

Gdańsk, dnia 8 listopada 1926r.

15

No.Dz.26132y/III-26

Odpis

Przepisy

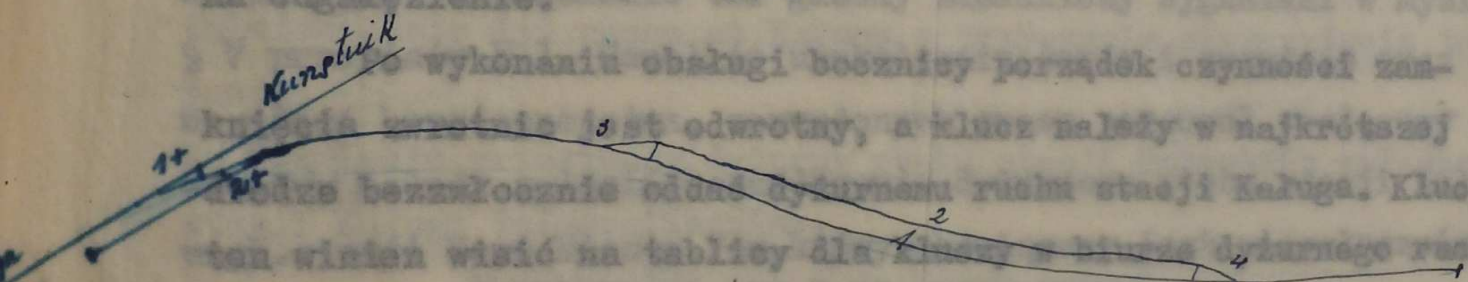
dla obsługi bocznicy Zwirownia i Eksploatacja  
kamieni Nowemiasto n/Brwecą " położonej między  
stacjami Kaługa-Kurzętnik w km.13.320  
odcinka Tama Brodzka - Radomno.

A. Ogólne

I. Położenie.

Bocznica odgałęzia się w km 13,320 szlaku Tama Brodzka-  
Radomno, pojedynczą zwrotnicą Nr.1 z toru głównego/przechodniego/.

Położenie i urządzenie bocznicy uwidocznione jest na powy-  
żej podanym szkicu sytuacyjnym.



W służbie telegraficznej używa się dla oznaczenia bocznicy  
skrót "boczn.żwir".

Bocznica składa się: a z toru głównego bocznicy No.1 dłu-  
gości 890 m. odgałęziającego się od toru linii kolejowej zwrotnicą  
Nr.1, b/ toru objazdowego Nr.2 użytecznej długości 280 m, odgałę-  
ziającego się od głównego toru bocznicowego zwrotnicami Nr.3 i 4  
w km.0,254 i km. 0,595 i c/ z toru ochronnego, odgałęziającego  
się zwrotnicą Nr.2 od głównego toru bocznicowego w km.0,060.

Miejsce odgałęzienia leży w prostym torze o spadzie 1:100;  
pierwsze bieżące 40 m bocznicy leży w poziomie, dalsze 210 m  
leży w spadzie 1:200 i 330 m leży w spadzie 1:400, a pozostałość  
w spadzie 1:150. Część bocznicy od odgałęzienia do km 0,130 poło-  
żona jest na terenie kolejowym, reszta na terenie właściciela



w bocznicy. Inym od pociągów. Wszystkie roboty, wymagające przed-  
kładania zwrotni II. Urządzenie dla zabezpieczenia ruchu. W obec-  
ności Zwrotnica Nr.1 zasadniczo nastawiona jest na jazdę prostą  
po torze głównym przechodnym linii Tama Brodzka-Radomno i zam-  
knięta zamkiem ręcznym. Tor główny zabezpieczony jest przeciw  
zbiegnięciu wagonów torem ochronnym bocznicy którego zwrotnica  
Nr.2 jest w zależności z zamkiem zwrotnicy Nr.1. Mianowicie  
kluczem, znajdującym się w biurze dyżurnego ruchu stacji Kaługa,  
~~odwiera~~ <sup>zamyka</sup> się najpierw zamek zwrotnicy Nr.2 /ochronnej/ przekłada-  
ją. Następnie tkwiącym w jej zamku drugim kluczem zamyka się ją  
w tym położeniu, przeco klucz ten zwalnia się. Tymże kluczem  
otwiera się ręczny zamek zwrotnicy Nr.1, i takową przekłada się  
na odgałęzienie.

