

M. K.  
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

---

---

# INSTRUKCJA

DLA MASZYNISTY PAROWOZOWEGO

WARSZAWA 1926

M. K.  
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

---

---

# INSTRUKCJA

DLA MASZYNISTY PAROWOZOWEGO

WARSZAWA 1926

Zatwierdzam  
Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych  
*J. Eberhardt.*

4 kwietnia 1919 r.

## **Instrukcja dla maszynisty parowozowego.**

### **I ROZDZIAŁ.**

#### **WYMAGANIA OGÓLNE.**

##### **§ 1. Przyjęcie na służbę.**

Wstępując na służbę, maszynista winien odpowiadać następującym warunkom:

- a) mieć skończonych co najmniej 21 lat i nie więcej nad 40 lat.
- b) pod względem fizycznym odpowiadać wymaganiom „Tymczasowych przepisów badania nowo-wstępujących pracowników kolejowych w porządku służbowym“.
- c) być nieskazitelnym.
- d) co do kwalifikacji fachowych i wykształcenia odpowiadać wymaganiom, określonym dla pomocnika maszynisty.

e) przejść co najmniej jednoroczną praktykę pomocnika maszynisty w pociągach, z którymi winien przejechać nie mniej 30000 klm.

f) zdać egzamin przed właściwą Komisją Egzaminacyjną jak również pod okiem maszynisty-instruktora lub wyższego urzędnika trakcji, odbyć jazdę próbną i wykazać uzdolnienie do prowadzenia parowozu.

## § 2. Obowiązki.

Drużyna parowozowa składa się zasadniczo z maszynisty i pomocnika.

W wypadkach, wskazanych w rozporządzeniach — z maszynisty, pomocnika i palacza.

1. Maszynista jest obowiązany:

a) utrzymywać w porządku, obsługiwać i prowadzić powierzony mu parowóz.

b) dozorować i kierować pracą swego pomocnika względnie palacza we wszystkich czynnościach, związanych z jego obowiązkami.

c) mieć nadzór nad pomocnikiem i obznajmiać go w zakresie wiedzy, potrzebnej maszyniście do samodzielnego kierowania parowozem.

2. Maszynista, w razie największego nawet niebezpieczeństwa, winien spełnić swój obowiązek przytomnie i stanowczo. Nie wolno mu opuścić

parowozu, dopóki nie wyczerpie wszystkich rozporządzalnych środków, mogących zapobiec niebezpieczeństwu, grożącemu pociągowi, lub je zmniejszyć.

3. Winien terminowo donieść pisemnie naczelnikowi parowozowni o każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku.

4. Winien wskazać w biurze parowozowni swój adres i niezwłocznie zawiadomić o jego zmianie, jak również, wydalając się z domu, wskazać, gdzie go można znaleźć.

## § 3. Zależność.

1. Bezpośrednim zwierzchnikiem maszynisty jest naczelnik tej parowozowni, do której maszynista jest przydzielony, jak również naczelnik każdej parowozowni, w której maszynista czasowo znajduje się na służbie.

Pozatem podlega maszyniście - instruktorowi i kontrolerowi maszynowemu co do obsługi parowozu i spełnienia przepisów.

Za przełożonych winien uważać przełożonych naczelnika swej parowozowni.

UWAGA. Zastępcy wymienionych zwierzchników również są przełożonymi maszynisty.

2. Podwładnymi maszynisty są pomocnik, względnie palacz parowozowy.

#### § 4. Znajomość przepisów.

1. Maszynista jest obowiązany znać i wykonywać przepisy niniejszej instrukcji, jak również w częściach, odnoszących się do niego, przepisy i instrukcje, wyszczególnione na stronicy 30 niniejszych przepisów.

