

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Do użytku służbowego

Egz. Nr

R-14

INSTRUKCJA
O PRZEJAZDACH NADZWYCZAJNYCH
SPECJALNEGO ZNACZENIA
(PONSZ)

Przedruk tekstu według stanu na dzień 1 marca 1984 r.

KLUB MIŁOSNIKÓW
KOLEI OLSZTYN
10-300 Olsztyn
ul. M. Piłsudskiego 11
e-mail: klub@kolej.olsztyn.pl
tel. (089) 661 24 14

Warszawa

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

9A

9A

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

Do użytku służbowego
Egz. Nr

R 14

INSTRUKCJA
O PRZEJAZDACH NADZWYCZAJNYCH
SPECJALNEGO ZNACZENIA
/PONSZ/

**KLUB MIŁOŚNIKÓW
KOLEI OLSZTYN**
10-307 OLSZTYN
ul. Marii Zientary-Malewskiej 40
e-mail: kinkolsztyn@poczta.onet.pl
tel: (089) 541 24 19

Przedruk tekstu według stanu na dzień 1 marca 1984 r.

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
SAMODOWODNIA
10-307 OLSZTYN
ul. Władysława Jagiełły 33
tel. 397-541 24 19 kol. 499
Ar. 54

Warszawa

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI Nr 56

z dnia 8 kwietnia 1972 r.

w sprawie zatwierdzenia "Instrukcji o przejazdach nadzwyczajnych specjalnego znaczenia /PONSZ/" R 14

§ 1. Zatwierdza się "Instrukcję o przejazdach nadzwyczajnych specjalnego znaczenia /PONSZ/" R14, która ukaże się w osobnym wydaniu książkowym.

§ 2. Upoważnia się Naczelnego Dyrektora Ruchu Kolejowego do wprowadzenia w drodze okólników Ministerstwa Komunikacji zmian w Załącznikach do niniejszej Instrukcji.

§ 3. Traci moc obowiązującą "Instrukcja o przejazdach nadzwyczajnych specjalnego znaczenia /PONSZ/" R14, zatwierdzona zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr 321 z dnia 26 października 1960 r. /Biuletyn MK z 1960 r. Nr 36, poz. 359 i Dz.Urz. MK z 1962 r. Nr 15, poz. 72/.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1973 r.

Nr CZR2-860/1/72

MINISTER

wz. /-/ inż. St.Czermak
Podsekretarz Stanu

/Dz.Urz. MK Nr 14, poz. 110, z dnia 20 maja 1972 r./.

SPIS TREŚCI

	Str
Postanowienia wprowadzające	4
Wykaz jednostek organizacyjnych, które otrzymują Instrukcję R14	5
Wykaz stanowisk pracy, dla których przydziela się oddzielnie egzemplarze Instrukcji R14	5
Objaśnienia skrótów	6
§ 1 Postanowienia ogólne	7
§ 2 Uruchamianie PONSZ	9
§ 3 Rozkład jazdy	10
§ 4 Przygotowanie pociągu	15
§ 5 Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać lokomotywy obsługujące PONSZ, pilotujące i pogotowia	21
§ 6 Wyposażenie PONSZ w sprzęt łączności	23
§ 7 Wyznaczenie pracowników do obsługi PONSZ	24
§ 8 Czynności przed odjazdem PONSZ	24
§ 9 Postępowanie w czasie jazdy PONSZ	25
§ 10 Należności przewozowe	29
§ 11 Przejazdy nadzwyczajne w wagonach salonowych pociągami ogólniedostępnymi	31
Zał. Nr 1 Czynności personelu służby ruchu	32
Zał. Nr 2 Czynności personelu służby trakcji	37
Zał. Nr 3 Czynności personelu służby wagonów	46
Zał. Nr 4 Czynności personelu służby drogowej	48
Zał. Nr 5 Czynności personelu służby automatyki i telekomunikacji ..	56
Zał. Nr 6 Regulamin czynności dla stacji zestawienia składu PONSZ	60
Zał. Nr 7 Regulamin czynności dla stacji początkowej biegu PONSZ	62
Zał. Nr 8 Regulamin czynności dla stacji pośrednich i końcowych kursowania PONSZ	64
Zał. Nr 9 Protokół z komisyjnego badania wagonów salonowych przeznaczonych do składu PONSZ	67
Zał. Nr 10 Protokół o stanie technicznym lokomotywy parowej ...	69
Zał. Nr 11 Protokół o stanie technicznym lokomotywy elektrycznej lub spalinowej	72
Wykaz zmian	75

Postanowienia wprowadzające

1. Opracowanie niniejszej "Instrukcji o przejazdach nadzwyczajnych specjalnego znaczenia /PONSZ/" R14 spowodowane zostało:
 - 1/ wprowadzeniem dużej liczby zmian jakie zaszły od czasu wydania obowiązującej instrukcji,
 - 2/ koniecznością uporządkowania układu instrukcji, polegającego na skomasowaniu zbieżnych zagadnień pod właściwymi tytułami,
 - 3/ wprowadzeniem nowych postanowień, które ze względów formalnych mają zasadnicze znaczenie przy przygotowaniu i obsłudze PONSZ.
2. Przed wejściem w życie niniejszej instrukcji wszyscy zainteresowani pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie dotyczących ich postanowień.

We właściwym czasie dyrekcje okp wydadzą szczegółowe zarządzenia w tym kierunku,

W Y K A Z

jednostek organizacyjnych, które otrzymują "Instrukcję o przejazdach nadzwyczajnych specjalknego znaczenia /PONSZ/" R14 do użytku służbowego:

Ministerstwo Komunikacji i Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych według obowiązującego rozdzielnika.

W Y K A Z

stanowisk pracy służby ruchu, trakcji, wagonów, drogowej oraz automatyki i telekomunikacji, których pracownicy powinni otrzymać do osobistego użytku oddzielne egzemplarze niniejszej Instrukcji:

Starszy Kontroler
Kontrolerzy
Starszy Instruktor
Instruktorzy

OBJASNIENIA SKRÓTÓW

CR	- Dyrekcja Ruchu Kolejowego
DOKP	- Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
CBRZ	- Centralne Biuro Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy
SOK	- Służba Ochrony Kolei
PBP "ORBIS"	- Polskie Biuro Podróży
PWSiR "WARS"	- Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracji
SMPS	- Umowa o międzynarodowej komunikacji osobowej /komunikacja z ZSRR i krajami demokracji ludowej/
CIV	- Konwencja Międzynarodowa o przewozie osób i bagażu kolejami /komunikacja z krajami nie objętymi Umową SMPS/
MO	- Milicja Obywatelska

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

1. Przy uruchamianiu pociągów nadzwyczajnych specjalnego znaczenia, zwanych w dalszym ciągu w skróceniu "PONSZ", należy stosować niezależnie od obowiązujących ogólnych przepisów następujące postanowienia szczególne, mające na celu zapewnienie prawidłowości ruchu, bezpieczeństwa, należytego wyposażenia i właściwej odprawy tych pociągów.
2. Zamawianie "PONSZ" jak również wszelkie czynności przygotowawcze do wykonania tych przewozów posiadają charakter ściśle poufny.
Opracowywanie szczegółów związanych z tymi przewozami mogą wykonywać tylko pracownicy specjalnie wyznaczeni w Ministerstwie Komunikacji i dyrekcjach okręgowych kolei państwowych.
3. "PONSZ" może być zestawiony tylko z wagonów specjalnie wyznaczonych.
4. Jeżeli do pociągu pasażerskiego ogólniedostępnego będzie włączony wagon salonowy i właściwe organa władzy /instytucje/ zażądają prowadzenia tego pociągu na warunkach PONSZ, należy w takim przypadku stosować niniejszą instrukcję w całej rozciągłości jak dla PONSZ.
5. Jeżeli do pociągu pasażerskiego ogólniedostępnego zostanie włączony wagon salonowy i właściwe organa władzy /instytucje/ zażądają stosowania specjalnych środków ostrożności, nie kwalifikując go jako PONSZ, należy pociąg taki prowadzić na zasadach podanych w § 11 niniejszej instrukcji.
6. Dla zaznaczenia kolejności uruchamianych PONSZ w ciągu tej samej doby oraz kierunku jazdy, skróty "PONSZ" należy uzupełnić cyframi 1, 3, 5 itd. - dla kierunku nieparzystego i cyframi 2, 4, 6 itd. - dla kierunku parzystego. Kolejny numer dla uruchamianych PONSZ ustala każdorazowo Ministerstwo Komunikacji /CR/.

7. Jeżeli pociąg pasażerski ogólniedostępny będzie prowadzony na zasadach "PONSZ, to przed numerem pociągu należy dodać skrót "PONSZ" np. "PONSZ 14201".
8. Podane w ust. 6 i 7 pełne oznaczenia należy stosować zarówno w rozkładzie jazdy, dokumentach ruchowych i ekspedycyjnych, jak i przy zapowiadaniu, w korespondencji telegraficznej, telefonicznej i pisemnej, związanej z uruchomieniem PONSZ.
9. Nad ruchem PONSZ powinni osobiście czuwać dyrektorzy rejonów przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ naczelnicy oddziałów: zasilania elektroenergetycznego, drogowego, automatyki i telekomunikacji, lokomotywowni, wagonowni /naczelnicy działów: ruchu, trakcji, wagonów, drogowego oraz zabezpieczenia ruchu i łączności dyrekcji rejonów przeładunkowych/.
10. PONSZ nadzorują:
 - 1/ na lokomotywie pilotującej lub na lokomotywie pociągu pilotującego:
 - maszynista instruktor,
 - kontroler drogowy,
 - kontroler ruchu;
 - 2/ na lokomotywie PONSZ:
 - maszynista instruktor;
 - 3/ w składzie PONSZ:
 - przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji sprawujący ogólny nadzór nad jazdą pociągu,
 - naczelnik zarządu ruchu lub jego zastępca w charakterze naczelnika pociągu,
 - naczelnik wagonowni lub jego zastępca albo kierownik oddziału wagonów służbowych.Z ramienia właściwego organu władzy /instytucji/ wyznaczony jest komendant PONSZ, który utrzymuje łączność w sprawach kolejowych z naczelnikiem pociągu.

11. Przed uruchomieniem i nadejściem PONSZ, peron, tory stacyjne, pomieszczenia służbowe i dla publiczności powinny być skontrolowane pod względem czystości.
12. Pracownicy PKP, którzy z obowiązku służbowego biorą udział w przeprowadzaniu PONSZ, powinni być w przepisowym umundurowaniu, a nie obowiązani do noszenia munduru - w schludnej odzieży.
13. Przebywanie na terenie osób nie zainteresowanych w czasie przejazdu PONSZ jest zabroniony; wstęp na ten peron dla osób nie zainteresowanych powinien być zamknięty.
Powyższe nie ma zastosowania, gdy na prawach PONSZ kursuje pociąg ogólniedostępny.
14. SOK obowiązany jest wzmocnić nadzór na linii przebiegu PONSZ.
15. Naczelnicy /zawiadowcy/ stacji obowiązani są do udzielania pomocy organom d/s porządku i bezpieczeństwa w czasie wykonywania przez nich zadań na stacji lub właściwym peronie w związku z przejazdem PONSZ.
16. Na stacji odjazdu pociągu i na stacji przeznaczenia pociągu powinny być we właściwym czasie przygotowane osobne poczekalnie.

URUCHAMIANIE PONSZ

§ 2.

1. Żądanie uruchomienia PONSZ powinno wpłynąć do Ministerstwa Komunikacji /CR/ lub w wyjątkowych przypadkach do DOKP, od właściwego organu władzy /instytucji/ telefonicznie lub ustnie, w terminie stwarzającym techniczną możliwość jego uruchomienia.

2. Polecenie związane z uruchomieniem PONSZ otrzymują DOKP od Ministerstwa Komunikacji /CR/ natychmiast po otrzymaniu od organów władzy /instytucji/ takiego żądania.
3. Jeżeli żądanie uruchomienia PONSZ skierowane zostało przez właściwy organ /instytucję/ do DOKP, wówczas DOKP zarządza przygotowania do uruchomienia PONSZ i bezzwłocznie zawiadamia o tym telefonogramem Ministerstwo Komunikacji /CR/ i zainteresowane DOKP.
4. Jeżeli PONSZ ma być uruchomiony w okręgu dwóch lub więcej DOKP, wówczas Ministerstwo Komunikacji /CR/ udziela telefonogramem zainteresowanym DOKP wytycznych do rozkładu jazdy. Wzajemne porozumiewanie się DOKP między sobą powinno odbywać się tylko w wyjątkowych przypadkach, przez osoby do tego upoważnione i w sposób wykluczający nieporozumienia.

ROZKŁAD JAZDY

§ 3.

1. Każda DOKP na podstawie wytycznych Ministerstwa Komunikacji /CR/ lub zawiadomienia DOKP, o którym mowa w § 2 ust. 3, opracowuje dla swego okręgu rozkład jazdy PONSZ, którego skrót podaje telefonogramem do Ministerstwa Komunikacji /CR/.
2. Po zatwierdzeniu rozkładu jazdy przez Ministerstwo Komunikacji, DOKP podaje telefonicznie skrót rozkładu jazdy Wojewódzkie mu Urzędowi Spraw Wewnętrznych tylko w miejscowości, w której znajduje się siedziba centrali DOKP.
3. Rozkład jazdy powinien być opracowany na zasadach ogólnych z uwzględnieniem następujących wytycznych, zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu:

- 1/ PONSZ, ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi pociągami, z wyjątkiem pociągów ratunkowych niosących pomoc w wypadkach, które spowodowały przerwę w ruchu pociągów, pożar, ofiary w ludziach lub przeznaczonych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu PONSZ;
- 2/ jako szybkość największą dla PONSZ i dla poprzedzającej go lokomotywy pilotującej należy przyjąć szybkość największą, jaką można stosować na danej linii, jeżeli w poszczególnym przypadku Ministerstwo Komunikacji /CR/ nie wyda odmiennego zarządzenia. Przy opracowywaniu rozkładu jazdy należy uwzględnić czas na zwolnienia, spowodowane prowadzeniem robót torowych, mostowych lub innymi okolicznościami;
- 3/ o potrzebie uruchomienia lokomotywy pilotującej lub możliwości zastąpienia jej przez pociąg pilotujący PONSZ, decyduje właściwy organ władzy /instytucji/ zamawiający PONSZ;
- 4/ jazda PONSZ za lokomotywą /wagonem silnikowym trakcji spalinowej/ pilotującą może się odbywać:
 - a/ na liniach z samoczynną blokadą liniową trzystawną
 - w odstępie czasu potrzebnego na przejazd dwóch przylegających do siebie odstępów, które w sumie są krytyczne na danym odcinku /wymagają najdłuższego czasu jazdy/, z dodaniem nie mniej niż 5 min.;
 - b/ na liniach z blokadą liniową półsamoczynną lub bez blokady liniowej
 - w odstępie czasu potrzebnego na przejazd krytycznego odstępu lub szlaku /wymagającego najdłuższego czasu jazdy/, z dodaniem nie mniej niż 5 min.;
- 5/ jazda PONSZ za pociągiem pilotującym może się odbywać tylko w odstępach stacyjnych. Rozkład jazdy PONSZ musi uwzględniać jazdę za pociągiem pilotującym w odstępie czasu potrzebnego na przejazd krytycznego szlaku /wymagającego najdłuższego czasu jazdy/ z dodaniem nie mniej niż 10 minut;

- 6/ postoje PONSZ należy wyznaczyć według żądań właściwego organu władzy /instytucji/, a poza tym tylko dla celów techniczno-ruchowych;
- 7/ jeżeli przed lokomotywą pilotującą lub pociągiem pilotującym PONSZ, będzie uruchomiona drezyna motorowa, należy przy opracowywaniu rozkładu jazdy uwzględnić jej prowadzenie w odstępach stacyjnych z przyjazdem do stacji następnej w kierunku jazdy najmniej na 5 minut przed odjazdem lokomotywy pilotującej lub pociągu pilotującego ze stacji poprzedniej;
- 8/ pociąg pasażerski powinien być wyprawiony przed PONSZ z takim wyliczeniem, aby wjechał na stację nie później niż 5 minut, a pociąg towarowy - nie później niż 10 minut, przed wyprawieniem do tej stacji lokomotywy pilotującej lub pociągu pilotującego i nie później niż 10 minut pociąg pasażerski, a 15 minut pociąg towarowy przed niepilotowanym PONSZ;
- 9/ na liniach jednotorowych pociąg pasażerski jadący w przeciwnym kierunku niż PONSZ, należy wyprawić tak, aby na stację skrzyżowania z PONSZ wjechał nie później niż na 5 minut, a pociąg towarowy nie później niż 10 minut, przed wyprawieniem ze stacji znajdującej się przed stacją skrzyżowania lokomotywy pilotującej, pociągu pilotującego lub niepilotowanego PONSZ;
- 10/ te same okresy czasu obowiązują, jeśli droga przebiegu pociągu, który ma się skrzyżować z PONSZ, krzyżuje się przy wjeździe na stacjach, przez które PONSZ przejeżdża bez postoju, albo jeśli drogi te krzyżują się od strony wjazdu PONSZ, a pociąg ten ma postój na stacji.
Jeżeli drogi przebiegu krzyżują się przy wyjeździe ze stacji PONSZ, a pociąg ten ma postój na tej stacji, należy ruch uregulować w ten sposób, aby droga przebiegu dla PONSZ była wolna nie później niż 15 minut przed czasem odjazdu PONSZ.

Jeżeli drogi przebiegu krzyżują się na posterunku odgałęźnym, bocznicy lub osłonnym, należy postępować tak, jakby krzyżowanie dróg odbywało się na najbliższej stacji znajdującej się przed posterunkiem odgałęźnym, bocznicy lub osłonnym;

- 11/ za PONSZ może być wyprawiony pociąg w odstępie stacyjnym, jednak nie wcześniej niż po upływie 5 minut od przyjazdu PONSZ do stacji następnej;
- 12/ po przejeździe PONSZ przygotowanie przebiegu sprzecznego z przebiegiem PONSZ może nastąpić dopiero po regulaminowym zwolnieniu utwierdzenia przebiegu.

Rozkład jazdy jednak nie może przewidywać wcześniejszego wykorzystania sprzecznego przebiegu niż po upływie 5 minut od czasu przepisowego zwolnienia utwierdzenia drogi przebiegu dla PONSZ.

4. Rozkład jazdy powinien być przekazany telegramem przez DOKP do wykonania zainteresowanym rejonom przewozów kolejowych /dyrekcjom rejonów przeładunkowych/, oddziałom kolei państwowych, lokomotywniom i wagonowniom natychmiast po jego zatwierdzeniu. Wszystkie zainteresowane jednostki służbowe powinny telefonogramem potwierdzić właściwym rejonem przewozów kolejowych /dyrekcjom rejonów przeładunkowych/ i oddziałom kolei państwowych odbiór rozkładu jazdy.
Dyrektor rejonu przewozów kolejowych /rejonów przeładunkowych/ składa pisemnie lub telefonogramem do naczelnego dyrektora okręgu kp meldunek o gotowości do przeprowadzenia PONSZ zredagowany wspólnie z oddziałami kp /zainteresowanymi działami/ zasilania elektroenergetycznego, drogowym, automatyki i telekomunikacji oraz lokomotywnią i wagonownią, a w odpisie przesyła go zainteresowanym zarządom służb DOKP wraz z treścią zarządzeń wykonawczych wydanych w związku z zarządzeniem o kursowaniu PONSZ.

5. Po wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 4, DOKP zarządza telegraficznie według adresu 7 przeprowadzenie PONSZ.
6. Po otrzymaniu zarządzenia o uruchomieniu PONSZ naczelnicy /zawiadowcy/ stacji wspólnie z zainteresowanymi jednostkami organizacyjnymi innych służb opracowują szczegółowe regulaminy czynności, wg wzorów podanych w załączniku Nr 6, 7 i 8, w związku z wyprawieniem, przeprowadzeniem i przyjęciem PONSZ.
7. Naczelnicy /zawiadowcy/ stacji powiadamiają dyrektora rejonu przewozów kolejowych /rejonów przeładunkowych/ o opracowaniu regulaminów wymienionych w ust. 6. Regulaminy powinny być podane za pokwitowaniem do wiadomości zainteresowanym pracownikom.
8. Naczelnik /zawiadowca/ stacji, po otrzymaniu rozkładu jazdy PONSZ, powinien zaznajomić się z jego treścią, zwłaszcza z czasem przejazdu PONSZ przez swoją stację i przez obie stacje sąsiednie. Następnie powinien zaznajomić z tym rozkładem właściwych naczelników sekcji /zawiadowców odcinków/ drogowych, sterowania ruchem /sygnałowych/ odcinka elektrotrakcyjnego i elektroenergetycznego oraz zainteresowany personel stacyjny, jak również zainteresowanych rewidentów wagonów.
9. Naczelnik /zawiadowca/ stacji, na terenie której mają siedzibę komisariaty kolejowe MO, wartownie SOK, zaznajamia z rozkładem jazdy PONSZ komendantów komisariatów kolejowych MO i komendantów wartowni SOK.
10. Dyrekcja początkowa jazdy PONSZ, oprócz rozkładu służbowego, sporządza na podstawie danych otrzymanych z Ministerstwa Komunikacji /CR/, skrócony rozkład jazdy w 3 egzemplarzach dla każdego wagonu salonowego oraz w 5 egzemplarzach dla komendanta PONSZ. W rozkładzie tym należy podać wszystkie stacje, na których PONSZ ma wyznaczone postoje oraz odległość w kilometrach od stacji początkowej jazdy PONSZ.

PRZYGOTOWANIE POCIĄGU

§ 4.

1. Skład PONSZ oraz kolejność ustawienia wagonów ustala każdorazowo na wniosek właściwego organu władzy /instytucji/ Ministerstwo Komunikacji lub DOKP, do której wpłynęło żądanie uruchomienia PONSZ.
2. Wagony przeznaczone do składu PONSZ powinny odbyć próbną jazdę, najmniej na długości 50 km w jednym kierunku, w miarę możliwości bez zatrzymania i nie wcześniej jak 2 dni przed każdym włączeniem do pociągu.
3. W próbnej jeździe PONSZ biorą udział następujący pracownicy:
 - 1/ przedstawiciel zarządu ruchu,
 - 2/ przedstawiciel zarządu trakcji,
 - 3/ przedstawiciel zarządu wagonów,
 - 4/ naczelnik wagonowni lub jego zastępca,
 - 5/ kierownik oddziału wagonów służbowych wagonowni /jeżeli taki oddział jest w danej wagonowni/,
 - 6/ st. rewident wagonów,
 - 7/ ślusarz wagonowni,
 - 8/ elektromonter wagonowni,
 - 9/ monter łączności, a ponadto konwojencie wagonów wyznaczonych do PONSZ.

Po dokonaniu próbnej jazdy, wszystkie wagony przeznaczone do PONSZ powinny być dokładnie zbadane na kanale przy udziale osób wymienionych w załączniku Nr 9 do niniejszej instrukcji.
4. Wagony używane do PONSZ powinny być poddawane naprawom okresowym i przeglądowi zgodnie z przepisami o naprawie wagonów osobowych Mw 40b. Terminy napraw okresowych umieszczone na pudle wagonu nie mogą być przekroczone.

5. Wagony przeznaczone do składu PONSZ powinny odpowiadać po dokonanej próbnej jeździe następującym warunkom technicznym:
 - 1/ wnętrza wagonów powinny być odkurzone i oczyszczone, pudła wagonów oczyszczone do połysku, z podwozia usunięte zanieczyszczenia kurzu i błota, a zimową porą - śniegu i lodu;
 - 2/ urządzenia wewnętrzne wagonów, zamknięcia okien, drzwi wejściowych, przejściowych i przedziałowych, zawieszania firanek i rolet, urządzenia do ogrzewania wodnego, parowego lub elektrycznego powinny być w należyтым stanie technicznym i działać bez zarzutu;
 - 3/ podwozia wagonów - ostojnice, czołownice, elementy łączące ostoje, kadłuby łożysk tocznych i ślizgowych, sprężyny nośne, urządzenia ciąglowe i zderzne powinny być starannie sprawdzone i nie powinny mieć pęknięć ani śladów wytarcia, a harmonie i mostki przejściowe powinny być w pełnej sprawności technicznej;
 - 4/ zestawy kołowe powinny być starannie sprawdzone, koła nie mogą mieć żadnych rys lub pęknięć i śladów obłuzowania w piastach, obręcze kół powinny mieć w kręgu tocznym grubość nie mniejszą niż 35 mm, bez śladów pęknięć lub obłuzowania, osie zestawów kołowych nie powinny mieć żadnych rys, śladów wytarcia lub wżerów;
 - 5/ poduszki smarujące i stan oleju w maźnicach ślizgowych po próbnej jeździe powinny być sprawdzone i po ostatecznym sprawdzeniu i uzupełnieniu oleju - zaplombowane;
 - 6/ hamulce zespolone i ręczne wagonów powinny być sprawdzone i działać bez zarzutu, przewody powietrzne szczelne; skoki tłoków hamulcowych powinny być wyregulowane w granicach od 100 do 130 mm; najmniejsza grubość klocków hamulcowych powinna wynosić 35 mm;

- 7/ działanie hamulca bezpieczeństwa w każdym wagonie powinno być sprawdzone i zapewnione, a po sprawdzeniu jego rękojeści zaplombowane;
 - 8/ urządzenie do ogrzewania wodnego powinno być sprawdzone, szczelne i działać bez zarzutu, instalacja ogrzewania parowego, wodnego i elektrycznego - sprawdzona i szczelna;
 - 9/ oświetlenie elektryczne, zawieszenie prądnic i kół pasowych pod każdym wagonem powinno być sprawdzone i należyście umocowane, akumulatory powinny być naładowane, a konstrukcja zawieszenia ich sprawdzona.
6. Naczelnik wagonowni, a w razie jego nieobecności jego zastępca oraz kierownik oddziału wagonów służbowych, odpowiedzialni są osobiście za należyte przygotowanie wagonów do składu PONSZ, a szczególnie za ich stan techniczny, wyposażenia i czystości.
7. Po dokonanej próbnej jeździe, sprawdzeniu stanu technicznego, wyposażenia wewnętrznego i czystości w wagonach przewidzianych do składu PONSZ, powinien być sporządzony protokół, z wymienieniem nazwisk osób biorących udział w badaniu technicznym PONSZ do drogi. Protokół należy sporządzić wg wzoru załącznika Nr 9 do niniejszej instrukcji.
8. Po dokonaniu czynności przygotowawczych, wymienionych w ust. 1, 2, 3, 4, 5 i 6, skład PONSZ zestawiony według wskazówek Ministerstwa Komunikacji /CR/ lub DOKP powinien być ustawiony na torze postojowym co najmniej na cztery godziny przed zabraniem pociągu na tory odjazdowe dworca.
9. Pociągi PONSZ powinny być obsługiwane zasadniczo przez jedną lokomotywę. W razie konieczności użycia podwójnej trakcji, należy użyć lokomotyw tej samej serii lub o jednakowych szybkościach konstrukcyjnych.

10. Na trasie przejazdu PONSZ, na stacjach, w pobliżu których znajdują się lokomotywownie, należy utrzymywać pogotowie lokomotywowe, jeżeli nie zarządzo inaczej. Lokomotywa pozostająca w pogotowiu powinna być takiej serii, aby mogła być użyta jako lokomotywa pociągowa, przy czym lokomotywa parowa powinna być zwrócona kominem w kierunku jazdy PONSZ i gotowa do natychmiastowego wyjazdu na każde polecenie.
11. Jako lokomotywy pociągowe do PONSZ i na pogotowie należy wyznaczać:
 - 1/ w trakcji parowej - lokomotywy serii Pt 47, Ol 49 - a w przypadku gdy wymagany jest mniejszy nacisk kół na szyny lub inne warunki techniczne - lokomotywy serii Ty 2 i TKt 48,
 - 2/ w trakcji elektrycznej - wszystkie lokomotywy,
 - 3/ w trakcji spalinowej - wszystkie lokomotywy serii SP, SU i ST oraz serii SM 42 w przypadku konieczności użycia lokomotywy o zmniejszonym nacisku kół na szyny.
12. Do pilotowania PONSZ należy wyznaczać:
 - 1/ w trakcji parowej - lokomotywy serii Ol 49, a w razie braku wymienionej serii Pt 47. W przypadku, gdy wymagany jest mniejszy nacisk kół na szyny lub inne warunki techniczne - lokomotywy serii Ty 2 i TKt 48,
 - 2/ w trakcji elektrycznej - wszystkie lokomotywy,
 - 3/ w trakcji spalinowej - wszystkie lokomotywy serii SP, SU i ST, wagony spalinowe serii SN61 oraz lokomotywy serii SM41 i SM42 w przypadku konieczności użycia lokomotywy o zmniejszonym nacisku kół na szyny.
13. Lokomotywy wyznaczone do obsługi PONSZ powinny mieć czynne oświetlenie elektryczne, sprawnie działający sprzęt przeciwpożarowy i urządzenia hamulcowe, czynny szybkościomierz rejestrujący oraz pełny komplet narzędzi, przewidzianych w spisie inwentaryzowym danej lokomotywy.

