

**Uchwała Nr 313/2011  
Zarządu PKP CARGO S.A.  
z dnia 14 czerwca 2011 r.**

w sprawie: wprowadzenia do stosowania zmiany nr 4 do „Instrukcji dla rewidenta taboru Cw-2 (Mw-28)”.

Na podstawie § 13 ust. 2 Statutu PKP CARGO S.A. i §10 pkt 20 Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A., Zarząd PKP CARGO S.A. uchwala, co następuje:

§ 1


1. Wprowadza się do stosowania w PKP CARGO S.A. zmianę nr 4 do „Instrukcji dla rewidenta taboru Cw-2 (Mw-28)”, przyjętą Uchwałą nr 111/2011 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 1 marca 2011 r., zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TTN-501-81/05/06/11 z dnia 30 maja 2011 r.
2. Przyjmuje się tekst jednolity instrukcji, o której mowa w ust. 1 stanowiący załącznik do niniejszej Uchwały.

§ 2

Za właściwe wykonanie uchwały odpowiedzialni są dyrektorzy zakładów Spółki oraz Naczelnik Wydziału Eksploatacji Wagonów w Biurze Kierowania Przewozami.

§ 3

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU  
  
Wojciech Balczun  
-1-

Rozdzielnik:

C, CF, CH, CE, CS, CP,  
CCZ, CCR, CCK, CFE, CHE, CPZ, CET,  
CEM, CEZ, CSS, CPP, Zakłady Spółki.

Wypis sporządził



.....

W





# INSTRUKCJA DLA REWIDENTA TABORU

**Cw-2**  
**(Mw-28)**

W

### Wykaz zmian

Lp.	Forma ogłoszenia zmiany			Dotyczy rozdziałów, paragrafów	Obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę
	rodzaj dokumentu	z dnia	nr — poz.			
1	2	3	4	6	7	8
1	Uchwała Nr 3163 Zarządu PKP CARGO S.A.	17.08.2006				
2	Uchwała Nr 408 Zarządu PKP CARGO S.A.	12.08.2009				
3	Uchwała Nr 110 Zarządu PKP CARGO S.A.	01.03.2011				
4	Uchwała Nr 313 Zarządu PKP CARGO S.A.	14.06.2011				

Niniejsza instrukcja korzysta z ochrony określonej stosownymi przepisami prawa, w tym przepisami ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz. U. Nr 80/2000, poz.904). Zabrania się jej udostępniania osobom trzecim jak również kopiowania lub wprowadzania zmian.

## SPIS TREŚCI

<b>Rozdział 1. Postanowienia ogólne</b> .....	5
§ 1. Zakres obowiązywania instrukcji .....	5
§ 2. Znaczenie terminów użytych w instrukcji.....	5
§ 3. Kwalifikacje rewidenta taboru.....	6
§ 4. Znajomość przepisów i instrukcji.....	6
§ 5. Odpowiedzialność rewidenta taboru.....	8
§ 6. Obowiązki rewidenta taboru.....	8
§ 7. Zależność pracownicza rewidenta taboru.....	9
§ 8. Wyposażenie rewidenta taboru.....	9
§ 9. Wyposażenie posterunku.....	10
§ 10. Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych.....	10
<b>Rozdział 2. Szczegółowe obowiązki rewidenta taboru</b> .....	11
§ 11. Rozpoczęcie pracy w zmianie .....	11
§ 12. Oględziny techniczne wagonów w składach pociągów przybywających i odjeżdżających.....	11
§ 13. Postępowanie z wagonami uszkodzonymi .....	15
§ 14. Sprawdzanie stanu technicznego wagonów w komunikacji międzynarodowej .....	16
§ 15. Obowiązki rewidenta taboru na stacji granicznej.....	16
§ 16. Obowiązki rewidenta taboru w pociągu .....	17
§ 17. Sprawdzanie wagonów po wykolejeniu .....	17
§ 18. Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi.....	18
§ 19. Przeglądy elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych .....	18
§ 20. Przyjmowanie składów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych na posterunkach zlokalizowanych w miejscu dokonywania przeglądu .....	19
§ 21. Przekazywanie elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu z posterunków zlokalizowanych w miejscu dokonywania przeglądu.....	20
§ 22. Przekazywanie i przyjmowanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych .....	20
§ 23. Zakończenie pracy w zmianie .....	22
<b>Rozdział 3. Szczegółowe obowiązki pracownika wyznaczonego do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku</b> .....	23
§ 24. Rozpoczęcie pracy w zmianie .....	23
§ 25. Nadzór nad pracownikami posterunku .....	23
§ 26. Nadzór nad dokumentacją posterunku.....	24
§ 27. Zakończenie pracy w zmianie .....	24
<b>Załącznik Nr 1 do instrukcji Cw-2</b> Ogólne zasady bezpieczeństwa pracy .....	25
<b>Załącznik Nr 2 do instrukcji Cw-2</b> Wytyczne pracy w okresie zimy .....	29
<b>Załącznik Nr 3 do instrukcji Cw-2</b> Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru.....	31
<b>Załącznik Nr 4 do instrukcji Cw-2</b> Wytyczne do opracowania Regulaminu technicznego posterunku rewizji technicznej .....	33
<b>Załącznik Nr 5 do instrukcji Cw-2</b> Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia .....	35
<b>Załącznik Nr 6 do instrukcji Cw-2</b> Wzory druków i formularzy .....	37

**Podstawa prawna opracowania:**

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 16, poz.94, 2007 r. z późniejszymi zmianami) – tekst jednolity.

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 z późniejszymi zmianami),
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444 z późniejszymi zmianami),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r., Nr 212, poz. 2152 z późniejszymi zmianami),
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r., Nr 218, poz. 2212),
- 5) Ustawę z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2004 r., Nr 97, poz. 962 z późniejszymi zmianami),
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r., Nr 37, poz. 330),
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005 r., Nr 212, poz. 1771 z późniejszymi zmianami),
- 8) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2007 r., Nr 57, poz. 389),
- 9) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2007 r., Nr 89, poz. 593),
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 60, poz. 407 z późniejszymi zmianami).

**„Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych”.**

## Rozdział 1

### POSTANOWIENIA OGÓLNE

#### § 1

#### Zakres obowiązywania instrukcji

Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność pracowników wykonujących czynności rewidenta taboru, oraz pracownika wyznaczonego do nadzoru i koordynacji pracy posterunku rewizji technicznej.

#### § 2

#### Znaczenie terminów użytych w instrukcji

Ileć w Instrukcji jest mowa o:

- 1) „**rewidencie taboru**” – należy przez to rozumieć pracownika wykonującego czynności związane z obsługą techniczną wagonów, elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
- 2) „**pracowniku wyznaczonym do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku**” zwanym w dalszej treści „**pracownikiem nadzorującym**” - należy przez to rozumieć mistrza, rewidenta taboru lub starszego rewidenta taboru wyznaczonego przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej do organizacji pracy posterunku,
- 3) „**posterunku rewizji technicznej**” zwanym w dalszej treści „**posterunkiem**” - należy przez to rozumieć zespół pracowników przewoźnika, wykonujących oględziny techniczne, próby hamulców i drobne naprawy pojazdów kolejowych dysponujący niewielkim zapleczem warsztatowym,
- 4) „**oględzinach technicznych**” - należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych przy pociągu lub składzie pociągu mających na celu stwierdzenie stanu technicznego pojazdów, w szczególności części biegowych, urządzeń ciągnowo-zderznych i hamulców,
- 5) „**próbie hamulca pociągu**” - należy przez to rozumieć zespół czynności wykonywanych w pociągu lub składzie pociągu w celu sprawdzenia działania hamulców. W zależności od okoliczności wykonuje się szczegółową próbę hamulca bądź uproszczoną próbę hamulca.

### § 3

#### Kwalifikacje rewidenta taboru

1. Kwalifikacje, przygotowanie zawodowe oraz warunki zdolności fizycznej i psychicznej pracownika zatrudnionego na stanowisku rewidenta taboru określają odrębne przepisy.
2. Tryb realizacji programu przygotowania zawodowego na stanowisko rewidenta taboru regulują odrębne przepisy.

### § 4

#### Znajomość przepisów i instrukcji

1. Rewident taboru obowiązany jest znać szczegółowo „Instrukcję dla rewidenta taboru” – Cw-2.
2. Rewident taboru obowiązany jest także znać następujące przepisy i instrukcje w częściach dotyczących jego pracy:

1)	Mw-1	Instrukcja o utrzymaniu normalnotorowych wagonów osobowych.
2)	Cw-3 (Mw-2)	Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania wagonów towarowych normalnotorowych.
3)	Mw-21b	Instrukcja o skreślaniu z inwentarza normalnotorowych wagonów osobowych.
4)	Pw-2 (Mw-37b)	Instrukcja o znakowaniu i numeracji wagonów osobowych.
5)	Cw-1(Mw-56)	Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
6)	Pw-3 (Mw-62)	Instrukcja o ogrzewaniu, wentylacji i klimatyzacji taboru pasażerskiego eksploatowanego przez „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.
7)	Ct-1 (Mt-1)	Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego
8)	Ct-2 (Mt-2)	Instrukcja dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego elektrycznego i spalinowego.
9)	Ct-4 (Mt-11)	Instrukcja pomiarów i oceny technicznej zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych.
10)	Ct-3 (Mt-32)	Instrukcja o utrzymaniu-pojazdów trakcyjnych.
11)	Mt-34	Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych.
12)	Ct-6 (Mte-108, Mts-108)	Instrukcja smarowania pojazdów trakcyjnych.
13)	Ir-1 (R-1)	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów.
14)	Cr-2 (R-2)	Instrukcja gospodarki wagonami towarowymi.
15)	Cbr-1 (R-3)	Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków kolejowych i incydentów kolejowych.
16)	Ir-2 (R-7)	Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych.
17)	Ct-10	Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.



18)	Ct-11	Instrukcja o technice pracy manewrowej.
19)	PGW	Przepisy użytkowania wagonów towarowych w kolejowej komunikacji międzynarodowej PGW.
20)	Ch-5	Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
21)	RIC	Umowa o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej RIC.
22)	AVV	Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów .
23)	Id-11 (D-17)	Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie.
24)	Ch-1 (H-2)	Instrukcja o odprawie i przewozie przesyłek towarowych.
25)	le-1 (E-1)	Instrukcja sygnalizacji.
26)	RID	Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.
27)	EBH-1a (Et-4)	Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej.
28)	Załącznik Nr 9 do „Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów” – AVV, „Warunki techniczne wagonów towarowych dla przejścia – przyjęto w Spółce PKP CARGO S.A. oddzielnym trybem.	
29)	Zasady i tryb wycofywania wagonów towarowych z eksploatacji ze względu na ich stan techniczny, likwidacji wagonów jako środków trwałych i kasacji wagonów wycofanych z eksploatacji – przyjęto w Spółce PKP CARGO S.A. oddzielnym trybem.	
30)	Zasady znakowania i numeracji wagonów towarowych PKP CARGO i włączonych do taboru PKP CARGO S.A. – przyjęto w Spółce PKP CARGO S.A. oddzielnym trybem.	
31)	Regulamin przedsiębiorstwa PKP o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych – przyjęto w Spółce PKP CARGO S.A. oddzielnym trybem.	
32)	Regulamin Przewozu Przesyłek Towarowych /RPT/ – przyjęto w Spółce PKP CARGO S.A. oddzielnym trybem.	
33)	Dokumentację technologiczną przeglądów kontrolnych i napraw bieżących elektrycznych zespołów trakcyjnych, lokomotyw elektrycznych, spalinowych i autobusów szynowych.	
34)	Dokumentację technologiczną przeglądów międzypociągowych.	

3. Rewident taboru powinien ponadto znać:

- 1) regulamin pracy,
- 2) regulamin techniczny posterunku – którego wytyczne zostały określone w Załączniku Nr 4,
- 3) rozkład jazdy pociągów – w zakresie dotyczącym obszaru pracy posterunku,
- 4) wyciąg regulaminu technicznego stacji,
- 5) postanowienia przepisów wewnętrznych spółki związane z pracą rewidenta taboru, które są przekazywane do zapoznania się w sposób określony w regulaminie posterunku.

## § 5

### Odpowiedzialność rewidenta taboru

Rewident taboru odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy zgodnie z uregulowaniami zawartymi w niniejszej instrukcji.

## § 6

### Obowiązki rewidenta taboru

1. Do obowiązków rewidenta taboru należy nadzór nad stanem technicznym wszystkich wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych znajdujących się w rejonie posterunków, przybywających i odjeżdżających o ile inne umowy nie traktują inaczej, w tym:
  - 1) sprawdzenie stanu technicznego wagonów kierowanych pod załadunek towarów,
  - 2) sprawdzenie stanu technicznego wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
  - 3) kierowanie wagonów z przekroczonym terminem naprawy okresowej do odpowiednich warsztatów naprawczych lub na wydzielone tory,
  - 4) sporządzanie zgłoszeń do komisijnego badania wagonów towarowych proponowanych do wycofania z eksploatacji oraz udział w komisjach przeprowadzających badania stanu technicznego wagonów,
  - 5) dokonywanie wyboru wagonów pod przesyłki specjalnie dysponowane, w tym szczególnie pojazdów i sprzętu wojskowego,
  - 6) dokonywanie odbioru technicznego wagonów po czynnościach ładunkowych, w tym uczestnictwo podczas operacji załadowywania wagonów pojazdami i sprzętem wojskowym w transportach wojskowych,
  - 7) dokonywanie odbioru wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych po czyszczeniu, myciu, odkażaniu,
  - 8) decydowanie o konieczności wyłączenia wagonów ze składu pociągu oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych, z usterkami, których nie można usunąć bez wyłączenia,
  - 9) dokonywanie prób hamulców,
  - 10) zlecenie napraw wagonów wyłączonych ze składu pociągu z uwagi na uszkodzenia,
  - 11) dokonywanie odbioru wagonów po wykonanych naprawach bieżących z wyłączeniem ich ze składu pociągu,
  - 12) usuwanie drobnych usterek przy wagonach oraz elektrycznych zespołach trakcyjnych i autobusach szynowych bez wyłączenia ich ze składu pociągu. Zakres robót wykonywanych w ramach napraw bez wyłączenia zależy od warunków lokalnych takich jak wyposażenie posterunku, wielkość zatrudnienia, stan międzytorzy itp. (typowe prace dokonywane bez wyłączenia

z ruchu określa Załącznik Nr 5),

- 13) nadzorowanie pracy pracowników wykonujących naprawy wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu,
  - 14) zlecenie i odbiór wagonów towarowych do i po naprawach bez wyłączenia ich ze składu pociągu.
2. Podczas wykonywania czynności rewident taboru powinien ściśle przestrzegać postanowień niniejszej instrukcji oraz innych przepisów i instrukcji ujętych w § 4. Ponadto winien stosować się do obowiązujących regulaminów, decyzji i zarządzeń.
  3. Rewidenci zobowiązani są do uczestniczenia w szkoleniach okresowych i doraźnych, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie uregulowaniami.

## § 7

### Zależność pracownicza rewidenta taboru

1. Bezpośrednim przełożonym rewidenta taboru jest pracownik wyznaczony w regulaminie posterunku do nadzoru i koordynacji pracy posterunku.
2. Obowiązki pracownika wyznaczonego do nadzoru i koordynacji pracy posterunku określa regulamin posterunku oraz Rozdział 3 niniejszej instrukcji.

## § 8

### Wyposażenie rewidenta taboru

1. Rewident taboru otrzymuje do osobistego użytku za potwierdzeniem:
  - 1) po jednym egzemplarzu „Instrukcji dla rewidenta taboru” **Cw-2** „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego” **Cw-1 (Mw-56)** oraz „Warunków rewizji technicznej wagonów towarowych dla przejścia” (Zał. Nr 9 do AVV), przeznaczonych do użytku wewnętrznego,
  - 2) narzędzia, przybory i przyrządy niezbędne do wykonywania obowiązków, określone w regulaminie posterunku.
2. Pozostałe przepisy i instrukcje, które rewident taboru jest zobowiązany znać, w zakresie jego pracy, powinny w komplecie znajdować się na wyposażeniu posterunku.
3. Posiadane przepisy i instrukcje powinny być aktualizowane przez pracowników we własnym zakresie, na podstawie otrzymywanych pisemnych informacji oraz utrzymywane w należyтым stanie.

## § 9

### Wyposażenie posterunku

1. Wyposażenie posterunku w zależności od warunków miejscowych i zakresu wykonywanych zadań określa regulamin posterunku.
2. W stanie zdatnym do użytku powinny być utrzymane przez pracowników także narzędzia, przyrządy oraz materiały będące na wyposażeniu posterunku.
3. Za utrzymanie w należyтым stanie wyposażenia posterunku odpowiedzialny jest pracownik wyznaczony regulaminem technicznym posterunku.

## § 10

### Współpraca z pracownikami innych jednostek organizacyjnych

1. Koordynatorami współpracy jednostek realizujących zadania w zakresie organizacji ruchu kolejowego są pracownicy, kierujący ruchem na swoich odcinkach pracy. Ich polecenia w tym zakresie powinny być wykonywane przez wszystkich uczestników realizowanego procesu, w tym rewidentów taboru, o ile polecenia te nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
2. Zasady współpracy rewidenta taboru z pracownikami innych jednostek w zakresie obsługi taboru określa regulamin techniczny posterunku.
3. Pracownik wyznaczony do nadzorowania pracy posterunku powinien niezwłocznie reagować na nieprawidłowości w pracy rewidentów taboru zgłoszone przez pracowników innych jednostek organizacyjnych.
4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w postępowaniu pracowników, związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, rewident taboru powinien niezwłocznie zawiadomić o tym fakcie właściwego przełożonego.

## Rozdział 2

### SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI REWIDENTA TABORU

#### § 11

#### Rozpoczęcie pracy w zmianie

1. Rewident taboru obowiązany jest podjąć świadczenie pracy w zmianie na wyznaczonym posterunku zgodnie z ustalonym indywidualnym rozkładem czasu pracy.
2. Rewident taboru może podjąć pracę legitymując się zdolnością fizyczną i psychiczną umożliwiającą mu bezpieczne wykonywanie świadczonej pracy.
3. Rewident taboru winien zawiadomić przełożonego o przyczynie swojej nieobecności celem wyznaczenia zastępstwa. Zawiadomienie winno nastąpić w terminie i trybie przewidzianym odrębnymi przepisami.
4. Rozpoczynając pracę rewident taboru powinien:
  - 1) odnotować rozpoczęcie pracy w książce rewizji technicznej pociągów,
  - 2) sprawdzić stan wyposażenia posterunku,
  - 3) zapoznać się z treścią nowych zarządzeń i specjalnych dyspozycji,
  - 4) zapoznać się z sytuacją taborową w rejonie posterunku,
  - 5) uzyskać informację od pracownika kończącego pracę w zmianie o odchyleniach od rozkładu jazdy.

#### § 12

#### Ogłędziny techniczne wagonów w składach pociągów odjeżdżających i przybywających

1. Wyprawiając pociąg w drogę rewident taboru powinien:
  - 1) przystąpić do wykonania ogłędzin technicznych wagonów, zwracając szczególną uwagę:
    - a) czy przy wagonach nie brak zderzaków, czy śruby mocujące zderzaki do czołownicy są należycie dokręcone i zabezpieczone przed odkręceniem, czy tuleje zderzakowe są prawidłowo zabezpieczone przed wypadnięciem, czy urządzenia ciągnowo-zderzakowe nie są uszkodzone, czy środki urządzeń zderznych mieszczą się w dopuszczalnych granicach,
    - b) czy zestawy kołowe nie mają pęknięć, obłuzowań obręczy, czy na zestawach obręczowanych są naniesione znaki kontrolne, czy zużycie obręczy i wieńców kół mieści się w dopuszczalnych granicach, czy zewnętrzne powierzchnie obręczy lub wieńców kół nie mają zabrudzeń mogących utrudniać współpracę z hamulcami torowymi, czy nie mają śladów przegrzania,

- c) czy łożyska osiowe nie wykazują uszkodzeń lub podwyższonej temperatury,
  - d) czy układ napędowy prądnicy jest sprawny i posiada opaski zabezpieczające,
  - e) czy odległość między opaską sprężyny, a częściami podwozia, mogącymi na niej osiadać jest zgodna z przepisami; czy na opasce nie ma świeżych śladów osiadania elementów podwozia, czy pióra resorów, sprężyny spiralne i ich zawieszenie nie są złamane lub pęknięte, czy inne elementy usprężynowania nie wykazują uszkodzeń,
  - f) czy ostoja wagonu i rama wózka nie są wygięte lub popękane, czy wszystkie elementy są prawidłowo przymocowane do ostoi, czy prowadnice łożysk osiowych są właściwie przymocowane do ostojnicy i czy nie są wygięte, czy zwora prowadnic osiowych jest prawidłowo przymocowana i nie jest pocięta lub złamana, a bezwidłowe prowadzenie zestawów nie ma uszkodzeń,
  - g) czy stan urządzeń przeciwpoślizgowych jest właściwy,
  - h) czy urządzenia hamulcowe są kompletne, wstawki hamulcowe nie są nadmiernie zużyte lub niewłaściwie usytuowane względem powierzchni tocznej zestawów kołowych, pałaki ochronne i inne urządzenia zabezpieczające przed opadnięciem elementów układu hamulcowego na tor są właściwie umocowane, czy oś zestawu kołowego nie ma żadnych wytartych miejsc z ostrymi krawędziami, czy przewody elektryczne układu hamulcowego nie są uszkodzone, czy linki uziemiające są kompletne i w dobrym stanie, czy elementy przekładni hamulcowej nie są pourywane lub pocięte, czy połączenia sworzniowe są dobrze zabezpieczone, czy urządzenia nastawcze hamulca są we właściwym położeniu, czy w bloku elektronicznym zostały zapisane informacje o usterekach hamulca, czy płyty hamulca magnetycznego są w górnym położeniu i nie posiadają widocznych usterek,
  - i) czy pudła wagonów są szczelne i mocno połączone z podwoziem, czy pudło nie jest nadmiernie przechylone, czy numer i napisy na wagonach są prawidłowe, czy urządzenia samowyladowcze są odpowiednio zabezpieczone, czy nie ma braków lub uszkodzeń luźnych części stanowiących wyposażenie wagonu,
  - j) czy drzwi, okna, klamki, zamki, stopnie uchwyty itp. nie mają uszkodzeń i działają sprawnie,
  - k) czy nie ma innych usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
- 2) dokonać naprawy stwierdzonych usterek w wagonach kwalifikujących się do naprawy bez wyłączenia ze składu pociągu:
- a) osobiście,
  - b) przez pracowników zatrudnionych na posterunku - w tym przypadku rewident taboru nadzoruje ich pracę oraz sprawdza realizację naprawy,
  - c) przez pracowników innej jednostki realizującej naprawę wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu - w tym przypadku rewident taboru zleca naprawę do wykonania oraz odbiera wagony po wykonaniu tych napraw,
- 3) okartkować odpowiednimi nalepkami i skierować do naprawy z wyłączeniem z ruchu wagony, które z uwagi na zakres robót lub ograniczone możliwości naprawcze posterunku nie zostały naprawione bez wyłączenia z ruchu,
- 4) sprawdzić prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia składu pociągu, w tym równomierność rozmieszczenia wagonów z wyłączonymi hamulcami,

- 5) sprawdzić czy nie używane sprzęgi powietrzne, śrubowe i inne są podwieszane na wspornikach lub włożone do właściwych gniazd,
  - 6) sprawdzić czy w składzie pociągu nie znajdują się wagony o ograniczonej prędkości, nie odpowiadającej prędkości wyprawianego pociągu, czy nie znajdują się wagony uszkodzone lub już wcześniej okartkowane do naprawy,
  - 7) sprawdzić właściwe nastawienie dźwigni przestawczych hamulca,
  - 8) dopilnować wyłączenia ze składu pociągu wagonów uszkodzonych oznaczonych odpowiednimi nalepkami,
  - 9) wykonać wymaganą próbę hamulca,
  - 10) sprawdzić czy nie ma przeszkód pod kołami wagonów,
  - 11) po zakończeniu próby hamulca dane o pociągu odnotować w książce rewizji technicznej pociągu,
  - 12) przy wyjeździe pociągu znajdować się w takim miejscu, aby dokładnie obserwować jego odjazd.
2. Oględziny techniczne wagonów w pociągach towarowych przybywających do stacji końcowej zasadniczo nie są wykonywane, za wyjątkiem dwóch przypadków:
- 1) w przypadku kierowania wagonów do rozrządu z wykorzystaniem górki rozrządowej – oględziny techniczne wagonów muszą być wykonane przez uprawnionego pracownika przed rozpoczęciem rozrządu,
  - 2) w uzasadnionych przypadkach może zostać wprowadzony obowiązek wykonania oględzin technicznych w pociągach przybywających do stacji końcowej (decyzję w tym zakresie podejmuje kierownik jednostki organizacyjnej PKP CARGO S.A. na danym terenie).
3. W przypadku konieczności wykonania oględzin technicznych pociągów przybywających do stacji końcowej rewident taboru powinien:
- 1) podczas wjazdu pociągu w rejon posterunku rewizji technicznej wagonów znajdować się w miejscu umożliwiającym przyjęcie pociągu na biegu i obserwować stan części biegowych wagonów, a w szczególności:
    - a) czy nie ma zakleszczonych zestawów kołowych,
    - b) czy nie występują płaskie miejsca lub nalepy na powierzchniach tocnych kół,
    - c) czy nie występują widoczne objawy grzania się łożysk osiowych,
  - 2) sprawdzić czy nie nastąpił wyciek, wysyp lub przesunięcie ładunku poza skrajnię taboru,
  - 3) sprawdzić czy nie ma otwartych drzwi, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych,
  - 4) sprawdzić czy nie brakuje zderzaków na końcu pociągu,
  - 5) sprawdzić czy nie ma pożaru w pociągu,
  - 6) sprawdzić czy pociąg przybył z sygnałami końca pociągu,
  - 7) po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu składu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego oraz wyluzowaniu składu przez wyznaczonego regulaminem technicznym posterunku pracownika, przeprowadzić oględziny techniczne wszystkich wagonów w składzie pociągu zgodnie z postanowieniami ust. 1, pkt 1-3”.

4. Podczas oględzin technicznych rewident taboru obowiązany jest ponadto sprawdzić:
- 1) w pociągach pasażerskich:
    - a) stan techniczny wyposażenia wewnątrz i czystości wagonów oraz zaopatrzenie w materiały eksploatacyjne,
    - b) stan techniczny urządzeń ogrzewczych, przewietrzania i klimatyzacji,
    - c) stan oświetlenia i urządzeń nagłaśniających,
    - d) prawidłowość połączeń międzywagonowych,
    - e) stan urządzeń automatycznego zamykania i blokady drzwi wejściowych wagonów,
    - f) prawidłowość otablicowania pociągu,
  - 2) w pociągach towarowych:
    - a) czy ładunki na wagonach platformach są właściwie umocowane i zabezpieczone przed przesunięciem i czy nie ma śladów niebezpiecznego przesunięcia lub uszkodzeń umocowania,
    - b) czy wagony oraz jednostki ładunkowe są pozamykane i zabezpieczone przed otwarciem,
    - c) czy są włączone wagony ochronne przy przewozie ładunków niebezpiecznych,
  - 3) w pociągach pasażerskich wyprawianych w drogę, stan techniczny, sanitarny i wyposażenia wagonów osobowych, w tym braki lub usterki występujące w wagonach rewident taboru winien odnotować w „Wykazie o stanie wagonów pociągu pasażerskiego” - **Mw-576**,
  - 4) w pociągach pasażerskich przyjmowanych z drogi na stacjach końcowych lub zwrotnych stan wagonów stwierdzony przez rewidenta taboru w trakcie przyjmowania składów należy porównać z zapisami drużyny konduktorskiej dokonanych w wykazie **Mw-576**, a w przypadku stwierdzenia różnic w opisie stanu technicznego oraz w wyposażeniu wagonów rewident taboru dokonuje odpowiednich adnotacji na wyżej wymienionych dokumentach potwierdzając je przez kierownika pociągu. W międzynarodowych pociągach pasażerskich sprawdzić zapisy w książce pokładowej (wzór X do Umowy RIC). Stosownie do stwierdzonych zapisów w **Mw-576** lub w książce pokładowej, rewident podejmuje decyzję odnośnie usunięcia usterek.
5. Podczas przeprowadzania manewrów zabrania się dokonywania oględzin technicznych wagonów. Oględziny techniczne wagonów w pociągu oraz próbę hamulców rewident taboru może rozpocząć po zgłoszeniu o zakończeniu formowania składu pociągu i po zabezpieczeniu go zgodnie z regulaminem technicznym stacji.
6. Do pomocy przy wykonywaniu prób hamulców rewident taboru ma prawo zatrudnić innego pracownika posterunku, przeszkolonego w tym zakresie.
7. Określone w ustępach 1-6 czynności, powinny być wykonane zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy posterunku oraz w takim czasie, aby nie spowodowały opóźnienia pociągu.



## § 13

### Postępowanie z wagonami uszkodzonymi

1. Usterki stwierdzone przez rewidenta taboru podczas oględzin technicznych powinny być usunięte w miarę możliwości bez wyłączenia wagonu ze składu pociągu.
2. Czynności związane z usuwaniem usterek przy wagonach bez wyłączenia ze składu pociągu powinny być wykonywane zgodnie z regulaminem posterunku oraz zawartymi w nim zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy.
3. Po usunięciu usterek, rewident taboru zobowiązany jest odnotować fakt wykonanej naprawy w książce wagonów uszkodzonych – druk **Mw-562**, oraz zaznaczyć informację o naprawie w rubryce 17 książki rewizji technicznej pociągów - druk **Mw-561**.
4. Wagony z usterkami, których usunięcie przekracza możliwości pracowników zespołu rewidentckiego lub pracowników jednostki realizującej naprawy bez wyłączenia, należy wyłączyć z przewozów sporządzając zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych – druk **Mw-579**, a wagony obustronnie okartkować nalepkami **Mw-585** kierując je do naprawy bieżącej z wyłączeniem ze składu pociągu. Wyłączenie wagonów należy odnotować w rubryce 10 książki wagonów uszkodzonych **Mw-562** i rubryce 18 książki **Mw-561**.
5. W razie kierowania na punkt napraw lub do przeładunku wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu, rewident taboru na druku **Mw-579** i nalepkach **Mw-585** powinien określić, z jaką prędkością wagon należy przeprowadzić i czy wymagany jest jego nadzór (konwojowanie).  
Powyższe dotyczy również przewożenia wagonów ze stacji pośrednich, na których zostały wyłączone wagony.
6. Jeżeli uszkodzenie wagonu lub brak luźnych części wagonowych wystąpiło z winy przewoźnika, rewident taboru odnotowuje ten fakt we właściwych zawiadomieniach lub wykazach w sposób określony Instrukcją **Cr-2 (R-2)**.  
W razie stwierdzenia przy wagonie braku luźnych części, rewident taboru dodatkowo okartkuje wagon nalepkami **Mw-622**. Następnie sporządza protokół o uszkodzeniu wagonu.
7. Wagony ładowne, uszkodzone, lecz nie zagrażające bezpieczeństwu ruchu i całości ładunku, mogą być wysyłane w kierunku stacji, na której nastąpi ich rozładunek. Wagony te należy obustronnie okartkować nalepkami **Mw-539**.
8. Wagony z uszkodzonymi i wyłączonymi z działania hamulcami zespolonymi rewident taboru okleja nalepkami **Mw-539** i **Mw-543**.
9. Jeżeli nastąpiło zerwanie lub uszkodzenie urządzenia ciągowego na stacji, na której znajduje się posterunek rewizji technicznej wagonów, rewident taboru zobowiązany jest postępować zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych i przy współudziale dyżurnego ruchu sporządzić zawiadomienie **Mw-611**, oraz protokół o uszkodzeniu wagonu, a wagon wyłączyć z przewozów.

## § 14

### **Sprawdzanie stanu technicznego wagonów w komunikacji międzynarodowej**

1. W uzasadnionych przypadkach może zostać wprowadzony obowiązek wykonania oględzin technicznych wagonów przeznaczonych pod załadunek przesyłek przeznaczonych za granicę (decyzję w tym zakresie podejmuje kierownik jednostki organizacyjnej PKP CARGO S.A. na danym terenie na podstawie odrębnych regulacji).
2. Podczas wykonywania oględzin technicznych rewident taboru obowiązany jest sprawdzić, czy kod wymiany wagonu oraz znaki i napisy na wagonie odpowiadają systemowi komunikacji, w którym wagon ma być wyprawiony w drogę.
3. Określając stan techniczny wagonu, rewident taboru kieruje się warunkami technicznymi określonymi w przepisach, odpowiadających rodzajowi komunikacji, w której wagon ma być wyprawiony w drogę.
4. Na wagonach zakwalifikowanych do przewozów międzynarodowych, rewident taboru zakłada nalepki informujące o przydatności wagonów do określonego systemu komunikacji, sporządza zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych – **Mw-601**, którego jeden egzemplarz wraz z wypełnionym drukiem **R-211/R-212** zwraca wystawiającemu zapotrzebowanie.