2. Maszynista jest obowiązany mieć przy sobie rozkład jazdy prowadzonego pociągu.

3. Maszynista winien znać szlak, po którym ma prowadzić pociąg.

#### § 5. Odpowiedzialność.

Maszynista jest odpowiedzialny za całość i stan powierzzonego mu parowozu, wraz ze znajdującymi się na nim przyrządami i narzędziami, jak również za prawidłowe prowadzenie ksiąg i wykazów służbowych.

#### § 6. Uniform.

Podczas służby maszynista winien być w przepisanej uniformie i mieć przy sobie dobrze chodzący zegarek.

#### § 7. Wyznaczenie na służbę.

1. Każdorazowa służba maszynisty jest wy-

znaczana w nakazie dziennym, lub przez rozporządzenie bezpośredniego zwierzchnika.

2. O niemożności stawienia się na służbę, wyznaczoną w nakazie, maszynista jest obowiązany, we właściwym czasie, zawiadomić dużyrnego parowozowni, a w razie choroby, złożyć urzędowe świadectwo lekarskie nie później, jak dnia następnego, a wogóle usprawiedliwić niemożność stawienia się na służbę.

#### § 8. Przewóz.

1. Pod groźbą kary sądowej lub administracyjnej nie wolno na parowozie przewozić przedmiotów nie przeznaczonych do potrzeb służbowych.

2. Na parowozie mogą znajdować się tylko osoby zaopatrzone w odpowiednie upoważnienie urzędowe.

3. W budce maszynisty może znajdować się najwyżej 5 osób, łącznie z drużyną parowozową.

### II ROZDZIAŁ.

## URZĄDZENIE I OBSŁUGA PAROWOZU.

#### § 9. Urządzenia parowozu.

1. Maszynista jest obowiązany dbać, aby wszystkie urządzenia na parowozie były w sta-

nie używalnym i poszczególne części nie przekraczały granicy zużycia lub odkształcenia, a mianowicie:

a) grubość obręczy, mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego, winna wynosić najmniej 25 m/m,

b) grubość obrzeża obręczy, mierzona w odległości 10 m/m od okręgu tocznego nie może być mniejszą od 20 m/m,

c) wysokość obrzeża nad okręgiem tocznym winna wynosić od 25 do 36 m/m (rysunek Tv. tab. III),

d) przeswit pomiędzy obręczami jednej osi winien wynosić od 1357 do 1363 m/m,

e) średnica pałaka sprzęgowego w punkcie styczonym z hakiem pociągła winna wynosić najmniej 30 m/m,

f) środek zderzaka winien wznosić się nad główką szyny najmniej 940 m/m, najwięcej 1065 m/m,

g) przy najniższym położeniu zderzaków, wynoszącym 940 m/m zwieszające się części parowozu i tendra winny się wznosić nad główką szyny przynajmniej na 75 m/m, a części ochron kół, hamulca i ściągi — przynajmniej na 50 m/m.

2. Jeśli maszynista ma wątpliwość co do stopnia zużycia powyższych części parowozu lub tendra, winien zapisać o tem do książki

naprawy, dla sprawdzenia zapomocą odpowiednich przyrządów i ewentualnie dla naprawienia.

3. Parowozy osobowe do pociągów o prędkości co najmniej 60 klm. na liniach głównych i 40 klm. na liniach drugorzędnych, winny być zaopatrzone w hamulce zespolone.

### § 10. Obsługa parowozu.

1. Maszynista jest obowiązany umiejętnie utrzymywać i obsługiwać powierzony mu parowóz, oszczędnie używać materiałów, utrzymywać w porządku i w stanie nadającym się do natychmiastowego użycia narzędzia i przyrządy, jak również osprzęt kotła i silnika.

Wogóle maszynista winien przyjmować z naprawy oraz utrzymywać parowóz w takim stanie, aby bezpiecznie można było jechać z największą dozwoloną prędkością.

2. Przed rozpoczęciem jazdy i po jej ukończeniu, maszynista jest obowiązany sprawdzić stan wszystkich dostępnych części parowozu i tendra. Winien osobiście sprawdzić zamocowanie: panwi, łożysk, sworzni, śrub i klinów, stan dostępnych części trących smarownic, wodowskazu, kurków i dławnic, dokładność uszczel-

nienia dławnic i włączów, przygotowanie latarni, stan przyrządów sygnałowych.