14. Lokomotywy wyznaczone do prowadzenia i pilotowania PONSZ powinny być przed rozpoczęciem jazdy zbadane komisyjnie pod względem stanu technicznego i przydatności. Stan techniczny lokomotyw po szczegółowym zbadaniu powinien być co najmniej dobry. W skład komisji wchodzi następujący pracownicy:
 - 1/ naczelnik lokomotywowni lub jego zastępca, który jest jednocześnie przewodniczącym komisji,
 - 2/ kierownik oddziału napraw,
 - 3/ maszynista instruktor,
 - 4/ drużyna lokomotywowa.
15. Lokomotywy pociągowe i pilotujące, zbadane i przyjęte komisyjnie, należy poddać próbie biegu na odcinku długości co najmniej 40 km w obydwóch kierunkach, w tym co najmniej 20 km z szybkością wyznaczoną dla PONSZ.
16. W próbnej jeździe lokomotywy bierze udział maszynista instruktor wchodzący w skład komisji oraz drużyna lokomotywowa, która ma prowadzić dany PONSZ, jeżeli zarząd trakcji nie zarządzi inaczej.
17. Jeżeli do obsługi PONSZ została wyznaczona lokomotywa, która dopiero wróciła z drogi i przy której nie grzeją się osie, czopy, panwie, itp. części, to takiej lokomotywy nie potrzeba poddawać próbie biegu.
18. Wyznaczone lokomotywy powinny mieć co najmniej 5000 km przebiegu od ostatniej naprawy okresowej oraz najwyżej - dla lokomotyw parowych 50%, a dla lokomotyw elektrycznych i spalinowych 90% przebiegu między sąsiednimi naprawami okresowymi.
19. Lokomotywę parową należy wyposażyć w węgiel o wartości opałowej co najmniej 6500 Kcal, przy czym należy uprzednio usunąć z tendra węgiel pozostały z poprzednich jąd.
20. Przy wyposażeniu lokomotywy pociągowej w węgiel lub paliwo płynne zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami powinno być obecni następujący pracownicy:

- 1/ maszynista instruktor wchodzący w skład komisji,
 - 2/ kierownik składu opału,
 - 3/ drużyna lokomotywowa.
21. Po całkowitym przygotowaniu lokomotywy parowej, elektrycznej lub spalinowej i doprowadzeniu do stanu czystości, lokomotywę należy pozostawić pod opieką wyznaczonego pracownika drużyny lokomotywowej lub innego organu w zależności od potrzeby.
 22. O wynikach badania i przydatności lokomotywy do obsługi PONSZ, należy sporządzić protokół według wzoru podanego w załączniku Nr 10 /lokomotywy parowe/ lub w załączniku Nr 11 /lokomotywy elektryczne i spalinowe/.
 23. Drużyna lokomotywy parowej PONSZ powinna się składać z maszynisty, młodszego maszynisty i palacza lokomotywy, zaś lokomotywy parowej pilotującej - z maszynistą i młodszego maszynisty. Drużyny lokomotywowe elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych powinny składać się z maszynisty i młodszego maszynisty.
 24. Na lokomotywy PONSZ oraz lokomotywy pilotujące należy wyznaczać maszynistów instruktorów, którzy jadą w granicach własnej DOKP, zmiana instruktorów powinna się odbywać na stacjach, które dyrekcje okp uzgadniają między sobą.
 25. Wszystkie lokomotywy wyznaczone do obsługi PONSZ należy obsadzić najlepszymi drużynami lokomotywowymi.
 26. Zadymianie stacji z lokomotyw parowych, obsługujących PONSZ i innych lokomotyw znajdujących się w pobliżu, jest zabronione. Należy się również wystrzegać dymienia podczas jazdy.
 27. Drużynom lokomotywowym pociągów krzyżujących się z PONSZ lub wyprzedzanych przez niego nie wolno się oddalać ze swych stanowisk podczas postoju na stacjach, aż do przejścia PONSZ.

28. Przy zmianie lokomotywy na stacji, w pobliżu której znajduje się lokomotywnia, powinien być obecny naczelnik lokomotywni lub jego zastępca.

WARUNKI TECHNICZNE, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ
LOKOMOTYWY OBSŁUGUJĄCE PONSZ, PILOTUJĄCE
I POGOTOWIA

§ 5.

1. Lokomotywy parowe.

- 1/ Dla stwierdzenia stanu technicznego parowozu należy dokonać szczegółowych oględzin parowozu i tendra ze szczególnym zwróceniem uwagi na:
 - a/ stan przyrządów zasilających kotła,
 - b/ podwozie parowozu i tendra,
 - c/ sprawność działania sprężarki, hamulca zespolonego i ręcznego, przyrządów smarowniczych, piasecznicy oraz silników wraz z rozrzędem pary,
- 2/ smar do smarowania mechanizmu napędowego i łożysk nośnych lokomotywy i tendra powinien być przefiltrowany, wnętrza smarownic oczyszczone, aparaty smarne powinny sprawnie działać, a zamknięcia smarownic i przewody smarne - szczelne,
- 3/ parowóz użyty do prowadzenia PONSZ powinien być nie więcej niż 10 dni po ostatnim przeglądzie okresowym,
- 4/ zużycie klocków hamulcowych nie powinno przekraczać 40%.

2. Lokomotywy elektryczne.

Stan techniczny lokomotyw przeznaczonych do prowadzenia PONSZ powinien odpowiadać następującym warunkom:

- 1/ zużycie klocków hamulcowych nie powinno przekraczać 40%;

- 2/ w czasie przeglądu po jeździe próbnej należy dokonać oględzin maszyn elektrycznych, a w szczególności sprawdzić stan łożysk, komutatorów, szczotek węglowych, szczotko-trzymaczy i zacisków;
 - 3/ nagrzewanie się łożysk nie może przekraczać:
 - a/ dla łożysk tocznych 60°C,
 - b/ dla łożysk ślizgowych 45°C,
 - 4/ stan oleju w smarownicach, karterach sprężarek i przekładnicach zębatych powinien być uzupełniony do wymaganego poziomu dla danej maszyny;
 - 5/ zgodnie ze schematem powinna być sprawdzona kolejność zamykania się styczników obwodu głównego oraz prawidłowość pracy pozostałych obwodów elektrycznych;
 - 6/ powinien być sprawdzony czas podnoszenia się i opadania pantografów, a minimalna grubość płytek ślizgacza pantografu nie powinna być mniejsza niż 3,5 mm;
 - 7/ sprawdzić należy działanie układu hamulcowego i czuwakowego;
 - 8/ stan sprężyn, połączeń wózków i haków ciągłych oraz urządzeń nawrotowych wózków powinien być sprawdzony;
 - 9/ prawidłowość zawieszenia i strzałka ugięcia resorów powinna być zbadana;
 - 10/ należy dokonać przeglądu oporów rozruchowych, zamocowania szyn łączeniowych oraz zwrócić uwagę, czy nie widać śladów przegrzania segmentów oporowych;
3. Lokomotywy spalinowe.

Dla stwierdzenia stanu technicznego lokomotyw należy dokonać szczegółowych oględzin, podczas których należy w szczególności:

- 1/ sprawdzić zużycie klocków hamulcowych, które nie powinno przekraczać 40%;
- 2/ dokonać oględzin silnika spalinowego, pomp wtryskowych, paliwowych i wodnych, silników i maszyn elektrycznych, a w szczególności sprawdzić stan łożysk komutatorów, szczotek węglowych, szczotko-trzymaczy i zacisków;
- 3/ sprawdzić i uzupełnić stan oleju napędowego i smaru w zespołach i podzespołach zgodnie ze schematem smarowania;
- 4/ sprawdzić poziom i gęstość elektrolitu w akumulatorach oraz sprawdzić ich napięcie na zaciskach;
- 5/ sprawdzić filtry paliwowe, olejowe i powietrzne;
- 6/ sprawdzić działanie przyrządów kontrolno-pomiarowych na stanowiskach maszynisty oraz działanie szybkościomierzy, sygnalizacji i sygnałów akustycznych;
- 7/ sprawdzić działanie układu hamulcowego i czuwakowego;
- 8/ sprawdzić stan podwozia i nadwozia;
- 9/ sprawdzić działanie układu sterowania.

WYPOSAŻENIE PONSZ W SPRZĘT ŁĄCZNOŚCI

§ 6.

1. PONSZ powinien być wyposażony w polowy aparat telefoniczny. Należy również zainstalować w pociągu /w wagonie służbowym/ wewnętrzne połączenie telefoniczne z przedziału naczelnika pociągu do lokomotywy.
2. Polowy /monterski/ aparat telefoniczny ustawiony w lokomotywie powinien być wyposażony w dodatkowy wewnętrzny dzwonek głośno brzmiący.

WYZNACZENIE PRACOWNIKÓW DO OBSŁUGI PONSZ

§ 7.

Do prowadzenia PONSZ należy wyznaczyć doświadczonych, następujących pracowników:

- 1/ drużyny lokomotywowe i konduktorskie, znające dokładnie warunki techniczno-ruchowe linii,
- 2/ drużyny obsługi technicznej wagonów PONSZ w składzie:
 - a/ starszy rewident wagonów,
 - b/ ślusarz wagonowni,
 - c/ elektromonter wagonowni,
 - d/ konwojenci wagonów,
 - e/ pracownik dozorujący aparaty telefoniczne.

CZYNNOSCI PRZED ODJAZDEM PONSZ

§ 8.

1. Skład pociągu przygotowany do drogi powinien być ustawiony przy peronie co najmniej na godzinę przed czasem odjazdu pociągu, jeżeli Ministerstwo Komunikacji nie zarządzi wcześniejszego podstawienia składu pociągu.
2. Po ustawieniu składu PONSZ na stacji początkowej przy peronie powinni stawić się służbowo: dyrektor rejonu przewozów kolejowych /rejonów przeładunkowych/ naczelnicy oddziałów: zasilania elektroenergetycznego, drogowego, automatyki i telekomunikacji, naczelnicy lokomotywowni i wagonowni /naczelnicy zainteresowanych działów dyrekcji rejonów przeładunkowych /oraz naczelnik/ zawiadowca/ stacji.
3. Nie później niż na godzinę przed przejazdem lokomotywy /albo pociągu/ pilotującej PONSZ, należy przerwać na szlaku wszelkie roboty

oraz usunąć z toru /na szlakach linii wielotorowych z toru, po którym przejeżdża PONSZ oraz z sąsiadujących z tym torem/ wózki robocze, drezyny, maszyny itp. i trzymać je pod zamknięciem lub stałym dozorem aż do przejazdu pociągu.

POSTĘPOWANIE W CZASIE JAZDY PONSZ

§ 9.

1. Wjazdy i wyjazdy PONSZ mogą się odbywać tylko z torów głównych.
Przy jeździe bez zatrzymania, na stacjach pośrednich należy PONSZ przepuszczać tylko po torze głównym zasadniczym.
2. Jazdy lokomotyw pilotujących i PONSZ mogą odbywać się tylko po tym samym torze.
3. Na stacjach czołowych /kończących się torami oporowymi/ lokomotywę pilotującą należy przyjąć na tor sąsiadujący bezpośrednio z torem głównym wyznaczonym do przyjęcia PONSZ.
4. Na stacji końcowej jazdy PONSZ oraz na stacjach planowej zmiany lokomotyw, kierunku jazdy lub dłuższego postoju na stacji pośredniej, lokomotywę pilotującą należy przestawić natychmiast na inny tor, pozostawiając drogę przebiegu dla wjazdu PONSZ w stanie nienaruszonym.
5. Nowe lokomotywy pilotujące powinny wjechać w takim zestawieniu na tor, na którym znajduje się PONSZ, aby po odjeździe lokomotywy pilotującej droga przebiegu dla wyjazdu PONSZ pozostała w stanie nienaruszonym.
6. Do pilotowania PONSZ można użyć pociągu pasażerskiego.
7. W razie nieprzewidzianego rozkładem jazdy postoju PONSZ na stacji pośredniej, w celu dokonania zmiany lokomotywy, wagonów, naboru wody do lokomotywy lub z innej przyczyny, należy zatrzymać

lokomotywę pilotującą na następnej stacji i wyznaczyć jej czas odjazdu w zależności od postoju zatrzymanego PONSZ /§ 3/.

8. Na stacjach początkowej i końcowej oraz na wszystkich stacjach zatrzymania się, oględziny techniczne wagonów i lokomotywy wykonuje drużyna techniczna i drużyna lokomotywowa PONSZ.
9. Drużynom lokomotyw i drużynom konдукtorskim pociągów krzyżujących się z PONSZ lub wyprzedzanych przez ten pociąg, nie wolno oddalać się ze swego stanowiska podczas postoju na stacji, aż do przejazdu PONSZ.
10. Przy wyprzedzaniu i krzyżowaniu się na stacjach pociągów z PONSZ, drzwi i okna wagonów pasażerskich od strony PONSZ powinny być zamknięte.
11. Drużyny pociągów towarowych powinny specjalnie zwracać uwagę podczas postoju, czy ładunek wagonów otwartych nie uległ przesunięciu się i czy nie zagraża bezpieczeństwu ruchu.
12. Wykonanie czynności, o których mowa w ust. 9, 10 i 11, dopilnowuje naczelnik /zawiadawca/ stacji.
13. W razie konieczności zatrzymania PONSZ w miejscu nieprzewidzianym w rozkładzie jazdy, przedstawiciel właściwego organu kolejowego powinien oczekiwać w tym miejscu przybycia pociągu, w celu zawiadomienia naczelnika pociągu o przyczynie zatrzymania i przypuszczalnym czasie postoju.
14. Naczelnik pociągu powinien o zaszłym wydarzeniu poinformować komendanta PONSZ.
15. Na stacji początkowej biegu pociągu i na stacjach, na których zmienia się skład pociągu, kierunek jazdy lub lokomotywę, należy wymierzyć w metrach odległość od środka wejściowego stopnia do kabiny maszynisty na lokomotywie do środka stopni wagonu głównego, po których nastąpi wsiadanie lub wysiadania.

