

INSTRUKCJA

o urządzeniu i działaniu blokady dwutorowej na przelocie między stacjami Częstochową i Blesznem w związku z centralizacją i blokadą stacyjną na st. Częstochowa i kluczowem uzależnieniem zwrotnic na st. Bleszno.

W celu zwiększenia zdolności przepustowej i sprawności ruchu po torach głównych na przelocie między stacjami Częstochową i Blesznem ze względu na małą odległość pomiędzy niemi wynoszącą 3,67 kil. i wynikającą z tego powodu trudność przepuszczania pociągów przy pomocy telegrafu - urządzono na tym przelocie blokadę linjową.

Nowourządzona blokada jest uzależniona i przystosowana do istniejącej, pozostawionej *przez* okupantów centralizacji i blokady stacyjnej na st. Częstochowa i do centralizacji kluczowej na stacji Bleszno. Po torze Nr. 3 (Herbskim) ruch pociągów odbywa się za porozumieniem telegraficznym.

§ 1

Semafor y.

A) Na st. Częstochowa semafony uzależnione od centralizacji i blokady stacyjnej i szlakowej są następujące:

- 1) Od Warszawy - wjazdowy dwuramienny oznaczony lit. A ¹/₂.
- 2) Do Warszawy - 2 wyjazdowe jednoramienne oznaczone lit. B C.
- 3) Od Sosnowca - wjazdowy dwuramienny oznaczony lit. J ¹/₂.
- 4) Od Herbów - wjazdowy dwuramienny oznaczony lit. H ¹/₂.
- 5) Do Sosnowca - wyjazdowy jednoramienny oznaczony lit. E.
- 6) Do Sosnowca i Herbów - 2 wyjazdowe dwuramienne oznaczone lit. F ¹/₂ G ¹/₂.

Uwaga. Semafony wjazdowe mają tarcze ostrzegawcze włączone w pędzie semaforów i w ten sposób przy podaniu sygnału na semaforze - podaje się równocześnie i sygnał na tarczy.

B) Na st. Bleszno semafony uzależnione od centralizacji kluczowej i blokady są następujące:

- 1) Od Częstochowy po torze głównym wjazdowy dwuramienny semafor oznaczony lit. A ¹/₂
- 2) Od Częstochowy po torze Herbskim wjazdowy dwuramienny semafor oznaczony lit. J ¹/₂
- 3) Do Częstochowy po torze głównym 2 wyjazdowe jednoramienne semafony oznaczone lit. B i C.
- 4) Od Herbów przepustowy do Częstochowy jednoramienny semafor oznaczony literą K.

§ 2.

Sygnalizacja na semaforach i tarczach.

A) Na semaforach wjazdowych podają się następujące sygnały:

- 1) W dzień ramię górne w położeniu poziomem (ramię dolne schowane pionowo za maszt semaforu), w nocy czerwone światło od strony pociągu, a od strony stacji białe światło oznaczają, że wejście pociągu na stację wzbronione;
- 2) w dzień ramię górne podniesione do góry pod kątem 45° do poziomu, w nocy zielone światło od strony pociągu i także światło kontrolujące od strony stacji oznaczają, że wjazd pociągu na stację na tor główny jest dozwolony;
- 3) w dzień dwa ramiona podniesione do góry pod kątem 45° do poziomu, w nocy dwa zielone światła od strony oczekiwanego pociągu i także światła od strony stacji oznaczają, że wjazd pociągu na stację na jeden z bocznych torów jest dozwolony.

B) Na tarczach ostrzegawczych:

4) W dzień tarcza w położeniu pionowym, w nocy dwa światła żółte od strony pociągu oznaczają, że semafor jest zamknięty;

5) w dzień tarcza w położeniu poziomym, w nocy dwa światła zielone od strony pociągu - oznaczają, że semafor jest podany.

Uwaga I. Kontrolujące światła na tarczy od strony stacji, przy zamkniętej tarczy są białe i przy otwartej zielone.

Uwaga II. Żółte światła przy zamkniętej tarczy, a zielone światła przy podanej, będą wprowadzone specjalnym okólnikiem o sygnałach w charakterze zarządzenia, ogólnego. Do czasu odwołania, obowiązują nadal światła dotychczasowe, a mianowicie: przy zamkniętej tarczy - światło zielone i przy otwartej - światło białe (patrz „Przepisy o sygnalizacji na Kolejach § 16).

C) Na semaforach wyjazdowych podają się następujące sygnały:

6) w dzień ramię w położeniu poziomym, w nocy światło czerwone od strony pociągu oznaczają, że wyjazd pociągu ze stacji i z toru z którego sygnalizuje dany semafor - jest wzbroniony;

7) w dzień jedno lub dwa ramiona podniesione do góry pod kątem 45° do poziomu, w nocy jedno lub dwa światła zielone od strony pociągu - oznaczają, że wyjazd pociągu ze stacji w oznaczonym kierunku z toru z którego sygnalizuje dany semafor - jest dozwolony.

Uwaga. Maszynistów prowadzących pociągi, obowiązują tylko te semafony, które stoją z prawej strony toru idącego pociągu i których ramiona znajdują się z prawej strony masztu, licząc z kierunku jazdy.

§3.

Aparaty centralizacyjne i blokowe.

A) Na stacji Częstochowa.

Do nastawiania zwrotnic i podawania sygnałów na semaforach i dla zależności blokowo posterunków pomiędzy sobą i od aparatu stacyjnego, ustawione są aparaty na stacji i na posterunkach Nr. 1, 7 i 8, a mianowicie:

I. Na stacji.

Patrz rys. Nr. 964-a znajduje się:

a) aparat blokowy dwuokienkowy z dwoma elementami blokowymi z których pierwszy służy do „Wyprawienia do Błeszna”, drugi zaś do „Przybycia od Błeszna”. Nad okienkami blokowymi znajdują się dwa klawisze; przy naciśnięciu klawisza i równoczesnym obracaniu korbą induktora znajdującego się wewnątrz aparatu, blokuje się okienko.

Przy normalnym stanie aparatu okienka białe; 1-sze z nich odblokowane z klawiszem wolnym, a drugie zablokowane i klawisza nacisnąć nie można.

W górnej części aparatu umieszczone są dwa budziki z dwoma przyciskami za pomocą których dajemy i otrzymujemy sygnały do i od post. Nr. 8 i st. Błeszno.

b) Komutator kluczowy o 7 kontaktach za pomocą którego, dyżurny Ruchu zwalnia zamki elektryczne na posterunku Nr. 8.

Zamki te zamykają przebiegi przyjęcia od Warszawy na tory Nr. 1, 3 pod sygnałami A¹ (1 tor.) A² (3 tor) i A² (4 tor), od Sosnowca na tory Nr. 2 i 3 pod sygnałami J¹ (2 tor) J² (3 tor) i od Herbów na tory Nr. 3 i 4 pod sygnałami H¹ (3 tor) H² (4 tor).

II. Na post. № 1.

Patrz rys. Nr. 963-a znajduje się aparat centralizacyjny w skład którego wchodzi:

a) aparat blokowy 6-io okienkowy, induktor, 4 klawisze, 3 elementy blokujące przebiegi przyjęcia od Warszawy na tory Nr. 1, 3 i 4 pod sygnałami A¹ (1 tor), A² (3 tor), A² (4 tor) i czwarty element w aparacie ostatni, blokuje do post. Nr. 8 zezwolenie przyjęcia na tory Nr. 3 i 4 pod sygnałami J² (3 tor) i H ½ na 3 i 4 tory.

Okienka czwarte i piąte rezerwowe.