W razie potrzeby winien usunąć niedokładności.

3. O ile przemywanie kotła nie jest wykonywane pod kierunkiem wyznaczonego do tego pracownika, maszynista wraz z pomocnikiem są obowiązani doglądać przy przemywaniu i zamknięciu włączów.

4. Maszynista wraz z pomocnikiem winni, o ile można, sami skutecznieć drobne naprawy.

5. Nie wolno maszyniście zmieniać urządzeń poszczególnych części w parowozie, a szczególnie obciążenia resorów i pod karą sądową zaworów bezpieczeństwa.

6. O ile naprawa parowozu jest dokonywana bez odpowiedniego dozoru, maszynista ma prawo dozoru i odpowiada za dobre i we właściwym czasie wykonanie tej roboty.

7. Tylko przy niskiej nadprężności maszynista może ostrożnie przyciągnąć szczeliwo włączów kotłowych.

8. Podłoga i mostek w budce parowozowej ma być utrzymywana w porządku i czystości.

9. Tylko w czasie, kiedy parowóz stoi i jest zabezpieczony od najechania, wolno pomocni-

kowi wejść pod parowóz dla posmarowania odpowiednich części a przed tem przepustnica winna być zamknięta, nawrotnica postawiona na środku, kurki cylindrowe otwarte i hamulec zaciśnięty.

Przed uruchomieniem parowozu maszynista jest obowiązany sprawdzić, czy pomocnik wyszedł z pod parowozu.

10. Podczas jazdy należy zwracać uwagę na wodowskaz i manometry, jak również kurkami często sprawdzać poziom wody w kotle.

11. Należy uważać, aby paliwo i inne przedmioty nie wypadały z parowozu lub tendra.

12. Podczas mrozów należy ogrzewać parą: smoczki, kadź tendrową, cylindry parowe, przewody ogrzewalne, przyrządy do smarowania i t. p.

### III ROZDZIAŁ.

#### PEŁNIENIE SŁUŻBY.

##### § 11. Rozpoczęcie służby czynnej.

1. Maszynista winien przyjść na służbę do parowozu przynajmniej na godzinę przed rozpoczęciem służby parowozu.

2. Po przyjściu na służbę maszynista jest obowiązany:

- a) zameldować się dużyrnemu parowozowni,
- b) odnotować w odpowiedniej księdze o swym wyjeździe,
- c) sprawdzić i pokwitować wykonanie zażą-danej uprzednio naprawy,
- d) sprawdzić stan ognia w palenisku, stan wody w kotle przez otwieranie i zamykanie kurków wodowskazowych, jak również stan piasecznicy,
- e) sprawdzić stan wszystkich ważniejszych części parowozu i dopilnować, aby wszystkie trące się części były należycie osmarowane,
- f) sprawdzić działanie pompy hamulca zespo-łonego i względnie oliwiarek samoczynnych do przegrzewacza,
- g) sprawdzić, czy dostateczny jest zapas: wody, paliwa, smarów i innych materiałów,

3. Maszynista parowozu rezerwowego winien go stale utrzymywać w takim stanie, aby w 15 minut po zażądaniu parowozu, mógł z nim wyjechać.

4. Jeżeli maszyniści zmieniają się na pa-rowozie podczas jego służby, to zdający winien powiadomić przyjmującego o stanie parowozu i w razie potrzeby, pomóc do usunięcia w nim niedokładności.

Drużyna parowozowa przyjmująca winna być na stacji w terminie przybycia pociągu, wska-zanym w rozkładzie jazdy, o ile nie jest powia-domiona o opóźnieniu.