16. Czynności, o których mowa w ust. 15, należy wykonać w następujący sposób:

1/ naczelnik pociągu uzgadnia z komendantem PONSZ, na których stacjach, z którego wagonu salonowego i po których stopniach nastąpi wsiadanie i wysiadanie, o czym informuje osobiście naczelnika /zawiadowcę/ stacji początkowej biegu PONSZ;

2/ naczelnik /zawiadowca/ stacji, po otrzymaniu wskazówek od naczelnika pociągu, nakreśla na peronie kredą dwie kreski, oznaczające:

a/ miejsce, w którym znajduje się środek stopnia do kabiny maszynisty lokomotywy prowadzącej PONSZ;

b/ miejsca, gdzie znajduje się środek stopniu wagonu, po których ma nastąpić przewidziane wsiadanie lub wysiadanie;

3/ natychmiast po odejściu pociągu naczelnik /zawiadowca/ stacji wraz z miejscowym naczelnikiem sekcji (zawiadowcą odcinka drogowego), pod kontrolą zastępcy naczelnika oddziału drogowego, po uprzednim sprawdzeniu taśmy pomiarowej, przystępuje do dokonania pomiaru w metrach, odległości między powyższymi kreskami.

Wynik pomiaru naczelnik /zawiadowca/ stacji podaje telefonicznie, potwierdzając następnie telegramem tym naczelnikom /zawiadowcom/ stacji zatrzymania się pociągu, które wskaże naczelnik pociągu;

4/ naczelnik /zawiadowca/ stacji, po otrzymaniu pomiaru, ustala miejsce na peronie, gdzie ma wypaść środek stopniu wagonu głównego, po którym ma nastąpić wsiadanie lub wysiadanie, następnie odmierza od tego miejsca wielkość pomiaru, aby określić na peronie, gdzie wypadnie środek stopni lokomotywy i oznacza miejsce to kredą - kreską prostopadłą do osi toru;

5/ miejsce, ustalone dla zatrzymania się lokomotywy środkiem stopni do kabiny maszynisty na lokomotywie, należy oznaczyć

na peronie kreską szerokości 5 cm, narysowaną kredą przez całą szerokość peronu - w miejscu tym powinien stać dyżurny ruchu;

6/ delegacje przybyłe na powitanie osób jadących w PONSZ, zajmują miejsca wyznaczone przez organizatorów powitania w porozumieniu z naczelnikiem /zawiadowcą/ stacji.

17. We wszystkich sprawach odnoszących się do PONSZ naczelnik /zawiadowca/ stacji, na której zatrzymuje się pociąg, powinien zwracać się tylko do naczelnika pociągu.

18. Skrócenie postoju ustalonego w rozkładzie jazdy, w razie spóźnienia PONSZ może zarządzić naczelnik pociągu tylko za zgodą komendanta PONSZ.

19. Naczelnik /zawiadowca/ stacji przeznaczenia PONSZ powinien zgłaszać miejscowemu organowi MO lub jego przedstawicielowi oraz swoim przełożonym wiadomość o opóźnieniu przyjazdu PONSZ.

20. O odjeździe i przyjeździe PONSZ naczelnicy /zawiadowcy/ stacji początkowej i przeznaczenia, a o zaistniałych uchybieniach także i stacji pośrednich, obowiązani są zawiadomić natychmiast telefonogramem swoich bezpośrednich zwierzchników oraz naczelnego dyrektora Ruchu Kolejowego za pośrednictwem dyspozytury.

21. W razie uchybień, DOKP obowiązane są przedstawić Ministerstwu Komunikacji w terminie 7-dniowym po ukończeniu podróży sprawozdania o przebiegu PONSZ z załączeniem rozkładu jazdy i odpisu raportu z jazdy wraz z wynikami przeprowadzonego dochodzenia i wnioskiem zapobiegawczym na przyszłość.

22. Za całość akcji, związanej z uruchomieniem PONSZ w zakresie czynności wynikających z kompetencji służb, odpowiadają: naczelnicy dyrektorzy w Dyrekcji Generalnej PKP, naczelnicy dyrektorzy okręgów kolei państwowych, a za wykonanie w terenie

dyrektorzy rejonów przewozów kolejowych /rejonów przeładunkowych/.

NALEŻNOŚCI PRZEWOZOWE

§ 10.

1. Należności za przebiegi PONSZ i oddzielnych wagonów salonowych i sypialnych "WARS" włączonych do pociągów stałych w kraju i za granicą oraz należność za ewentualne zniszczenie wyposażenia użytych wagonów opłacana będzie w formie rocznego ryczałtu, wysokość którego ustala Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z zainteresowaną instrukcją.
2. W komunikacji krajowej przewozy PONSZ odbywają się bez dokumentów przejazdowych, na podstawie zarządzeń telegraficznych Ministerstwa Komunikacji o uruchomieniu PONSZ.
3. Przewozy PONSZ w komunikacji międzynarodowej CIV odbywają się na podstawie biletów zbiorowych komunikacji CIV, wystawionych przez placówki sprzedaży biletów /upoważnione kolejowe kasy biletowe i kasy biletowe PBP "Orbis"/ na mocy zarządzeń telegraficznych Ministerstwa Komunikacji o uruchomieniu PONSZ.

Przy wystawianiu biletów zbiorowych na przewóz PONSZ w międzynarodowej komunikacji CIV kasy biletowe powinny podawać w biletach opłaty taryfowe za przewóz w pełnym wymiarze. Na odwrotnej stronie grzbietu biletu zbiorowego wpisuje się adnotację "Wydano bez pobrania należności. Należność opłacono ryczałtem. Podstawa: Zarz.Min. Kom. Nr z dnia"

Właściwy bilet zbiorowy wydaje się osobie upoważnionej bez pobierania jakichkolwiek opłat. Do grzbietu biletu zbiorowego dołącza się zarządzenie o uruchomieniu PONSZ, a bilet

zarachowuje się w wykazie wydanych biletów zbiorowych, wpisując słowo "ryczałt" w kolumnie przewidzianej na wpisanie należności za przewóz.

Jeżeli do składów PONSZ uruchomionych w komunikacji międzynarodowej CIV zostały włączone wagony sypialne, placówka dokonująca odprawy biletowej wystawia oprócz biletu zbiorowego na przejazd - bilety dodatkowe na miejsca sypialne.

Na odwrotnej stronie grzbietu biletu wpisuje się adnotację "Wydano bez pobrania należności. Ryczałt PONSZ. Podstawa: Zarz.Min.Kom. Nr z dnia"

W wykazie wydanych biletów sypialnych w kolumnie należności, zamiast kwoty wpisuje się wyrazy "Ryczałt PONSZ".

4. W komunikacji SMPS przewozy PONSZ odbywają się:
 - 1/ na podstawie biletów komunikacji międzynarodowej SMPS, wystawionych i rozliczalnych w sposób ustalony w ust. 3 - albo
 - 2/ bezpłatnie bez dokumentów przewozowych na podstawie uchwały V Sesji Narady Ministrów OSZD w Phenianie - zależnie od decyzji podanej w zarządzeniu o uruchomieniu PONSZ.
5. Należności przedsiębiorstwa WARS za użyte w składzie PONSZ jego wagony sypialne przedsiębiorstwo to fakturuje za rachunek C-DOKP Warszawa, która pokrywa je z otrzymanego ryczałtu /ust.1/.
6. CBRZ oblicza udziały przypadające na rzecz obcych zarządów kolejowych z tytułu przewozów PONSZ w komunikacji międzynarodowej CIV oraz prowizję ewentualnie przypadającą na rzecz PBP "Orbis" z tytułu dokonania odprawy biletowej i rozlicza się z nich na zasadach ogólnych, zaliczając kwoty rozchowe tytułem udziałów na rzecz obcych zarządów kolejowych oraz prowizję na rzecz PBP "Orbis" na zmniejszenie dochodu PKP z przewozu osób.

PRZEJAZDY NADZWYCZAJNE W WAGONACH
SALONOWYCH POCIĄGAMI OGÓLNIEDOSTĘPNYMI

§ 11.

Jeżeli do pociągu pasażerskiego ogólniedostępnego zostaną włączone wagony salonowe i właściwe organa władzy /instytucje/ zażądają stosowania specjalnych środków ostrożności, mających zapewnić większe bezpieczeństwo ruchu /§ 1 ust. 5/, należy pociągi takie na zarządzenie Ministerstwa Komunikacji /CR/ lub DOKP przeprowadzić z zastosowaniem postanowień zawartych w następujących paragrafach niniejszej instrukcji: § 1 ust. 1, 2, 3 oraz ust. 10 z tym, że tylko maszynista instruktor na lokomotywie i kontroler ruchu w pociągu, § 2 ust. 1, § 3 ust. 8, 9, 10, § 4 ust. 5, 6 i 7, § 8 ust. 3, § 9 ust. 9-12, 10-22 i § 10.

Załącznik Nr 1

CZYNNOŚCI PERSONELU SŁUŻBY RUCHU

1. W Dyrekcji Ruchu Kolejowego:

- 1/ Zgłoszenie na uruchomienie PONSZ od właściwych organów władzy /instytucji/ przyjmuje Naczelny Dyrektor Ruchu Kolejowego /CR/ lub wyznaczony przez niego pracownik;
- 2/ wyznaczony przez naczelnego dyrektora CR pracownik uzgadnia z zamawiającym szczegółowe warunki przewozu i jeżeli zgłoszenie na uruchomienie PONSZ wpłynie bezpośrednio do niego, powiadamia o tym Naczelnego Dyrektora CR i Naczelnika Wydziału Rozkładów Jazdy CR;
- 3/ naczelnego dyrektora CR o potrzebie i uruchomieniu PONSZ powiadamia Podsekretarza Stanu pionu eksploatacyjnego w Ministerstwie Komunikacji;
- 4) po uzgodnieniu z zamawiającym szczegółowych warunków przejazdu PONSZ, Dyrekcja Ruchu Kolejowego udziela niezbędnych informacji i wskazówek wyznaczonym pracownikom zainteresowanych komórek organizacyjnych Dyrekcji Generalnej PKP:
 - a/ Wydziału Przepisów i Taryf PKP w Dyrekcji Przewozów i Eksploatacji Handlowej - tylko w razie przewozu PONSZ na kolejach zagranicznych w celu spowodowania wystawienia biletu komunikacji międzynarodowej,
 - b/ Wydziału Eksploatacji Wagonów w Dyrekcji Wagonów /CW/ - w celu przygotowania i wyposażenia wagonów,
 - c/ Wydziału Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Dyrekcji Trakcji /CM/ - w celu przygotowania odpowiednich pojazdów trakcyjnych pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz ustalenia stacji ewentualnej zmiany pojazdów trakcyjnych,
 - d/ Wydziału Techniczno-Exploatacyjnego w Dyrekcji Utrzymania Kolei /CD/;

e/ Wydziału Urządzeń Sterowania Ruchem oraz Łączności Przewodowej w Dyrekcji Automatyki i Telekomunikacji /CT/ - w celu przedsięwzięcia środków zabezpieczających przebieg PONSZ. Wyznaczeni pracownicy wymienionych komórek organizacyjnych Dyrekcji Generalnej PKP obowiązani są w określonym terminie zgłosić do CR wykonanie wszystkich przygotowań związanych z przejazdem PONSZ;

- 5/ po ustaleniu niezbędnych danych CR daje wytyczne zarządom ruchu zainteresowanych dyrekcji okp do opracowania rozkładu jazdy. PONSZ i opracowany rozkład jazdy przedstawia Naczelnemu Dyrektorowi Ruchu Kolejowego do zatwierdzenia;
- 6/ rozkład jazdy po zatwierdzeniu przez Naczelnego Dyrektora Ruchu Kolejowego, wyznaczony pracownik przedstawia zamawiającym organom władzy /instytucji/;
- 7/ po przyjęciu rozkładu jazdy PONSZ przez właściwe organa władzy /instytucji/, Dyrektor CR wydaje odnośne zarządzenie zainteresowanym DOKP;
- 8/ o wydanych zarządzeniach CR /wyznaczony pracownik/ zawiadamia Główną Dyspozyturę PKP, która obowiązana jest dopilnować wykonania zarządzeń, śledzić pilnie ruch pociągów i troszczyć się o przeprowadzenie PONSZ ściśle według ustalonego rozkładu jazdy bez żadnych uchybień.

2. W Zarządzie Ruchu:

- 1/ kierownik działu rozkładów jazdy po otrzymaniu z Ministerstwa Komunikacji polecenia i wytycznych do opracowania rozkładu jazdy PONSZ, powiadamia o tym naczelnika zarządu i poleca opracowanie rozkładu jazdy PONSZ. Opracowany rozkład jazdy PONSZ po zatwierdzeniu przez naczelnika zarządu - kierownik działu przekazuje do Ministerstwa Komunikacji /CR/, a o próbnej jeździe składu PONSZ - powiadamia naczelnika zarządu wagonów;

- 2/ naczelnik zarządu ruchu o otrzymanym poleceniu opracowania rozkładu jazdy powiadamia Naczelnego Dyrektora OKP, a po otrzymaniu zarządzenia CR o uruchomieniu PONSZ:
- a/ wydaje zarządzenie przeprowadzenia PONSZ według adresu 7,
 - b/ wyznacza naczelnika PONSZ,
 - c/ sporządza akt poufny dotyczący PONSZ, do którego wzywa właściwe zarządzenia zainteresowanych zarządów, schemat zestawienia PONSZ, nazwiska i stanowiska obsługi pociągowej, technicznej i nadzorczej z zaznaczeniem, za co odpowiadają i na jakich odcinkach pełnią służbę.
- Teczkę tę wraz z aktualnym wykresem, na którym jest nanie-siona czerwonym ołówkiem trasa PONSZ i lokomotywy pilotującej, powinien posiadać naczelnik PONSZ;
- 3/ dyspozytor ruchu śledzi ruch pociągów i dba o przeprowadzenie PONSZ ściśle według rozkładu jazdy. O biegu PONSZ informuje bieżąco Główną Dyspozyturę PKP.
3. W rejonie przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/
- 1/ Dyrektor rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ po otrzymaniu zarządzenia o przeprowadzeniu PONSZ:
- a/ wydaje zarządzenie podległym jednostkom służbowym i przyjmuje potwierdzenia telefonogramem od tych jednostek o otrzymaniu zarządzenia i sporządzeniu regulaminów czynności,
 - b/ składa meldunek o gotowości do przeprowadzenia PONSZ naczelnemu dyrektorowi okp pisemnie lub telefonogramem zredagowanym wspólnie z oddziałami /zainteresowanymi działami/ zasilania elektroenergetycznego, drogowym, automatyki i telekomunikacji oraz lokomotywnią i wagonownią, a w odpisie