Po wykonaniu obsługi bocznicy porządek czynności zam-  
knięcia zwrotnic jest odwrotny, a klucz należy w najkrótszej  
drodze bezzwłocznie oddać dyżurnemu ruchu stacji Kaługa. Klucz  
ten winien wisieć na tablicy dla kluczy w biurze dyżurnego ruchu  
stacji Kaługa. Tamże, na tej samej tablicy znajdują się pod  
zamknięciem, zapomocą plomby ołowianej, klucz rezerwowy, który  
wolno tylko używać w wypadkach zepsucia się lub zagubienia klu-  
cza głównego. W takich wypadkach należy natychmiast uwiadomić  
zawiadawcę Odcinka drogowego i zapisać to do książki kontroli  
urządzeń bezpieczeństwa § 13 ust./1/ Instrukcji dla nastawni-  
czych R 35 załącznik 12.

III. Nadzór i utrzymanie toru bocznicy.  
Nadzór i utrzymanie torów i urządzeń bocznicy należy do  
zawiadawcy Odcinka drogowego.

Zawiadawca Odcinka drogowego oraz droźnik przy wykonywaniu  
obchodów służbowych powinni sprawdzać stan i utrzymanie zwrotnic  
i torów. Zwrotnice powinny być czyszczone co tydzień, a w miarę  
potrzeby, i częściej. Czynność ta winna się odbywać zasadniczo



114  
w czasie wolnym od pociągów. Wszystkie roboty, wymagające przedkładania zwrotnicy Nr.1 lub Nr.2, mogą być wykonane tylko w obecności Zawiadowcy odcinka drogowego. Do otwierania zwrotnicy używać należy klucza głównego, który doręczy zawiadowcy odcinka drogowego dyżurny ruchu stacji Kaługa za pokwitowaniem w dzienniku dyżurnego ruchu R 1. O wydaniu klucza bocznic dyżurny ruchu stacji Kaługa powiadomi telegraficznie dyżurnego ruchu stacji Nowe Miasto Pom. zapisując treść telegramu do dziennika telegramów zapowiadawczych. To samo czyni się przy zwrocie klucza przez zawiadowcę odcinka drogowego. Przez czas, w którym klucz ma zawiadowca odcinka drogowego, należy uważać szlak za zamknięty. Przy niezamkniętej na klucz zwrotnicy Nr.1 zawiadowca odcinka drogowego obowiązany jest osłonić tor główny zasadniczy sygnałami w myśl § 7 przepisów E 1. Wszelkie uszkodzenia torów i zwrotnie oraz urządzeń bezpieczeństwa, zauważonych przez personel pociagowy lub drogowy należy zgłosić bezzwłocznie dyżurnemu ruchu stacji Kaługa wzgl. stacji Nowe Miasto Pom. który obowiązany jest niezwłocznie donieść o tem telegraficznie zawiadowcy odcinka drogowego.

#### B. Szczególne.

##### Obsługa bocznicy.

1/ Obsługa bocznicy zasadniczo odbywa się specjalnie wyznaczonymi pociągami.

2/ Podstawienie składu pociągów gospodarczych dla żwiru i tłucznia przeznaczonego dla Zarządu kolejowego, odbywa się na każdorazowe zarządzenie Oddziału Ruchowo-Handlowego osobnym parowozem i drużyną konduktorską, dostarczonymi przez st. Brodnica. Skład pociągów gospodarczych nie może przekraczać 25 wagonów.

3/ Podstawienie i zabieranie tych składów odbywać się może tylko w czasie wolnym od pociągów. W żadnym wypadku nie wolno pozostawiać parowozu na bocznicy dla krzyżowania wzgl. wyprzedzenia z jakimkolwiek pociągiem.

4/ Do podstawienia na bocznicę próżnych składów służy tor 1-szy,



dla objazdu wzgl. przejazdu ładownych składów służy tor 2-gi bocz-  
nicy. Przy wyprawieniu próżnego składu na bocznice, parowóz po-  
cząwszy od stacji Szramowo powinien znajdować się u przodu pocią-  
gu i nie może przekraczać czasu jazdy wyznaczonego dla danego po-  
ciagu rozkładem jazdy.

5/ Jazdy takiego pociagu gosp. wzgl. parowozu należy traktować jako  
"jazde do pewnego punktu na szlaku" i zgłaszać telegraficznie w  
myśl § 43 P.R. /9/ Nr. R 1.

O ile jest jakaś przeszkoda dla tej jazdy lub zapytanie o wolną  
drogę nie odpowiada powyżej podanej formułce, lub też jest nie  
wyraźne, dyżurny ruchu stacji Nowe Miasto Pom. poda telegraficznie  
"Stój poc. czekać" a po otrzymaniu znaku pokwitowania, powiadomi  
telefonicznie dyż. ruchu st. Kaługa o przyczynie nieprzyjęcia tej  
jazdy.

Po usunięciu przeszkody dyżurny ruchu stacji *Nowe Miasto Pom.* ~~Kurzetnik~~ zgłasza  
stacji Kaługa telegraficznie:

"Teras wolna poc. x do boczn. zwir."

podpis dyżurnego ruchu.