## § 12. Dozór parowozu pod parą.

1. Na parowozie pod parą, prócz maszynisty winien znajdować się drugi pracownik, umiejący hamować ręcznie.

2. Maszynista jest obowiązany być przy pa-rowozie przez cały czas służby w pociągu lub na manewrach.

W czasie postoju może chwilowo odejść od parowozu, o ile na nim zostanie pomocnik, jednak maszyniście nie wolno wychodzić poza teren stacyjny.

Również pomocnik może, podczas postoju, być na krótki czas zwolnionym przez maszy-nistę, o ile on sam pozostaje na parowozie.

3. Pełniąc służbę rezerwową, może maszynista wraz z pomocnikiem opuścić parowóz, o ile go przez ten czas pozostawią pod dozorem facho-wym.

4. Kocioł należy możliwie równomiernie opa-lać i zasilac woda, aby przez raptowne ochłod-zenie nie dopuścić uszkodzenia paleniska lub płomieniówek.



5. Parowóz po zatrzymaniu nie powinien wystawać poza znak graniczny, schodzących się torów.

6. Po nabraniu wody do kadzi tendrowej maszynista jest obowiązany dopilnować, aby żóraw stacyjny był prawidłowo ustawiony.

7. Maszynista nie powinien dopuścić, aby parowóz był uruchomiony przez osobę, nie mającą do tego prawa.

8. Bezwzględnie nie wolno maszyniście, ani pomocnikowi spać, ani drzemać na parowozie, będącym pod parą.

### § 13. Obsługa parowozu podczas jazdy.

1. Przy rozpoczęciu jazdy z pociągiem, lub przy zmianie kierownika pociągu, maszynista jest obowiązany sprawdzić swój zegarek z zegarkiem kierownika.

2. Bez otrzymania odpowiedniego sygnału, maszyniście nie wolno uruchomić parowozu.

3. Maszynista jest obowiązany ostrożnie uruchamiać parowóz. W razie zebrania się wody w cylindrach, należy je odwodzić przez kurki cylindrowe.

4. Ruszanie z miejsca winno być możliwie

spokojne bez szarpania i przez użycie piasku należy unikać poślizgiwania się kół.

5. Po każdym przyłączeniu parowozu lub wagonu do pociągu z hamulcami zespolonymi, należy przed odjazdem sprawdzić działanie hamulca.

6. Przy hamulcach ze ściśniętym powietrzem należy w głównym zbiorniku stale utrzymywać najwyższe przepisane ciśnienie, jak również, co pewien czas, wypuszczać z niego skroploną wodę.

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

8. Należy uważać na poziom wody w kotle i tak regulować ogień w palenisku, aby nie przekroczyć dozwolonej nadprężności.

9. Podczas jazdy maszynista jest obowiązany zwracać uwagę na sygnały i prowadzony pociąg.

10. Wyjątkowo, w zależności od stanu parowozu i od stanu pogody maszynista, na stacjach, gdzie niema bezpośredniej zwierzchności, przed wyruszeniem w drogę, ma prawo na własną odpowiedzialność zażądać pisemnie od dyżurnego stacji zmniejszenia składu pociągu.

11. Przy ruszaniu, maszynista winien obejrzeć się na koniec pociągu, czy nie podają mu sygnału zatrzymania.

12. Podczas jazdy na szlaku, na będącym przed parowozem tendrze, winien znajdować się pracownik ruchu, o ile parowóz ciągnie pociąg.

13. Przed odczepieniem parowozu od pociągu z hamulcami zespolonymi, maszynista jest obowiązany odhamować pociąg z parowozu.

14. Maszyniście ani pomocnikowi nie wolno osobiście odczepiać parowozu od pociągu.

#### § 14. Meldowanie uszkodzeń.

1. Maszynista jest obowiązany pisemnie donieść o każdym uszkodzeniu lub niedokładności w parowozie, o ile sam, łącznie z pomocnikiem nie może tego usunąć. Maszynista odpowiada za prawidłowość meldowania o uszkodzeniach.

2. Żądanie potrzebnej naprawy winno być zapisane w księdze naprawy parowozów.