- przesyła go zainteresowanym zarządom służb DOKP wraz z treścią wydanych zarządzeń, w związku z kursowaniem PONSZ,
- c/ wyznacza kontrolera ruchu do jazdy na lokomotywie pilotującej oraz zadania dla pozostałych kontrolerów ruchu,
 - d/ po ustawieniu składu PONSZ na stacji, zgłasza się służbowo przy pociągu /§ 8 ust. 2/,
 - e/ po jego wyprawieniu osobiście czuwa nad ruchem PONSZ pozostając w swoim biurze; obowiązany jest on w razie opróżnienia PONSZ odpowiednio regulować ruch pociągu i lokomotywy pilotującej,
 - f/ w przypadku nierégularności ruchu pociągów, reguluje ruch pociągów odpowiednio do ruchu PONSZ;
- 2/ kontroler ruchu podczas jazdy na lokomotywie pilotującej lub na lokomotywie pociągu pilotującego powinien:
- a/ zwracać uwagę na stan osygnalizowania semaforów, tarcz ostrzegawczych, wskaźników itp. oraz na sposób pełnienia służby przez personel wykonawczy służby ruchu,
 - b/ dopilnować, aby przebieg lokomotywy lub pociągu pilotującego oraz PONSZ odbywał się zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy,
 - c/ czuwać nad bezpieczeństwem ruchu PONSZ,
 - d/ o wszelkich niewłaściwościach powiadamiać właściwe władze i dyrektora rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/.
4. Na stacjach naczelnik /zawiałowca/ stacji:
- 1/ po otrzymaniu zarządzenia o kursowaniu PONSZ, sporządza regulamin czynności /załączniki 6,7,8/,
 - 2/ potwierdza telefonogramem do rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ otrzymanie zarządzenia o kursowaniu PONSZ i podaje treść sporządzonego regulaminu czynności,

- 3/ regulaminy czynności podaje do wiadomości za pokwitowaniem zainteresowanym pracownikom,
- 4/ przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego PONSZ wspólnie z naczelnikiem sekcji /zawiadawcą odcinka/ drogowej lub pracownikiem przez niego wyznaczonym, kontrolują stan rozjazdów, tak na stacjach jak i na szlakach /ładownie, bocznicę szlakowe, stacje zamknięte dla potrzeb technicznych itp./, leżących na drodze przebiegu pociągu, co odnotowują w dziennikach oględzin rozjazdów na wszystkich nastawniach i posterunkach zwrotniczych, biorących udział w drodze przebiegu PONSZ,
- 5/ od chwili skontrolowania rozjazdów do czasu przejazdu lokomotywy pilotującej lub pociągu pilotującego i PONSZ, zwrotnice przejeżdżane na ostrze dozoruje wyznaczony przez naczelnika /zawiadawcę/ stacji pracownik służby ruchu, a na szlaku pracownik służby drogowej z odpowiednimi kwalifikacjami wyznaczony przez naczelnika sekcji /zawiadawcę odcinka/ drogowej. Dźwignie zwrotnic leżących na drodze przebiegu PONSZ, należy unieruchomić za pomocą klinów zastawczych do momentu przygotowania drogi przebiegu dla lokomotywy pilotującej do czasu przejścia PONSZ, niezależnie od zamknięcia ich drążkiem przebiegowym i utwardzenia po otrzymaniu bloku nakazu, lub zgody. Przy nastawianiu elektrycznym należy wyłączyć prąd nastawczy od zwrotnic biorących udział w drodze przebiegu lokomotywy pilotującej do czasu przejścia PONSZ albo na ten czas zastosować właściwe zamknięcia pomocnicze na przyciskach /dźwigniach/ sterujących tymi zwrotnicami,
- 6/ zaznajamia z rozkładem jazdy Komendantów Komisariatów Kolejowych MO i Komendantów Wartowni SOK,
- 7/ na czas przejścia PONSZ osobiście nadzoruje pracę służby ruchu.

Załącznik Nr 2

Załącznik Nr 2

CZYNNOSCI PERSONELU SŁUŻBY TRAKCJI

1. W Dyrekcji Trakcji:

- 1/ Naczelnik Wydziału Eksploatacji Taboru po otrzymaniu zawiadomienia, że będzie uruchomiony PONSZ ustala, które DOKP i na jakich odcinkach przeprowadzą pociąg, o czym zawiadamia zainteresowane dyrekcje okp telefonogramem;
- 2/ dyspozytor trakcji przyjmuje od dyspozytorów trakcji DOKP następujące dane zgłaszane telefonicznie:
 - a/ serie i numery lokomotyw pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz stacje, na których będą wystawione,
 - b/ nazwiska naczelników zarządów trakcji lub ich zastępców, którzy będą pełnić dyżur w czasie biegu PONSZ;
- 3/ dyspozytor trakcji śledzi bieg pociągu i notuje wszelkie odchylenia od rozkładu jazdy oraz przyczyny tych odchyżeń, a poza tym uprzedza właściwą terenowo DOKP o ewentualnych nieprawidłowościach biegu PONSZ i wydaje w razie potrzeby operatywne polecenia w zakresie obsługi lokomotywowej dla utrzymania lub przywrócenia prawidłowego biegu PONSZ.

2. W Zarządzie Trakcji:

- 1/ naczelnik zarządu trakcji lub jego zastępca po otrzymaniu zawiadomienia o uruchomieniu PONSZ ustala lokomotywnię obsługującą, a następnie:
 - a/ poleca naczelnikowi lokomotywni przygotować lokomotywy pociągowe, pilotujące oraz pogotowia, podaje odcinki obsługi oraz stacje, na których należy wystawić pogotowia lokomotyw, oraz wyznacza maszynistów instruktorów,
 - b) poleca naczelnikowi oddziału zasilania elektroenergetycznego w przypadku, gd trasa PONSZ przebiega przez linie zelektryfikowane, lub wyposażone w samoczynną blokadę liniową, zastosowanie postanowień niniejszej instrukcji,

- c/ kontroluje bieżąco prawidłowy i terminowy przebieg przygotowań, przyjmuje zgłoszenia o wynikach badań lokomotyw i jazd próbnych, o stanie sieci i urządzeń zasilania trakcji elektrycznej i samoczynnej blokady liniowej oraz udziela w razie potrzeby niezbędnych wskazówek,
 - d/ zgłasza się służbowo na peronie stacji z chwilą podstawienia składu PONSZ, jego przejazdu lub przybycia, jeżeli stacja leży w miejscowości będącej jednocześnie siedzibą DOKP,
 - e/ dyżuruje w miejscu służbowym /lub w mieszkaniu, jeśli posiada telefon włączony do sieci telefonicznej PKP/ i śledzi bieg pociągu w granicach macierzystej DOKP, wydaje w razie potrzeby polecenia niezbędne dla utrzymania planowego biegu PONSZ.
3. Dyspozytor trakcji w DOKP:
- 1/ przyjmuje zgłoszone przez lokomotywnie serie i numery lokomotyw pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz nazwiska drużyn lokomotywowych i maszynistów instruktorów,
 - 2/ zgłasza dyspozytorowi d/s trakcji w Głównej Dyspozyturze PKP serie i numery lokomotyw pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz stacje, na których będą wystawiane,
 - 3/ śledzi bieg pociągu w granicach DOKP i o wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy zgłasza niezwłocznie dyżurującemu naczelnikowi zarządu trakcji lub jego zastępcy i dyspozytorowi d/s trakcji w Głównej Dyspozyturze PKP,
 - 4/ zasięga informacji czy lokomotywa macierzysta DOKP przyprzewadziła PONSZ rozkładowo na stację zmiany lokomotyw oraz w jakim znajduje się stanie i powyższe zgłasza naczelnikowi zarządu trakcji lub jego zastępcy.

4. W dyrekcji rejonów przeładunkowych:

- 1/ naczelnik działu trakcji lub jego zastępca poleca naczelnikowi lokomotywowni lub jego zastępcy przygotować lokomotywy pociągowe, pilotujące, pogotowia oraz wyznacza maszynistów instruktorów, podaje odcinki obsługi oraz stacje, na których należy wystawiać pogotowia lokomotyw oraz:
 - a/ kontroluje bieżąco prawidłowy i terminowy przebieg przygotować, przyjmuje zgłoszenia o wynikach badań lokomotyw i jazd próbnych oraz udziela w razie potrzeby niezbędnych wskazówek;
 - b/ zgłasza się służbowo na peronie stacji z chwilą podstawienia składu PONSZ, jego przejazdu lub przybycia jeżeli stacja leży w miejscowości będącej jednocześnie siedzibą dyrekcji rejonów przeładunkowych,
 - c/ dyżuruje w miejscu służbowym /lub w mieszkaniu, jeśli posiada telefon włączony do sieci telefonicznej PKP/ i śledzi bieg pociągu w granicach dyrekcji rejonów przeładunkowych, wydaje w razie potrzeby polecenia niezbędne do utrzymania planowego biegu PONSZ;
- 2/ dyspozytor oddziału trakcji:
 - a/ przyjmuje zgłoszone przez lokomotywownie serie i numery lokomotyw pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz nazwiska drużyn lokomotywowych i maszynistów instruktorów;
 - b/ zgłasza dyspozytorowi trakcji w DOKP serie i numery lokomotyw pociągowych, pilotujących i pogotowia oraz stacje, gdzie będą wystawione;
 - c/ śledzi bieg pociągu w granicach dyrekcji rejonów przeładunkowych i o wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy zgłasza niezwłocznie dyżurującemu naczelnikowi działu trakcji lub jego zastępcy i dyspozytorowi trakcji w dyrekcji okp.

5. W lokomotywowniach:

- 1/ naczelnik lokomotywowni lub jego zastępca powołują komisję techniczną do:
 - a/ wyznaczenia do obsługi PONSZ odpowiednich lokomotyw, maszynistów instruktorów oraz drużyn lokomotywowych, odpowiednio poinstruowanych o sposobie ruszania, prowadzenia i zatrzymywania PONSZ;
 - b/ zbadania stanu technicznego lokomotyw, dokonania próbnej jazdy i powtórnego zbadania po próbnej jeździe;
 - c/ sprawowania nadzoru przy nawęglaniu lokomotyw parowych;
- 2/ przewodniczący powołanej komisji jest odpowiedzialny za wykonanie wszystkich czynności zgodnie z niniejszą instrukcją oraz:
 - a/ poleca sporządzić protokół o stanie technicznym lokomotyw wyznaczonych do obsługi PONSZ według wzoru podanego w załącznikach Nr 10 lub 11;
 - b/ zgłasza naczelnikowi działu trakcji lub jego zastępcy gotowość poczynionych przygotowań do obsługi PONSZ;
 - c/ zgłasza się służbowo na peronie stacji od chwili podstawienia składu PONSZ lub przejazdu przez stację macierzystą z zatrzymaniem lub wymianą lokomotyw,
- 3/ dyspozytor lokomotywowni:
 - a/ zgłasza dyspozytorowi trakcji w DOKP serie i numery lokomotyw oraz nazwiska drużyn lokomotywowych i maszynistów instruktorów wyznaczonych do obsługi PONSZ;
 - b/ dokłada starań, aby wszystkie lokomotywy biorące udział w obsłudze PONSZ były należycie i w terminie przygotowane do jazdy i wydane do pociągu.

6. W oddziale zasilania elektroenergetycznego:

1/ naczelnik oddziału zasilania elektroenergetycznego lub jego zastępca po otrzymaniu telegramu lub telefonicznego zawiadomienia o zarządzeniu uruchomienia PONSZ i trasie jego przebiegu po torach zelektryfikowanych lub wyposażonych w samoczynną blokadę liniową:

a/ natychmiast zawiadamia osobiście lub telefonogramem odpowiednich kontrolerów, zawiadowców odcinków elektrotrakcyjnych i odcinków elektroenergetycznych, jeżeli trasa PONSZ przebiega po odcinkach linii wyposażonych w samoczynną blokadę liniową, kierownika nastawni zdalnego sterowania oraz podległych dyspozytorów o zamierzonym uruchomieniu PONSZ, podając niezbędne dane rozkładu jazdy pociągu oraz zarządza stosowanie niniejszej instrukcji R-14,

b/ zarządza zgodnie z § 8 ust. 3 wstrzymanie wszystkich prac przy urządzeniach sieci i zasilania oraz energetyki na trasie przewidzianego przebiegu pociągu;

c/ zarządza wprowadzenie najpewniejszego układu zasilania oraz doprowadzenie urządzeń sieci i zasilania oraz energetyki do stanu gwarantującego prawidłowe zasilanie trakcji elektrycznej i urządzeń samoczynnej blokady;

d/ ustala miejsce postoju pociągów pogotowia sieci,

e/ porozumiewa się z dyrektorem rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ w sprawach związanych z wyprawieniem i przejazdem PONSZ, potwierdza odbiór rozkładu jazdy oraz zgłasza treść meldunku do dyrektora rejonu przewozów kolejowych /rejonów przeładunkowych/ o przygotowaniu urządzeń sieci i zasilania do przejazdu PONSZ;

f/ kontroluje wykonanie przez podległy mu personel własnych zarządzeń oraz postanowień niniejszej instrukcji,

g/ pozostaje w biurze dyspozytora sieci i zasilania w czasie przejazdu pociągu przez teren oddziału kp;

h/ niezwłocznie zawiadamia telefonogramem naczelnika zarządu trakcji o przejściu przez teren oddziału pociągu oraz o wszelkich wydarzeniach zakłócających prawidłowy jego bieg;

2/ kontrolerzy Oddziału Zasilania Elektroenergetycznego po otrzymaniu zawiadomienia:

a/ kontrolują stan urządzeń i przygotowanie personelu odcinków elektrotrakcyjnych i elektroenergetycznych, a o wszelkich usterkach natychmiast zawiadamiają naczelnika oddziału,

b/ pozostają w czasie przejazdu PONSZ w miejscach wyznaczonych przez naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego,

3/ dyspozytor zasilania elektroenergetycznego po otrzymaniu od naczelnika oddziału zawiadomienia o zarządzonym uruchomieniu PONSZ i po uzgodnieniu z naczelnikiem lub jego zastępcą;

a/ co najmniej na godzinę przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego wprowadza zarządzony układ zasilania i bez koniecznych przyczyn nie zmienia go do chwili przejazdu PONSZ przez teren oddziału;

b/ przypomina właściwym dyspozytorom Zakładów Energetycznych nie dokonywania żadnych zmian w sposobie zasilania podstacji trakcyjnych na godzinę przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego do czasu przejazdu PONSZ przez teren oddziału;

c/ na godzinę przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego sprawdza, czy pogotowia sieciowe znajdują się w miejscach ustalonych przez naczelnika oddziału;

d/ natychmiast powiadamia naczelnika oddziału o wszelkich usterkach w pracy urządzeń i sposobie pełnienia służby przez personel odcinków sieci i podstacji;

- e/ natychmiast przystępuje do likwidacji wszelkiego rodzaju uszkodzeń w urządzeniach sieci i zasilania powstałych na trasie przebiegu PONSZ;
 - f/ powiadamia naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego o zaistniałych uszkodzeniach;
 - g/ kontroluje w porozumieniu z dyspozytorami służby ruchu przebieg lokomotywy lub pociągu pilotującego oraz pociągu PONSZ;
 - h/ powiadamia naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego o przejeździe PONSZ przez teren oddziału;
 - i/ na polecenie naczelnika oddziału odwołuje pogotowie zarządzone w związku z przejazdem PONSZ;
- 4/ zawiadowca odcinka elektrotrakcyjnego po otrzymaniu telegramu lub telefonicznego powiadomienia o zarządzonym uruchomieniu PONSZ:
- a/ zarządza i organizuje przeprowadzenie przeglądu szczegółowego i inspekcyjnego całości urządzeń sieci trakcyjnej na przewidzianej trasie przebiegu PONSZ;
 - b/ organizuje usunięcie wszystkich usterek w stanie urządzeń;
 - c/ dokonuje osobiście przeglądu inspekcyjnego i zgłasza naczelnikowi oddziału jego wynik;
 - d/ ustala skład pogotowia sieciowego na czas przejazdu PONSZ oraz powiadamia zainteresowany personel o zamierzonym uruchomieniu PONSZ;
 - e/ sprawdza stan i wyposażenie pociągu sieciowego;
 - f/ dopilnowuje, aby na dwie godziny przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego PONSZ, pociąg pogotowia został ustawiony w miejscu wyznaczonym przez naczelnika oddziału;
 - g/ sprawdza obecność wyznaczonego do pełnienia służby personelu oraz ustala stały dyżur telefoniczny pogotowia, o czym powiadamia naczelnika oddziału;

- h/ do czasu odwołania pogotowia zarządzanego w związku z uruchomieniem PONSZ, pozostaje w miejscu wyznaczonym przez naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego;
 - i/ sprawdza stan urządzeń podstacji i kabin sekcyjnych, które będą brały udział w zasilaniu odcinka, po którym przewidziany jest przebieg PONSZ;
 - j/ wyznacza personel do obsługi urządzeń na czas przejazdu PONSZ;
 - k/ wzmacnia etatowy personel obsługi urządzeń tam, gdzie ze względu na stan urządzeń, zwiększenie personelu jest niezbędne;
 - l/ wprowadza na czas przejazdu PONSZ dyżury w kabinach sekcyjnych w celu ewentualnego odłączenia odłączników kabli zasilaczy;
 - ł/ powiadamia naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego o wynikach sprawdzenia stanu urządzeń podstacji i kabin sekcyjnych;
 - m/ na dwie godziny przed przejazdem PONSZ zgłasza naczelnikowi oddziału stan gotowości urządzeń zasilania do przejazdu PONSZ;
 - n/ do czasu odwołania pogotowia zarządzanego w związku z uruchomieniem PONSZ pozostaje w miejscu wyznaczonym przez naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego.
- 5/ zawiadowca odcinka elektroenergetycznego /jeżeli trasa PONSZ przebiega po odcinkach linii wyposażonych w samoczynną blokadę liniową/:
- a/ sprawdza stan urządzeń elektroenergetycznych zasilających samoczynną blokadę liniową na trasie przejazdu PONSZ, a wyniki sprawdzenia odnotowuje w księce kontroli,
 - b/ wyznacza dyżury elektromonterskie na stacjach energetycznych, zasilających samoczynną blokadę liniową lub w innych miejscach niezbędnych ze względu na pewność zasilania samoczynnej blokady liniowej /również przy rezerwowych agregatach prądowców/,

- c/ zawiadamia właściwych dyspozytorów zakładów energetycznych o niedokonywaniu żadnych zmian w sposobie zasilania urządzeń energetycznych PKP, z których zasilania jest samoczynna blokada liniowa na trasie i w czasie przejazdu PONSZ,
- d/ na 30 minut przed planowym przebiegiem PONSZ poleca uruchomić na bieg luzem rezerwowe agregaty prądotwórcze /tam, gdzie takie przewidziane są do rezerwowego zasilania blokady liniowej/,
- e/ powiadamia naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego o wynikach sprawdzenia stanu urządzeń energetycznych,
- f/ na dwie godziny przed przejazdem PONSZ zgłasza naczelnikowi oddziału zasilania elektroenergetycznego stan gotowości urządzeń energetycznych do przejazdu PONSZ,
- g/ do czasu odwołania pogotowia zarządzanego w związku z uruchomieniem PONSZ, pozostaje w miejscu wyznaczonym przez naczelnika oddziału zasilania elektroenergetycznego.

Załącznik Nr 3

Załącznik Nr 3

CZYNNOSCI PERSONELU SŁUŻBY WAGONÓW

1. W Dyrekcji Wagonów:
 - 1/ Naczelnik Wydziału Eksploatacji Wagonów ustala wspólnie z Dyrekcją Ruchu Kolejowego serie i numery wagonów, datę dokonania próbnej jazdy oraz inne szczegóły dotyczące przygotowania wagonów do składu PONSZ,
 - 2/ przekazuje naczelnikowi zarządu wagonów dyrekcji okp datę dokonania próbnej jazdy składu i inne szczegóły dotyczące przygotowania wagonów do składu PONSZ.
2. W Zarządzie Wagonów:
 - 1/ naczelnik zarządu wagonów przekazuje naczelnikowi wagonowni otrzymane zgłoszenie o przygotowaniu wagonów do składu PONSZ, rozkład próbnej jazdy PONSZ, kontroluje bieżąco prawidłowy i terminowy przebieg przygotowań, przyjmuje zgłoszenia o wynikach badań wagonów i jazd próbnych oraz udziela w razie potrzeby niezbędnych wskazówek,
 - 2/ jest obecny na peronie stacji początkowej biegu PONSZ, na stacji pośredniej lub przybycia, jeżeli stacja znajduje się w miejscowości będącej siedzibą dyrekcji okp.
3. W dyrekcji rejonów przeładunkowych:
 - 1/ naczelnik działu wagonów lub jego zastępca poleca naczelnikowi wagonowni lub jego zastępcy przygotować wagony do składu PONSZ oraz:
 - a/ kontroluje na bieżąco prawidłowy i terminowy przebieg przygotowań, przyjmuje zgłoszenia o wynikach badań wagonów i jazd próbnych oraz udziela w razie potrzeby niezbędnych wskazówek,

- b/ zgłasza się służbowo na peronie stacji z chwilą podstawienia składu PONSZ, jego przejazdu lub przybycia, jeżeli stacja leży w miejscowości będącej jednocześnie siedzibą macierzystego rejonu,
 - c/ dyżuruje w miejscu służbowym /lub mieszkaniu, jeżeli posiada telefon włączony do sieci telefonicznej PKP/ i śledzi bieg pociągu w granicach macierzystego rejonu, wydaje w razie potrzeby polecenia niezbędne do utrzymania planowego biegu PONSZ.
4. W wagonowniach:
 - 1/ naczelnik wagonowni lub jego zastępca powołuje komisję techniczną do zbadania stanu technicznego wagonów, dokonania próbnej jazdy i powtórnego zbadania wagonów na stanowisku po dokonaniu próbnej jazdy;
 - 2/ przewodniczący komisji kontroluje przebieg przygotowań i udziela wskazówek we wszystkich czynnościach, wynikających z postanowień niniejszej instrukcji oraz:
 - a/ poleca sporządzić protokół o stanie technicznym wagonów według wzoru podanego w załączniku Nr 9,
 - b/ zgłasza naczelnikowi działu /zarządu/ wagonów lub jego zastępcy zakończenie przygotowań do obsługi PONSZ.

Załącznik Nr 4

CZYNNOŚCI PERSONELU SŁUŻBY DROGOWEJ

1. W Dyrekcji Utrzymania Kolei:

Naczelnny Dyrektor Utrzymania Kolei lub jego zastępca niezwłocznie po otrzymaniu od Naczelnego Dyrektora Ruchu Kolejowego zawiadomienia o uruchomieniu PONSZ - zawiadamia telefonogramem naczelników zarządów drogowych odpowiednich DOKP o zamierzonym uruchomieniu pociągu, podając:

- 1/ orientacyjny czas odjazdu pociągu ze stacji początkowej jego biegu,
- 2/ czas przejazdu przez węzłowe stacje odnośnego okręgu kp.

2. W Zarządzie Drogowym:

Naczelnik zarządu drogowego w DOKP po otrzymaniu telegramu lub telefonogramu z zawiadomieniem o zarządzonym uruchomieniu PONSZ:

- 1/ wprowadza stały dyżur przy telefonie naczelnika zarządu drogowego. Dyżur ten znosi się po przejechaniu PONSZ przez teren okręgu kp i zakomunikowaniu o tym telegramem Naczelnemu Dyrektorowi Utrzymania Kolei;
- 2/ natychmiast zawiadamia telefonogramem odpowiednich naczelników oddziałów drogowych o zarządzonym uruchomieniu pociągów, przypomina o konieczności zastosowania instrukcji o PONSZ i upewnia się u dyrektora rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ o ścisłym rozkładzie jazdy wyznaczonym dla tego pociągu;
- 3/ zgłasza niezwłocznie telefonogramem Naczelnemu Dyrektorowi Utrzymania Kolei o ewentualnie zasztych wydarzeniach, zakłócających prawidłowy bieg pociągu.

3. W Oddziale Drogowym:

- 1/ naczelnik oddziału drogowego po otrzymaniu telegramu lub telefonicznego zawiadomienia o zarządzonym uruchomieniu PONSZ:
 - a/ wprowadza stały dyżur przy telefonie służbowym naczelnika oddziału drogowego. Dyżur ten znosi się po przejechaniu pociągu przez teren oddziału i zakomunikowaniu o tym telegramem naczelnikowi zarządu drogowego,
 - b/ natychmiast zawiadamia osobiście lub telefonogramem odpowiednich naczelników sekcji /zawiadawców odcinków drogowych/ o zamierzonym uruchomieniu pociągu i podaje niezbędne dane rozkładu jazdy, wyznacza kontrolera do jazdy na lokomotywie pilotującej oraz zadania dla pozostałych kontrolerów drogowych, zarządza zastosowanie niniejszej instrukcji, a w szczególności sprawdzenie stanu linii i wprowadzenia wzmocnionych obchodów,
 - c/ kontaktuje się z dyrektorem rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ w sprawach związanych z wyprawieniem, przejazdem i przyjęciem PONSZ, potwierdza odbiór rozkładu jazdy oraz zgłasza Naczelnemu dyrektorowi OKP o przygotowaniu linii do przejazdu PONSZ,
 - d/ upewnia się, czy kontrolerzy i naczelnicy sekcji /zawiadawcy odcinków/ drogowej wykonali dotyczące ich postanowienia niniejszej instrukcji i zarządzenia oddziału drogowego, a w szczególności:
 - czy zakończono roboty na linii, które mogłyby ewentualnie zakłócić prawidłowy bieg pociągu lub zagrażać bezpieczeństwu ruchu,
 - czy dokonano sprawdzenia stanu linii,
 - e/ niezwłocznie po ustawieniu składu PONSZ na stacji początkowej, zgłasza się służbowo przy pociągu i czuwa nad wykonaniem obowiązków personelu służby drogowej,

- f/ pozostaje w swym biurze w czasie przejazdu pociągu przez teren oddziału,
 - g/ niezwłocznie zawiadamia telefonogramem naczelnika zarządu drogowego o przejściu przez teren oddziału pociągu oraz o zaszyłych wydarzeniach zakłócających prawidłowy jego bieg;
- 2/ kontroler drogowy wyznaczony przez naczelnika oddziału drogowego powinien podczas jazdy na lokomotywie pilotującej lub na lokomotywie pociągu pilotującego przekonać się czy na linii nie istnieją przeszkody utrudniające lub uniemożliwiające przejazd PONSZ.

W razie potrzeby powinien natychmiast odpowiednio zabezpieczyć przejazd lub zatrzymanie PONSZ oraz powiadomić właściwe władze i naczelnika oddziału drogowego.

