należy w odległości wskazanej w ust. (6) założyć spłonki i przygotować się w razie nadejścia innego pociągu do zatrzymania go wywijaniem w koło chorągiewką lub latarnią (sygnał D2) i dawania sygnałów gwizdawką lub trąbką (sygnał D3). Po osłonięciu pociągu tarczami, spłonki założone w miejscu ustawienia przenoś-

nej tarczy ostrzegawczej należy pozostawić na torze. Gdyby ze względu na nadjeżdżający pociąg założenie spłonek w przepisanej odległości nie było możliwe, należy — biegnąc naprzeciw pociągowi — zatrzymać go sygnałami D2 i D3 „Stój”.

(10) Jeżeli semafor wjazdowy lub odstępowy zostanie unieruchomiony w położeniu „Wolna droga” należy ustawić tarczę zatrzymania bezpośrednio obok semaforu. Jeżeli to jest semafor wjazdowy, posiadający tarczę ostrzegawczą, to oprócz tego należy ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą obok tarczy stałej. Oprócz tego w razie potrzeby należy się przygotować do zatrzymania zbliżającego się pociągu sygnałami D2 i D3 „Stój”.

(11) Sygnał D2 „Stój” dawany ręcznie stosuje się:

- a) jeżeli potrzeba zatrzymania pociągu zajdzie nagle i nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D1, D3 i D4 albo brak ich;
- b) jeżeli potrzeba zmniejszenia szybkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału drogowego D6 „Zwolnić bieg” jest niemożliwe (patrz § 8, ust. (22));
- c) jeżeli drużyna nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje sygnały D2 i D3 „Stój”;
- d) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu zauważy się coś takiego, co przy dalszej jeździe pociągu mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
- e) jeżeli pociąg zbliża się do odstepu na szlaku w chwili, gdy pociąg poprzedni jeszcze tego odstepu nie opuścił;
- f) jeżeli pociąg idzie po zamkniętym torze bez poprzedniego zawiadomienia;
- g) jeżeli na linii dwutorowej idzie pociąg po torze niewłaściwym bez poprzedniego zawiadomienia lub bez właściwych sygnałów;
- h) jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem przypadku zgaśnięcia jednej z dwu latarni z białym światłem;
- i) jeżeli na czole pociągu zgasną oba przepisane światła;
- j) jeżeli na torze znajdują się zwierzęta większe lub ludzie, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania, a których nie można już na czas z toru usunąć.

(12) Sygnał D2 „Stój” należy dawać, o ile można, po stronie maszyny.

(13) Jeżeli zachodzi wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże tarcze przenośne sygnału D1 „Stój”, lub ręczny sygnał D2 „Stój”, należy dawać jednocześnie sygnał D3 „Stój” trąbką lub gwizdawką przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

(14) Sygnał D4 „Stój”, dawany spłonkami, stosuje się:

- a) w przypadku uszkodzeń, wymagających zatrzymania lub ograniczenia szybkości jazdy, oraz osłony pociągu zatrzymanego na szlaku;
- b) w razie złej widzialności sygnałów;
- c) zawsze, jeżeli założenie spłonek może się przyczynić do zatrzymania pociągu w porę, lub do zmniejszenia szybkości pociągu w celu uniknięcia wypadku.

(15) Jeżeli wskutek mgły, zamieci śnieżnej itp. sygnał S1 „Stój” na semaforze wjazdowym nie jest widzialny na odległość hamowania, należy założyć spłonki w odległości 50 m przed tarczą ostrzegawczą, jeżeli zaś tarczy ostrzegawczej nie ma, to przed semaforem, w odległości 700 m na liniach pierwszorzędnych i 500 m na liniach drugorzędnych.

Przed semaforem odstępowym spłonki zakłada się w odległości 100 m.

Jeżeli nie ma pewności, że o ustawieniu sygnału D1 „Stój” wie sąsiedni posterunek zapowiadawczy, obowiązany do zawiadomienia o tym drużyny pociągowej, to w miejscu, gdzie ustawiono tarczę ostrzegawczą sygnału zatrzymania, należy założyć spłonki.

(16) Spłonki zakłada się zawsze trzy. Odległość między spłonkami powinna wynosić nie mniej, jak 30 m. Wybuch choćby tylko jednej spłonki oznacza sygnał „Stój”.

(17) Na dany sygnał „Stój” (D1, D2, D3, D4 i D5) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby pociąg zatrzymać.

(18) Sygnał D5 „Stój”, dawany syreną, stosuje się w miejscach złej widzialności sygnałów, wymagających zwrócenia szczególnej uwagi na sygnał na semaforze wjazdowym. Sygnał D5 ma na celu powiadomić maszynistę, który już przejechał obok tarczy ostrzegawczej, że należy natychmiast zahamować pociąg. Działanie syreny jest wywołane przez najechanie pierwszej osi pociągu na urządzenie umieszczone w torze.

Syrenę i urządzenie do oddziaływania na nią pociągu ustawia się między semaforem wjazdowym a tarczą ostrzegawczą. Odległość, na której syrena ma być ustawiona przed semaforem wjazdowym, oraz odległość, na której ma być przed syreną umieszczone urządzenie do oddziaływania na nią pociągu, ustanawia Dyrekcja Kolei

w każdym poszczególnym przypadku w zależności od warunków miejscowych oraz od szybkości kursujących pociągów.

Dźwięk syreny trwa dopóty, dopóki na semaforze wjazdowym nie będzie dany sygnał „Wolna droga”.

(19) Sygnał D6 „Zwolnić bieg” stosuje się, jeżeli na pewnej części toru należy jechać z szybkością mniejszą od szybkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Takie miejsce na torze należy osłonić z obu stron, jak na rysunku sygnału D6 bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości w obrębie stacji ustawia się tarczę „Zwolnić bieg” przed stacją. W tym przypadku zmniejszenie szybkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia szybkości tylko na pewnym odcinku stacji, wówczas miejsce to należy osłonić z obu stron, jak na rysunku sygnału D6.

W razie zmniejszenia szybkości przez czas dłuższy niż jeden miesiąc należy sygnał D6 zastąpić wskaźnikami W8a i W8b lub tylko W8a.

(20) Tarczę „Zwolnić bieg” (Sygnał D6) ustawia się z prawej strony toru w odległości najmniej 500 m przed miejscem, po którym należy jechać ze zmniejszoną szybkością.

(21) Dla uwidocznienia miejsca ustawienia tarczy „Zwolnić bieg” oraz kontroli, czy latarnie na niej się świecą, latarnie powinny pokazywać wstecz dwa matowo-białe światła, umieszczone na linii poziomej, tej samej wielkości, co światła przednie.

(22) Jeżeli potrzeba sygnalizowania „Zwolnić bieg” zajdzie nagle, danie zaś sygnału D6 „Zwolnić bieg” jest już niemożliwe, należy pociąg zatrzymać sygnałami ręcznymi D2 „Stój” i udzielić ustnie wskazówek maszyniście i kierownikowi pociągu.

(23) Na dany sygnał D6 „Zwolnić bieg” należy bieg pociągu tak uregulować, ażeby pociąg przez miejsce oznaczone jechał z szybkością wskazaną maszyniście na jednej z poprzedzających stacji; jeżeli zaś maszynista nie został przed tym zawiadomiony ani o sygnale D6 „Zwolnić bieg”, ani o tym, z jaką szybkością należy jechać przez miejsce tym sygnałem oznaczone, należy zwolnić bieg pociągu do 15 km/godz.

(24) W razie potrzeby zwolnienia biegu pociągów poniżej 15 km na godzinę, należy uszkodzone miejsce osłonić tarczami zatrzyma-

nia (sygnał D1 „Stój”) i tarczami ostrzegawczymi w przepisanej odległości, a maszynistę każdego pociągu, zatrzymanego przy tym sygnale, oraz kierownika pociągu zawiadomić, z jaką szybkością pociąg może przejechać przez uszkodzone miejsce. Dopiero gdy najbliższa stacja zostanie zawiadomiona o uszkodzeniu toru i o tym, z jaką szybkością pociągi mogą przez tę przeszkodę przejeżdżać, należy tarcze zatrzymania i tarcze ostrzegawcze usunąć, a natomiast dać sygnał D8 „Zwolnić bieg” tarczami przenośnymi ustawionymi z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy.

(25) Sygnały dawane ręcznie, gwizdawką lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna pociągowa zastosuje się do nich.

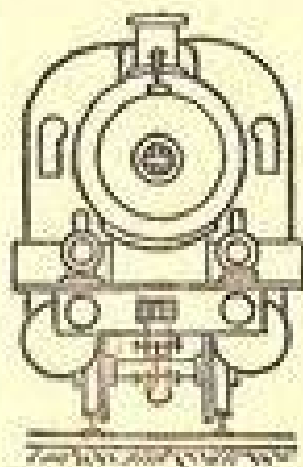
IX. SYGNAŁY NA POCIĄGU (Pc).

Sygnał Pc1: „Oznaczenie czola pociągu idącego po linii jednotorowej lub po torze właściwym linii dwutorowej”.

A. Pociągi z trakcją parową.

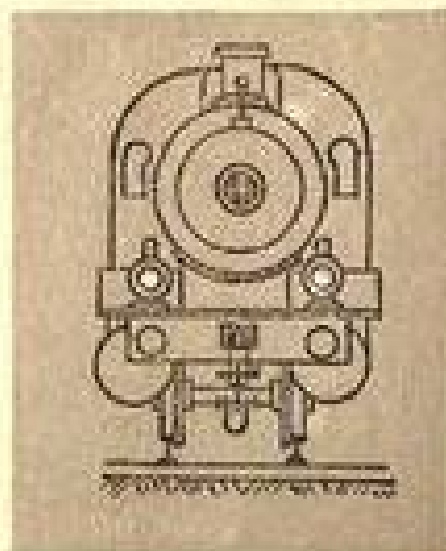
Dzienny:

Nie ma żadnego szczególnego znaku.



Nocny:

Dwie latarnie z białym światłem na przodzie pociągu.



B. Pociągi motorowe i elektryczne.

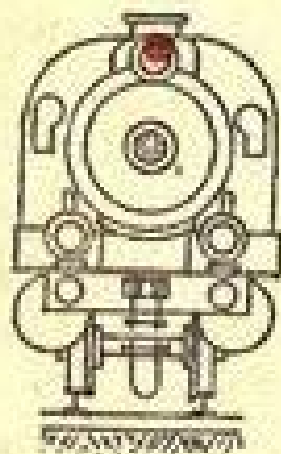
Sygnał Pc1: Na pociągach motorowych i elektrycznych jest taki sam, jak na pociągach z trakcją parową.

Sygnały Pc2: „Oznaczenie czoła pociągu idącego po torze niewłaściwym linii dwutorowej”.

A. Pociąg z trakcją parową.

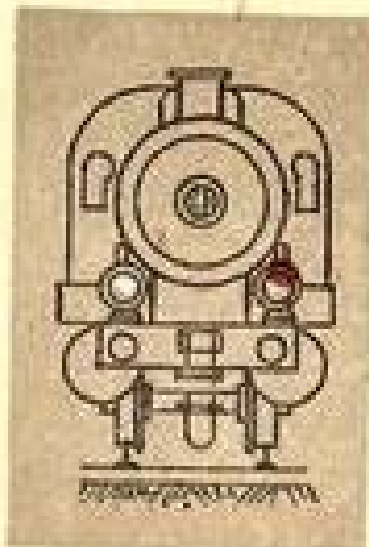
Dzienny:

Okrągła tarcza czerwona z białą obwódką na przodzie pociągu.



Nocny:

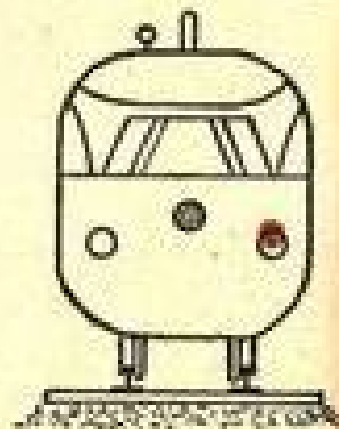
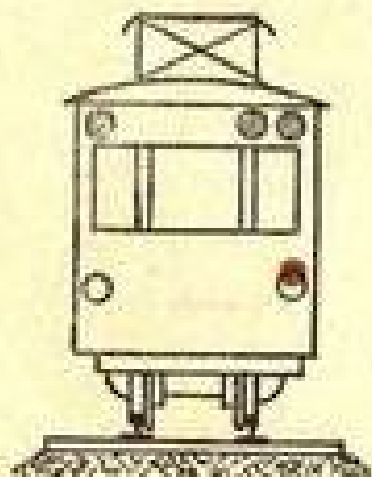
Dwie latarnie: prawa w kierunku jazdy z białym, lewa z czerwonym światłem, na przodzie pociągu.



B. Pociągi motorowe i elektryczne.

Dzienny i nocny:

Dwa światła: prawe w kierunku jazdy białe, lewe czerwone, na przodzie pociągu.



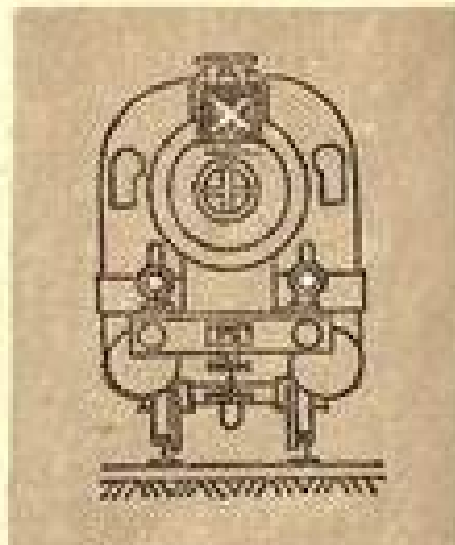
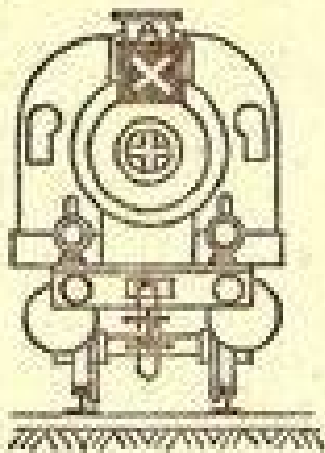
Sygnały Pc3: „Oznaczenie czola pociągu z plugiem odsnieżnym”.**Dzienny:**

Nie oświetlona latarnia z białym krzyżem ukośnym na tle czarnym, umieszczona:

- a) przed kominem parowozu, gdy parowóz jedzie kominem naprzód,
- b) na wierzchu tendre, gdy parowóz jedzie tendrem naprzód,
- c) na wierzchu pluga, gdy plug znajduje się przed parowozem.

Nocny:

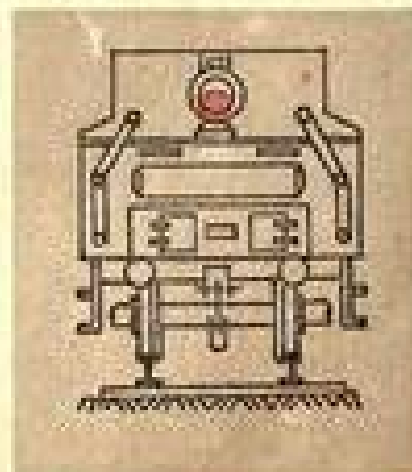
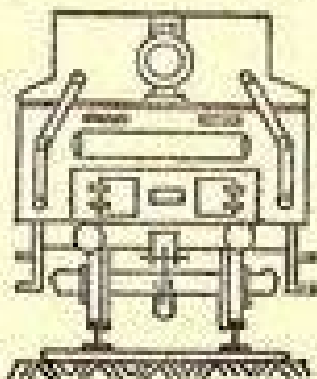
Dwie latarnie z białym światłem na przodzie pociągu, nad zderzakami parowozu lub tendra oraz trzecia oświetlona latarnia z białym krzyżem ukośnym, umieszczona jak przy sygnalizacji dziennej.

**Sygnały Pc4: „Oznaczenie końca pociągu, składającego się z parowozów lub innych silników idących luzem”.****A. Parowozy.****Dzienny:**

Jedna latarnia, lub okrągła tarcza czerwona z białą obwódką na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika.

Nocny:

Jedna latarnia rzucająca w tył światło czerwone na tylnej ścianie parowozu lub innego silnika.

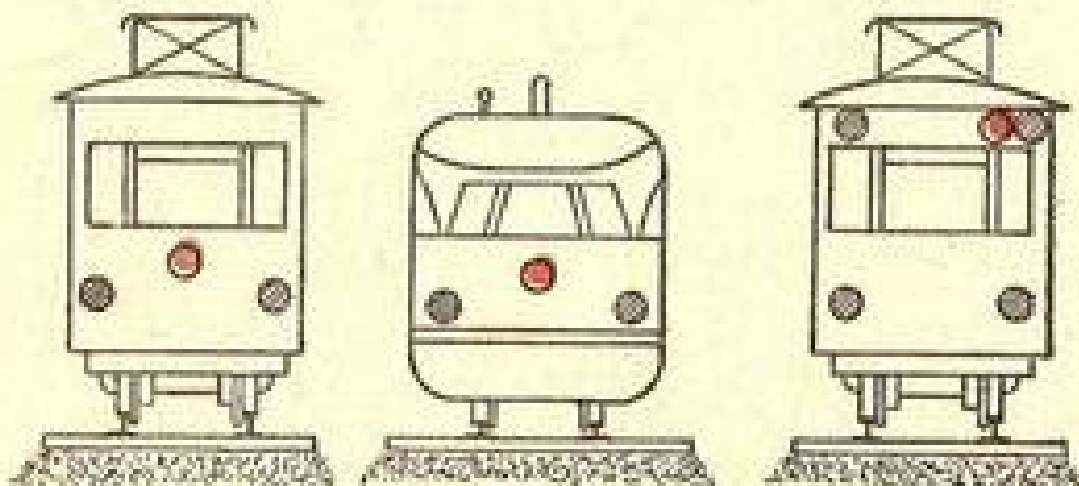


Uwaga: Sygnał ten stosuje się również, gdy do pociągu, składającego się z parowozu lub innych silników, idących luzem, dodaje się co najwyżej dwa wagony. W tym przypadku latarnię lub tarczę przenosi się z tendra na tylną ścianę wagonu.

B. Wagony motorowe i lokomotywy elektryczne.

Dzienny i nocny:

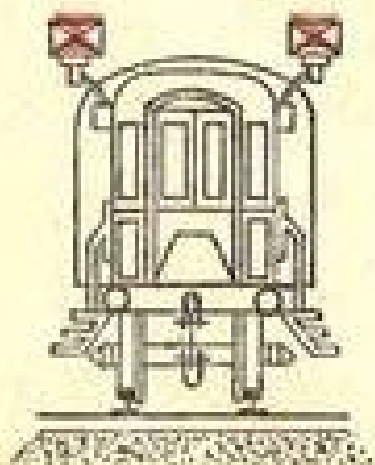
Jedno światło czerwone na tylnej ścianie wagonu motorowego lub lokomotywy elektrycznej.



Uwaga: Sygnał ten stosuje się również, gdy do pociągu, składającego się z wagonu motorowego, dodaje się przyczepkę, posiadającą latarnię elektryczną z czerwonym światłem.

Sygnał Pc5: „Oznaczenie końca lanych pociągów”.

A. Pociągi z trakcją parową.



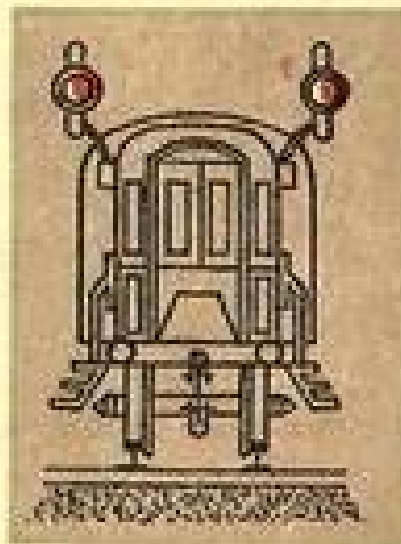
Dzienny:

Dwie tarcze w górnej części ostatniego wagonu.

Tarcze górne prostokątne, podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny pomalowane czerwono, oba boczne zaś białe.