Okienka pierwsze, drugie i trzecie są zablokowane, a okienko szóste odblokowane; kolor w okienkach przy normalnym stanie aparatu jest czerwony.

b) Pudło zależności w którym znajdują się: cztery ramionka przebiegowe, z których: pierwsze i trzecie przekładają się tylko do dołu, a drugie i czwarte do góry i do dołu. Ramionka przebiegowe oznaczone

są literami odpowiednich sygnałów, a mianowicie: pierwsze a^1 (1 tor), drugie a^2/a^2 (3 tor)/(4 tor) trzecie b i czwarte d^1 . Pięć drążków semaforowych oznaczone literami A^1, A^2, B, C i zapasowy. Pięć drążków zwrotniczych oznaczono Nr. 1/2, 6/8 +, 6/8 -, 5/9/1 0/W5 + i 5/9/1 0/W5 -.

Uwaga. Drążkiem 1/2 przekładają się zwrotnice Nr. 1 i Nr. 2, a resztą drążków zwrotnicowych, zamyka się za pomocą zamków kontrolujących zwrotnice (ręcznie przestawiane) Nr. Nr. których wskazane są na drążkach.

Przy normalnym stanie aparatu ramionka przebiegowe są w położeniu poziomym zamknięte, drążki zwrotnicowe wolne, drążki sygnałowe zamknięte.

Wszystkie, drążki normalnie znajdują się w górnym położeniu.

Na post: № 7.

Patrz rys. Nr. 964-b znajduje się:

Aparat blokowy dwuokienkowy z induktorem i dwoma blokowymi mechanizmami za pomocą których deblokuje się na post. Nr. 8 ramionka przebiegów przyjęcia pod sygn. $h \frac{1}{2}$ i $J \frac{1}{2}$

Okienka przy normalnym stanie aparatu są zablokowane, kolor w okienkach czerwony.

IV. Na post. № 8.

Patrz rys. Nr. 963-b znajduje się: aparat centralizacyjny składający się:

a) z aparatu blokowego 14-to okienkowego z 11-tu elementami blokowymi, przeznaczenie których jak następuje:

1-sze okienko blokuje do post. Nr. 7 przebieg przyjęcia pod sygn. J^1 .

2-gie okienko blokuje do post. Nr. 7 przebieg przyjęcia pod sygn. J^2 .

3-cie okienko blokuje do post. Nr. 7 przebieg przyjęcia pod sygn. H^1 .

4-te okienko blokuje do post. Nr. 7 przebieg przyjęcia pod sygn. H^2 .

5-te okienko blokuje „Sygnał wjazdowy od Błeszna”.

6-te okienko rezerwowe.

7-me okienko blokuje „Zezwolenie od post. Nr. 1 dla przeb. $H \frac{1}{2}$ i J^2 ”.

8-me okienko blokuje „Sygnał wyjazdowy do Błeszna”.

9-te okienko blokuje „Zezwolenie na wyprawienie do Błeszna”.

10-te okienko rezerwowe.

11-te okienko blokuje zezwolenie do post. Nr. 1 sygn. A^1 (1 tor).

12-te okienko blokuje zezwolenie do post. Nr. 1 sygn. A^2 (3 tor).

13-te okienko blokuje zezwolenie do post. Nr. 1 sygn. A^2 (4 tor).

14-te okienko rezerwowe.

Okienka pierwsze, drugie, trzecie, czwarte, jedenaste, dwunaste i trzynaste są odblokowane, okienka piąte, siódme, ósme i dziewiąte są zablokowane; kolor w okienkach normalnie jest czerwony. Okienka piąte, ósme i dziewiąte należą do blokady linjowej. Okienkami piątym i ósmym „Sygnałowymi” zablokowane są drążki właściwych sygnałów.

Nad okienkami 1, 2, 3, 4, 11, 12 i 13 umieszczone są zamki elektryczne zamykające klawisze elementów blokowych. Zamki te zwalniane są przez dyżurnego stacji za pomocą komutatora kluczowego; światło w okienkach zamków normalnie jest czerwone.

Przy zwalnianiu przez stację, zamków jednocześnie ze zmianą w okienku światła z czerwonego na białe, otrzymuje się sygnał dzwonkowy za pomocą dzwonka bateryjnego, umieszczonego na górnej części aparatu blokowego.

Budzik umieszczony na górnej drewnianej części aparatu blokowego służy do otrzymywania ze stacji sygnałów dzwonkowych. Przycisk umieszczony pod budzikiem służy do podawania na stację sygnałów dzwonkowych przez naciśnięcie przycisku i równoczesne kręcenie korbą induktora.

b) Pudło zależności posiada 8-m ramionek przebiegowych oznaczonych literami właściwych sygnałów, 9 drążków sygnałowych i 23 drążki zwrotnicowe.

Z tych ostatnich 20 służy do przestawiania zwrotnic; a 3 do zamykania zamkami kontrolującymi zwrotnic przestawianych ręcznie. Drążki zwrotnicowe oznaczone są właściwymi liczbami

odpowiadającymi Nr. Nr. zwrotnic przekładanych, a drążki sygnałowe posiadają litery odpowiadające podawanym sygnałom.

B. Na st. Bleszno.

Dla uzależnienia zwrotnic i podawania sygnałów na semaforach, dla uzależnienia blokowo posterunku od stacji, ustawione są na stacji i posterunku Nr. 1 następujące aparaty:

I. Na stacji.

Patrz rys. Nr. 962-a znajduje się:

a) aparat blokowy 2-ch okienkowy z dwoma elementami blokowymi z których pierwszy blokuje „Wyprawienie do Częstochowy”, a drugi element blokuje „Przybycie od Częstochowy”, z induktorem, dwoma klawiszami nad okienkami blokowymi, dwoma budzikami do otrzymywania sygnałów i dwoma przyciskami do podawania sygnałów dzwinkowych na post. Nr. 1 i do st. Częstochowa.

Okienka w aparacie normalnie białe: pierwsze okienko „Wyprawienie do Częstochowy” odblokowane i klawisz można nacisnąć, a drugie okienko: „Przybycie od Częstochowy” zablokowane i klawisz nacisnąć się nie daje.

II. Na post. № 1.

Nr. 962-b znajdują się następujące aparaty:

a) aparat blokowy 3-ch okienkowy z 3-ma elementami blokowymi z których pierwszy blokuje „Zezwolenie na Wyprawienie do Częstochowy”, drugi „Sygnał wjazdowy” i trzeci „Sygnał wyjazdowy”. Okienka przy normalnym stanie aparatu są zablokowane; kolor w okienkach czerwony. Na aparacie umieszczony budzik z przyciskiem do sygnalizowania do stacji.

Aparat blokowy umieszczony jest na podstawie żelaznej z 5-ma drążkami korbowymi do podawania sygnałów i pudłem, w którym mieszczą się zależności mechaniczne, zamki kluczowe do uzależnienia sygnałów ze zwrotnicami i rączki sygnałowe do uzależnienia drążków korbowych pomiędzy sobą.

Przy normalnym stanie aparatu wszystkie rączki sygnałowe w położeniu poziomym i drążki korbowe w położeniu pionowym; klucze w zamkach wolne, i mogą być wyjęte.

Drążki korbowe do podawania sygnałów wjazdowych B i C, są zabezpieczone mechanizmami zmiennego zamykania, które pozwalają po odblokowaniu tylko raz jeden podać sygnał.

Drążek sygnału wjazdowego A $\frac{1}{2}$, jest zabezpieczony w ten sposób, że sygnał podawać i zamykać można po odblokowaniu dowolnie, lecz zablokować okienko można tylko wtedy, jeżeli sygnał był przedtem podany.

Drążki sygnałów J $\frac{1}{2}$ i K, są nie uzależnione od blokady.

Wszystkie zamki, rączki sygnałowe i drążki są zaopatrzone w tabliczki z oznaczeniem właściwych przebiegów i sygnałów.

b) Aparat zależności kluczowej patrz rys. Nr. 962-c przymocowany jest do ściany. W aparacie tym znajdują się zamki z kluczami do zamykania i uzależnienia zwrotnic i sygnałów pomiędzy sobą i od blokady szlakowej.

W aparacie uzależnione są klucze następujących zwrotnic, wykolejnic i przebiegów:
Zwrotnicowe Nr. 1+, 2 $\frac{a}{b}$ +, 2 $\frac{c}{d}$ +, 4 \pm , 5 \pm , 4+, 6 $\frac{c}{d}$ \pm , 11 \pm , 12 $\frac{a}{b}$ \pm , 12 $\frac{c}{d}$ \pm , 46+, 13/W5+ i W3+

Przebiegowe lit. A¹, A², J¹, J², B, C i K.

Wymienione klucze zwrotnicowe i przebiegowe uzależniają się za pomocą szybrów przebiegowych. Takich szybrów przebiegowych jest w aparacie cztery i każdy szyber służy dla dwóch przebiegów. Rączki szybrów są zaopatrzone w tabliczki z oznaczeniem właściwego przebiegu, a zamki z oznaczeniem Nr. zwrotniej lub wykolejnicy, albo przebiegu.

Przy normalnym stanie aparatu wszystkie klucze zwrotnicowe są wolne, a klucze przebiegowe zamknięte; szyby przebiegowe zamknięte w środkowym położeniu.

§4.

Przebiegi.

A) Na st. Częstochowa.

Za pomocą wyżej opisanych aparatów zabezpieczone są następujące przebiegi:

1) Od Warszawy na tor Nr. 1 pod sygnałem A¹.

- 2) Od Warszawy na tor Nr. 3 pod sygnałem A².
- 3) Od Warszawy na tor Nr. 4 pod sygnałem A²
- 4) Z toru Nr. 2 do Warszawy pod sygnałem B.
- 5) Z toru Nr. 3 do Warszawy pod sygnałem C.
- 6) Z toru Nr. 4 do Warszawy pod sygnałem C/D.
- 7) Od Sosnowca na tor Nr. 2 pod sygnałem J².
- 8) Od Sosnowca na tor Nr. 3 pod sygnałem J².
- 9) Z toru Nr. 1 do Sosnowca pod sygnałem E.
- 10) Z toru Nr. 3 do Sosnowca pod sygnałem F².
- 11) Z toru Nr. 4 do Sosnowca pod sygnałem G¹
- 12) Od Błeszna na tor Nr. 3 pod sygnałem H¹.
- 13) Od Błeszna na tor Nr. 4 pod sygnałem H².
- 14) Z toru Nr 3 do Błeszna pod sygnałem F¹.
- 15) Z toru Nr. 4 do Błeszna pod sygnałem G².

B) Na st. Błeszno.

Przy pomocy opisanych w § 3-im aparatów ustawia się i zabezpiecza następujące przebiegi i sygnały:

- 1) Z Częstochowy po torze głównym na tor Nr. 1 pod sygnałem A¹.
- 2) Z Częstochowy po torze głównym na tor Nr. 3 i 4 pod sygnałem A².
- 3) Z Częstochowy po torze 3 na tor Nr. 3 pod sygnałem J¹.
- 4) Z Częstochowy po torze 3 do Herbów pod sygnałem J².
- 5) Do Częstochowy po torze głównym z toru Nr. 2 pod sygnałem B.
- 6) Do Częstochowy po torze głównym z toru Nr. 12 — 14 pod sygnałem C.
- 7) Do Częstochowy po torze 3 z Herbów pod sygnałem K.

§5.

Zależność centralizacji od blokady szlakowej.

Pomiędzy centralizacją zwrotnic i sygnałów, a blokadą linjową torów głównych są następujące zależności:

- 1) Dla wyprawianego pociągu—odblokowanie sygnału wyjazdowego odbywa się jednocześnie z zablokowaniem szlaku blokowego.
- 2) Odblokować szlak po przyjęciu pociągu można dopiero wtedy gdy sygnalista na posterunku zamknął i zablokował semafor wjazdowy, jak również musi być zamknięty i zablokowany semafor wyjazdowy na st. wyprawienia.
- 3) Semafor wyjściowy lub wejściowy można podać tylko przy odblokowanym okienku sygnałowym.

§ 6.

Sygnalizacja za pomocą budzików.

Sygnały dzwonekowe podają się przy naciśnięciu lewą ręką odpowiedniego przycisku i równoczesnym obracaniu prawą ręką korby induktora, umieszczonego w pudle aparatu blokowego. Dla podania przeciągłego sygnału dzwonekowego, należy bez przerwy (nie zdejmując lewej ręki z przycisku) wykonać korbą induktora. trzy obroty, a chcąc podać krótki sygnał — wykonać pół obrotu.

Do porozumienia się między stacjami i posterunkami ustawione są następujące sygnały:

- a) Jeden przeciągły dzwonek ——— oznacza ruch pociągu nieparzystego.
- b) Dwa przeciągłe dzwonki ——— ——— ruch pociągu parzystego.
- c) Trzy przeciągłe dzwonki ——— ——— ——— oczekuję na blokadę.
- d) Trzy krótkie dzwonki — — — baczność lub zamknąć sygnał.

§7.

Porządek załatwiania czynności.

A) Na st. Częstochowa.

Przyjęcie pociągu .od Warszawy na tor Nr. 1.
Patrz w tablicy zależności przebieg A¹.

1) Dyżurny st. Częstochowa otrzymawszy zawiadomienie o wyjściu pociągu, daje odnośne rozporządzenie telefonem na posterunki Nr. 1 i 8 o przyjęciu pociągu na tor Nr. 1.

2) Wkłada i przekręca klucz w komutatorze oznaczonym literą „A¹”, przez co zwalnia na post. Nr. 8 zamek elektryczny nad elementem blokującym do post. Nr. 1 zezwolenie ustawienia przebiegu „A¹”. Sygnalista na posterunku Nr. 8 upewniwszy się o możliwości przyjęcia pociągu na tor Nr. 1:

3) Nastawia odpowiednio zwrotnice.

4) Przekłada rączkę przebiegu „a₁” do dołu, przez co zamyka drążki zwrotnic wchodzących w przebieg, a również i sprzeczne przebiegi.

5) Naciska klawisz nad okienkiem przeb. A¹ j kręci korbą induktora, przyczem:

a) zamyka zwolniony zamek elektryczny,

b) zamienia w okienku światło z czerwonego na białe,

c) zamyka przełożone ramionko przebiegowe i na posterunku Nr. 1:

d) zwalnia okienko sygnału „A¹”,

e) zmienia w okienku światło z czerwonego na białe.

Sygnalista na posterunku Nr. 1 upewniwszy się o możliwości przyjęcia pociągu na tor Nr. 1, mając odblokowane okienko:

6) Przesławia odpowiednio zwrotnice Nr. ½ 6 i 8.

7) Zamyka zamkami kontrolującymi zwrotnice Nr. 6/8

8) Przekłada ramionko przebiegowe „a¹” do dołu, przez co zamyka drążki zwrotnic wchodzących w przebieg i zwalnia jednocześnie drążek sygnału „A¹”.

9) Podaje sygnał „A¹”.

Po wejściu pociągu i sprawdzeniu końcowych sygnałów:

10) Zamyka sygnał.

11) Przekłada rączkę przebiegową do położenia środkowego.

12) Blokuję do posterunku Nr. 8 okienko syg. „A¹”.

13) Zawiadamia telefonem stację o przybyciu pociągu.

14) Sygnalista na post. Nr. 8 przyprowadza ramionko przebiegowe i drążki zwrotnicowe do stanu normalnego.

Uwaga. Przyjęcia pociągów od Warszawy na tory Nr. 3 i 4 odbywają się w ten sam sposób, przy ustawianiu odpowiednich zwrotnic i otwarciu sygnału „A²”.

(Patrz w tablicy zamykania przebiegi przyjęcia od Warszawy na tory Nr. 3 i 4 pod sygnałem A²).

§8.

Wyprawienie pociągu z toru № 1 w kierunku do Sosnowca.

Dyżurny stacji:

Upewniwszy się o przygotowaniu pociągu i możliwości wyprawienia go do Błeszna — wydaje posterunkom odpowiednie rozporządzenie telefonem.

1) Daje na posterunek Nr. 8 i do Błeszna jeden przeciągły sygnał budzikiem.

2) Blokuję okienko „Wyprawienia do Błeszna”, przez co w okienku zmienia się barwa z białej na czerwoną, a jednocześnie na post. Nr. 8 odblokowywa się okienko „Zezwolenie na wyprawienie do Błeszna” przez co czerwona barwa w okienku tym zmienia się na białą.

Sygnalista na posterunku Nr. 8.

Po otrzymaniu rozporządzenia od dyżurnego stacji o wyprawieniu pociągu do Błeszna i po otrzymaniu blokady w okienku „Zezwolenie na wyprawienie do Błeszna”, o czym daje mu znać zmiana barwy czerwonej na białą w okienku:

3) Przesławia zwrotnice odpowiednio do przebiegu.

4) Blokuję okienko „Zezwolenie na wyprawienie do Błeszna” przez co:

a) w okienku tym światło białe zamienia się na czerwone,

b) deblokuje okienko „Sygnał wjazdowy” zmieniając przez to w okienku światło z czerwonego na białe, i na st. Błeszno:

c) deblokuje w aparacie stacyjnym okienko „Od Częstochowy”.

d) deblokuje na posterunku Nr. 1 okienko „Sygnał wjazdowy”, przy czym w okienku światło zmienia się z czerwonego na białe.

5) Przedstawia ramionko przebiegowe „e” do dołu przez co zamyka wchodzące w przebieg drążki zwrotnicowe i wszystkie przebiegi sprzeczne z nastawionym, a równocześnie zwalnia drążek sygnału „E”.

6) Podaje sygnał E (wjazdowy z toru Nr. 1).

7) Daje przyciskiem, do stacji jeden przeciągły dzwonek, zawiadamiając tem dyżurnego o podaniu sygnału wjazdowego.

Po wyjściu pociągu za ostatnią zwrotnicę:

8) Zamyka sygnał.

9) Przyprawia ramionko przebiegowe do położenia normalnego, t. j. środkowego.

10) Blokuje okienko „Sygnał wjazdowy” (barwę, białą zamienia na czerwoną), przez co daje możliwość stacji otrzymania z Błeszna blokady przybycia.

11) Zawiadamia stację o wyjściu pociągu.

12) Dyżurny na st. Błeszno po przyjęciu pociągu, blokuje w swoim aparacie okienko „Od Częstochowy” wskutek czego na stacji Częstochowa w okienku „Do Błeszna” — światło czerwone zamienia się białem, co oznacza, że pociąg przybył i szlak jest wolny.

Uwaga. Wyprawienia pociągów z torów Nr. 3 i 4 do Błeszna odbywa się w ten sam sposób, przy ustawieniu odpowiednich zwrotnic i otwarciu sygnałów F² i G¹. Patrz w tablicy zamykania przebiegi wyprawiania z torów Nr. 3 i 4 do Błeszna, pod sygnałami F₂ i G₁.

§9.

Przyjęcie pociągu od Sosnowca na tor № 2.

Patrz w tablicy zależności przebieg J¹.

Wskutek zablokowania pociągu wyprawionego z Błeszna w aparacie stacyjnym, w okienku „Od Błeszna” ukazuje się światło czerwone, co widząc dyżurny — daje telefoniczne rozporządzenie posterunkom o przyjęciu pociągu na tor Nr. 2.

1) Wkłada i przekręca klucz w komutatorze oznaczonym lit. „J¹”, przez co zwalnia na posterunku Nr. 8 zamek elektryczny nad elementem blokującym przebieg „J¹”.

Sygnalista na posterunku Nr. 8.

Po otrzymaniu ze st. Błeszno blokady w okienku „Sygnał wjazdowy do Błeszna”, wskutek czego barwa czerwona zamienia się na białą i stosownie do rozporządzenia od dyżurnego stacji o przyjęciu pociągu na tor Nr. 2:

2) Ustawia zwrotnice odpowiednio do przebiegu.

3) Przesławia ramionko przebiegowe „J¹” do dołu przez co zamyka drążki zwrotnic wchodzących w przebieg i wszystkie przebiegi sprzeczne.

Po otrzymaniu ze stacji zwolnienia zamka elektrycznego nad okienkiem przebiegu „J¹”.

4) Blokuje do posterunku Nr. 7 okienko przebiegu „J¹”, przez co:

a) zamyka zamek elektryczny,

b) zmienia w okienku światło z czerwonego na białe,

c) zamyka przesławione ramionko przebiegowe,

d) zwalnia drążek sygnału wjazdowego „J¹”.

5) Podaje sygnał „J¹” na wejście pociągu.

6) Daje do stacji przyciskiem dwa przeciągłe dzwonki, zawiadamiając tem dyżurnego o podaniu sygnału wjazdowego.

7) Po wejściu pociągu i sprawdzeniu końcowych sygnałów — zamyka sygnał.

8) Po zdeblokowaniu przez posterunek Nr. 7 okienka przebiegowego „J¹”, przesławia ramionko przebiegowe do położenia środkowego, t. j. normalnego.

9) Blokuje okienko „Sygnał wjazdowy od Błeszna”.

10) Zawiadamia stację o przybyciu pociągu.

11) Dyżurny na stacji po przyjęciu pociągu— blokuje okienko „Od Błeszna” wskutek czego na st. Błeszno w okienku „Do Błeszna” kolor czerwony zamienia się białym, co oznacza, że pociąg przybył i szlak jest wolny.

Uwaga I. Po wejściu lub wyjściu pociągu, sygnalista winien niezwłocznie zamknąć sygnał i zablokować okienko sygnałowe, w przeciwnym razie, stacja przyjmująca pociąg nie może dać przybycia, t. j. zwolnić szlaku.

Uwaga II. Przyjęcie pociągu od Sosnowca na tor Nr. 3 odbywa się w ten sam sposób, lecz przy ustawieniu odpowiednich zwrotnic odblokowaniu przez post. Nr. 1 okienka „Zezwolenie h $\frac{1}{2}$ J 2 „ i podaniu sygnału J 2 (Patrz w tablicy zależności przebieg przyjęcia od Sosnowca na tor Nr. 3 pod sygnałem J 2).

§ 10.

Przyjęcie pociągu od Błeszna po torze № 3 (Herbskim) na tor № 2 lub 4.

Patrz w tablicy zależności przebieg H $\frac{1}{2}$

Dyżurny na stacji:

Po otrzymaniu depechy od st. Błeszno o wyprawieniu pociągu po torze Nr. 3, daje telefoniczne rozporządzenie posterunkom Nr. 1, 7 i 8 o przyjęciu pociągu po torze Nr. 3 na tor Nr. 3 lub 4.

1) Wkłada i przekręca klucz w komutatorze oznaczonym znakiem „H¹”, lub „H²” (odpowiednio do tego na który tor ma być przyjęty pociąg), wskutek czego, zwalnia zamek elektryczny nad okienkiem właściwego przebiegu na posterunku Nr. 8.

Sygnalista na posterunku Nr. 1.

Po otrzymaniu od dyżurnego stacji rozporządzenia o przyjęciu pociągu na jeden z torów Nr. 3 lub 4 i upewniwszy się o możliwości przyjęcia:

2) Blokuje do posterunku Nr. 8 okienko zezwolenia oznaczone napisem „h $\frac{1}{2}$ J₂”, przez co:

a) zmienia w okienku kolor z czerwonego na biały,

b) zamyka sprzeczne przebiegi,

i na posterunku Nr. 8:

c) deblokuje okienko zezwolenia „h $\frac{1}{2}$ /J₂”, przy czym zmienia się w tym okienku światło z czerwonego na białe,

d) zwalnia zależność zamykającą przebiegi przyjęcia pod sygnałem „H $\frac{1}{2}$ J²”

Sygnalista na posterunku Nr. 8.