3. W razie uszkodzenia (przerżnięcia) zwrotnicy maszynista jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić dyżurnego i, o ile można, odnośnego zwrotniczego.

4. O wszelkich usterkach w hamulcach zespolonych maszynista winien niezwłocznie zawiadomić kierownika pociągu.

#### § 15. Zachowanie ostrożności.

1. Wsiadać na parowóz i zsiadać z niego można jedynie podczas postoju, posługując się stopniami i poręczami, podczas zaś ruchu tylko wyjątkowo i to przy bardzo wolnym posuwaniu się parowozu.

2. Na stacjach i około zabudowań maszynista jest obowiązany możliwie unikać dymienia parowozu, niepokojenia ludzi lub zwierząt gwizdaniem, otwierania kurków cylindrowych, puszczenia w ruch pompy powietrznej, używania dmuchawki.

Zbyteczne używanie gwizdanki jest wzbronione.

3. Na zwrotnicach, obrotnicach i przesuwnicach należy unikać przedmuchiwania wodoskazu i cylindrów parowych.

4. Maszynista winien używać hamulca tak ręcznego, jak i zespolonego, z taką ostrożnością, aby nie wywołać poślizgiwania się kół, ani rozerwania sprzęgieł.

5. Maszynista, wychylając się z parowozu celem obejrzenia sygnałów lub pociągu, winien uważać, czy obok nie stoją, mogące go zaczepić, przedmioty.

6. Tylko w razach wyjątkowych maszyniście lub pomocnikowi wolno, podczas jazdy, wyjść na pomost parowozowy poza budkę i to jedynie dla zapobieżenia mogącemu nastąpić niebezpieczeństwu.

7. Dojrawszy na torze ludzi lub zwierzęta, maszynista jest obowiązany dać sygnał ostrzegawczy.

Taki również sygnał należy od czasu do czasu podawać przy ruchu parowozu podczas mgły, ulewy lub zawiei śnieżnej.

8. Przy wjeździe na stację, leżącą na drodze jednotorowej maszynista jest obowiązany zatrzymać parowóz przed otwartym sygnałem wjazdowym, jeżeli jednocześnie jest widoczny otwarty sygnał wjazdowy z przeciwnego końca stacji.

9. Na szlakach dwutorowych pociąg danego kierunku stale przebiega po jednym z tych torów. Maszyniście nie wolno jechać po nie-

właściwym torze bez odpowiedniego pisemnego upoważnienia.

10. Maszynista winien ostrożnie wjeżdżać na obrotnicę, lub przesuwnicę, jak również z nich zjeżdżać.

11. O zmierzchu i w nocy, a także we dnie podczas mgły i zawiei śnieżnej, na będącym w ruchu lub stojącym na torach jezdnych parowozie, winny być jasno oświetlone latarnie sygnałowe.

12. Podczas zasp śnieżnych, jak również w ich oczekiwaniu, należy możliwie dużo nabierać paliwa i materiałów świetlnych na parowóz, wyznaczony do pociągu.

13. Na stacjach wymijania maszynista jest obowiązany pilnie uważać, czy do niego stosuje się sygnał podawany na odjazd.

## § 16. Zapobieganie pożarowi.

1. Maszynista odpowiada za stan iskrochronu w dymnicy i w popielniku, jak również za szczelne domykanie się drzwi dymnicznych i klap popielnikowych.

Przy każdorazowym przyjmowaniu i zda-

waniu parowozu maszynista jest obowiązany osobiście sprawdzić stan iskrochronu.

W razie znacznego iskrzenia parowozu winien zanotować o tem w książce naprawy.

Jeżeli popielnik ma dwie klapy, należy otwierać tylko przednią (licząc w kierunku ruchu) za wyjątkiem, kiedy parowóz przebija się przez zasy śnieżne.