Nocny:

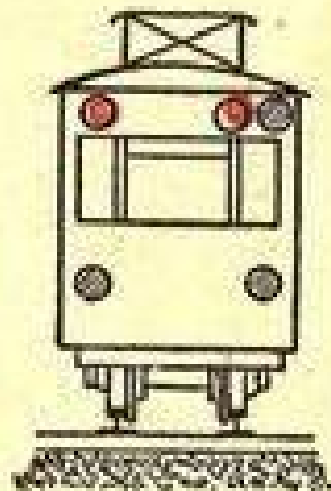
Dwie latarnie rzucające w tył światło czerwone, w górnej części ostatniego wagonu.



Uwaga: Latarnie lub tarcze mogą być umieszczone na ostatnim wagonie pociągu.

B. Pociągi elektryczne.*Dzienny i nocny:*

Dwa światła czerwone w górnej części ostatniego wagonu.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA POCIĄGU.

§ 9. Sygnały na pociągu (Pc).

(1) Do sygnałów na pociągu używa się latarni i tarcz.

Do sygnałów na szybkojeźdźnych pociągach motorowych i na pociągach elektrycznych można używać zarówno we dnie jak i w nocy latarni.

(2) Sygnały na pociągu służą do oznaczania czoła i końca pociągu i dla powiadomienia pracowników na linii i na stacji o jadącym pociągu.

(3) Na parowozie popychającym zawieszają się na środku tylnej ściany parowozu lub na prawym tylnym zderzaku latarnię, która w nocy rzuca w tył światło czerwone, na czole zaś tego parowozu nad prawym zderzakiem — w nocy — oświetloną latarnię, która rzuca w przód światło białe. Przy jeździe powrotnej parowozu popychającego, zarówno na linii jednotorowej, jak i na dwutorowej, nie zmienia się sygnałów na czole ani na końcu parowozu.

(4) Latarnie sygnałów czołowych (Pc2) i końcowych (Pc4 i Pc5) na pociągach, idących po torze zamkniętym linii dwutorowej, powinny mieć — w nocy — światła białe zamiast czerwonych.

(5) Jeżeli pociąg wraca ze szlaku do stacji, to przy jeździe powrotnej, zarówno na linii jednotorowej, jak dwutorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.

W tym przypadku sygnał Pc4 lub Pc5 służy do oznaczania początku pociągu powracającego ze szlaku na stację, a sygnał Pc1 — końca tego pociągu.

(6) Jeżeliby sygnały czołowe (Pc2) lub końcowe (Pc4, Pc5) pociągu stojącego na stacji mogły w nocy wprowadzić w błąd pociągi wjeżdżające, to należy sygnały zmienić w sposób następujący:

- a) na sygnale Pc2 i Pc4 należy czerwone światła latarni zmienić na białe;
- b) na sygnale Pc5 należy czerwone światła obu górnych latarni zmienić na białe.

Dyrekcja określa we własnym zakresie na których stacjach i na których torach danej stacji powyższe postanowienie powinno być stosowane z uwagi na drogi przebiegu pociągów wjeżdżających na stację.

Postanowienie to nie dotyczy szybkojeźdźnych pociągów motorowych ani pociągów elektrycznych.

(7) Sygnału Tb4 używa się do oznaczenia drezyn, rowerów i wózków roboczych ręcznych oraz drezyn, rowerów i wózków roboczych motorowych wagi własnej poniżej 750 kg.

Drezyny, rowery i wózki robocze motorowe wagi własnej powyżej 750 kg należy traktować jako silniki idące luzem i do ich oznaczenia używać sygnałów Pc1, Pc2 i Pc4.

X. SYGNAŁY NA TABORZE KOLEJOWYM (Tb).

Sygnal Tb1: „Oznaczenie przodu i tyłu parowozu manewrowego“.

Dzienny:

Nie ma żadnego szczególnego znaku.

Nocny:

Z przodu i z tyłu po jednej latarni z białym światłem.

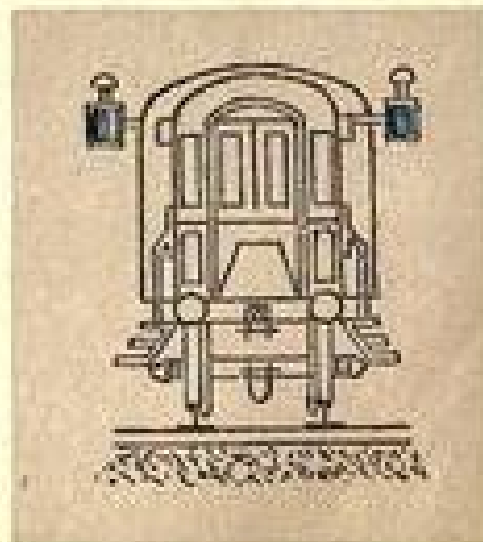
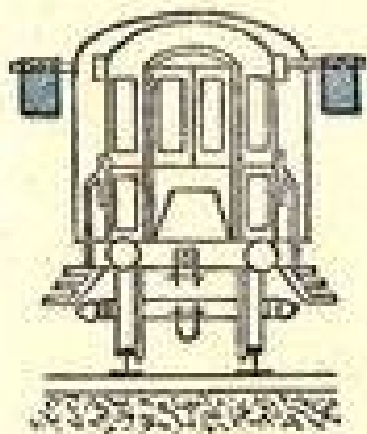
Sygnal Tb2: „Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonariuszami, wagonów restauracyjnych, sypialnych, jak również innych wagonów specjalnego przeznaczenia z ludźmi, oraz wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli te wagony nie są złączone z pociągiem“.

Dzienny:

Niebieska chorągiewka z obu końców wagonu, umocowana u góry ściany szczytowej.

Nocny:

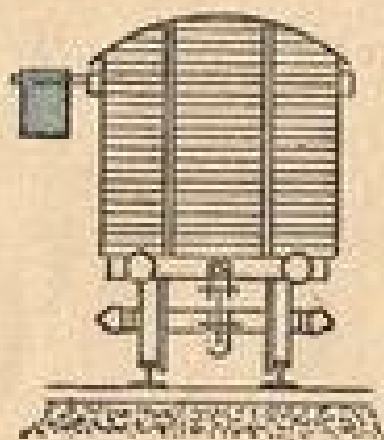
Latarnia z niebieskim światłem z obu końców wagonu, umocowana u góry ściany szczytowej.



Sygnal Tb3: „Oznaczenie wagonów pocztowych w pociągach w czasie postoju, podczas załadowywania i wyładowywania”.

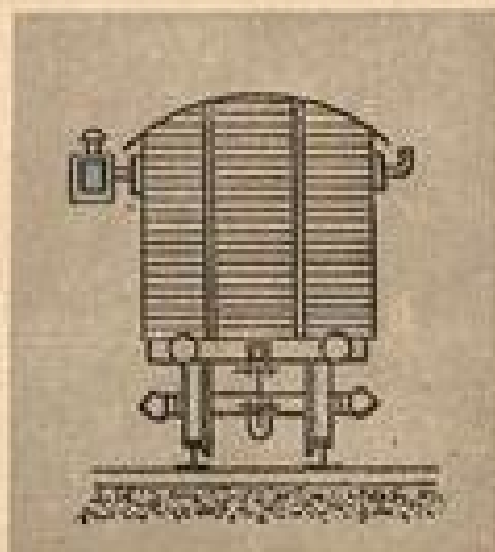
Dzienny:

Niebieska chorągiewka zawieszona na otwartych drzwiach wagonu.



Nocny:

Latarka z niebieskim światłem, świecącym na trzy strony, zawieszona na otwartych drzwiach wagonu.



Sygnal Tb4: „Oznaczenie wózków roboczych i lekkich drezyn”.

Dzienny:

Nie ma żadnego szczególnego znaku.

Nocny:

- a) Na linii jednotorowej od przodu i od tyłu światło czerwone.
- b) Na linii dwutorowej, przy jeździe we właściwym kierunku, od przodu białe światło, od tyłu czerwone.
- c) Na linii dwutorowej, przy jeździe po torze niewłaściwym, od przodu czerwone światło, od tyłu białe.
- d) Na linii dwutorowej, przy jeździe po torze zamkniętym, od przodu i od tyłu światło białe.

PRZEPISY STOSOWANIA SYGNALÓW NA TABORZE

§ 10. Sygnały na taborze kolejowym (Tb).

(1) Na stacjach parowozy wyjeżdżające z parowozowni do pociągów, lub odjeżdżające od pociągów do parowozowni, oraz parowozy pociągowe manewrujące powinny mieć z jednej strony sygnały pociągowe z drugiej zaś strony światło białe.

(2) Przy stosowaniu sygnału Tb2 na oznaczenie wagonów specjalnego przeznaczenia z ludźmi można używać także jednej tylko niebieskiej chorągiewki lub latarni z niebieskim światłem, jeżeli najeżdżanie na wagon zagraża tylko z jednej strony.

(3) Sygnał Tb 3 osłaniający wagon pocztowy w czasie postoju pociągu należy usunąć przed odjazdem pociągu.

(4) Określenie przy sygnale Tb4 „od przodu i od tyłu” wózków roboczych i drezyn lekkich należy rozumieć jako odnoszące się do kierunku jazdy.

(5) Sygnał nocny Tb4 na wózkach i lekkich drezynach stosuje się także we dnie w tunelach długości 300 m.

(6) Jeżeli wózek roboczy jest naladowany lub tak ciężki, że prędkie usunięcie go z toru byłoby trudne, to na kolejach znaczenia ogólnego taki wózek powinien być poprzedzany na odległości 500 m przez pracownika kolejowego, mającego przy sobie chorągiewkę, latarnię (sygnał D2) i splotki (sygnał D4) dla zatrzymania w porę pociągu, idącego w stronę wózka po tym samym torze. Drugi pracownik kolejowy, z takimi samymi przyrządami sygnałowymi i w tym samym celu powinien iść za wózkiem w odległości 500 m.

XI. SYGNALY DAWANE PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ (Rp).

A. Sygnały maszynisty:

Sygnał Rp1: „Baczność”.

Jeden długi ton gwizdawką parowozową.

Sygnal Rp2: „Osłonić pociąg”.

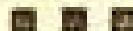
Pięć długich tonów gwizdawką parowozową, powtarzane kilkakrotnie.

**Sygnal Rp3: „Hamować średnio”.**

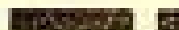
Jeden krótki ton gwizdawką parowozową.

**Sygnal Rp4: „Hamować mocno”.**

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony gwizdawką parowozową.

**Sygnal Rp5: „Odhamować średnio”.**

Jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką parowozową.

**Sygnal Rp6: „Odhamować zupełnie”.**

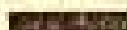
Jeden długi i dwa krótkie tony gwizdawką parowozową.



B. Sygnały drużyny konduktorskiej.

Sygnał Rp7: „Wsindać”.

Jeden długi ton gwizdawką ustną.



Sygnał Rp8: „Gotów do odjazdu”.

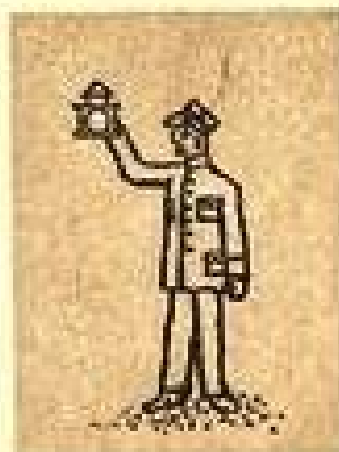
Dzienny:

Podniesienie chorągiewki sygnałowej.



Noctny:

Podniesienie latarki z białym światłem.



Sygnał Rp9: „Odjazd pociągów towarowych, mieszanych i tych pociągów pasażerskich, które mają parowozy ciągnący i popychający”.

Dwa długie tony gwizdawką ustną.



Sygnał Rp10: „Odjazd pociągów pasażerskich”.

Wypowiedziane głośno przez kierownika pociągu słowo „Odjazd”.

Uwaga: W pociągach elektrycznych i motorowych, posiadających urządzenia sygnałowe elektryczne, do uruchomienia pociągu jest konieczne danie przez kierownika pociągu sygnału świetlnego „Odjazd”, którego obraz ukazuje się w kabinie sterowniczej.

PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ

§ 11. Sygnały dawane przez drużynę pociągową (Rp).

(1) Drużyna pociągowa daje sygnały gwizdawką parowozową *) chorągiewką, ręką, latarką ręczną, gwizdawką ustną.

(2) Maszynista daje sygnał Rp1 „Baczność“:

- 1) przy zbliżaniu się do stacji, mianowicie tuż przed tarczą ostrzegawczą albo przed semaforem wjazdowym, gdy nie ma tarczy ostrzegawczej;
- 2) przed wskaźnikiem W7 (§ 18);
- 3) na wezwanie kierownika pociągu — przed odjazdem pociągu pasażerskiego, zatrzymanego na szlaku;
- 4) przed każdym ruszeniem parowozu w parowozowniach i przed wjazdem na obrotnicę;
- 5) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torze lub zbyt blisko toru;
- 6) przy wjeździe do tunelu.

Prócz tego maszynista daje sygnał Rp1 „Baczność“ we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny pociągowej, oraz służby na szlaku i na stacjach.

Na parowozach posiadających dzwon, maszynista używa dzwonu w myśl osobnych przepisów szczegółowych wydawanych przez Dyрекcję.

(3) Sygnał Rp2 „Osłonić pociąg“ (5 długich tonów) daje maszynista, gdy zajdzie potrzeba osłonięcia pociągu, zatrzymanego na szlaku.

(4) Sygnał Rp3 „Hamować średnio“ i sygnał Rp4 „Hamować mocno“, oraz sygnał Rp5 „Odhamować średnio“ i Rp6 „Odhamować zupełnie“ maszynista daje dla uregulowania biegu pociągu; sygnał zaś Rp4 „Hamować mocno“ także dla zatrzymania pociągu, jeżeli do tego jest potrzebne współdziałanie drużyny konduktorskiej.

(5) Na sygnał „Stój“ drużyna konduktorska powinna hamować mocno, nie czekając na sygnał Rp4 „Hamować mocno“.

(6) Sygnały Rp7 „Wsiadać“, Rp8 „Gotów do odjazdu“ i Rp9 „Odjazd“ stosuje się przed odjazdem pociągu towarowego lub mieszanego zarówno na stacji, jak na szlaku, przy odjeździe zaś pociągów pasażerskich — tylko wówczas, gdy mają parowóz popychający.

*) W „Przepisach“ niniejszych postanowienia, dotyczące gwizdanki parowozowej, odnoszą się również do innych przyrządów sygnałowych, znajdujących się na elektrowozach, lokomotywach spalinowych, wagonach motorowych itp.

(7) Jeżeli na przodzie pociągu są dwa parowozy, sygnały gwizdawką parowozową daje maszynista pierwszego parowozu; jeżeli pracują dwa parowozy popychające, sygnały daje maszynista ostatniego parowozu.

(8) Jeżeli gwizdawka parowozowa się zepsuje podczas jazdy, maszynista powinien pociąg natychmiast zatrzymać. Dalsza jazda do najbliższej stacji może się odbywać tylko przy zachowaniu jak największej ostrożności i z taką szybkością, aby w razie potrzeby można było pociąg bezzwłocznie zatrzymać bez współdziałania drużyny konduktorskiej.

(9) Jako sygnał „Stój” daje drużyna konduktorska takie ręczne sygnały jak służba drogowa (D2 i D3). Sygnały D2 i D3 „Stój” powinna drużyna konduktorska stosować:

- 1) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem S1 „Stój” a konduktorzy nie byli na jednej z poprzedzających stacji powiadomieni rozkazem szczególnym, że dany semafor jest nieczynny.

Uwaga: Na liniach, na których jest urządzona samoczynna blokada liniowa, w której zmiana sygnału „Wolna droga” na semaforze świetlnym na sygnał S1 „Stój” następuje pod działaniem pociągu, po przejściu jego czoła poza semafor, postanowienie powyższe drużyny konduktorskiej nie obowiązuje.

- 2) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem D1 „Stój”;
- 3) jeżeli służba stacyjna lub drogowa, albo drużyna pociągowa daje sygnał D2 lub D3 „Stój”;
- 4) jeżeli konduktor spostrzeże w pociągu lub na torze przeszkodę która zagraża dalszej jeździe pociągu;
- 5) jeżeli na dwutorowej linii pociąg wyjeżdża ze stacji na tor niewłaściwy, a konduktorzy nie zostali o tym na stacji uprzedzeni.

We wszystkich powyższych przypadkach konduktor powinien jak najspieszniej przyciągnąć hamulec, po czym bezzwłocznie dawać sygnały D2 i D3 „Stój”.

Sygnały D2 i D3 „Stój” dane przez jednego z konduktora, inni konduktorzy powinni powtarzać ku przodowi, a w pociągach z parowozem popychającym także i ku tyłowi pociągu.

W pociągach z hamulcem zespolonym konduktorzy powinni w przypadkach wyżej wymienionych zamiast dawania sygnału D2 i D3 „Stój” zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.

XII. SYGNAŁY PRZY MANEWROWANIU (Rm).

Sygnal Rm1: „Jechać w kierunku do dającego sygnał” (skrót „do mnie”).

Dwa krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie.



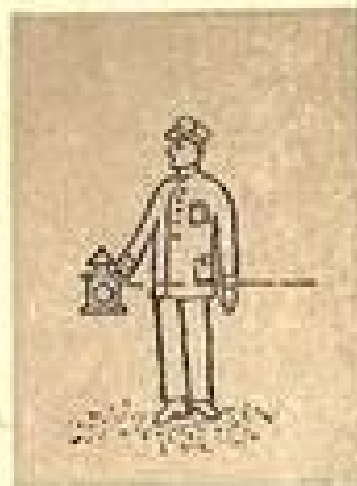
Dzienny:

Chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana poziomo.



Nocny:

Ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo.



Sygnal Rm2: „Jechać w kierunku od dającego sygnał” (skrót „ode mnie”).

Jeden długi ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie.



Dzienny:

Chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana pionowo.



Nocny:

Ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo.



Sygnał Rm3: „Zwolnić“

Kilka przeciągłych tonów gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie:



Dzienny:

Chorągiewka sygnałowa trzymana w ręce opuszczonej ukośnie w dół, lub ręka opuszczona ukośnie w dół.



Nocny:

Latarka sygnałowa z białym światłem zwróconą ku parowozowi.



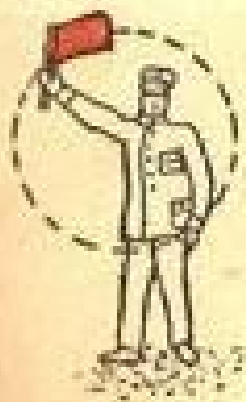
Sygnał Rm4: „Stój“.

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony gwizdawką ustną lub trąbką kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie:



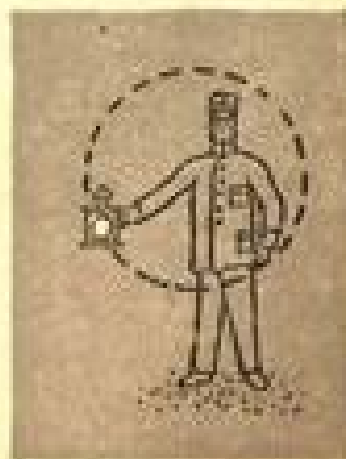
Dzienny:

Wywijanie w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru rozwiniętą chorągiewką sygnałową, innymi przedmiotami albo ręką.



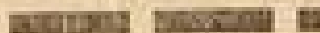
Nocny:

Wywijanie w koło ręczną latarką z białym światłem w płaszczyźnie prostopadłej do toru.



Sygnały Rmś: „Odrzucić“.

Dwa długie tony i jeden krótki ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie.



Dzienny:

Chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo do góry i w dół.



Nocny:

Latarka ręczna ze światłem białym poruszana dwukrotnie poziomo, następnie zaś raz jeden szybkim ruchem pionowo do góry i w dół.



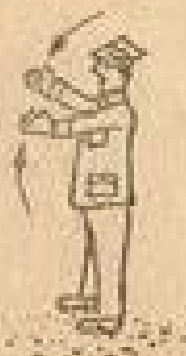
Sygnał Rmś: „Decisnąć“.

Jeden krótki ton gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie.



Dzienny:

Zbliżenie do siebie dłoni obu rąk.