Z chwilą przyjęcia tej jazdy, obie stacje zgłoszeń pociągów -  
Kaługa i Nowe Miasto Pom. umieszczą przy aparacie telegraficznym  
i telefonicznym tabliczkę z napisem "Szlak zajęty"

6/ Tylko po zawieszeniu tej tabliczki wolno dyż. ruchu stacji  
Kaługa wydać klucz od bocznicy kierownikowi pociagu, obsługują-  
cemu bocznice. Kierownik pociagu po otrzymaniu klucza udaje się  
bezzwłocznie na miejsce odgałęzienia bocznicy, tam otwiera tym  
kluczem zamek zwrotnicy Nr. 2, postępując następnie, jak wskazane  
w rozdziale II części A.

Przełożenie zwrotnicy Nr. 1 musi nastąpić tak wcześnie, aby pociąg  
mógł wjechać bez zatrzymania się na bocznice aż do *sygnału 36*,  
ustawionego przed zwrotnicą Nr. 4 toru I-go, gdzie pozostaje zaha-  
nowany skład próżny. Następnie parowóz doczepia się do składu



ładownego znajdującego się na torze poza zwrotnicą Nr.4 i odjeżdża z całym składem ładownym torem II-gim bez zatrzymania się aż do stacji Kaługa.

7/ Przed powrotem poc.gosp.wzgl.parowozu z bocznic, dyżurny ruchu stacji Kaługa zgłasza stacji Szramowo najpierw przybycie poc.gosp. ze stacji Szramowo, a następnie zapytuje ją o wolną drogę do stacji Szramowo w sposób przepisany § 43 przepisów ruchu Nr.R 1.

Kierownik pociągu, obsługujący bocznicę po odjeździe pociągu z bocznic, zamyka bocznicę w sposób podany pod A II i oddaje klucz dyżurnemu ruchu stacji Kaługa.

8/ Dyżurny ruchu stacji Kaługa po odbiorze tego klucza zgłasza przybycie pociągu telegraficznie do stacji Nowe Miasto Pom. według wzoru Nr.14.

Wtenczas dopiero usuwają obie stacje z aparatów zawieszone tabliczki "Szlak zajęty".

Zaznacza się przytem, że w żadnym wypadku nie wolno przyjąć wzgl.wyprawić pociągu na szlak Kaługa - Nowe Miasto Pom. dopóki kierownik pociągu nie zwrócił stacji Kaługa klucza bocznic.

9/ Przetaczanie przy obsłudze bocznic dokonywa odośny kierownik poc.gosp. Tenże jest odpowiedzialnym za bezpieczeństwo przy wykonaniu obsługi bocznic, jak również za należytą ustawienie zwrotnic oraz zabezpieczenia wagonów pozostałych na bocznic od przesunięcia podczas obsługi bocznic.

Szybkość jazdy podczas manewrowania na bocznic nie powinna przekraczać 10 km/godz.

10/ Czynności ekspedycyjne, związane z przewozem przesyłek, ładownych na wspomnianej bocznic, wykonuje stacja Kaługa w myśl obowiązujących przepisów i zastosowaniem Ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych, ogłoszonych w Dzienniku Zarządzeń Nr.12/26.

11/ Ewidencję oraz kontrolę wagonów dla bocznic uskutecznia stacja Kaługa, która też prowadzi wykazy R 6 i R 13.



Zamówienie wagonów dla poc.gospodarczych dokonuje stacja Szramowo na zlecenie Oddziału Ruchowo-Handlowego.

Podziak przepisów.

Niniejsze przepisy otrzymują:

|   |     |       |    |          |
|---|-----|-------|----|----------|
| Dyrekcja:                                     | I   | ..... | 1  | egz.     |
|   | II  | A     | 1  | "        |
|   | II  | 2     | 1  | "        |
|   | II  | 2 t   | 1  | "        |
|   | II  | 3     | 1  | "        |
|   | II  | 3 t   | 1  | "        |
|   | II  | 4     | 3  | "        |
|   | II  |       | 3  | "        |
|   | III |       | 4  | "        |
|   | VI  |       | 2  | "        |
| RO Toruń                                      |     | ..... | 3  | "        |
| DO Grudziądz                                  |     | ..... | 3  | "        |
| Stacja Szramowo                               |     | ..... | 1  | "        |
| Stacja Kąkuga                                 |     | ..... | 1  | "        |
| " Kurzetnik                                   |     | ..... | 1  | "        |
| Zawiadowca Odcinka Drogowego Nowe Miasto Pom. |     | ..... | 1  | "        |
| Do aktów                                      |     | ..... | 1  | "        |
| Do umowy bocznicowej                          |     | ..... | 2  | "        |
| Razem   |     |       | 31 | egzempl. |

Naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego

Inżynier

/-/ wz. Minticz

Za zgodność odpisu:

