

## 167

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW PRACY I OPIEKI SPOŁECZNEJ ORAZ ZDROWIA

z dnia 16 lipca 1954 r.

## w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy.

Na podstawie art. 2 ust. 1 lit. a) i c) oraz ust. 2 i 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o bezpieczeństwie i higienie pracy (Dz. U. z 1928 r. Nr 35, poz. 325 i z 1950 r. Nr 36, poz. 330) oraz art. 2 ust. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 sierpnia 1927 r. o zapobieganiu chorobom zawodowym i ich zwalczaniu (Dz. U. Nr 78, poz. 576) zarządza się, co następuje:

## I. Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Rozporządzenie niniejsze dotyczy bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb transportu zakładów pracy i pozostających w zarządzie tych zakładów niezależnie od tego, czy koleje te są położone na terenie zakładu pracy, czy też poza jego terenem.

2. Użyte w dalszych przepisach niniejszego rozporządzenia określenia:

- 1) „koleje zakładowe” oznacza stałe koleje szynowe, linowe i na pochylniach o napędzie mechanicznym lub poruszane przy pomocy zwierząt;
- 2) „wagon” oznacza wagon, wagonik i wózek.

§ 2. W zakresie warunków technicznych taboru, torów oraz sygnalizacji, a także w zakresie pełnienia służby przez maszynistów, ich pomocników i zwrotniczych kolei zakładowych oraz w zakresie ich kwalifikacji stosuje się w sprawach nie unormowanych niniejszym rozporządzeniem przepisy obowiązujące na kolejach użytku publicznego.

## II. Przepisy ogólne.

## 1. T o r y.

§ 3. 1. Wzdłuż torów kolei zakładowych powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 1,5 m licząc od główki szyny zewnętrznej. W obrębie tej przestrzeni nie wolno składać żadnych przedmiotów.

2. Tory przechodzące ponad drogami komunikacyjnymi w zakładach pracy lub nad miejscami pracy powinny posiadać urządzenia zapobiegające spadaniu z przetaczanego taboru materiałów lub przedmiotów na te drogi lub miejsca pracy.

3. Zakończenia torów powinny być zabezpieczone przy pomocy kozłów oporowych.

§ 4. W miejscach, w których tory przechodzą obok budynków lub innych obiektów stałych (z wyjątkiem ramp), szyny powinny być tak ułożone, aby najmniejsza odległość pomiędzy obrysem wagonu a budynkami lub obiektami wynosiła co najmniej 1 m.

§ 5. Przejścia, pomosty i chodniki przy torach wysoko położonych powinny być zaopatrzone w odpowiednie poręcze i krawężniki.

§ 6. Miejsca, w których tory przechodzą blisko narożników budynków, bram lub wejść, powinny być zabezpieczone poręczami, a w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. W miejscach tych należy wywiesić tablice ostrzegawcze.

§ 7. Jezdnie w miejscach stałych przejść lub przejazdów powinny być tak ułożone, aby górna płaszczyzna szyn była na jednym poziomie z nawierzchnią drogi, a przestrzeń pomiędzy szynami powinna być wypełniona.

§ 8. Jeżeli tory kolei zakładowych przechodzą w budynkach przez pomieszczenia, szyny ich powinny posiadać górną płaszczyznę na poziomie podłogi pomieszczeń, a przestrzeń pomiędzy szynami powinna być wypełniona.

§ 9. Zabronione jest używanie torów i torowisk jako dróg dla pojazdów lub dla pieszych.

§ 10. 1. Wzdłuż torów, po których tabor poruszany jest przy pomocy zwierząt, należy urządzić w miarę możliwości technicznych drogę o równej i twardej nawierzchni, zapewniającą swobodne poruszanie się zwierząt.

2. W przypadku stosowania przetaczania przy pomocy przetaczarek mechanicznych należy urządzić wzdłuż torów drogi o równej i twardej nawierzchni.

§ 11. 1. Szyny obrotnicy i toru powinny być tak ułożone i umocowane, aby górne i wewnętrzne ich powierzchnie znajdowały się w jednej płaszczyźnie. Luzy pomiędzy miejscami styków szyn nie powinny być większe niż 5 mm.

2. Obrotnice powinny posiadać urządzenia zapewniające właściwe ustalenie ich położenia w stosunku do torów doprowadzających i odprowadzających.

§ 12. Zagłębienia dużych obrotnic powinny być oporczone, a przestrzeń pomiędzy tokami szyn obrotnicy powinna być przykryta pomostem.

§ 13. Przesuwnice mechaniczne powinny posiadać dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze.

§ 14. Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze bocznic lub przy pracach ładunkowych powinni być przeszkoleni w zakresie obsługi bocznic i należytego zachowania się na torach i bocznicach zakładowych.

## 2. T a b o r.

§ 15. Tabor kolei zakładowych powinien posiadać urządzenia świetlne i sygnalizacyjne zgodnie z przepisami dla kolei użytku publicznego.

§ 16. Parowozy i motowozy powinny posiadać urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej tak silne, aby sygnały były słyszane w odległości 100 m.

§ 17. Miejsca ładowania, wyladowywania i manewrowania taboru kolei powinny być w nocnej porze doby dostatecznie oświetlone.

§ 18. Składy pociągów powinny być tak zestawione, aby posiadały dostateczną ilość wagonów z czynnymi hamulcami.

§ 19. Każdy wagon powinien posiadać numer i wyraźne oznaczenie jego ciężaru własnego, ładowności i nośności, których nie wolno przekraczać.

§ 20. Koleby przechyłne powinny posiadać urządzenia do zaczepiania ramy wagonu o szynę w chwili przechylania.

§ 21. Do prac przy parowozach i motowozach należy o ile możliwości stosować elektryczne lampy przenośne, które powinny być zasilane prądem o napięciu nie przekraczającym 24 V.

§ 22. Składy pociągów należy tak ustawiać, aby stałe przejścia przez tory były wolne.

§ 23. 1. Odstępy pomiędzy składami pociągów w czasie postoju powinny wynosić co najmniej 10 m.

2. Ustawianie składów pociągów na pochylniach przekraczających 2,5‰ jest zabronione.

§ 24. Przechodzenie pomiędzy sprzęgniętymi wagonami i pod wagonami jest zabronione.

§ 25. Jazda na zderzakach, sprzęgach i dachach wagonów, a także przewóz ludzi na wagonach nie przystosowanych do tego celu oraz na parowozach i motowozach są zabronione.

### 3. Obsługa.

§ 26. 1. Wszystkie wagony tworzące skład pociągu powinny być sprzęgnięte.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy wagonów będących w trakcie przetaczania.

§ 27. Przed uruchomieniem pociągu, przed wjazdem na miejsce pracy lub przy przejeżdżaniu przez skrzyżowania torów lub skrzyżowania dróg z torami maszynista powinien dawać sygnały ostrzegawcze.

§ 28. Odstępy pomiędzy pojedynczymi wagonami poruszającymi się po szynach powinny wynosić co najmniej 25 m, a pomiędzy składami pociągów — co najmniej 50 m.

§ 29. Wagony mające w czasie postoju pozostawać dłuższy czas bez dozoru powinny być zahamowane lub unieruchomione przy pomocy specjalnych klinów, płóz hamulcowych lub podkładów podłożonych pod przednie i tylne koła wagonu.

§ 30. Oczyszczanie palenisk i popielników oraz wypuszczanie wody i pary z kotła parowozu powinno być dokonywane w miejscach lub na kanałach specjalnie do tego przeznaczonych.

§ 31. 1. Kominy parowozów opalanych paliwem stałym powinny być zaopatrzone w odiskierniki lub specjalne iskrochrony.

2. Używanie dwuchawki oraz jazda z otwartym popielnikiem podczas przejazdu parowozem w pobliżu budynków, składów, magazynów i urządzeń dźwigowych są zabronione.

§ 32. Na każdym parowozie powinny znajdować się co najmniej dwie rezerwowe płozy hamulcowe.

§ 33. Motowozy napędzane paliwem płynnym powinny być zaopatrzone w odpowiednie gaśnice.

### 4. Przetaczanie.

§ 34. 1. Polecenie przetaczania taboru może wydać jedynie pracownik odpowiedzialny za ruch kolei zakładowych.

2. Nadzór nad przetaczaniem powinien być powierzony pracownikowi posiadającemu specjalne przeszkolenie i odpowiedzialnemu za wykonanie prac przetokowych.

3. Przetaczanie powinno być dokonywane przez przeszkoloną drużynę przetokową, a w jej braku — przez drużynę pociągową.

4. W skład drużyny przetokowej powinien wchodzić ustawiacz i co najmniej jeden przetokowy.

5. Pracownicy zatrudnieni przy przetaczaniu powinni pracować w odzieży obcisłej i butach na skórzanej podeszwie.

6. Dla pracowników zatrudnionych przy przetaczaniu należy urządzić odpowiednie pomieszczenie, w którym podczas przerw przy dokonywaniu przetaczania mogliby schronić się przed opadami atmosferycznymi.

7. Pomieszczenia wymienione w ust. 6 powinny być w zimnej porze roku ogrzewane do temperatury co najmniej 16° C.

§ 35. 1. Przetaczania przez przejazdy z zaporami wolno dokonywać po zamknięciu zapór.

2. Przejazdy bez zapór powinny być w czasie przetaczania ochraniające przez wystawiane posterunki.

§ 36. Przetaczane wagony wolno hamować jedynie przy pomocy stałych hamulców pojazdowych lub płóz hamulcowych.

§ 37. 1. Pracownik kierujący przetaczaniem powinien znajdować się w miejscu, z którego najłatwiej może się porozumiewać z drużyną przetokową i obsługą parowozu lub motowozu.

2. Pracownicy drużyny przetokowej powinni rozstawiać się wzdłuż przetaczanych wagonów po stronie stanowiska maszynisty, gdy zaś tory ułożone są na łuku — z wewnętrznej strony łuku, bez względu na stanowisko maszynisty.

§ 38. 1. W przypadku złej widoczności lub utrudnionej obserwacji torów, a także przy wtaczaniu wagonów do pomieszczeń powinien iść przed wagonami (obok toru) pracownik zaopatrzony w przybory sygnalizacyjne.

2. Przed rozpoczęciem przetaczania wagonów do pomieszczeń przetokowy powinien porozumieć się z kierownikiem działu, któremu dane pomieszczenie podlega, i sprawdzić w obecności kierownika lub jego zastępcy, czy przetaczanie nie grozi niebezpieczeństwem.

3. Kierownik działu lub jego zastępca obowiązany jest dostosować się do żądań przetokowego co do zapewnienia bezpieczeństwa w czasie przetaczania i wydać odpowiednie zarządzenia.

§ 39. 1. Parowóz lub motowóz manewrowy powinien znajdować się w czasie przetaczania pociągu na końcu lub na początku składu.

2. W wyjątkowych przypadkach parowóz lub motowóz może znajdować się pomiędzy wagonami, z tym jednak że przed parowozem lub motowozem w kierunku jazdy nie może znajdować się więcej niż 3 wagony.

§ 40. 1. Przy przetaczaniu odrzutowym nie wolno odrzucać wagonów z ludźmi, ze zwierzętami, z ładunkiem łatwo staczającym się (okrągłaki, beczki, pojazdy), z ładunkiem niebezpiecznym (np. materiały wybuchowe) oraz wagonów-cystern.

2. Przy przetaczaniu odrzutowym nie wolno odrzucać wagonów na następujące tory:

- 1) na których pracują ludzie,
- 2) które mają spadek większy niż 2,5‰,
- 3) prowadzące na obrotnice i przesuwnice oraz wagi pomostowe z przerwany torem,
- 4) prowadzące w kierunku budynków lub bram,
- 5) prowadzące przez przejazdy nie zamknięte zaporami.

3. W przypadku przetaczania na torze, na którym odbywa się równocześnie przeładunek wagonów, wagony te powinny być zabezpieczone od strony wagonów przetaczanych przy pomocy wykolejnicy.

§ 41. Pracownicy drużyny przetokowej powinni być powiadamiani o ilości rzutów, które mają być wykonane, oraz o ilości i stanie załadowania wagonów w każdym rzucie ze wskazaniem toru, na który należy je skierować.

§ 42. Nie wolno staczać z górki rozrządowej wagonów wymienionych w § 40 ust. 1.

§ 43. Ręczne przetaczanie wagonów dozwolone jest tylko na torach poziomych lub o pochyleniu nie większym niż 2,5‰.

§ 44. 1. Wagony należy popychać tylko z boku lub przy narożnikach. Ilość wagonów jednocześnie przetaczanych ręcznie nie powinna przewyższać ilości wagonów, które można zatrzymać siłą ludzi zajętych przy tej pracy.

2. Pracownikom ręcznie przetaczającym wagony nie wolno wchodzić pomiędzy wagony lub popychać ich idąc pomiędzy tokami szyn.

§ 45. 1. Podczas przetaczania wolno hamować wagony tylko za pomocą hamulców wagonowych i płóz.

2. Używanie płóz z odgiętymi lub odłamanymi końcami jest zabronione.

§ 46. 1. Przy przetaczaniu wagonów przy pomocy przyciągarki koła zębate i części ruchome przyciągarki powinny być osłonięte.

2. Stanowisko przyciągarki powinno być tak umieszczone i urządzone, aby obsługujący przyciągarkę miał zapewnione jak najlepsze pole widzenia.

3. Przyciąganie wagonów odgradzonych od przyciągarki innymi wagonami jest zabronione.

§ 47. 1. Liny służące do przetaczania wagonów przy pomocy przyciągarki powinny być codziennie sprawdzane, a raz na 6 miesięcy powinny być badane na wytrzymałość.

2. Dla każdej liny powinna być założona książka, w której notuje się wyniki badań liny i jej wytrzymałość.

3. Używanie lin, które w wyniku codziennego przeglądu lub okresowej kontroli zostały uznane za niezdatne do użytku, jest zabronione.

4. Lina powinna być zakończona hakiem, który zaczepia się o uchwyt umieszczony na ramie przedniej ściany wagonu. Inny sposób zaczepiania liny dozwolony jest po uzyskaniu zgody dyrekcji okręgowej kolei państwowych.

5. Opieranie liny przyciągarki o przedmioty o krawędziach ostrych lub chropowatych jest zabronione.

6. Zaczepianie i odczepianie lin podczas ruchu wagonów jest zabronione.

7. Kąt odchylenia liny od osi przyciągarki nie powinien przekraczać 30°.

§ 48. 1. Pracownicy zatrudnieni przy przetaczaniu wagonów powinni znajdować się obok liny.

2. Porozumiewanie się pomiędzy obsługą przyciągarki a pracownikami zaczepiającymi linę powinno być dokonywane przy pomocy umownej sygnalizacji optycznej.

3. Pracownicy zatrudnieni przy zaczepianiu i odczepianiu lin powinni być zaopatrzeni we wzmocnione rękawice.

§ 49. 1. Długość łańcucha lub liny zaprzęgowej, używanych przy przetaczaniu wagonów przy pomocy koni, powinna wynosić co najmniej 2,5 m.

2. Poganiacz i konie powinni poruszać się po zewnętrznej stronie toru.

## 5. Sprzęganie.

§ 50. Sprzęganie i rozłączanie wagonów dozwolone jest tylko podczas postoju pociągu.

§ 51. 1. W czasie sprzęgania lub rozłączania wagonów nie wolno wchodzić pomiędzy zderzaki.

2. Przy sprzęganiu lub rozłączaniu wagonów ustawionych na łukach należy wchodzić pomiędzy wagony od zewnętrznej strony łuku.

§ 52. Po sprzęgnięciu lub rozłączeniu wagonów sygnał celem uruchomienia taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spinającego pomiędzy wagonów.

§ 53. Przy rozłączaniu przewodów ogrzewniczych lub hamulców zespolonych należy uprzednio zamknąć ich zawory.

§ 54. W czasie sprzęgania w porze nocnej przy wagonie, do którego dołącza się inne wagony, powinien stać pracownik oświetlający latarką miejsce sprzęgania.

§ 55. Wolne części sprzęgów (nie użyte do sprzęgania) należy zawieszać tak, aby nie wystawały poza skrajnię i aby odległość ich od główki szyny wynosiła co najmniej 0,25 m.

#### 6. Przepisy higieniczno-sanitarne.

§ 56. Parowozy i motowozy powinny być wyposażone w apteczki pierwszej pomocy.

§ 57. 1. Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze kolei zakładowych powinni być poddawani wstępnym badaniom lekarskim oraz przynajmniej raz do roku — badaniom okresowym.

2. Maszyniści kolei zakładowych powinni być poddawani przynajmniej raz do roku lekarskim badaniom specjalistycznym, stwierdzającym zdolność do wykonywania zawodu, niezależnie od badań wymienionych w ust. 1.

#### III. Przepisy szczegółowe dla kolei zakładowych poruszanych przy pomocy zwierząt pociągowych.

§ 58. 1. Przy poruszaniu wagonów przy pomocy zwierząt pociągowych należy zwierzęta te przyprzegać z boku.

2. Długość postronków lub łańcuchów pomiędzy zwierzęciem pociągowym a wagonem powinna wynosić co najmniej 2,5 m.

§ 59. 1. Haki, orczyce i orczyki powinny być tak umocowane, aby nie mogły spaść ze swych zaczepów oraz aby można je było łatwo zdejmować.

2. Uprząż powinna być w dobrym stanie i podlegać codziennej kontroli.

§ 60. Nie wolno używać zwierząt pociągowych na torach o pochyleniach większych niż 15‰.

§ 61. Woznica obsługujący koleje zakładowe poruszane przy pomocy zwierząt pociągowych powinien iść po zewnętrznej stronie toru.

§ 62. Wagony kolei zakładowych poruszanych przy pomocy zwierząt pociągowych powinny mieć łatwo dostępne hamulce.

#### IV. Przepisy szczegółowe dla zakładowych kolei szynowych poruszanych linami.

§ 63. Stacje zakładowych kolei wąskotorowych, poruszanych linami lub łańcuchami, powinny być wyposażone w środki łączności, umożliwiające porozumiewanie się między obsługą poszczególnych stacji.

§ 64. Urządzenia wyciągowe, jak wyciągniki lub bębny, powinny posiadać sprawnie działające hamulce lub inne urządzenia do hamowania.

§ 65. Miejsca nawijania lin i łańcuchów na bębny wyciągowe lub na wałki kierujące oraz ruchome elementy urządzenia napędowego powinny być w miejscach dostępnych osłonięte.

§ 66. Cięgna, liny i łańcuchy należy poddawać okresowej kontroli co do stanu ich sprawności zgodnie z przepisami § 47 ust. 1—3.

§ 67. Połączenie wagonów pomiędzy sobą ciągniami powinno być urządzone w sposób zabezpieczający przed przypadkowym rozłączeniem się wagonów.

§ 68. Wchodzenie na wagony dozwolone jest tylko w czasie ich postoju i po sprawdzeniu, czy są zahamowane i zabezpieczone przed uruchomieniem.

#### V. Przepisy szczegółowe dla zakładowych kolei na pochylniach.

§ 69. Stanowisko dla obsługi kolei zakładowych na pochylniach należy umieścić w sposób umożliwiający obserwację toru pochylni.

§ 70. Wagony powinny być zaopatrzone w automatyczne hamulce.

§ 71. 1. Odcinki torów w górnej i dolnej części pochylni powinny leżeć w poziomie.

2. Długość torów położonych w poziomie, tak w górnej jak i w dolnej części pochylni, powinna przekraczać co najmniej o 5 m długość używanego na pochylni składu pociągu.

3. Przeladunek powinien odbywać się jedynie w miejscach, w których tory ułożone są w poziomie.

4. Zakończenie torów powinno być zabezpieczone kołłem oporowym lub w inny podobny sposób.

5. Pochylnie powinny być ogrodzone z obu stron.

§ 72. Zabronione jest przebywanie oraz wykonywanie podczas ruchu pociągu jakichkolwiek robót na końcu pochylni lub na jej trasie, z wyjątkiem prac niezbędnych dla ruchu i obsługi pociągu.

§ 73. Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze kolei na pochylniach powinni być ubrani w kombinezony i zaopatrzeni we wzmocnione rękawice.

#### VI. Ładowanie i wyładowywanie.

§ 74. Podczas ładowania i wyładowywania wagony powinny być zahamowane. Wagoniki-wywrotki powinny być podczas ładowania zabezpieczone przed przechyleniem się koleby.

§ 75. Ładunek nie powinien wystawać poza obrys taboru.

§ 76. Rampy ładunkowe powinny być zbudowane odpowiednio do używanego przy nich stałego taboru oraz utrzymywane w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy.

§ 77. Rampy ładunkowe powinny posiadać w odstępach co najmniej 10 m wejścia zbudowane i utrzymywane w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy.

§ 78. 1. W czasie ładowania lub wyladowywania wagony powinny być połączone z rampą za pomocą mostków przenośnych zakrywających wolną przestrzeń pomiędzy wagonem a rampą.

2. Mostek powinien być zbudowany i utrzymywany w sposób zabezpieczający przed pośliznięciem się lub potknięciem pracowników oraz przed zmianą położenia mostku w czasie dokonywania prac przeładunkowych.

§ 79. Zabronione jest ładowanie wagonów powyżej dopuszczalnej wytrzymałości ich ciągów lub lin nośnych.

§ 80. 1. Zabronione jest wyladowywanie przedmiotów na tory.

2. Wyladowywanie przedmiotów na międzytorza dozwolone jest tylko w tym przypadku, jeżeli na międzytorzach są zbudowane rampy przeładunkowe lub gdy szerokość międzytorza wynosi co najmniej 6 m.

## VII. Przepisy końcowe.

§ 81. Tekst niniejszego rozporządzenia lub odpowiednie wyciągi z niego powinny być podane do wiadomości pracowników przez wywieszenie w miejscu widocznym i utrzymywane w stanie czytelnym.

§ 82. Kierownicy zakładów pracy obowiązani są opracować w ramach niniejszego rozporządzenia instrukcje szczegółowe dostosowane do warunków obsługi kolei zakładowych na terenie ich zakładów.

§ 83. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej:  
w z. L. Chajna  
Minister Zdrowia: J. Sztachelski