Nocny:

Zbliżenie do siebie latarki i dłoni jednej z rąk.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW PRZY MANEWROWANIU

§ 12. Sygnały przy manewrowaniu (Rm)

(1) Drużyna manewrowa daje sygnały gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie chorągiewką lub ręką, albo ręczną latarką.

(2) Sygnały drużyny manewrowej należy dawać po stronie maszynisty parowozu manewrowego tak, aby maszynista mógł je bezpośrednio widzieć; jeżeli to jednak jest niemożliwe, drużyna manewrowa powinna powtarzać sygnały kolejno aż do miejsca dla maszynisty widocznego. Jeżeli przetaczanie odbywa się na łuku, a maszynista znajduje się na zewnętrznej stronie łuku, wówczas należy dawać sygnały po stronie palacza lub pomocnika maszynisty, który w takim razie obowiązany jest każdy sygnał bezzwłocznie powtórzyć ustnie maszyniście.

XIII. SYGNAŁY DAWANE PRZEZ DYŻURNEGO RUCHU (Rd)

Sygnał Rd1: „Nakaz jazdy”.

Dzienny:

Okrągła biała tarczka z zieloną obwódką, podniesiona do góry.

Nocny:

Latarka z zielonym światłem, podniesiona do góry.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW PRZEZ DYŻURNEGO RUCHU

§ 13. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu przy wyprawianiu, zatrzymywaniu i przepuszczaniu pociągów (Rd).

(1) Sygnał Rd1: „Nakaz jazdy” stosuje się zgodnie z postanowieniami Przepisów Ruchu Nr R1.

XIV. SYGNAŁY DAWANE W RAZIE ROZERWANIA POCIĄGU (Rr).

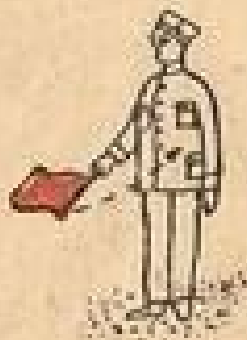
Sygnal Rr1: „Uwaga — nastąpiło rozerwanie pociągu“.

Na przemian długie i krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką i jednocześnie:



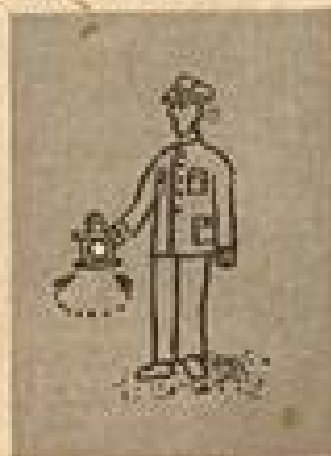
Dzienny:

Pokazywanie i chowanie na przemian, w krótkich odstępach czasu, chorągiewki czerwonej lub czapki.



Nocny:

Pokręcanie w jedną i drugą stronę około osi pionowej ręcznej latarki z białym światłem tak, aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu.



Sygnal Rr2: „Zrozumiano“.

Cztery krótkie tony gwizdawkki parowozowej.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW W RAZIE ROZERWANIA POCIĄGU

§ 14. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu (Rr).

(1) Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy służby drogowej i stacyjnej powinni dawać sygnał Rr1.

(2) Sygnał Rr1 należy dawać dopóty, dopóki maszynista rozerwanego pociągu nie zawiadomi sygnałem Rr2 (czterema krótkimi tonami gwizdawkki parowozowej), że sygnał Rr1 został przez niego zrozumiany.

(3) W razie rozerwania pociągu zabrania się dawania sygnałów „Stój”. Jeżeli oderwana tylna część pociągu porusza się w kierunku przedniej części tego pociągu.

(4) Gdy oderwana część pociągu zostanie zatrzymana, należy dawać w kierunku przedniej części pociągu sygnały „Stój” dla zatrzymania jej na szlaku.

XV. SYGNAŁY ALARMOWE (A).

Sygnal A1: „Alarm”.

Krótkie, szybko po sobie następujące tony syreny warsztatowej, gwizdawki parowozowej, trąbki lub gwizdawki ustnej:



Sygnal A2: „Pożar”.

Dwa krótkie i jeden długi ton gwizdawki parowozowej, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdawki ustnej, powtarzane kilkakrotnie:



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW ALARMOWYCH

§ 15. Sygnały alarmowe (A).

(1) Sygnały alarmowe daje się w celu powiadomienia służby kolejowej o nagłym wypadku zagrażającym bezpieczeństwu ruchu pociągów, mieniu kolejowemu lub bezpieczeństwu pracowników pełniących służbę.

(2) Pracownicy posiadający przybory sygnałowe powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

(3) Sygnal pożarowy daje się w celu powiadomienia służby kolejowej o powstaniu pożaru na terenie kolejowym.

(4) Pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien natychmiast rozpocząć dawanie sygnału A2 „Pożar”. Jeżeli pracownik nie posiada przyrządu do dawania sygnałów słuchowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika posiadającego przyrząd sygnałowy.

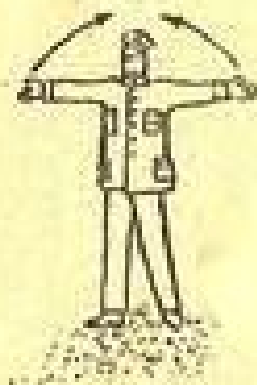
(5) Maszyniści czynnych parowozów, znajdujących się na terenie stacji, zwrotniczo wie oraz inni pracownicy powinni powtarzać usłyszany sygnał pożarowy.

XVI. SYGNAŁY DAWANE PRZY PRÓBIE HAMULCÓW ZESPOŁONYCH (Bh).

Sygnal Bh1: „Zahamować”.

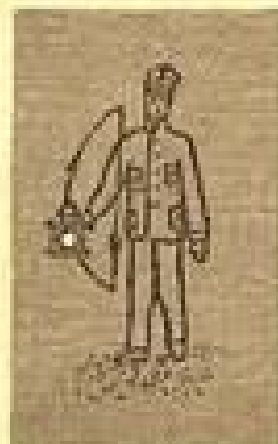
Dzienny:

Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola.



Nocny:

Latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu po półkolu do góry i następnie opuszczana pionowo w dół.



Sygnal Bh2: „Odhamować”.

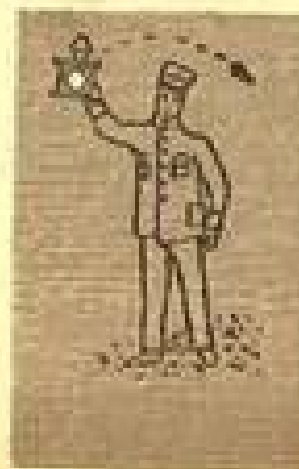
Dzienny:

Wyciągnięta ręka poruszana po łuku nad głową.



Nocny:

Latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową.



Sygnal Rh3: „Hamulce w porządku”.

Dzienny:

Ręka wyciągnięta nad głowę,
trzymana pionowo.



Nocny:

Latarka ręczna z białym
światłem, trzymana pionowo
nad głowę.



**PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW
DAWANYCH PRZY PRÓBIE HAMULCÓW ZESPOŁONYCH**

§ 16. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh).

(1) Przy dokonywaniu próby hamulca daje się sygnały Rh1, Rh2 i Rh3 w płaszczyźnie prostopadłej do toru.

XVII. SYGNAŁY NA GÓRKACH BOZRZĄDOWYCH (R0).

A. Tarcze rozrządowe zwykłe.

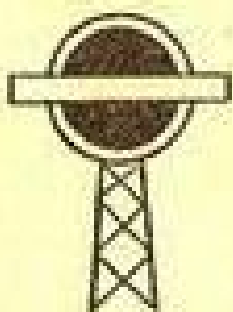
Podłużne białe ramię ruchome, oświetlane w porze nocnej, obracające się na tle nieruchomej okrągłej tarczy czarnej z białą obwódką, umieszczonej na szupie, zwrócone w kierunku parowozu, spychającego (przetaczającego) tabor.

S sygnał Rt1: „Stój”.

Spychanie (przetaczanie) jest zabronione.

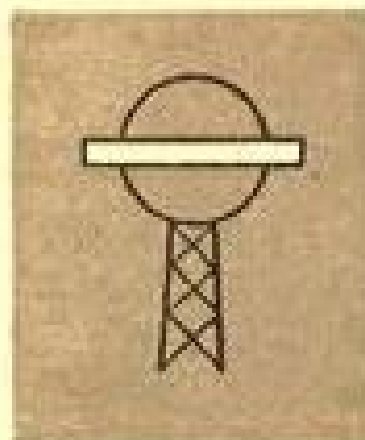
Dzienny:

Podłużne białe ramię ustawione poziomo.



Nocny:

Oświetlane podłużne białe ramię ustawione poziomo.



S sygnał Rt2: „Spychać powoli”.

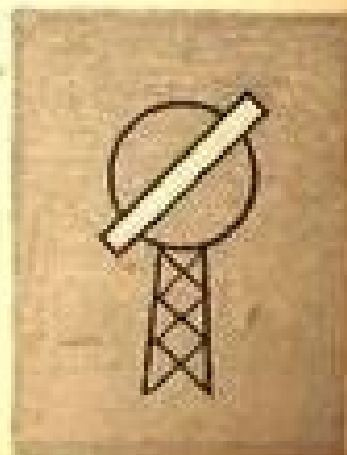
Dzienny:

Podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°.



Nocny:

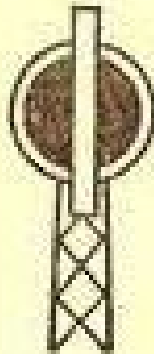
Oświetlone podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°.



Sygnal Rt3: „Spychać z umiarkowaną szybkością“.

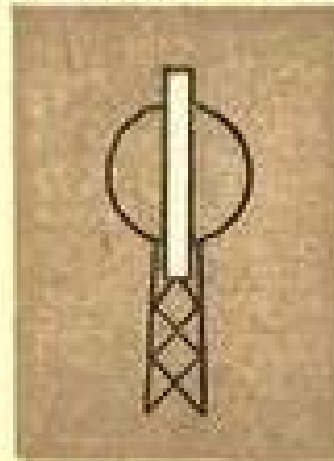
Dzienny:

Podłużne białe ramię ustawione pionowo.



Nocny:

Oświetlone podłużne białe ramię ustawione pionowo.



B. Tarcze rozrządowe świetlne.

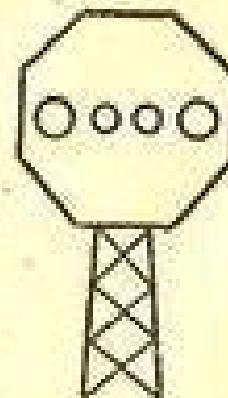
Nieruchoma latarnia na słupie, złożona z wielu żarówek, przez zapalenie się których tworzą się odpowiednie sygnaty, rzucająca światło w kierunku parowozu spychającego (przetaczającego) tabor.

Sygnal Rt1: „Stój“.

Spychanie (przetaczanie) jest zabronione.

Dzienny i nocny

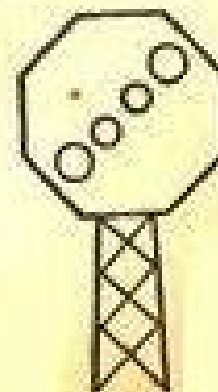
Szereg białych świateł, tworzących linię poziomą.

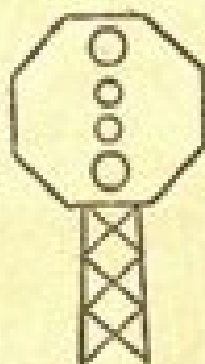


Sygnal Rt2: „Spychać powoli“.

Dzienny i nocny:

Szereg białych świateł, tworzących linię ukośną, wznoszącą się w górę ku stronie prawej, pod kątem 45°.





Sygnaly Rt3: „Spychać z umiarkowaną szybkością”.

Dzienny i nocny:

Szereg białych świateł, tworzących linię pionową.

PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW NA GÓRKACH ROZRZĄDOWYCH

§ 17. Sygnaly na górkach rozrządowych (Rt).

(1) Tarcza rozrządowa wskazuje:

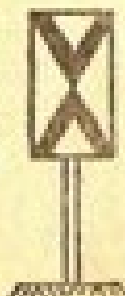
- a) czy spychanie (przetaczanie) jest zabronione (sygnal Rt1);
- b) czy spychanie powinno odbywać się powoli, tj. z szybkością nieprzewyższającą 5 km/godz. (sygnal Rt2);
- c) czy spychanie powinno odbywać się z umiarkowaną szybkością tj. z szybkością nieprzewyższającą 20 km/godz. (sygnal Rt3).

(2) Tarczę rozrządową ustawia się na grzbiecie górki rozrządowej obok toru, po którym są spychane wagony, z prawej jego strony, patrząc w kierunku spychania.

(3) Jeżeli kilka takich tarcz stoi obok, to każda z nich służy do sygnalizowania tylko jednego toru, po którym wagony są spychane.

XVIII. WSKAŹNIKI NA LINIACH NIEZELEKTRYFIKOWANYCH (W).

Wskaźnik W1d i W1t: Oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej.



a) Do tarcz ostrzegawczych dwustawnych W1d:

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami.

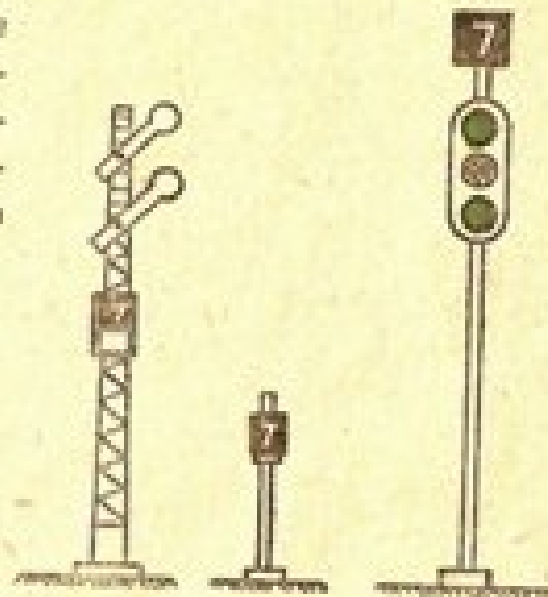
b) Do tarcz ostrzegawczych trzystawnych W1t:

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami, a prócz tego nad nią trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i czarnym kółkiem.



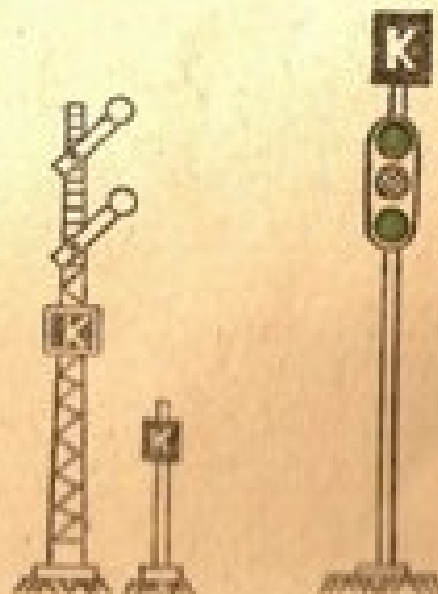
Wskaźnik W2a: Oznacza numer toru lub grupy torów, na które wjazd jest przygotowany.

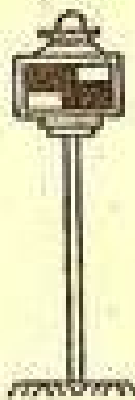
Numer toru lub oznaczenie grupy torów na latarni, umieszczonej na słupie dwuramiennego lub dwukierunkowego semaforu wjazdowego lub na słupie obok semaforu.



Wskaźnik W2b: Oznacza kierunek wyjazdu.

Oznaczenie kierunku wyjazdu pociągów na latarni, umieszczonej na słupie semaforu wyjazdowego lub obok tego semaforu, albo na słupie semaforu świetlnego dwukierunkowego.





Wskaźnik W3: Oznacza, że semafor wyjazdowy, do którego się wskaźnik odnosi, wskazuje sygnał S2 lub S3.

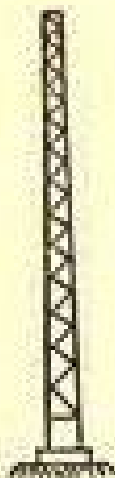
Na latarni prostokątnej dwa białe prostokąty na ciemnym tle umieszczone ukośnie względem siebie.

Wskaźnik W4: Oznacza, że sąsiednie semafory nie odnoszą się do toru, przy którym wskaźnik stoi,

a) Do semaforów ramiennych.

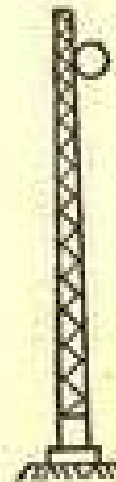
Dzienny:

Słup semaforowy bez ramion.



Nocny:

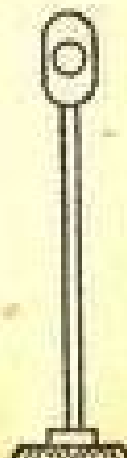
Białe światło u wierzchołka słupa.



b) Do semaforów świetlnych.

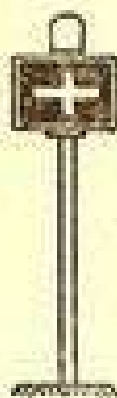
Dzienny i nocny:

Białe światło.



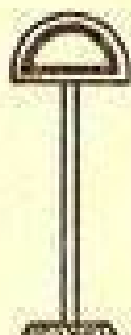
Wskaźnik W5: Oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu.

Prosty biały krzyż na ciemnym prostokątnym tle. Wskaźnik może być wykonany w postaci latarni lub tarczy.



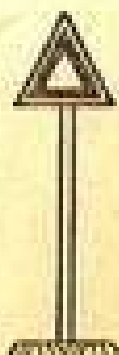
Wskaźnik W6: Oznacza granicę, poza którą przełaczanie jest zabronione.

Tablica biała z czarnym obramowaniem, u góry zaokrąglona.



Wskaźnik W7: Oznacza, że należy dać sygnał Bpl „Baczność”.

Trójkątna tablica biała z czarnym obramowaniem.



Wskaźnik W8a: Oznacza, że należy zmniejszyć szybkość jazdy.

Trójkątna latarnia koloru mlecznego z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem w dół, a na niej liczba czarnego koloru.



Wskaźnik W8b: Oznacza koniec miejsca, wymagającego zmniejszenia szybkości jazdy.

Trójkątna latarnia koloru mlecznego z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem w dół, bez napisu.



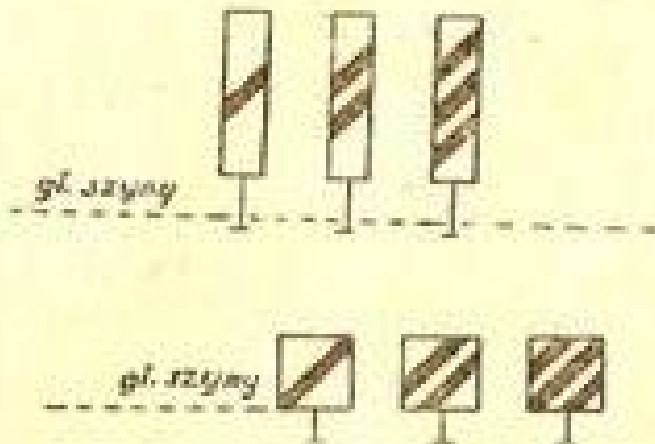
Wskaźnik W9a i W9b: Oznacza, że należy rozpocząć (W9a) albo zaprzestać (W9b) popychania.

Latarnia z białą strzałą na czarnym tle, zwróconą w górę (wskaźnik W9a) albo w dół (wskaźnik W9b).



Wskaźnik W10: Oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza.

Trzy kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe tablice białe z jednym, dwoma lub trzema czarnymi pasami.



Wskaźnik W11: Oznacza, że należy popielnik zakropić oraz zamknąć klapy popielnika.

Tablica biała w kształcie ukośnika z czarnym obramowaniem.



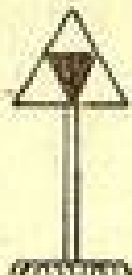
Wskaźnik W12: Oznacza, że należy podnieść noże pługa odśnieżnego.

Czarna krata składająca się z dwóch par ukośników, przybitych do słupa.



Wskaźnik W13: Oznacza miejsce ustawienia semaforu samoczynnego.