## § 15

### **Obowiązki rewidenta taboru na stacji granicznej**

1. Zadaniem rewidenta taboru na stacji granicznej jest określanie przydatności wagonów do kursowania w komunikacji międzynarodowej.
2. Określając przydatność wagonu do przyjęcia lub przekazania, rewident taboru powinien kierować się wyłącznie postanowieniami odpowiednich przepisów międzynarodowych i ewentualnych umów dwustronnych między zainteresowanymi kolejami.
3. W zależności od warunków miejscowych, na stacji granicznej mogą być wykonywane drobne naprawy wagonów bez wyłączenia ich ze składu pociągu.
4. Na posterunku, na którym dokonywana jest zamiana wózków, rewident taboru dokonuje odbioru wykonanych prac.
5. Przy wagonach wyposażonych w zestawy kołowe z systemem rozstawnej osi (np. SUW 2000) sprawdza prawidłowość przestawienia zestawów kołowych.

## § 16

### Obowiązki rewidenta taboru w pociągu

1. Rewident taboru może być wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy.
2. Rewident taboru wyznaczony do nadzorowania stanu technicznego wagonów podczas jazdy, przed odjazdem pociągu jest zobowiązany:
  - 1) uczestniczyć w oględzinach technicznych wykonywanych przed wyprawieniem pociągu w drogę,
  - 2) zgłosić się u kierownika pociągu i zażądać odnotowania swojej obecności w raporcie z jazdy.
3. Podczas jazdy rewident taboru obowiązany jest:
  - 1) dokonywać oceny stanu technicznego i wyposażenia wagonów,
  - 2) usuwać drobne usterki powstałe w czasie jazdy pociągu,
  - 3) decydować o wyłączeniu z pociągu wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
  - 4) w razie potrzeby przeprowadzić wymaganą próbę hamulca.
4. Rewidentowi taboru nie wolno oddalać się od pociągu bez zgody kierownika pociągu.
5. Rewident taboru może przewozić w pociągu tylko przedmioty służące do wykonywania swojej pracy.
6. W razie zmiany rewidentów taboru w drodze, rewident taboru przekazujący obowiązki powinien:
  - 1) poinformować rewidenta taboru przejmującego obowiązki o wszelkich usterekach wagonów,
  - 2) poinformować kierownika pociągu o dokonanej przekazaniu obowiązków celem odnotowania w raporcie z jazdy.
7. Po przybyciu na stację końcową rewident taboru obowiązany jest zgłosić rewidentowi taboru przejmującemu pociąg wszelkie usterki, które powstały podczas jazdy, a których nie usunął.

## § 17

### Sprawdzanie wagonów po wykolejeniu

1. Każdy wagon wykolejony choćby jedną osią musi być sprawdzony przez rewidenta taboru na miejscu wykolejenia dla określenia jego zdolności do dalszej jazdy.
2. Dokonując oględzin wykolejonego wagonu należy sprawdzić między innymi:
  - 1) czy koła nie przesunęły się na osi,

- 2) czy oś zestawu kołowego nie jest skrzywiona,
  - 3) czy maźnice zestawów kołowych nie zostały uszkodzone lub nie przekreśliły się,
  - 4) czy usprężynowanie wagonu nie uległo uszkodzeniu lub przesunięciu.
3. Ponadto należy sprawdzić: stan ostoi, prowadnic łożysk osiowych, urządzeń ciągnowo-zderznych, pudła, ładunku i jego zamocowania, czy nie ma pęknięć, złamań, skrzywień lub poluzowań innych części wagonu, a przy wagonach na wózkach sprawdzić stan czopów skrętów wózków.
4. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 2-3 rewident taboru jest obowiązany wyłączyć wagon z przewozów, kierując go do najbliższego punktu naprawy wagonów celem dokładnego zbadania. Na nalepce oraz w zawiadomieniu o wyłączeniu z ruchu rewident taboru jest zobowiązany wpisać maksymalną dozwoloną prędkość wagonu i ewentualnie inne warunki przewozu zgodnie z wytycznymi (§4 ust. 2 pkt. 34).
- Jeżeli wagon jest ładowny, rewident taboru określa, czy należy go przeładować lub czy można go skierować bezpośrednio do punktu napraw bez przeładunku.

## § 18

### Postępowanie z wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Przed podstawieniem wagonu do przewozu przesyłki nadzwyczajnej rewident taboru powinien sprawdzić jego stan techniczny zwracając szczególną uwagę na podwozie wagonu. Fakt wybrania wagonu pod przewozy specjalnie dysponowane potwierdza własnoręcznym podpisem na druku **Mw-601**.
2. Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie. W pracach komisji winien uczestniczyć rewident taboru.
3. Tryb pracy i zadania komisji określa szczegółowo Instrukcja **Ch-5**.

## § 19

### Przeglądy elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych

1. Każdy czynny elektryczny zespół trakcyjny powinien być poddany przeglądowi kontrolnemu zgodnie z ustalonym harmonogramem przeglądów. Czas i miejsce dokonywania przeglądów kontrolnych określają plany pracy pojazdów trakcyjnych.
2. Przegląd elektrycznych zespołów trakcyjnych powinien być wykonywany zgodnie z obowiązującą dokumentacją technologiczną przeglądu kontrolnego dla danej serii taboru, ze szczególnym zwróceniem uwagi na: układ biegowy, układ hamulcowy, urządzenia czujności maszynisty i system "Radio-stop".
3. Za wykonanie pracy przy taborze odpowiedzialny jest rewident taboru, który powinien wydać odpowiednie dyspozycje podległym pracownikom i skontrolować wykonaną przez nich pracę.

4. Rewident taboru obowiązany jest brać osobisty udział w pracach związanych z przeglądem kontrolnym i naprawami bieżącymi elektrycznych zespołów trakcyjnych.
5. Elektryczny zespół trakcyjny powinien być wydany do ruchu bez usterek i braków w wyposażeniu oraz w stanie czystym.

## § 20

### **Przyjmowanie składów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych na posterunkach zlokalizowanych w miejscu dokonywania przeglądu**

1. W czasie zjazdu elektrycznego zespołu trakcyjnego rewident taboru powinien przyjmować pojazd przy torze, na który pojazd zjeżdża, aby mógł sprawdzić i wychwycić wszystkie nieprawidłowości podczas pracy i ruchu pojazdu, których wykrycie w czasie postoju jest utrudnione lub niemożliwe.
2. Po zatrzymaniu się pojazdu, rewident taboru zobowiązany jest dokonać dokładnych oględzin stanu części bieżących pojazdu trakcyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem stopnia nagrzania łożysk, stanu obręczy zestawów kołowych, ram wózków, układu hamulcowego.
3. Rewident taboru obowiązany jest dokonać przeglądu wnętrza składu, sprawdzić zgodność stanu inwentarza z wykazem **Mt-576** pociągu pasażerskiego złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych (sposób postępowania określa § 21 niniejszej instrukcji) ze szczególnym uwzględnieniem stanu sprzętu przeciwpożarowego oraz plomb na hamulcach bezpieczeństwa.
4. Zauważone braki inwentarza obowiązany jest odnotować w wymienionym wykazie, który kierownik pociągu lub maszynista powinien potwierdzić swoim podpisem.
5. Po dokonaniu oględzin technicznych elektrycznego zespołu trakcyjnego zapoznaniu się z zapisami maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz książce napraw i przeglądów kontrolnych, rewident taboru obowiązany jest wydać odpowiednie dyspozycje dotyczące wykonania przeglądu kontrolnego oraz usunięcia stwierdzonych usterek i prac porządkowych.
6. W przypadku stwierdzenia, że naprawa przekracza możliwości wykonawcze posterunku lub nie będzie mogła być wykonana w przewidzianym terminie, rewident taboru natychmiast zgłasza ten fakt właściwemu przełożonemu, a w razie jego nieobecności dyspozytorowi.

## § 21

### **Przekazywanie elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu z posterunków zlokalizowanych w miejscu dokonywania przeglądu**

Przed przekazywaniem składu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych do ruchu rewident taboru zobowiązany jest:

1. Sprawdzić jakość wykonania przeglądu kontrolnego oraz zapisanych przez maszynistę napraw. Wykonanie ich potwierdzić własnoręcznym podpisem w książce napraw i przeglądów kontrolnych oraz książce pokładowej pojazdu z napędem. W książce napraw i przeglądów kontrolnych wykonanie naprawy potwierdzają swoim podpisem również bezpośredni wykonawcy.
2. Sprawdzić stan części biegowych, sprzęgów oraz wszystkich połączeń.
3. Dokonać szczegółowej próby hamulca pneumatycznego i elektropneumatycznego wspólnie z drużyną trakcyjną oraz potwierdzić jej wykonanie swoim podpisem w karcie próby hamulca.
4. Przekazać skład pociągu wraz z pełnym wyposażeniem drużynie konduktorskiej z właściwie wypełnionym wykazem **Mt-576** o stanie wagonów pociągu pasażerskiego złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych (sposób postępowania ujmuje § 22 niniejszej instrukcji).
5. Przy wyjeździe pojazdu z posterunku rewident taboru obowiązany jest znajdować się w takim miejscu, aby mógł dokładnie obserwować jego odjazd.

## § 22

### **Przekazywanie i przyjmowanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych**

1. Przyjmowanie i zdawanie składów pociągów zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych pomiędzy zainteresowanymi pracownikami oraz ewidencja stanu wyposażenia wnętrza, odbywa się w oparciu o „Wykaz o stanie pociągu pasażerskiego zestawionego z elektrycznych zespołów trakcyjnych” **Mt-576**.
2. Przed wyjazdem składu pociągu zestawionego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych z terenu posterunku lub zakładu:
  - 1) rewident taboru sporządza wykaz Mt-576 o stanie wagonów i przekazuje skład pociągu drużynie konduktorskiej - kierownikowi pociągu lub konduktorowi wyznaczonemu przez kierownika,
  - 2) w przypadku różnicy pomiędzy stanem faktycznym, a zapisami w wykazie Mt-576 kierownik pociągu żąda od rewidenta taboru uaktualnienia zamieszczonych danych, a w razie rozbieżności kierownik pociągu wpisuje spostrzeżenia w rubryce „uwagi”,
  - 3) przyjęcie składu według stanu odnotowanego w wykazie Mt-576 kierownik

pociągu stwierdza przez złożenie podpisu i odcisnięcie pieczętki identyfikacyjnej na grzbiecie wykazu i w stosownej rubryce otrzymanego wykazu.

3. W wyjątkowych sytuacjach gdy elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy wyjeżdża z posterunku bez drużyny konduktorskiej rewident taboru sporządza Mt-576, który przyjmuje maszynista bez sprawdzania stanu technicznego wnętrza pociągu, wykaz ten od maszynisty odbiera drużyna konduktorska przed odjazdem pociągu.
4. Po przyjeździe pociągu do stacji końcowej i zjeździe elektrycznego zespołu trakcyjnego oraz autobusu szynowego na posterunek poza macierzystym zakładem:
  - 1) kierownik pociągu przekazuje skład na podstawie wykazu **Mt-576** rewidentowi taboru, który po wykonanym przeglądzie kontrolnym dokonuje zapisów o stanie technicznym wnętrza wagonów, w uwagach na stronie drugiej wykazu,
  - 2) rewident taboru ten sam wykaz **Mt-576** i skład pociągu przekazuje drużynie konduktorskiej przyjmującej ten skład.
5. Po przyjeździe pociągu do stacji końcowej i zjeździe elektrycznego zespołu trakcyjnego na posterunek do macierzystego zakładu:
  - 1) drużyna konduktorska zdaje skład rewidentowi taboru na podstawie zapisów części "B" wykazu i drugiej strony wykazu Mt-576,
  - 2) fakt przekazania i przyjęcia składu kierownik pociągu i rewident taboru potwierdzają w odpowiedniej działce w części "B" wykazu.
6. W wyjątkowych przypadkach, gdy na posterunek zjeżdża elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy bez drużyny konduktorskiej maszynista przejmuje od drużyny konduktorskiej bez sprawdzania stanu technicznego wnętrza pociągu wykaz Mt-576 przekazuje na posterunku rewidentowi taboru.
7. Postępowanie rewidenta taboru na posterunku w macierzystym zakładzie z wykazem Mt-576 po przyjęciu elektrycznego zespołu trakcyjnego przez rewidenta taboru:
  - 1) rewident taboru po przyjęciu składu od drużyny konduktorskiej lub przyjęcia wykazu **Mt-576** od maszynisty i po porównaniu stanu wyposażenia i urządzeń z danymi odnotowanymi na grzbiecie wykazu, dokleja do tego grzbietu otrzymany wykaz **Mt-576**, a na powstałe różnice (usterki lub braki w czasie obsługi pociągu) sporządza protokół o uszkodzeniu wagonu w dwóch egzemplarzach i przekazuje go do zakładu,
  - 2) oryginał protokołu o uszkodzeniu wagonu wraz z odpisem **Mt-576**, zakład przesyła do macierzystego zakładu drużyny konduktorskiej obsługującej pociąg, na którego drodze przebiegu wynikły braki lub usterki w wagonach elektrycznego zespołu trakcyjnego, w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego.

## § 23

### Zakończenie pracy w zmianie

1. Rewident taboru nie może opuścić posterunku pracy przed przekazaniem go rewidentowi taboru kolejnej zmiany. Fakt zakończenia i przekazania pracy rewident taboru winien odnotować w książce rewizji technicznej pociągów lub w książce rewidenta taboru elektrycznych zespołów trakcyjnych .
2. Rewident taboru kończący zmianę ma obowiązek poinformować rewidenta taboru następnej zmiany o stanie wagonów oraz pociągów znajdujących się w rejonie działania posterunku, a także o nowych decyzjach regulujących pracę posterunku.
3. Całość wyposażenia, nie stanowiącego osobistego wyposażenia rewidenta taboru, należy przekazać obejmującemu zmianę w stanie nadającym się do dalszego użytku.
4. W przypadku konieczności wystąpienia przerwy w pracy posterunku, rewident taboru kończący zmianę winien zabezpieczyć posterunek w sposób zapewniający jego sprawność po zakończeniu tej przerwy.