Podczas jazdy na lokomotywie kontroler drogowy powinien także obserwować stan osygnalizowania miejsc powolnej jazdy i inne sygnały oraz sposób pełnienia służby na linii przez personel drogowy: przejazdowych, obchodowych, toromistrzów i naczelników sekcji /zawiadawców odcinków/ drogowej;

- 3/ naczelnik sekcji /zawiadawca odcinka/ drogowej po otrzymaniu telegramu lub telefonicznego powiadomienia o zarządzonym uruchomieniu PONSZ:
- a/ wprowadza stały dyżur przy swym telefonie służbowym. Dyżur ten znosi po przejechaniu pociągu przez teren sekcji /odcinka/ i zakomunikowaniu o tym naczelnikowi oddziału drogowego;
 - b/ natychmiast zawiadamia odnośnych kierowników nadzoru liniowego /toromistrzów/ o zarządzonym uruchomieniu PONSZ oraz konieczności zastosowania mniejszej instrukcji i wprowadzeniu wzmocnionych obchodów. Podaje kierownikom nadzoru

- liniowego /toromistrzom/ czas przejścia PONSZ przez działki torowe z uprzedzeniem o zachowaniu tajemnicy służbowej i udzielenia wskazówek co do obsady posterunków służbowych;
- c/ przypomina kierownikom nadzoru liniowego /toromistrzom/ o konieczności ścisłego przestrzegania postanowień § 8 ust. 3;
 - d/ ustala z naczelnikiem /zawiadawcą/ stacji godzinę komisyjnej kontroli rozjazdów przed przejazdem PONSZ oraz kto weźmie udział w kontroli; naczelnik sekcji /zawiadawca odcinka/ drogowej czy kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/, naczelnik /zawiadawca/ stacji czy zastępca. Odpowiednio do ustaleń wydaje zarządzenie kierownikom nadzoru liniowego /toromistrzom/;
 - e/ potwierdza telefonogramem do oddziału drogowego zaznajomienie się z rozkładem jazdy;
 - f/ po wydaniu wyszczególnionych zarządzeń, naczelnik sekcji /zawiadawca odcinka/ drogowej powinien osobiście sprawdzić stan linii i stan robót torowych na powierzonej mu sekcji/odcinku/ upewnić się, czy podległy personel znajduje się na wyznaczonych stanowiskach oraz czy sygnały, których oświetlenie należy do służby drogowej, są we właściwym czasie i należyście oświetlone.
- W wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach naczelnik oddziału drogowego może zwolnić naczelnika sekcji /zawiadawcę odcinka/ drogowej od osobistego sprawdzenia stanu linii;
- g/ przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego naczelnik sekcji /zawiadawca odcinka/ drogowej lub wyznaczony przez niego kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/, wspólnie z naczelnikiem /zawiadawcą/ stacji lub jego zastępcą, powinien skontrolować /wg porozumienia omówionego pod literą d/ stan rozjazdów, leżących na drodze przebiegu pociągu. Czynność skontrolowania powinna być odnotowana w dzienniku oględzin rozjazdów;

- h/ na dwie godziny przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego naczelnik sekcji /zawiadowca odcinka/ drogowej powinien zakończyć sprawdzenie stanu zabezpieczenia linii i o wyniku telefonicznie zgłosić naczelnikowi oddziału drogowego, podając ewentualne trudności związane z przejazdem PONSZ, których nie jest w stanie usunąć;
 - i/ do chwili przejazdu PONSZ, naczelnik sekcji /zawiadowca odcinka/ drogowej powinien znajdować się na terenie sekcji /odcinka/ i być w stałym kontakcie z kierownikiem nadzoru liniowego /toromistrzem/ za pośrednictwem dyżurnego przy telefonie w biurze sekcji /odcinka/ drogowej;
 - j/ o przejściu PONSZ przez teren sekcji /odcinka/ i ewentualnie zaszytych wydarzeniach, zakłócających prawidłowy bieg pociągu, naczelnik sekcji /zawiadowca odcinka/ drogowej powinien niezwłocznie informować telefonicznie naczelnika /zawiadowcę/ stacji i naczelnika oddziału drogowego,
- 4/ Kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ po otrzymaniu zawiadomienia o zarządzonym uruchomieniu PONSZ:
- a/ wprowadza wzmocnione obchody toru przez zastosowanie potrzebnej ilości obchodowych z tym, aby każdy z nich przechodził nie więcej niż 4 km, a sprawdzenie odcinka toru mogło być zakończone najpóźniej na 30 minut przed przejściem lokomotywy lub pociągu pilotującego;
 - b/ wyznacza obsadę posterunków służbowych;
 - c/ pilnuje aby na czas dostateczny dla dokonania obchodu przed przejściem lokomotywy lub pociągu pilotującego wyznaczona obsada zajęła swe posterunki służbowe;
 - d/ zaznajamia obchodowych, dróżników przejazdowych i mostowych z czasem rozkładowego przejścia pociągu PONSZ przez odpowiedni posterunek służbowy, uprzedzając o zachowaniu tajemnicy służbowej;

- e/ dopilnuje, żeby sygnały, których oświetlenie leży w obowiązkach służby drogowej, były we właściwym czasie i należycie oświetlone;
 - f/ przed przejściem PONSZ kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ powinien osobiście sprawdzić stan toru oraz stan mostów, przepustów i wiaduktów. Sprawdzenie to powinno być zakończone na dwie godziny przed przejściem lokomotywy lub pociągu pilotującego PONSZ. Uszkodzenia, które mogą grozić bezpieczeństwu ruchu, kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ powinien bezzwłocznie usunąć posiadanymi środkami, jeżeli zaś tego wykonać nie może, powinien miejsce zagrożone osłonić sygnałem "stój" i powiadomić o tym bezzwłocznie naczelnika sekcji /zawiadowcę odcinka/ drogowej;
 - g/ przerwać na szlaku wszystkie roboty, a narzędzia oraz sprzęt uprzątnąć nie później niż na godzinę przed przejazdem lokomotywy albo pociągu pilotującego.
- Roboty torowe powinny być zakończone tak, aby pociąg mógł przejść z szybkością normalną. Materiały leżące przy torze uporządkować w granicach skrajni i strzec w porze nocnej;
- h/ na godzinę przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego stosuje ściśle postanowienie § 8 ust. 3;
 - i/ dopilnować, aby pracownicy działki mieli przy sobie podczas pełnienia służby odpowiednie sygnały;
 - j/ pouczyć i dopilnować, aby pracownicy działki nie dopuszczali na tory i do pomieszczeń służbowych osób postronnych;
 - k/ na polecenie naczelnika sekcji /zawiadowcy odcinka/ drogowej, kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ powinien przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego skontrolować wspólnie z zawiadowcą stacji lub jego zastępcą, stan rozjazdów leżących na drodze przebiegu pociągu, co należy odnotować w dzienniku oględzin rozjazdów;

- l/ o wyniku sprawdzenia stanu linii i wszystkich poczynionych przygotowaniach kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/zgłasza osobiście lub telefonicznie naczelnikowi sekcji /zawiadawcy odcinka/ drogowej na dwie godziny przed przejściem lokomotywy lub pociągu pilotującego PONSZ;
- i/ w razie konieczności zatrzymania PONSZ kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ /lub wyznaczony przez niego pracownik/ powinien oczekiwać w miejscu zatrzymania pociągu, w celu zawiadomienia naczelnika pociągu o przyczynie zatrzymania i przypuszczalnym terminie postoju;
- m/ znajdować się na terenie swej działki i powinien stale informować dyżurnego przy telefonie w biurze naczelnika sekcji /zawiadawcy odcinka/ drogowej o miejscu swego znajdowania się;
- n/ o ewentualnie zaszytych wydarzeniach zakłócających bieg pociągu kierownik nadzoru liniowego /toromistrz/ powinien niezwłocznie telegraficznie lub telefonicznie poinformować zawiadawcę stacji i naczelnika sekcji /zawiadawcę odcinka/ drogowej;
- 5/ Pracownik wykonujący obchód w związku z uruchomieniem PONSZ powinien przestrzegać postanowień instrukcji Nr D 10 /instrukcja o dozowaniu /obchodach/ normalnotorowych linii PKP/. W szczególności powinien zwrócić uwagę:
- a/ czy nie ma pękniętych szyn lub łubek;
- b/ czy nie brak złączek /śrub, wkrętów, haków/ i czy nie są one uszkodzone;
- c/ czy podsypka lub torowisko nie zostały podryte lub rozmyte;
- d/ czy nie utworzyły się niebezpieczne dla ruchu zapadnięcia lub usuwiska;
- e/ czy nie ma wyboczenia toru;
- f/ czy iglice w rozjazdach dobrze przylegają do opornic;
- g/ czy zamknięcia iglic w tych rozjazdach są w porządku i nie uszkodzone;

- h/ czy umocowanie iglic w osadzie jest w porządku i nie uszkodzone;
- i/ czy nie ma widocznych uszkodzeń jezdni na mostach;
- j/ czy żłobki między szynami a odbojnicami na przejazdach nieobsługiwanych nie są zanieczyszczone;
- k/ czy nie ma haków lub innych przedmiotów wbitych w złącza;
- l/ czy w podsypce lub podtorzu nie ma świeżo naruszonych miejsc, które mogłyby budzić podejrzenia, że tam coś jest zakopane;
- ł/ czy nie ma podłączonych pod szyny lub podkłady, jak również w częściach mostów, wiaduktów, tuneli i przepustów, przedmiotów podejrzanych /paczek/, puszek blaszanych, zwisających drutów lub sznurków/ poprzednio tam niespotykanych.

Przedmiotów podejrzanych, mogących nastęrczać przypuszczenia, że zostały podłożone umyślnie, w celu uszkodzenia toru lub mostu - ruszać nie wolno. Należy odpowiednie miejsce osłonić sygnałem "stój" i bezzwłocznie powiadomić kierownika nadzoru liniowego, toromistrza i dyżurnego ruchu,

Obchód powinien być zakończony na 30 min. przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego. O zakończeniu obchodu torowcy zgłasza kierownikowi nadzoru liniowego /toromistrzowi/, podaje swoje spostrzeżenia, po czym udaje się w obchód powrotny. Widząc zbliżający się pociąg, obchodowy powinien - jeżeli nie ma przeszkód dla dalszej jazdy pociągu - podawać sygnał D8.

Załącznik Nr 5

Załącznik Nr 5

CZYNNOŚCI PERSONELU SŁUŻBY AUTOMATYKI
I TELEKOMUNIKACJI

1. W Dyrekcji Automatyki i Telekomunikacji Naczelny Dyrektor Automatyki i Telekomunikacji po otrzymaniu zawiadomienia o uruchomieniu PONSZ - roztacza zwierzchni nadzór nad czynnościami zainteresowanych jednostek służby.
2. W Zarządzie Zabezpieczenia Ruchu i Łączności:
Naczelnik Zarządu Zabezpieczenia Ruchu i Łączności po otrzymaniu zawiadomienia o uruchomieniu PONSZ kontroluje sprawne wykonanie czynności przez zainteresowane służbowe jednostki liniowe na drodze przejazdu PONSZ.
O wszelkich usterkach służby, stwierdzonych w związku z przejazdem PONSZ przez teren DOKP, naczelnik zawiadamia natychmiast Dyrekcję Automatyki i Telekomunikacji i naczelnego dyrektora okp.
3. W oddziale automatyki i telekomunikacji:
 - 1/ Naczelnik oddziału po otrzymaniu z DOKP w drodze pisemnej lub telefonogramem rozkładu jazdy PONSZ przekazuje natychmiast ten rozkład podległym jednostkom służbowym, przez których teren ma przejeżdżać PONSZ. Po otrzymaniu z tych jednostek potwierdzenia telefonogramem otrzymania rozkładu jazdy PONSZ, naczelnik oddziału włącza się do zredagowania meldunku składanego przez dyrektora rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/ w sprawie PONSZ do naczelnego dyrektora okp i w odpisie do zainteresowanych zarządów służb /§ 3 ust. 4/.
Po otrzymaniu zarządzenia telegraficznego o uruchomieniu PONSZ, naczelnik oddziału właściwy dla stacji odjazdu tego pociągu wyznacza pracownika mającego sprawdzić na lokomotywach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej sprawność ich działania oraz dozorować aparaty telefoniczne zainstalowane

- w składzie PONSZ, zgłaszając jego nazwisko zainteresowanym władzom oraz wydając zarządzenie o zaopatrzeniu pociągu w polowy aparat telefoniczny i w wewnętrzne połączenia telefoniczne między naczelnikiem pociągu i maszynistą lokomotywy /§ 6/.
Właściwy naczelnik oddziału lub jego zastępca powinien stawić się na stacji odjazdu PONSZ przy peronie niezwłocznie po ustąpieniu składu /§ 8 ust. 2/.
Naczelnik oddziału dyżuruje przy telefonie służbowym w biurze lub w mieszkaniu przez cały czas przejazdu PONSZ przez teren oddziału.
O wszelkich usterkach służby, stwierdzonych w związku z przejazdem PONSZ przez teren oddziału, naczelnik oddziału zawiadamia natychmiast naczelnika zarządu zabezpieczenia ruchu i łączności i dyrektora rejonu przewozów kolejowych /dyrekcji rejonów przeładunkowych/.
- 2/ kontroler automatyki i kontroler łączności pełnią czynności zlecone im przez naczelnika oddziału.
O wszelkich usterkach służby, stwierdzonych przez nich w związku z przejazdem PONSZ przez teren przez nich dozorowany, kontrolerzy zawiadamiają natychmiast naczelnika oddziału;
 - 3/ zawiadowca odcinka sygnałowego, odcinka urządzeń sterowania ruchem i odcinka łączności, potwierdza telefonogramem otrzymane z oddziału automatyki i telekomunikacji rozkładu jazdy PONSZ, a następnie nawiązuje kontakt z naczelnikami /zawiadowcami/ stacji leżących na jego odcinku /na drodze przebiegu PONSZ/ dla wspólnego opracowania szczegółowego regulaminu czynności i obowiązków dotyczących pracowników poszczególnych służb /§ 3 ust. 6 i 8/.
Zawiadowca odcinka łączności przewodowej /sygnałowej/, na terenie którego jest formowany PONSZ, obowiązany jest dopilnować, aby wyznaczony przez naczelnika oddziału pracownik do dozorowania aparatów telefonicznych w składzie PONSZ, w odpowiednim czasie

zaopatrzył skrad pociągu w polowy aparat telefoniczny oraz w wewnętrzne połączenie telefoniczne z przedziału naczelnika pociągu do maszynisty na lokomotywie. Polowy aparat telefoniczny ustawiony na lokomotywie powinien mieć odpowiednio silny dzwonek, umieszczony na zewnątrz obudowy aparatu telefonicznego /§ 6 i § 7 pkt 2 lit. a/.

Zawiadowca odcinka powinien przypomnieć personelowi działek oraz pracownikom prowadzącym roboty w urządzeniach s.r.k.i.ł., przez upoważnione przedsiębiorstwa budowlano-montażowe, że wszelkie roboty na szlaku i przy urządzeniach związanych z ruchem pociągów należy przerwać nie później niż na godzinę przed przejazdem lokomotywy /lub pociągu/ pilotującej. Wózki robocze, drezyny itp., należy usunąć z toru /lub obdywu torów/ i mieć je pod stałym dozorem aż do przejazdu pociągu /§ 8 ust. 3/.

Zawiadowca odcinka sygnałowego lub łączności, albo pracownik do tego upoważniony przez zawiadowcę odcinka, na 2 godziny przed przejazdem PONSZ sprawdza stan łączności ruchowej na odcinka, a wynik sprawdzenia zapisuje w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem.

Zawiadowca odcinka sygnałowego lub odcinka zabezpieczenia ruchu, albo pracownik do tego upoważniony przez zawiadowcę odcinka, na 1 godzinę przed przejazdem lokomotywy pilotującej PONSZ sprawdza stan nienaruszalności urządzeń zabezpieczenia ruchu, a wynik sprawdzenia zapisuje w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem.

Przez cały czas przejazdu przez teren odcinka zawiadowca dyżuruje przy telefonie służbowym w biurze lub w mieszkaniu w zależności od wskazówki naczelnika oddziału automatyki i telekomunikacji, a o przejeździe pociągu poza granice odcinka melduje naczelnikowi oddziału.

O wszelkich usterkach służby, stwierdzonych w związku z przejazdem PONSZ przez teren odcinka, zawiadowca zawiadamia natychmiast naczelnika oddziału automatyki i telekomunikacji;

4/ monter sterowania ruchem i monter łączności pełnią czynności wyznaczone im przez odpowiednich zawiadowców odcinków lub upoważnionych monterów działkowych.

Wszyscy monterzy powinni pamiętać, że obowiązuje ich zarządzenie o przerwaniu wszelkich robót na szlaku i przy urządzeniach związanych z ruchem pociągów nie później niż na godzinę przed przejazdem lokomotywy /lub pociągu/ pilotującej.

Wózki robocze, drezyny itp. należy usunąć z toru /lub obydwu torów/ na godzinę przed przejazdem lokomotywy lub pociągu pilotującego i mieć je pod stałym dozorem lub zamknięte w pomieszczeniach /§ 8 ust. 3/.

W czasie przejazdu PONSZ w granicach działki, wyznaczony monter powinien znajdować się przy telefonie służbowym.

O wszelkich usterkach służby, stwierdzonych w związku z przejazdem PONSZ przez teren działki, monter zawiadamia natychmiast zawiadowcę odcinka.

Załącznik Nr 6

Załącznik Nr 6
/do § 3 ust. 6/

.....
/stempel stacji/

REGULAMIN CZYNNOSCI DLA STACJI ZESTAWIENIA
SKŁADU PONSZ

DNIA 19...r.

1. Czas otrzymania polecenia zestawienia składu PONSZ
dnia 19...r. godz.
2. Nr toru, na którym należy zestawić skład
3. Rozmieszczenie wagonów w składzie
4. Czas rozpoczęcia godz. min.
i zakończenia godz. min.
zestawienia składu.
5. Nazwisko i stanowisko pracownika kierującego zestawieniem
składu
6. Nazwiska i stanowiska pracowników służby wagonowej i automa-
tyki i telekomunikacji odpowiedzialnych za prawidłowe zestawie-
nie pod względem technicznym, wyposażenia i czystości:
.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Lokomotywa zabierająca skład z parku postojowego na tory
odjazdowe
7. Lokomotywa seria nr
Nazwisko maszynisty
 8. Godz. min. odjazdu składu
 9. Nazwisko dyżurnego ruchu:
a/ dysponującego
b/ manewrowego /peronowego/
 10. Nazwiska i stanowiska zwierzchników odpowiedzialnych za na-
leżyte przygotowanie składu:
a/ ze służby ruchu
b/ ze służby wagonów
c/ ze służby automatyki i telekomunikacji
 11. Imię postanowienia nie ujęte niniejszym regulaminem. Miejsce
i data sporządzenia regulaminu.
....., dnia 19...r.

Podpis naczelnika /zawiadowcy/
stacji sporządzającego regulamin

Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości
przez zainteresowanych pracowników.

Załącznik Nr 7

Załącznik Nr 7
/do § 3 ust. 6/

.....
/stempel stacji/

REGULAMIN CZYNNOSCI DLA STACJI POCZĄTKOWEJ
BIEGU PONSZ

DNIA 19...r.

1. a/ Rozmieszczenie wagonów w składzie
- b/ Nr toru odjazdowego nr peronu
- c/ godz. podstawienia godz. odjazdu
- d/ nazwiska drużyny konduktorskiej
-
-
-
2. Posterunki nastawcze biorące udział w przygotowaniu drogi przebiegu dla PONSZ oraz nazwiska odpowiedzianych pracowników
-
-
-
3. Nr rozjazdów wchodzących w drogę przebiegu PONSZ i podległych komisijnemu badaniu
- data komisijnego badania, dnia 19...r.
4. Nr zwrotnic przejeżdżających na ostrze przez PONSZ i nazwiska dozoruujących pracowników
-
-
-

5. Lokomotywa lub pociąg pilotujący:
 - a/ lokomotywa seria nr
 - b/ maszynista
 - c/ pomocnik maszynisty
 - d/ maszynista instruktor
 - e/ kontroler drogowy
 - f/ kontroler ruchu
6. Lokomotywa PONSZ:
 - a/ lokomotywa seria nr
 - b/ maszynista
 - c/ pomocnik maszynisty
 - d/ palacz lokomotywy
 - e/ maszynista instruktor
7. Godz. podstawienia lokomotywy pilotującej.
8. Godz. podstawienia lokomotywy pociągowej.
9. Inne postanowienia nie ujęte niniejszym regulaminem
-
-
-
10. Nazwisko naczelnika /zawiadowcy/ stacji lub jego zastępcy odpowiedzialnego za całość akcji

Miejsce i data sporządzenia regulaminu
....., dnia 19...r.

Podpis naczelnika /zawiadowcy/
stacji sporządzającego regulamin

Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości
przez zainteresowanych pracowników.

Załącznik Nr 8

Załącznik Nr 8
/do § 3 ust. 6/

.....
/stempel stacji/

REGULAMIN CZYNNOSCI DLA STACJI POSREDNICH
I KONCOWYCH KURSOWANIA PONSZ.

DNIA 19....r.

1. Czas otrzymania polecenia o kursowaniu PONSZ
dnia 19...r. godz.
2. Posterunki nastawcze biorące udział w przygotowaniu drogi
przebiegu dla PONSZ oraz nazwiska odpowiedzialnych pracow-
ników
3. Nr nr rozjazdów wchodzących w drogę przebiegu PONSZ
i podlegających komisijnemu badaniu
- data komisyjnego badania, dnia 19....r.
godz. i przez kogo
4. Nr Nr zwrotnic przejeżdżających na ostrze przez PONSZ
i nazwiska dozorujących pracowników
5. Nr toru, na który należy przyjąć:
 - a/ lokomotywę /pociąg pilotujący/ na tor
 - b/ PONSZ na tor
 - c/ do wsiadania /wysiadania/ wyznaczono peron Nr

6. Nr Nr torów, na których należy ustawić lokomotywy podmiennie
w przypadkach zarządzonej ich zmiany:
 - a/ lokomotywę pilotującą na torze nr
 - b/ lokomotywę do PONSZ na torze nr
7. Nr Nr torów, po których należy dokonać objazdu lokomotywy do
PONSZ przy zmianie kierunku jazdy
8. a/ Lokomotywa pilotująca seria nr
 - b/ pociąg pilotujący Nr
 - c/ maszynista
 - d/ pomocnik maszynisty
 - e/ maszynista instruktor
 - f/ kontroler drogowy
 - g/ kontroler ruchu
9. a/ Lokomotywa PONSZ seria nr
 - b/ maszynista
 - c/ pomocnik maszynisty
 - d/ palacz lokomotywy
 - e/ maszynista instruktor
10. Czas przejazdu, przyjazdu i odjazdu:
 - a/ lokomotywy /pociągu/ pilotującego,

przejazd godz.	min.
przyjazd godz.	min.
odjazd godz.	min.
 - b/ PONSZ

przejazd godz.	min.
przyjazd godz.	min.
odjazd godz.	min.
11. Lokomotywa z pogotowia w związku z kursowaniem PONSZ
seria nr

Wypełnić tylko
przy zmianie
lokomotywy

12. Nr toru na stacji końcowej, na której należy odstawić
i zabezpieczyć skład PONSZ
13. Inne postanowienia nie ujęte niniejszym regulaminem
14. Nazwisko naczelnika /zawiadowcy/ stacji lub jego zastę-
cy odpowiedzialnego za całość akcji

Miejsce i data sporządzenia regulaminu:

....., dnia 19...r.

Podpis naczelnika /zawiadowcy/
stacji sporządzającego regulamin

Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości
przez zainteresowanych pracowników.

Załącznik Nr 9

.....
[stempel jednostki/

P R O T O K O Ł
Z KOMISYJNEGO BADANIA WAGONÓW SALONOWYCH
PRZEZNACZONYCH DO SKŁADU PONSZ

W Komisji wzięli udział:

1. Przedstawiciel zarządu wagonów
2. Naczelnik wagonowni lub kierownik oddziału wagonów
 ślubowych wagonowni
3. Instruktor wagonowy
4. St. rewident wagonów
5. Rewident wagonów
6. Przedstawiciel oddziału automatyki i telekomunikacji

7. Przedstawiciel oddziału elektrycznego oświetlenia i ogrzewania
 wagonów w wagonowni

Komisja po zbadaniu wagonu Nr stwierdziła:

1. Stan podwozia, ostojnice, czołownice, podłużnice, poprzecznice,
 ukośnice
2. Stan sprężyn nośnych piórowych i spiralnych
3. Stan hamulców
4. Stan kłoczków i przekładni hamulcowych
5. Stan sprzęgów hamulcowych i ogrzewczych
6. Stan zestawów kołowych

7. Stan łożysk tocznych lub ślizgowych
8. Stan przyrządów ciągowych i zderznych
9. Stan drzwi, zamków drzwiowych i okien
10. Stan harmonii i mostków przejściowych
11. Stan wsporników sygnałowych i stopni
12. Stan urządzeń instalacji elektrycznej
13. Stan aparatu radiowego z akumulatorami
14. Stan sieci telefonicznej wewnętrznej i telefonów
15. Stan podwieszenia prądnicy i akumulatorów
16. Stan ogrzewania parowego i elektrycznego oraz klimatycznego
17. Stan ogrzewania wodnego i kotła
18. Stan czystości wagonu, ustępu i umywalni oraz zaopatrzenia w wodę
 i węgiel
19. Stan wyposażenia wewnętrznego i kredensu
20. Rewizja okresowa wagonu

Komisja po szczegółowym zbadaniu stanu technicznego wagonu i jego wyposażenia orzekła, że wagon odpowiada postanowieniom instrukcji R 14 i może być włączony do składu PONSZ.

Miejsce i data sporządzenia protokołu.

....., dnia 19...r.

P o d p i s y

Załącznik Nr 10

.....
/stempel jednostki/

PROTOKÓŁ
O STANIE TECHNICZNYM LOKOMOTYWY PAROWEJ

SERII Nr WYZNACZONEJ
DO PROWADZENIA POCIĄGU PONSZ

Komisja w składzie:

Naczelnik lokomotywowni lub zastępca

Kierownik oddziału napraw

Maszynista instruktor

Drużyna lokomotywy wyprowadzającej PONSZ

ustaliła w dniu

1. Stan przyrządów zasilających

2. Stan podwozia lokomotywy i tendra

3. Stan sprzężarki i hamulca

4. Stan przyrządów smarowniczych i przewodów smarnych
.....

5. Stan silników i rozrządu pary

6. Stan kotła lokomotywy

7. Stan piasecznicy

8. Stan oświetlenia elektrycznego i sygnału akustycznego

9. Stan sprzętu przeciwpożarowego

10. Stan szybkościomierza

11. Grubość obręczy zestawów kołowych lokomotywy i tendra

..... mm

12. Grubość obrzeży obręczy tych zestawów

13. Naciągi w panwiach korbowodów i wiązarów

14. Luzy boczne korbowodów i wiązarów

15. Zużycie klocków oraz części przekładni hamulcowej

16. Panewki korbowodów i wiązarów na czopach korbowych
są wylane metalem

17. Czas od obostrzonej rewizji zestawów kołowych

18. Przebieg od ostatniej naprawy okresowej

19. Ilość dni po ostatnim przeglądzie okresowym

20. Wynik jazdy próbnej

21. Gatunek i ilość węgla wydane na lokomotywę

Ponieważ wymiary poszczególnych części lokomotywy i tendra
jak i ogólny ich stan techniczny odpowiadają przepisom oraz wa-
runkom technicznym podanym w Instrukcji R 14, a lokomotywa
i tender pracowały niezawodnie od ostatniego przeglądu okreso-
wego dokonanego w dniu

i wykonały od tego czasulok/km, komisja
uznaje je zdadne do prowadzenia /pilotowania/ PONSZ w dniu

.....

Miejsce i data sporządzenia protokołu.

....., dnia 19...r.

PRZEWODNICZĄCY KOMISJI

Podpisy członków komisji:

/Imię i nazwisko/
oraz stanowisko służbowe

Załącznik Nr 11

.....
/stempel jednostki/

PROTOKOŁ

O STANIE TECHNICZNYM LOKOMOTYWY
SERII Nr WYZNACZONEJ
DO PROWADZENIA POCIĄGU PONSZ

Dnia 19...r.

Komisja w składzie :

Naczelnik lokomotywowni lub zastępca

Kierownik oddziału napraw

Maszynista instruktor

Drużyna lokomotywy prowadzącej PONSZ

ustaliła, co następuje:

1. Stan sprzętu przeciwpożarowego
2. Stan szybkościomierzy
3. Przebieg lokomotywy od ostatniej naprawy okresowej
4. Grubość obręczy kół lokomotywy
5. Zużycie klocków hamulcowych w %
6. Stan piasecznic
7. Stan resorów

8. Szczelność przewodów powietrznych
9. Napięcie i stan baterii
10. Stan maszyn elektrycznych
11. Stan połączeń międzywózkowych
12. Stan sygnałów świetlnych i akustycznych
13. Stan hamulców i próba
14. Stan urządzeń pomiarowych i kontrolnych
15. Luzy w widłach maźniczych

16. Czas podnoszenia się i opadania pantografów

17. Grubość płytek ślizgaczy pantografów

18. Rozruch ręczny

19. Rozruch automatyczny

20. Przegląd oporów rozruchowych

21. Stan silnika spalinowego i układu napędowego

22. Stan układu sterowania

Dotyczy
lokomotyw
elektrycznych

Dotyczy
lokomotyw
spalinowych

Ponieważ wymiary poszczególnych części lokomotywy jak i ogólny jej stan odpowiadają przepisom oraz warunkom technicznym podanym w Instrukcji R 14, a lokomotywa pracowała w dniu i wykonała od tego czasu lok./km komisja uznaje ją za zdolną do prowadzenia /pilotowania/ PONSZ w dniu

Miejsce i data sporządzenia protokołu.

....., dnia 19....r.

PRZEWODNICZĄCY KOMISJI:

Podpisy członków komisji:

/Imię i nazwisko/

oraz stanowisko służbowe

WYKAZ ZMIAN

Nr poz.	Zmiana /uzupełnienie/ wynika z aktu normatywnego Dz.Urz.MK			Zmiana /uzupełnienie/ obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany /uzupełnienia/
	Rok	Nr	poz.		
1	2	3	4	5	6
1	1981	9	116		
2	1984	16	132		

NOTATKI

NOTATKI