Trójkątna biała tablica, a na niej czarny trójkąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi.



Wskaźnik W14: Oznacza miejsce ustawienia semaforu świetlnego trzystawnego.

Prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem a na niej dwa czarne kąty, jeden na drugim, zwrócone wierzchołkami ku dołowi.



Wskaźnik W15: Oznacza, że semafor lub tarcza ostrzegawcza, które nie stoją bezpośrednio z prawej strony obok danego toru lub nad jego osią, mimo to do tego toru się odnoszą.

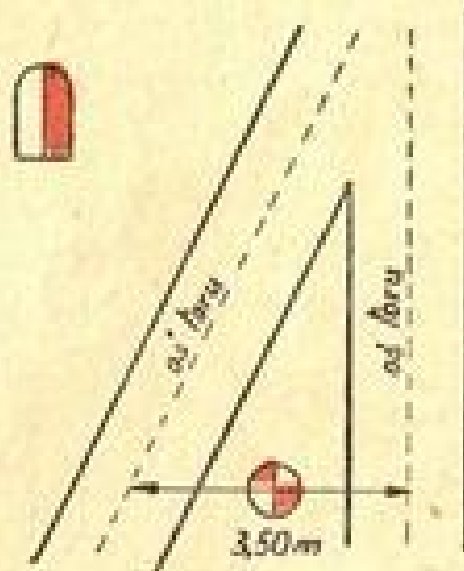
Tablica kwadratowa z czarnym trójkątem, którego ostrze jest zwrócone w kierunku semaforu lub tarczy ostrzegawczej, na białym tle.



Uwaga: Wskaźnik W15 wolno stosować na czas dłuższy niż 14 dni tylko za pozwoleniem Ministerstwa Kolei. O stosowaniu wskaźnika W15 na czas krótszy niż dni 14 decyduje Dyrektor Okręgu Kolei Państwowych.

Wskaźnik W16: Oznacza przy rozgałęziających się torach, dokąd wolno tor zająć taborem, nie zagradzając przejazdu po drugim torze.

Słupek ukresowy biało-czerwony.



Wskaźnik W17: Oznacza, że w pewnej odległości za wskaźnikiem znajduje się przystanek osobowy.

Biała belka pozioma z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo, ustawiona skośnie do toru.



PRZEPISY STOSOWANIA WSKAŹNIKÓW NA LINIACH NIEZELEKTRYFIKOWANYCH

§ 18. Wskaźniki (W).

(1) Wskaźnik W1d (albo W1t) ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą (§ 2., ust. (7) dwustawną albo trzystawną dla zwrócenia uwagi na tarczę.

Wskaźnika W1d i W1t nie oświetla się z wyjątkiem przypadku, kiedy jest ustawiony w tunelu.

(2) Wskaźnik W2a umieszcza się na słupie dwuramiennego (lub dwukierunkowego świetlnego) semaforu wjazdowego albo semaforu drogowskazowego na wjazd lub też na osobnym słupku obok semaforu.

Numer toru lub oznaczenie grupy torów na wskaźniku W2a jest widoczne tylko wtedy, gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy na wjazd wskazuje sygnał S3 „Wolna droga ze zmniejszoną szybkością”.

Wskaźnik W2a stosuje się tylko na dużych stacjach węzłowych linii pierwszorzędnych w przypadkach, gdy w zależności od tego,

(6) Wskaźnik W6 stosuje się, niezależnie od tarcz manewrowych, na tych stacjach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone.

Przetaczanie poza wskaźnik W6 dopuszcza się tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu na podstawie rozkazu szczególnego.

Wskaźnik W6 należy ustawić za semaforem wjazdowym w odległości 100 m, patrząc w kierunku jazdy. Na stacjach linii dwutorowych wskaźnik W6 ustawia się tylko przy torach wjazdowych, po stronie semaforu wjazdowego tj. po stronie lewej, patrząc w kierunku jazdy manewrowej.

Na stacjach linii jednotorowych wskaźnik W6 ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku jazdy manewrowej.

Wskaźnika W6 w nocy się nie oświetla.

(7) Wskaźnik W7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dawać sygnał Rpl „Baczność”.

Wskaźnik W7 ustawia się w odległości co najmniej 200 m od miejsc, które zabezpiecza, z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy.

Przed przejazdami wskaźnik W7 ustawia się zgodnie z Przepisami o zabezpieczeniu przejazdów.

Wskaźnika W7 w nocy się nie oświetla.

(8) Wskaźnik W8a ma na przedniej ścianie trójkątnej latarni napis wskazujący szybkość dozwoloną w kilometrach na godzinę.

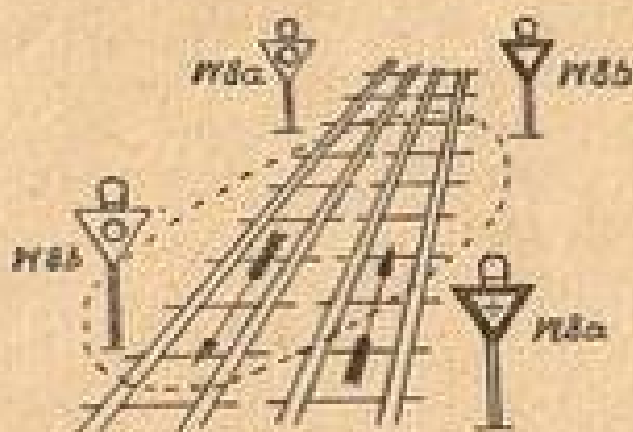
Wskaźnik W8b napisu na przedniej ścianie trójkątnej latarni nie posiada.

Latarnie wskaźnika W8a i W8b mają całkowicie oszkloną tylko przednią ścianę, tylna zaś ściana latarni ma małe kontrolne światełko matowo-białe.

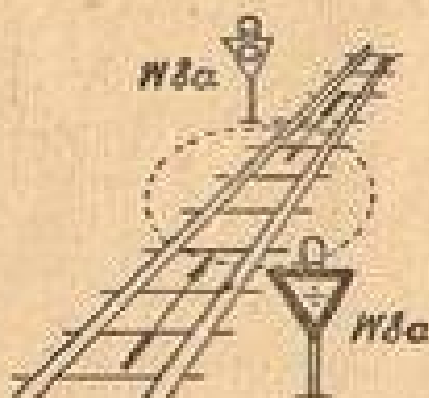
Wskaźnik W8a ustawia się w odległości 300 m przed miejscem, które w ciągu dłuższego okresu czasu wymaga zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów, jak to: spadek większy od największego, przyjętego przy projektowaniu linii kolejowej, most słabej konstrukcji itp.

Wskaźnik W8b ustawia się w końcu miejsca, wymagającego zmniejszenia szybkości pociągów i wskazuje, że od tej latarni zezwala się jechać z szybkością normalną.

Na liniach dwutorowych z prawej strony toru w kierunku jazdy, której szybkość powinna być zmniejszona, ustawia się dwa wskaźniki (W8a i W8b), zwrócone latarniami do pociągu.

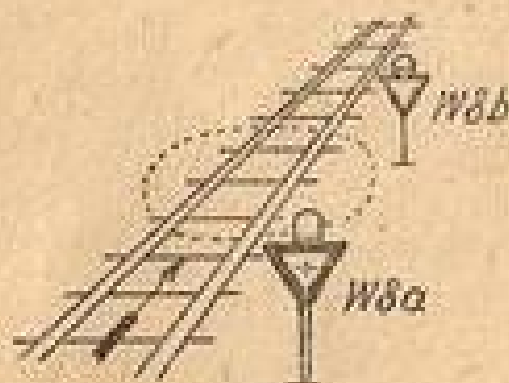


Na linii jednotorowej przy ograniczaniu szybkości w obu kierunkach ustawia się z prawej strony toru, wskaźnik W8a, zwrócony latarnią z napisem do pociągu, z przeciwnej zaś strony miejsca ograniczenia szybkości taki sam wskaźnik W8a, z innej strony toru, zwrócony latarnią z napisem do pociągu odwrotnego kierunku.



Na linii jednotorowej przy ograniczeniu szybkości tylko w jednym kierunku (np. na dużym spadku) ustawia się dwa wskaźniki W8a i W8b, oba z prawej strony toru w kierunku jazdy ze zmniejszoną szybkością, zwrócone latarniami do pociągu.

W przypadku konieczności zmniejszenia szybkości biegu pociągu w obrębie stacji, zarówno na całej jej długości, jako też na pewnym odcinku, należy ustawić przed stacją wskaźnik W8a.



Niezależnie od tego w służbowym rozkładzie jazdy należy uwidocznic, czy zmniejszenie szybkości do wielkości zaznaczonej na wskaźniku W8a obowiązuje na całej długości stacji, czy też tylko na pewnym odcinku.

(9) Wskaźnik W9a i W9b służą do oznaczenia w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których parowóz popychający ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania pociągu.

Wskaźnik W9a ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, wskaźnik zaś W9b w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów.

Wskaźniki W9a i W9b ustawia się z tej strony toru, z której ustawione są semafony.

(10) Wskaźnik W10 służy do zwrócenia uwagi maszynisty pociągu o zbliżaniu się do tarczy ostrzegawczej.

Wskaźnik W10 ustawia się tylko na liniach pierwszorzędnych, przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych i odstępowych.

Tablica wskaźnika W10 ustawia się z prawej strony toru w odległości co 100 m przed tarczą ostrzegawczą pod kątem 60° do osi toru (w rzucie poziomym) i w takim porządku, aby maszynista pociągu, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą tablicę z trzema pasami czarnymi, drugą z dwoma i ostatnią z jednym pasem czarnym.

W przypadkach wyjątkowych podane wyżej odległości mogą być zmniejszone do 60 m.

Wskaźnika W10 nie oświetla się z wyjątkiem przypadku, kiedy jest ustawiony w tunelu.

Tablice prostokątne wysokie wskaźnika W10 stosuje się przy ustawieniu ich na zewnątrz torów lub na międzytorzu szerokości powyżej 4,80 m, tablice zaś kwadratowe niskie tego wskaźnika — na międzytorzu węższym niż 4,80 m.

Pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30° , na tablicach zaś kwadratowych pod kątem 45° do poziomu.