Po otrzymaniu od dyżurnego stacji rozporządzenia o przyjęciu pociągu na jeden z torów Nr. 3 lub 4 i otrzymaniu od post. Nr. 1 blokady w okienku „Zezwolenie „H $\frac{1}{2}$ J₂”.

3) Ustawia należycie zwrotnice.

4) Przekłada odpowiednie ramionko przebiegowe (h₁, na tor Nr. 3 lub h₂ na tor Nr. 4) do dołu, przez co zamyka drążki zwrotnic wchodzących w przebieg i wszystkie sprzeczne z ustawionym przebiegi.

Po zwolnieniu przez stację zamka elektrycznego umieszczonego nad okienkiem odpowiedniego przebiegu (h₁ lub h₂), o czym uświadamia go zmiana koloru w okienku i sygnalizowanie dzwonkiem.

5) Blokuje do posterunku Nr. 7 okienko przebiegowe, przez co:

a) zamyka zamek elektryczny,

b) zmienia w okienku światło z czerwonego na białe,

c) zamyka przestawioną rączkę przebiegową,

d) zwalnia drążek sygnału wjazdowego,

e) deblokuje okienko przebiegu „h $\frac{1}{2}$ ” na post. Nr. 7, przez co uświadamia sygnalistę, że pociąg wchodzi na jeden z torów Nr. 3 lub 4.

6) Podaje sygnał.

7) Daje do stacji przyciskiem dwa przeciągle dzwonki, zawiadamiając tem dyżurnego o podaniu sygnału wjazdowego.

8) Po wejściu pociągu i sprawdzeniu końcowych sygnałów — zamyka sygnał.

9) Po oblokowaniu przez post. Nr. 7 okienka przebiegowego — przestawia ramionko przebiegowe do stanu normalnego, t. j. do środkowego położenia.

10) Blokuję do posterunku Nr. 1 okienko „Zezwolenie $h\frac{1}{2} J_2$ ”.

11) Zawiadamia stację o przybyciu pociągu.

12) Przyprawia drążki zwrotnicowe do stanu normalnego.

§ 11.

Wyprawienie pociągu z toru № 2 do Warszawy.

(Patrz w tablicy przebieg B).

Dyżurny na stacji, po porozumieniu się telegraficznym, ze stacją Rudniki o wyprawieniu pociągu, daje telefonem rozporządzenie sygnaliście na posterunku Nr. 1 o wyprawieniu pociągu z toru Nr. 2.

Sygnalista na posterunku Nr. 1:

Po otrzymaniu od dyżurnego stacji rozporządzenia o wyprawieniu pociągu z toru Nr. 2 i upewniwszy się o możliwości wyprawienia pociągu:

1) Przekłada ramionko przebiegowe oznaczone literą „B” do dołu, przez co zamyka drążki odpowiednich zwrotnic i wszystkie sprzeczne przebiegi, a jednocześnie zwalnia drążek sygnału B.

2) Podaje sygnał wyjazdowy „B”.

Po wyjściu pociągu za ostatnią zwrotnicę.:

4) Zamyka sygnał.

5) Przyprawia ramionko przebiegowe do stanu normalnego, t. j. do położenia środkowego.

6) Zawiadamia telefonem stację o wyjściu pociągu.

§ 12.

Wyprawienie pociągu z torów № 3 i 4 do Warszawy.

(Patrz w tablicy przebiegi C i C/D).

Dyżurny na stacji po uprzednim porozumieniu się telegraficznie ze st. Rudniki o wyprawieniu pociągu, daje telefonem rozporządzenie sygnalistom na post. Nr. 1 i 8 o wyprawieniu pociągu z toru Nr. 3 lub 4.

Sygnalista na posterunku Nr. 1 upewniwszy się o możliwości wyprawienia pociągu z jednego z wyżej wymienionych torów:

1) Ustawia należycie zwrotnice ręczne i zcentralizowane Nr. 1 i Nr. 2.

2) Zamyka zamkami kontrolującymi przestawione ręczne zwrotnice.

3) przedstawia ramionko przebiegowe oznaczone literą „C” do dołu, jeżeli pociąg ma wyjść z toru Nr. 3, lub przestawia ramionko do góry dla przebiegu „C/D”, wyprawienia z toru Nr. 4.

4) Podaje sygnał „C” wyjazdowy z toru Nr. 3 lub 4.

Po wyjściu pociągu za ostatnią zwrotnicę:

5) Zamyka sygnał.

6) Zawiadamia stację o wyjściu pociągu.

7) Przyprawia ramionko i drążki do stanu normalnego.

§ 13.

Wyprawienie pociągu z torów № 3 i 4 do Bleszna po torze № 3 (Herbskim).

Diżurny na stacji po uprzednim porozumieniu telegraficznym ze st. Bleszno o wyprawieniu pociągu, daje telefonem rozporządzenie sygnalistom na posterunki Nr. 1, 7 i 8 o wyprawieniu pociągu z toru Nr. 3 lub 4 do Bleszna po torze Nr. 3 Herbskim.

Sygnalista na posterunku Nr. 8 upewniwszy się o możliwości wyprawienia pociągu z zamówionego toru:

- 1) Ustawia należycie zwrotnice.
- 2) Przekłada ramionko przebiegowe F_1 , jeżeli pociąg wychodzi z toru Nr. 3 lub ramionko przebiegowe G^2 dla wyjścia pociągu z toru Nr. 4. Zamyka tą czynnością drążki zwrotnic wchodzących w przebieg i wszystkie wrogie przebiegi, a jednocześnie zwalnia drążek sygnałowy.
- 3) Podaje sygnał F^1 dla wyjścia pociągu z toru Nr. 3 lub sygnał G^2 dla wyjścia pociągu z toru Nr. 4.

Po wyjściu pociągu za ostatnią zwrotnicę:

- 4) Zamyka sygnał.
- 5) Zawiadamia stację o wyjściu pociągu.
- 6) Przyprawia ramionko przebiegowe i drążki do stanu normalnego.

Uwaga. Sygnaliści na posterunkach powinni niezwłocznie po wyprawieniu lub przyjęciu pociągu zamykać sygnał i zablokować okienko sygnałowe, gdyż w przeciwnym razie stacja nie może odblokować przybycia pociągu.

B. Na st. Bleszno.

§ 14.

Przyjęcie pociągu z Częstochowy po torze głównym na tor № 1.

(Patrz w tablicy zależności przebieg A^1).

Wskutek zablokowania przez posterunek Nr. 8 st. Częstochowa pociągu wychodzącego z Częstochowy, w aparacie stacyjnym w okienku „Od Częstochowy” ukazuje się kolor czerwony, co widząc diżurny — daje rozporządzenie sygnaliście na post. Nr. 1 przyjęcia pociągu na tor Nr. 1.

Sygnalista na post. Nr. 1

Po otrzymaniu z post. Nr. 8 st. Częstochowa blokady w okienku „Sygnał wjazdowy” (kolor czerwony zmienia się na biały) i stosownie do rozporządzenia diżurnego stacji o przyjęciu pociągu na tor Nr. 1.

- 1) Ustawia i zamyka zwrotnice odpowiednio do przebiegu.
- 2) Wkłada w aparat zależności i przekręca, klucze zamkniętych zwrotnic.
- 3) Przesuwa szyber A^1 — A^2 w kierunku na lewo dla przebiegu A^1 , przez co zamyka klucze zwrotnicowe i zwalnia jednocześnie klucz przebiegowy „ $A^{1''}$ ”.
- 4) Wyjmuje zwolniony klucz przebiegowy, wkłada takowy w aparat blokowy i przekręcając go, zwalnia przez to ramionko sygnałowe „ $A^{1''}$ ”.
- 5) Przekłada ramionko „ $A^{1''}$ ”, zwalniając tem drążek sygnału „ $A^{1''}$ ”,
- 6) Podaje sygnał „ $A^{1''}$ ”.
- 7) Daje do stacji przyciskiem jeden przeciągły dzwonek, zawiadamiając stację o podaniu sygnału.

Po wejściu pociągu i sprawdzeniu końcowych sygnałów:

- 8) Zamyka sygnał.
- 9) Przekłada ramionko sygnałowe do położenia środkowego.
- 10) Blokuję okienko „Sygnał wjazdowy” — (kolor w okienku z białego zamienia się na czerwony) przez co daje możliwość diżurnemu stacji zablokowania do Częstochowy przybycia pociągu.
- 11) Zawiadamia stację o przybyciu pociągu.
- 12) Przyprawia szyber i klucze w aparacie zależności kluczowej do stanu normalnego.
- 13) Diżurny na stacji blokuje okienko „Od Częstochowy” zawiadamiając tem st.

Częstochowe, że pociąg przybył.

Uwaga I. Przyjęcia pociągów na tory Nr. 3 i 4 pod sygnałem A^2 odbywają się w ten sam sposób, przy ustawieniu odpowiednich zwrotnic i otwarciu sygnału „ $A^{2''}$ ” (patrz w tablicy zależności przebiegi przyjęcia na tory Nr. 3 i 4 pod sygnałem A^2).

Uwaga II, Zablokować okienko „Od Częstochowy” można dopiero po zamknięciu sygnałów i zablokowaniu okienek sygnałowych: wyjazdowego na post. Nr. 8 st. Częstochowa i wyjazdowego przez sygnalistę post. Nr. 1 na st. Błeszno.

§ 15.

Wyprawienie pociągu do Częstochowy z toru № 2.

(Patrz w tablicy zależności przebieg B),

Dyżurny stacji:

Upewniwszy się o przygotowaniu pociągu i możliwości wyprawienia go — daje sygnaliście na post. Nr. 1 odpowiednie rozporządzenie telefonem.

1) Podaje na post. Nr. 1 i do Częstochowy po dwa sygnały budzikiem.

2) Blokuję okienko „Wyprawienie do Częstochowy” przez co w okienku tym zmienia się barwa z białej na czerwoną, a jednocześnie na post. Nr. 1 odblokowuje się okienko „Zezwolenie na wyprawienie do Częstochowy” i czerwona barwa w okienku zmienia się na białą.

Sygnalista na post. Nr. 1:

Po otrzymaniu rozporządzenia od dyżurnego stacji o wyprawieniu pociągu do Częstochowy", o czym daje mu znać zmiana barwy w okienku z czerwonej na białą.

3) Przesuwa zwrotnice odpowiednio do przebiegu i zamyka takowe na zamki kluczowe.

4) Wkłada w aparat zależności i przekręca klucze zamkniętych zwrotnic.

5) Przesuwa szyber B — C w kierunku na lewo dla przebiegu B, przez co zamyka klucze zwrotnicowe i zwalnia jednocześnie klucz przebiegu B.

6) Wyjmuje zwolniony klucz przebiegowy, wkłada takowy w aparat blokowy i przekręcając go, zwalnia przez to ramionko sygnałowe B.

7) Blokuję okienko „Zezwolenie na wyprawienie do Częstochowy” przez co:

a) w okienku kolor biały zamienia się na czerwony,

b) zwalnia ramionko przebiegowe,

c) deblokuję okienko „Sygnał wyjazdowy”, przy czym w okienku kolor czerwony zamienia się na biały,

i na st. Częstochowa:

d) w aparacie stacyjnym deblokuję się okienko „Od Błeszna” w okienku ukazuje się kolor czerwony,

e) na posterunku Nr. 8 deblokuję okienko „Sygnał wyjazdowy”, w okienku ukazuje się kolor biały.

8) Przekłada zwolnione ramionko, przez co zamyka klucze przebiegowe i zwalnia jednocześnie drążek sygnału „B”.

9) Podaje sygnał „B”.

10) Daje do stacji dwa przeciągłe dzwonki zawiadamiając tem dyżurnego o podaniu sygnału.

Po wyjściu pociągu za ostatnią zwrotnicę:

11) Zamyka sygnał.

12) Przekłada ramionko do położenia środkowego.

13) Blokuję okienko „Sygnał wyjazdowy” (barwa biała zamienia się na czerwoną), przez co daje możliwość stacji otrzymania z Częstochowy blokady przybycia.

14) Zawiadamia stację o wyjściu pociągu.

15) Dyżurny na stacji Częstochowa po przyjęciu pociągu blokuje w swoim aparacie okienko „Od Błeszna” wskutek czego w aparacie na st. Błeszno w okienku „Do Częstochowy” kolor czerwony zmienia się na biały, co *oznacza*, że pociąg przybył i szlak jest wolny.

Uwaga. Wyprawienia pociągów z torów Nr. 13 i 14 do Częstochowy, odbywają się w ten sam sposób, przy ustawieniu odpowiednich zwrotnic i otwarciu sygnału C. (Patrz w tablicy zależności przebieg „C” wyprawienia z torów Nr. 12—14).

§ 16

Przyjęcie pociągu od Częstochowy po torze № 3 Herbskim na tor № 3

lub przepuszczenie do Herbów.

(Patrz w tablicy zamykania przebiegi J¹, J²).

Dyżurny na stacji:

Po otrzymaniu depechy od st. Częstochowa o wyprawieniu pociągu po torze 3-im, daje telefoniczne rozporządzenie na post. Nr. 1 o przyjęciu pociągu po torze 3-im na tor Nr. 3 lub o przepuszczeniu do Herbów.

Sygnalista na posterunku Nr. 1:

Po otrzymaniu od dyżurnego stacji rozporządzenia o przyjęciu pociągu po torze 3-cim na tor Nr. 3 lub przepuszczenia takowego jdo Herbów, upewniwszy się o możliwości przyjęcia pociągu na wskazany tor:

1) Przesuwa zwrotnice odpowiednio do przebiegu i zamyka je na zamki kluczowe.
2) Wkłada w aparat zależności i przekręca klucze zamkniętych zwrotnic.
3) Przesuwa szyber J¹ — J² odpowiednio do żadanego przebiegu, t. j. w kierunku na lewo dla przyjęcia na tor Nr. 3 lub też na prawo dla przepuszczenia pociągu do Herbów, przez co zamyka klucze zwrotnicowe i zwalnia jednocześnie klucz przebiegowy.

4) Wyjmuje klucz przebiegowy, wkłada go w aparat blokowy i przekręcając takowy, zwalnia ramionko sygnałowe.

5) Przekłada ramionko sygnałowe, przez co zamyka klucze przebiegowe i jednocześnie zwalnia drążek sygnałowy J¹ lub J² odpowiednio do przebiegu.

6) Podaje sygnał J¹ dla przyjęcia pociągu na tor Nr. 3 lub J² dla przepuszczenia pociągu do Herbów.

Po wejściu pociągu i sprawdzeniu końcowych sygnałów:

7) Zamyka sygnał.

8) Zawiadamia stację o wejściu pociągu.

Uwaga. Przepuszczanie pociągów z Herbów do Częstochowy po torze 3-im odbywa się w taki sam sposób jak przepuszczenie z Częstochowy po torze 3-im do Herbów, lecz przy ustawieniu przebiegu „K” i podaniu sygnału „K”. (Patrz w tablicy zależności przebieg przepuszczenia pociągów do Częstochowy po torze Nr. 3 z Herbów pod sygnałem K).

§ 17.

Odwołanie zamówionego przebiegu.

Jeżeli dla przybywającego pociągu na stację był zamówiony przez dyżurnego przebieg, a wskutek nieprzewidzianych okoliczności pociąg nie może być przyjęty na tor dysponowany przez dyżurnego, to sygnalista po porozumieniu się z dyżurnym, przez naciśnięcie klawisza okienka przebiegowego nad którym zamek elektryczny zwolniony został przez dyżurnego — zamyka takowy i zawiadamia o tem dyżurnego.

Jeżeli blokada zezwolenia była już dana do sąsiedniego posterunku, to sygnalista żąda zwrócenia takowej, zawiadamiając posterunek zainteresowany o przyczynie skasowania zamówionego przebiegu.