3. Należy unikać zatrzymania parowozu przez czas dłuższy nad lub pod mostami drewnianymi.

3. Przyrządy przeciwpożarowe należy utrzymywać stale w porządku.

4. Aby nie dopuścić zbytniego napełnienia dymnicy i popielnika, należy je czyścić w miejscach do tego wyznaczonych.

5. Na tor nie wolno wyrzucać żarzących się węgla, szlaki, pakuł, obcinków i t. p. O ile to jest nieuniknione należy zalewać wodą.

### § 17. Regulowanie prędkości.

1. W rozkładzie jazdy jest wskazana najwyższa prędkość pociągu na każdym szlaku.

Maszyniście nie wolno jej przekraczać, gdyż mając ilość osi hamulcowych przystosowaną

do tej prędkości, może nie zdołać zatrzymać pociągu.

2. Na stację postoju maszynista winien wjeżdżać tak, aby mógł w odpowiedniej chwili pociąg zatrzymać.

3. Regulując prędkość pociągu maszynista winien pamiętać, że działanie hamulca słabnie, gdy szyny są mokre i w takim razie jest obowiązany posilkować się piasecznicą, o ile zajdzie tego potrzeba.

Jadąc na hamulcach ręcznych jest obowiązany zawczasu dać sygnał na hamowanie, aby pociąg mógł się zatrzymać w miejscu wskazanem.

4. Jeżeli pociąg był przyhamowany, to następnie należy zachować wielką ostrożność przy zwiększaniu prędkości pociągu, aby nie wywołać zerwania sprzęgieł.

Prędkość pociągu zahamowanego ręcznie można powiększyć dopiero po uprzednim podaniu sygnału na zluzowanie i wyczekanie odpowiedniego czasu.

5. Na stację, w razie jazdy po jednym torze dwóch niesprężonych ze sobą parowozów, maszynista tylnego parowozu winien jechać w takiej

odległości od przedniego, aby nie najechał go, w razie zatrzymania lub zwolnienia biegu.

6. W żadnym wypadku prędkość parowozu nie może przekraczać dozwolonej najwyższej prędkości, oznaczonej w budce maszynisty.

7. Maszynista jest obowiązany każdy pociąg prowadzić w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy, unikając zbytnich odchyień od przepisanej przeciętnej prędkości.

8. Podczas ulewy maszynista jest obowiązany zmniejszyć prędkość pociągu przy przejeździe przez miejsca, budzące w nim wątpliwość co do bezpieczeństwa z powodu możliwego podmycia toru.

9. W razie opóźnienia pociągu maszynista jest obowiązany jechać ze zwiększoną prędkością, nie przekraczając jednak najwyższej dozwolonej prędkości ani pociągu, ani parowozu.

### § 18. Służba przy trakcji podwójnej.

1. Maszynista parowozu prowadzącego (przedniego) przed otwarciem przepustnicy daje sygnał ostrzegawczy.

2. Przy ruszaniu pociągu z miejsca maszynista parowozu pomocniczego (drugiego) otwiera prze-

pusznicę dopiero po uruchomieniu go przez parowóz prowadzący.

3. Maszynista parowozu pomocniczego jest obowiązany ściśle stosować się do sygnałów, podawanych przez maszynistę parowozu prowadzącego.

### § 19. Służba przy użyciu parowozu pomocniczego popychającego.

1. Przy ruszaniu pociągu z miejsca maszynista parowozu prowadzącego podaje sygnał i z otwarciem przepustnicy wyczekuje, dopóki parowóz popychający nie naciśnie tylnej części pociągu.

2. Maszynista parowozu popychającego ściśle stosuje się do sygnałów, podawanych z parowozu prowadzącego i jest obowiązany zwracać uwagę na pociąg, a szczególnie przy przejeżdżaniu po łukach i przy zmianie profilu drogi.

3. W razie, jeżeli parowóz popychający nie jest doprzężony do pociągu, należy stale utrzymywać zetknięcie go z ostatnim wagonem.

### § 20. Służba na manewrach.

1. Wszelkie manewry maszynista wykonuje

z rozporządzenia wyznaczonego do tego kierownika i na podany przez niego sygnał.

Przed rozpoczęciem manewrów maszynista winien być dokładnie powiadomiony, na czym one mają polegać.

2. W razie wątpliwości co do podawanego sygnału, lub niedostrzeżenia go, maszynista winien zatrzymać parowóz i wezwać do siebie kierownika.

3. Niewolno manewrować dwoma doprzężonymi parowozami czynnymi.

4. Manewry należy wykonywać możliwie pośpiesznie, lecz bez uszkodzenia taboru, lub zawartego w wagonach ładunku.

5. Manewrowanie w ten sposób, że parowóz znajduje się między wagonami, może być dopuszczone tylko wyjątkowo pod warunkiem, że z jednej strony parowozu znajduje się nie więcej, jak trzy wagony.

## § 21. Zakończenie służby.

1. Po ukończeniu jazdy, maszynista jest obowiązany dopilnować oczyszczenia popielnika i dymnicy, nabrać na parowóz pełną ilość wody, paliwa i materiałów. Na wybrane materiały

wydać odpowiednie kwity i Nr. Nr. ich odnotowywać w dzienniku pracy.

Paliwo należy wybierać na wyznaczonych do tego stacjach.

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

Po ustawieniu parowozu na wyznaczonym miejscu, należy: przepustnicę zamknąć, nawrotnicę postawić w położeniu martwym, kurki cylindrowe otworzyć i hamulec zacisnąć. Następnie maszynista winien starannie obejrzeć parowóz i zapisać w księdze naprawy te braki, których sam razem z pomocnikiem nie może usunąć.

Prócz tego o swoim przybyciu odnotowywać w odpowiedniej księdze parowozowni.

3. Przed odejściem od parowozu maszynista jest obowiązany przekonać się, czy w kotle jest dosyć wody i czy kłapy popielnika są należycie domknięte.

4. Przed opuszczeniem parowozowni maszynista winien dowiedzieć się, kiedy ma stanąć na służbę następną lub zajrzeć do nakazów służby.

## ZDARZENIA NIEZWYKŁE.

**§ 22. Niezdadność pomocnika do służby.**

1. O ile podczas jazdy z pociągiem pomocnik stanie się niezdatnym do służby, maszynista jest obowiązany zatrzymać parowóz, od kierownika pociągu zażądać zastępcy i dojechać z nim do stacji, na której będzie mu dany inny pomocnik.

2. O ile parowóz jedzie pojedynczo i na nim pomocnik stanie się niezdatnym do służby, maszynista zwolniwszy odpowiednio bieg i zwracając baczną uwagę na tor i sygnały, może sam dojechać do pierwszej stacji. Ma jednak prawo zabrać na parowóz do pomocy spotkanego po drodze pracownika wydziału drogowego i z nim dojechać do stacji, na której będzie mu dany odpowiedni zastępca.

**§ 23. Przeszkody w ruchu pociągu.**

1. Maszynista parowozu pomocnego, zbliżając się do stojącego na szlaku pociągu, winien jechać z wielką ostrożnością, bacząc na możliwe

sygnały. Po dojechaniu maszynista jest obowiązany porozumieć się z kierownikiem zatrzymanego pociągu.

2. Przy przejeździe przez stację bez zatrzymania, maszynista jest obowiązany zatrzymać parowóz w razie otrzymania berła niewłaściwego, lub nie otrzymania berła, względnie depeszy pociągowej.

3. Maszynista jest obowiązany zatrzymać na szlaku parowóz:

a) jeżeli, pomimo podawanych sygnałów, nie usuwają się znajdujący się na torze ludzie lub większe zwierzęta,

b) jeżeli pod parowóz, lub pod pociąg wpadł człowiek, lub wypadł z pociągu,

c) jeżeli z wagonu wypadł większy przedmiot, mogący stanowić niebezpieczeństwo dla pociągu,

d) jeżeli sygnał wskazuje nieprawidłowo, lub jest niezrozumiały,

e) jeżeli na sąsiednim torze zaszedł wypadek z pociągiem,

f) jeżeli dostrzeże przeszkodę, uniemożliwiającą swobodny i bezpieczny przejazd.

4. O ile zauważona w parowozie, lub tendrze, niedokładność nie wymaga natychmiastowego zatrzymania parowozu, maszynista winien starać się zatrzymać pociąg, o ile można, na torze poziomym.

#### § 24. Uszkodzenia parowozu na szlaku.

1. O ile podczas jazdy parowóz zostanie tak uszkodzony, że maszynista nie może tego usunąć w krótkim przeciągu czasu, lub bez ryzyka doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, jest obowiązany przez kierownika pociągu zająć parowozu pomocnego i w oczekiwaniu jego przybycia, zająć się usunięciem uszkodzenia lub robotami przygotowawczymi, aby pociąg jaknajszybciej mógł być uruchomiony.

2. Przed przybyciem żadanego parowozu pomocnego nie wolno maszyniście uruchomić swego parowozu, choćby w nim wcześniej zostało usunięte uszkodzenie.

3. Jeżeli, idący pojedynczo parowóz, skutkiem uszkodzenia został zatrzymany na szlaku, maszynista jest obowiązany zabezpieczyć go sygnałami i jaknajśpieszniej przez pomocnika lub pracownika drogowego powiadomić najbliższą

stację o wypadku czy to przez telefon, czy też pisemnie.

4. Maszynista, zabezpieczywszy parowóz, winien przyjąć udział w ratowaniu rannych, strzec, aby nie dopuścić pożaru i starać się o jaknajszybsze oswobodzenie toru.

5. W razie oddzielenia się parowozu od pociągu, maszynista jest obowiązany dać sygnał na hamowanie pociągu, ale nie wolno mu parowozu zatrzymać, dopóki pociąg zupełnie nie stanie.

6. W razie podawania z pociągu lub ze szlaku sygnału, maszynista jest obowiązany możliwie szybko zbadać przyczynę, a szczególnie sprawdzić, czy nie nastąpiło rozerwanie pociągu.

O ile maszynista zauważy, że oderwana część biegnie z powrotem, lub nie ma rozdzielenia pociągu, winien niezwłocznie dać sygnał na hamowanie i zatrzymać parowóz.

7. Jeżeli nastąpiło rozdzielenie pociągu i odłączona część podążyła za przednią, aby uniknąć zderzenia, maszynista jest obowiązany jechać z przednią częścią, dopóki się nie upewni, że oderwana część przestała podążać za nim.



Następnie, po porozumieniu się z kierownikiem pociągu, winien ostrożnie dojechać do części oderwanej i, po złączeniu, prowadzić pociąg dalej.

8. W razie zamachu na jadący pojedynczo parowóz, maszynista winien starać się o zabezpieczenie śladów i dowodów rzeczowych, mogących służyć do wykrycia przestępcy.

**Wykaz instrukcji i przepisów, które maszynista jest obowiązany znać w częściach odnoszących się do jego służby.**

- a) Przepisy ruchu.
- b) Instrukcja o sygnałach.
- c) Przepisy o służbie na manewrach.
- d) Przepisy o zachowaniu się w razie wypadków, przerw w ruchu i wydarzeniach.
- e) Przepisy o egzaminowaniu na maszynistę i pomocnika.
- f) Przepisy o hamulcach próżniowych.
- g) Przepisy o hamulcach ze ścieśnionym powietrzem.

h) Instrukcja dla maszynisty parowozowego.

k) Instrukcja dla pomocnika maszynisty parowozowego.

l) Instrukcja dla palacza parowozowni.

m) Przepisy o opalaniu kotłów parowozowych.

n) Instrukcja dla rewidenta wagonów.

o) Przepisy o pierwszej pomocy sanitarnej.

---