(11) Wskaźnik W11 ustawia się w odległości 100 m przed mostami, wiaduktami itp.; przy przejeżdżaniu tego wskaźnika należy popiełnić i zamknąć klapy popielnika parowozu. Wskaźnika W11 w nocy nie oświetla się.

(12) Wskaźnik W12 stosuje się do oznaczenia miejsca (przejazd, most, rozjazd itp.), przed którymi powinny być podnoszone noże pluga odśnieżnego podczas oczyszczania toru od śniegu. Wskaźnik W12 ustawia się w odległości 50 m od miejsca przez które należy przejeżdżać z podniesionym nożem pluga, z obydwóch stron tego miejsca przy każdym torze. Przeszkody znajdujące się w odległości mniejszej niż 150 m jedna od drugiej powinny być zabezpieczone, jako jedna przeszkoda, dwoma wskaźnikami stojącymi obok siebie.

(13) Wskaźnik W13 ustawia się bezpośrednio przed semaforem samoczynnym dla zwrócenia uwagi na rodzaj semaforu.

Wskaźnika W13 nie oświetla się, z wyjątkiem przypadku, kiedy jest ustawiony w tunelu.

(14) Wskaźnik W14 ustawia się bezpośrednio ^{przed} ~~przez~~ semaforem świetlnym trzystawnym (§4, ust. (4) dla zwrócenia uwagi na rodzaj semaforu.

Wskaźnika W14 nie oświetla się, z wyjątkiem przypadku, kiedy jest ustawiony w tunelu.

(15) Wskaźnik W15 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, w tym miejscu, w którym powinien być ustawiony semafor lub tarcza ostrzegawcza.

Wskaźnika W15 nie oświetla się.

(16) Wskaźnik W16 (słupek ukrośowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami rozgałęzienia torów, w miejscu, gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,50 m.

(17) Wskaźnik W17 ustawia się przed przystankami osobowymi nie posiadającymi semaforów, z prawej strony toru do którego się odnosi, w odległości hamowania pociągów, obowiązującej na danym szlaku, liczonej od wskaźnika W5, ustawionego na tym przystanku. Wskaźnika W17 nie oświetla się.

XIX. WSKAŹNIKI NA LINIACH ZELEKTRYFIKOWANYCH (We).

Wskaźnik We1: Oznacza, że należy opuścić pantografy.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, i jeden pasek biały pionowy.



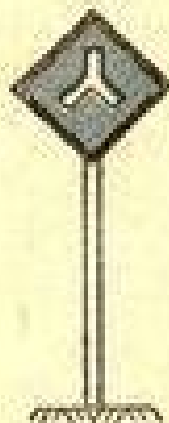
Wskaźnik We2: Oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi.



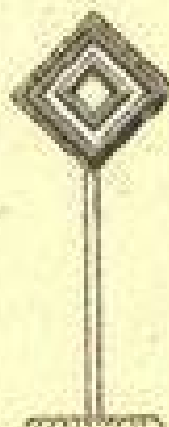
Wskaźnik We3: Oznacza, że należy podnieść pantografy.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski białe, tworzące kąt prosty, zwrócone wierzchołkiem do góry i jeden pasek biały pionowy.



Wskaźnik We4: Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe kwadraty jeden w drugim.



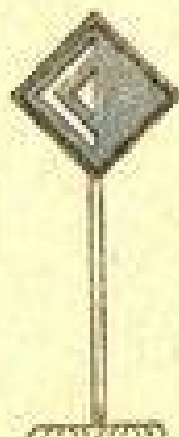
Wskaźnik We5: Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, odgałęziający się w prawo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej, podzielona pionową przekątną na dwa trójkąty, z których lewy jest niebieski, prawy zaś stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4.



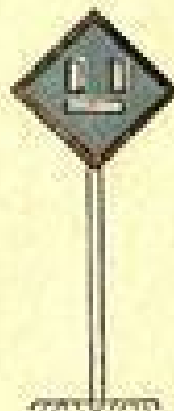
Wskaźnik We6: Oznacza, że wjazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony na tor niezelektryfikowany, odgałęziający się w lewo od toru zelektryfikowanego, patrząc w kierunku jazdy.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej, podzielona pionową przekątną na dwa trójkąty, z których prawy jest niebieski, lewy zaś stanowi połowę obrazu sygnałowego wskaźnika We4.



Wskaźnik We7: Oznacza miejsce, przez które pociąg trakcyjny elektrycznej powinien przejeżdżać bez prądu.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa białe paski pionowe i jeden biały pasek poziomy.



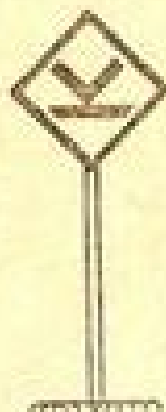
Wskaźnik We8: Oznacza miejsce, od którego pociąg może jechać, pobierając energię z przewodów sieci trakcyjnej.

Kwadratowa tablica niebieska z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej białe paski w kształcie korytka.



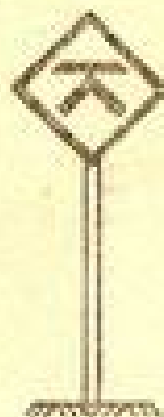
Wskaźnik We9: Oznacza, że sieć obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów.

Kwadratowa tablica biała z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej dwa paski czarne tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi i jeden pasek czarny poziomy.



Wskaźnik We10: Oznacza miejsce, w którym sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia.

Kwadratowa tablica biała z czarną i białą obwódkami ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej paski czarne tworzące kąt prosty, zwrócony wierzchołkiem do góry i jeden pasek czarny poziomy.



PRZEPISY STOSOWANIA WSKAŹNIKÓW NA LINIACH ZELEKTRYFIKOWANYCH

§ 19. Wskaźniki na liniach zelektryfikowanych (We).

Wskaźniki We1 — We10 stosuje się tylko na liniach zelektryfikowanych.

Wskaźniki mogą być stałe lub przesuwalne.

(1) Wskaźnik We1 ustawia się na szlaku i na stacjach przy torach głównych zasadniczych w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, przez który należy przejeżdżać z opuszczonymi pantografami.

Wskaźnik We1 stosuje się:

- a) w razie uszkodzenia sieci lub odcinka sieci;
- b) w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci do naprawy, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf;
- c) w razie konieczności jazdy z rozpędu po odcinkach toru niezelektryfikowanego.

(2) Wskaźnik We2 ustawia się na szlaku i na stacjach przy torach głównych zasadniczych w odległości 500 m przed wskaźnikiem We1. Na stacjach przy torach głównych dodatkowych, torach bocznych stacyjnych, łącznicach itp. wskaźnika We2 przed wskaźnikiem We1 nie ustawia się.

Wskaźnik We2 nakazuje przygotować się do opuszczenia pantografów.

(3) Wskaźnik We3 ustawia się w odległości 200 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy.

(4) Wskaźnik We4 służy do oznaczenia miejsca, w którym kończą się przewody sieci trakcyjnej lub poza które przejazd pociągów trakcji elektrycznej jest zabroniony.

Tam gdzie tor nie kończy się kozłem oporowym, a kończą się tylko przewody sieci trakcyjnej, wskaźnik We4 ustawia się w odległości 15 m przed punktem, w którym pantograf mógłby zsunąć się z przewodu jazdnego sieci trakcyjnej.

(5) Wskaźniki We5 i We6 ustawia się przed zwrotnicą, od której odgałęzia się tor niezelektryfikowany, w odległości 15 m od tej zwrotnicy.

(6) Wskaźniki We5 i We6 oznaczają, że wjazd pociągu trakcji elektrycznej na tor niezelektryfikowany jest zabroniony.

(7) Wskaźnik We7 ustawia się w odległości 100 m przed odbornikiem lub wyłącznikiem sekcyjnym w pozycji otwartej, lub w miejscach, w których z innych powodów należy jechać bez prądu.

(8) Wskaźnik We8 ustawia się w odległości 200 m za otwartym odłącznikiem, wyłącznikiem sekcyjnym albo za miejscem, które należałoby z innych powodów przejechać bez prądu.

(9) Wskaźnik We9 służy do oznaczenia miejsca przed tunelami, mostami, wiaduktami itp., w którym sieć trakcyjna obniża się poniżej normalnej wysokości zawieszenia przewodów.

Wskaźnik We9 ustawia się w odległości 50 m przed miejscem, gdzie rozpoczyna się obniżenie przewodów sieci trakcyjnej.

Drużyna parowozowa i konduktorska przy przejeździe przez miejsca obniżenia sieci powinny przy wykonywaniu czynności w pobliżu przewodów zachować szczególne środki ostrożności, określone w osobnych instrukcjach, aby nie ulec porażeniu prądem elektrycznym.

(10) Wskaźnik We10 służy do oznaczenia miejsca, w którym obniżona sieć trakcyjna powraca do normalnej wysokości zawieszenia.

Wskaźnik We10 ustawia się w odległości 50 m za miejscem, gdzie się kończy obniżenie przewodów sieci trakcyjnej.

Wskaźniki We1 — We10 ustawia się z prawej strony tocu lub nad torem, do którego się odnoszą.

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE.

Sygnały dzwonowe (Dz).

Sygnal Dz1: „Pociąg jedzie ku końcowej linii”.

Pewna ustalona ilość uderzeń w dzwon, dana jeden raz.

Sygnal Dz2: „Pociąg jedzie ku początkowi linii”.

Ta sama ilość uderzeń w dzwon, dana dwa razy.

PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW DZWONOWYCH**Sygnaly dzwonowe (Dz).**

(1) Sygnalizację dzwonową stosuje się przejściowo tylko na liniach kolejowych, wyposażonych już w te urządzenia, do czasu zastąpienia dzwonów przez aparaty telefoniczne.

(2) Sygnaly dzwonowe służą do porozumienia się stacji z posterunkami drożników przejazdowych.

(3) Sygnaly dzwonowe wyrażają się ustaloną ilością uderzeń w dzwon, daną raz lub kilkakrotnie, przy czym przerwy między pojedynczymi uderzeniami powinny wynosić 1—2 sekundy, a przerwy między jednym szeregiem uderzeń a drugim 4—5 sekund.

(4) Sygnaly Dz1 i Dz2 służą do zawiadamiania drożników przejazdowych o mającym nastąpić przejściu pociągu.

(5) Sygnaly Dz1 i Dz2 daje dyżurny ruchu bezpośrednio przed odjazdem pociągu.