§ 18.

Odwołanie blokady szlakowej.

Wrazie jeżeli zablokowany już do sąsiedniej stacji pociąg z jakiegokolwiek powodu nie może być wyprawiony, to dyżurny stacji wyprawienia daje rozporządzenie sygnaliście na posterunku zamknąć sygnał i zablokować okienko „Sygnał wyjazdowy” i zawiadamia stację do której zablokowano pociąg, że takowy wyprawionym nie będzie; szlak zablokowany pozostaje dla następnego pociągu.

Dyżurny na stacji przybycia otrzymawszy telefonem zawiadomienie, że pociąg wyprawionym nie będzie, daje rozporządzenie sygnaliście na posterunku zamknąć sygnał wjazdowy i nie blokując okienka, oczekiwać rozporządzenia przyjęcia pociągu.

Dyżurny ruchu, wyprawiając pierwszy po odwołaniu pociąg, chociażby nawet ten sam, który został odwołany, o ile manipulacja związana z odwołaniem została już skutecznie, nie ma prawa korzystać z zablokowania odwołanego pociągu bez telegraficznego zapytania: „Czy p. N. wysłać

można?" Otrzymałszy zezwolenie sąsiedniej stacji że p. „p. N. wysłany być może" (podpis) wyprawia pociąg przy zamkniętym semaforze wyjazdowym za ostrzeżeniem. Stacja przyjęcia daje przybycie tego pociągu blokiem, poczem dalsze wyprawienie pociągów odbywa się normalnie.

§ 19. Zepsucia aparatów.

W razie zepsucia i niemożności otwarcia semaforu wyjazdowego, przy prawidłowym działaniu aparatów blokowych, dyżurny wyprawia pociąg przy zamkniętym semaforze wydając maszyniście piśmienne ostrzeżenie wzór A białe.

§ 20.

W razie zepsucia i niemożności otwarcia semaforu wyjazdowego pociąg musi być wprowadzony na stację przez pilota.

§ 21.

W razie zepsucia aparatów i niemożności korzystania z blokady ruch pociągów musi się odbywać za porozumieniem telegraficznym, a wyprawianie pociągów odbywa się za ostrzeżeniami wzór B (czerwone).

O zepsuciu aparatów, przejściu na załatwianie pociągów przy pomocy telegrafu, a również i o przywróceniu działania, Z R podaje depeszę adres 34 z odpisem do T P 2 i miejscowego T M.

W depeszy należy wymienić czas i Nr. pierwszego pociągu mającego być wyprawionym bez blokady, a również i po przywróceniu działania blokady — powinien być w depeszy wymieniony czas i Nr. pierwszego pociągu mogącego być wyprawionym przy blokadzie.

§ 22. Klucze zależności.

Klucze zapasowe od zwrotnic, wykolejnic i semaforów zamykanych na specjalne zamki, powinny być przechowywane u Zawiadowcy stacji lub na właściwym posterunku na specjalnej tablicy do tego celu przygotowanej.

Klucze powinny być zawieszane na wskazanej tablicy i zaplombowane szczypcami dozorczy technicznego Wydziału Elektrotechnicznego tak, aby nie mogły być zdjęte bez zerwania plomby.

Na tablicy nad każdym kluczem, powinien, być wskazany Nr. zwrotnicy lub semaforu do którego dany klucz należy i jest oznaczony tym samym numerem.

W razie zepsucia klucza będącego w użyciu, dyżurny Ruchu daje rozporządzenie sygnaliście na posterunku zerwania plomby i zdjęcia z tablicy zapasowego klucza do użytku.

Dyżurny Ruchu na stacji i sygnalista na posterunku zapisuje w dziennikach czas i powód zerwania plomby i zdjęcia klucza.

Dyżurny Ruchu zawiadamia niezwłocznie o zdjęciu klucza piśmiennie Naczelnika Odcinka Elektrotechnicznego, który wydaje rozporządzenie bezwłocznego zreperowania lub zamiany złamanego klucza na nowy.

W wypadku zagubienia klucza, będącego w użyciu, wzbronione jest surówko dorabianie nowego klucza do tego samego rejestru zamka, zamek taki, powinien być bezzwłocznie wymieniony na zamek z odmiennym rejestrem i figurą klucza.

Do czasu zamiany zamka, dyżurny Ruchu, korzystają z klucza zapasowego, obowiązany jest zwracać szczególnie baczną uwagę na obsługę tej zwrotnicy.

Zagubienie klucza pociąga za sobą zwrot przez winnego kosztów wymiany zamka.

§ 23. Obowiązki Zawiadowcy stacji.

1. Ogólny nadzór nad utrzymaniem aparatów blokowych, centralizacyjnych i zwrotnic w czystości i należytym porządku.
- 2) Naznaczanie dyżurnych pomocników i sygnalistów do obsługi aparatów dostatecznie obznajmionych z działaniem aparatów.
- 3) Śledzenie za sumiennym wypełnianiem obowiązków przez dyżurnych i sygnalistów.
- 4) Zaopatrywanie stacji i posterunków w inwentarz i materiały niezbędne do utrzymania i obsługi aparatów i przyrządów.
- 5) Nadzór nad prawidłowym prowadzeniem dzienników blokowych, zapisywaniem zepsuć i przywróceniem działania.
- 6) Podawanie depesz adres 34 z odpisem do TP 2 o przejściu na telegraficzne porozumiewanie się przy zepsuciu blokady i o przywróceniu działania blokady.

§ 24.

Obowiązki dyżurnego.

- 1) Śledzenie za prawidłowym działaniem i utrzymaniem aparatów blokowych i centralizacyjnych, zwrotnic i semaforów.
- 2) Prawidłowe załatwianie czynności i obsługi aparatów.
- 3) Utrzymanie w czystości aparatów i przyrządów centralizacji.
- 4) Prawidłowe prowadzenie dzienników.
- 5) Nadzór nad sygnalistami na posterunkach.
- 6) Wszelkie czynności na aparacie wykonywa osobiście, dając baczenie aby nikt z postronnych osób nie dotykał się aparatów.
- 7) Przy objęciu dyżuru ogląda szczegółowo aparat i sprawdza całość plomb, o wszelkich uszkodzeniach i braku plomby zapisuje w dzienniku i zawiadamia nadzorcę.
- 8) Zrywanie plomb za wyjątkiem plomby okienka „Przybycia” i plomb pod okienkami zamków elektrycznych na posterunku Nr. 8 st. Częstochowa, jest surowo wzbronione. O zerwanej plombie winien odnotować w dzienniku i niezwłocznie zawiadomić dozorcę, względnie ślusarza centralizacji.
- 9) W razie zepsucia zamka elektrycznego na post. Nr. 8 st. Częstochowa, dyżurny daje rozporządzenie sygnaliście zdjęcia plomby i zwolnienia okienka ręcznie.
- 10) W razie zepsucia aparatów lub przyrządów, zawiadamia depeszą dozorcę sygnalizacji w odpisie do Naczelnika Odcinka Elektrotechnicznego i TP 2.
Dyżurny zapisuje do dziennika czas i charakter zepsucia, a również czas i kogo zawiadomiono o zepsuciu.
- 11) Po przyjeździe do reperacji dozorczy lub ślusarza i odnotowaniu przez nich w dzienniku czasu rozpoczęcia naprawy, dyżurny winien stwierdzić to swoim podpisem.
- 12) Po usunięciu zepsucia i przywróceniu prawidłowego działania, usuwający zepsucie, zapisie w dzienniku czas przywrócenia działania i przyczynę zepsucia, a dyżurny potwierdza to swoim podpisem.

§ 25.

Obowiązki sygnalisty.

- 1) Utrzymanie aparatów i przyrządów centralizacji w bezwzględnej czystości.
- 2) Śledzenie za prawidłowym działaniem aparatów i wszystkich przyrządów jak wewnętrznych tak i zewnętrznych.
- 3) Wszelkie czynności załatwia sam i nie dopuszcza na posterunki osób postronnych.
- 4) Przy objęciu dyżuru ogląda szczegółowo aparat, klucze zapasowe i sprawdza całość plomb; o wszelkich uszkodzeniach i braku plomb, zapisuje w dzienniku i zawiadamia dyżurnego.
- 5) Zrywanie plomb za wyjątkiem wymienionych w uwadze surowo wzbroniono.
- 6) O wszelkich zauważonych niedokładnościach w działaniu aparatów i przyrządów, jak również zwrotnic, kompensatorów i t. p. powinien niezwłocznie zapisać w dzienniku i zawiadomić dyżurnego.

7) Przy regulowaniu i reperacji aparatów i przyrządów przez funkcjonariuszy technicznych — winien okazywać wszelką pomoc i współdziałanie, bez uszczerbku jednak dla swoich czynności.

Uwaga. W razie zepsucia zamka elektrycznego zezwala się na zerwanie plomby przy okienkach zamków elektrycznych na post. Nr. 8 st. Częstochowa, dla zmiany światła w okienku zamka ręcznie i zwolnienia *przez* to klawisza blokowego. Zerwanie plomby i zwolnienie zamka ręcznie, może być wykonanie tylko na mocy rozporządzenia dyżurnego stacji.

Sygnalista zapisuje w dzienniku czas i Nr. pociągu dla którego otrzymał rozporządzenie zerwania plomby i zwolnienia zamka ręcznie.

§ 26.

Obowiązki Naczelnika Odcinka Elektrotechnicznego.

1) Ogólny nadzór techniczny nad wszystkimi urządzeniami i prawidłowym działaniem, obowiązuje Naczelnika Odcinka Elektrotechnicznego.

2) Nie rzadziej jak raz na miesiąc perjodyczny przegląd i sprawdzenie wszystkich urządzeń osobiście lub przez zastępcę, przy udziale Zawiadowcę stacji i Dozorcy Drogowego.

3) Sprawdzanie dzienników blokowych.

4) Nadzór nad terminowym usuwaniem zepsuć.

5) Zaopatrzenie w części zapasowe i potrzebne materiały do konserwacji.

6) Przy poważniejszych zepsuciach, przyjmuje udział osobiście w przywróceniu działania instalacji.

§ 27.

Obowiązki dozorczy sygnalizacji.

1) Nadzór nad utrzymaniem w porządku i całości wszystkich części składowych aparatów i przyrządów. Szczegółowe oględziny aparatów i przyrządów zewnętrznych w obecności dyżurnego lub Zawiadowcy stacji, powinny być robione nie rzadziej jak raz na tydzień z odnotowaniem o rezultacie w dzienniku.

2) Po otrzymaniu zawiadomienia o nieprawidłowym działaniu przyrządów i aparatów lub o zdjęciu plomby, winien niezwłocznie udać się na miejsce w celu usunięcia nieprawidłowości lub założenia plomby.

3) Po przyjeździe na stację w celu usunięcia zepsucia, zapisuje w dzienniku czas przystąpienia do roboty, a następnie czas przywrócenia działania i charakter zepsucia, o czym dyżurny przyjmuje do wiadomości i potwierdza swoim podpisem każdy meldunek oddzielnie.

4) Nadzór nad prawidłową obsługą aparatów przez funkcjonariuszy Wydziału Ruchu i instruktowanie takowych.

5) Nadzór nad prawidłowym i umiejętnym wykonywaniem przez ślusarzy wszelkich regulacji i remontu przyrządów.

§28.

Obowiązki ślusarzy centralizacji.

1) Siedzenie za utrzymaniem w sprawności i czystości wszystkich przyrządów centralizacji.

2) Nie rzadziej jak co drugi dzień winny być sprawdzane wszystkie zwrotnice zcentralizowane, semafony i wszystkie przyrządy wewnętrzne i zewnętrzne za wyjątkiem aparatów blokowych.

O wszelkich niedokładnościach zauważonych przy zwrotnicach, powinien niezwłocznie zawiadomić nadzorcę drogowego i złożyć raport Naczelnikowi Odcinka.

3) Po otrzymaniu zawiadomienia o nieprawidłowym działaniu centralizacji lub zdjęciu plomby, winien niezwłocznie udać się na miejsce w celu usunięcia nieprawidłowości lub założenia plomby.

4) Po przyjeździe na stację w celu usunięcia zepsucia, zapisuje w dzienniku czas przystąpienia do roboty, a następnie czas przywrócenia działania i charakter zepsucia, o czym dyżurny przyjmuje do wiadomości i potwierdza swoim podpisem każdy meldunek oddzielnie.

5) Zwraca uwagę na prawidłową i umiejętną obsługę aparatów przez funkcjonariuszy Wydziału Ruchu, a w razie zauważenia złej obsługi, melduje o tem ZR i składa raport Naczelnikowi Odcinka.

6) Udzielać wskazówek funkcjonariuszom Wydziału Drogowego w celu prawidłowego wykonania robót przy zwrotnicach zcentralizowanych lub w pobliżu zwrotów, pędni, kompensatorów, odwodnień i t. p. urządzeń centralizacji.

7) Zrywanie plomb i otwieranie do aparatów blokowych ślusarzom bez udziału dozorczy sygnalizacji jest wzbronione.

§ 29.

Obowiązki nadzorczy wydziału drogowego.

1) Nadzór nad utrzymaniem w porządku i sprawności zwrotnic zcentralizowanych i odwodnień przy centralizacji.

2) Nadzór nad robotami wykonywanymi przy zwrotnicach zcentralizowanych i w pobliżu zwrotów załamowych, pędni, kompensatorów, odwodnień, koryt do pędni, semaforów i t. p. urządzeń centralizacji, przyczem należy dopilnować, aby żadne przyrządy centralizacji nie ucierpiały, ani też nie były zasypane ziemią.

3) Wszelkie roboty na zwrotnicach zcentralizowanych powinny być wykonywane w obecności dozorczy sygnalizacji, względnie ślusarza centralizacji, przyczem o takich robotach należy zawiadomić Naczelnika Odcinka Elektrotechnicznego piśmiennie lub depeszą nie później 18-tu godzin przed rozpoczęciem robót, a w wypadkach nagłych zawiadomić telefonicznie o konieczności niezwłocznego przystąpienia do robót.

Wyłączanie lub rozbieranie jakichkolwiek części urządzeń centralizacji samowolnie bez porozumienia się z Naczelnikiem Odcinka Elektrotechnicznego względnie dozorcą sygnalizacji jest niedopuszczalne.

4) Udzielać pomocy funkcjonariuszom Wydziału Elektrotechnicznego przy remoncie, usuwaniu zepsuć przerw i t. p. robotach na każde zwrócenie się piśmiennie o udzielenie pomocy.

5) Przy zamieciach śnieżnych i zamarzaniach podczas roztopów należy postawić taką ilość robotników, aby zwrotnice, zwroty, pędnie i t. p. przyrządy centralizacji nie uległy zamarznięciu i przerwie w działaniu.

6) Zwrotnice zcentralizowane winny być rewidowane nie rzadziej jak raz na tydzień, wszelkie niedokładności zauważone należy usuwać niezwłocznie.

7) Przed rozpoczęciem i po ukończeniu robót przy których został wyłączony jakikolwiek przyrząd z centralizacji należy zapisać w dzienniku rodzaj roboty, czas rozpoczęcia i ukończenia takowej i przywrócenia działania co winien stwierdzić swoim podpisem ZR.

§30.

W wypadkach nie objętych niniejszą instrukcją, należy postępować w myśl „Tymczasowych przepisów” obowiązujących w Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, a mianowicie:

- 1) O zastosowaniu telegrafu do Kierownictwa ruchu pociągów pomiędzy stacjami.
- 2) O sygnalizacji na kolejach pierwszorzędnych.
- 3) O obsłudze aparatów blokowych i mechanizmów centralizacji zwrotnic i sygnałów.