## Rozdział 3

### SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI PRACOWNIKA WYZNACZONEGO DO NADZORU I KOORDYNACJI PRACY POSTERUNKU

#### § 24

#### Rozpoczęcie pracy w zmianie

Rozpoczynając pracę pracownik wyznaczony do nadzoru i koordynacji pracy posterunku obowiązany jest:

1. Sprawdzić obecność pracowników zmiany, a w razie nieobecności któregoś z pracowników, ocenić konieczność jego zastępstwa. W razie uznania, iż zachodzi taka konieczność, fakt ten zgłosić swojemu przełożonemu.
2. Zapoznać się z sytuacją taborową w obrębie posterunku.
3. Zapoznać się z zarządzeniami i decyzjami, jakie zostały ostatnio wydane i zapoznać z nimi wszystkich pracowników na podległych posterunkach.
4. Przyjąć od pracownika kończącego pracę, posterunki w odpowiednim stanie oraz z kompletnym wyposażeniem.
5. Uzyskać informację od pracownika kierującego ruchem, koordynującego pracę, o pociągach mających przybyć lub być wyprawionych z rejonu posterunku w zmianie.
6. Odnotować rozpoczęcie pracy w książce rewizji technicznej pociągów – **Mw-561**.
7. Przeprowadzić odprawę przedmianową z podległymi pracownikami, a jej tematykę odnotować w dokumentacji posterunku.

#### § 25

#### Nadzór nad pracownikami posterunku

Pracownik wyznaczony do nadzoru i koordynacji pracy posterunku powinien:

1. Organizować pracę posterunku tak, aby zadania posterunku były prawidłowo i w określonym czasie realizowane, przestrzegać w odniesieniu do pracowników posterunku ustalonych rozkładów czasu pracy.
2. W wątpliwych przypadkach rozstrzygać o sposobie postępowania z uszkodzonymi wagonami oraz elektrycznymi zespołami trakcyjnymi i autobusami szynowymi.
3. Obserwować pracę podległych zespołów i, o ile zajdzie taka potrzeba, wyciągać właściwe wnioski usprawniające.
4. Czuwać nad właściwym wyposażeniem posterunków.
5. Dbać o podnoszenie kwalifikacji podległych pracowników, szczególnie tych,

o krótkim stażu pracy, a także czuwać nad stosowaniem przez nich bezpiecznych metod pracy.

6. Przeprowadzać szkolenia przedzmiannowe w zakresie BHP.
7. Nadzorować prawidłową gospodarkę materiałami i częściami zamiennymi oraz celowość i oszczędność ich zużycia.
8. Wykonywać czynności zlecone mu przez przełożonych.

## **§ 26**

### **Nadzór nad dokumentacją pracy posterunku**

1. Pracownik nadzorujący sprawuje nadzór nad prawidłowym i bieżącym rejestrowaniem pracy wykonywanej na danym posterunku.
2. Na każdym posterunku powinna znajdować się, prowadzona na bieżąco, dokumentacja przyjmowanych do wiadomości zarządzeń i decyzji (także telegraficznych) oraz następujące książki:
  - 1) książka rewizji technicznej pociągów – **Mw-561**,
  - 2) książka wagonów wyłączonych z ruchu – **Mw-562**,
  - 3) inne, wprowadzone osobnymi zarządzeniami i decyzjami.

## **§ 27**

### **Zakończenie pracy w zmianie**

1. Pracownik nadzorujący kończąc pracę na posterunku powinien przekazać pracownikowi nadzorującemu kolejną zmianę następujące informacje:
  - 1) stan wagonów oraz pociągów znajdujących się w obrębie działania posterunków,
  - 2) całość wyposażenia posterunku w stanie nadającym się do dalszego użytku,
  - 3) bieżące zalecenia dotyczące wykonywania czynności na danym posterunku.
2. Po rozpoczęciu pracy przez pracownika nadzoru kolejnej zmiany, pracownik kończący zmianę odnotowuje jej przekazanie w książce rewizji technicznej pociągów.

## Załącznik nr 1 do Instrukcji Cw-2

### Ogólne zasady bezpieczeństwa pracy

1. W czasie wykonywania czynności rewident taboru oraz pozostali pracownicy posterunku rewizji technicznej powinni używać odzieży roboczej, a także stosować środki ochrony indywidualnej właściwe do wykonywanej pracy.
2. Używany sprzęt i narzędzia powinny być w należytym stanie i odpowiednie do wykonywanej pracy.
3. Pracownicy wykonujący pracę na czynnych torach stacyjnych muszą mieć odpowiedni stan zdrowia określony odrębnymi przepisami oraz przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy zakończone egzaminem.
4. Tory i międzytorza powinny być utrzymywane w należytym stanie i czystości.
5. Znajdujące się na międzytorzach otwory i zagłębienia powinny być zabezpieczone pokrywami lub barierkami o wysokości co najmniej 1,1m, które w porze nocnej powinny być oświetlone.
6. Przed przystąpieniem do usuwania usterek bez wyłączania wagonu z pociągu, miejsce pracy należy zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami regulaminu posterunku, nie wolno wykonywać jakichkolwiek czynności przy taborze będącym w ruchu.
7. Pracownicy zobowiązani są korzystać wyłącznie z wyznaczonych i ujętych w regulaminach dróg dojścia.
8. Przed wejściem na tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić prostopadle do osi toru. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawieniu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stop na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
9. Przechodząc przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącym taborem, o ile odległość między nim wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor, przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m.
10. Jeżeli zachodzi konieczność przejścia wzdłuż zatrzymanego pociągu na szlaku dwu i więcej torowym należy zawsze chodzić po zewnętrznej stronie torowiska. W przypadku niemożliwości takiego przejścia należy przechodzić międzytorzem z zachowaniem szczególnej ostrożności. Zabrania się chodzenia pomiędzy tokami szyn torów.
11. W razie zauważenia zbliżającego się taboru należy oddalić się na bezpieczną odległość od zewnętrznego toku szyny, po którym będzie przejeżdżał tabor, zwracając się do niego twarzą, obserwując jego przejazd. W przypadku odsuwania się od toru po którym jedzie tabor, należy pamiętać, że po sąsiednim torze może również odbywać się ruch pojazdów.

12. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio po jego przejeździe.
13. Nie wolno przechodzić pod taborem, ani po jego elementach nie przeznaczonych do tego celu.
14. Zabrania się stać lub chodzić po zgromadzonych na międzytorzach materiałach i przedmiotach, jak również po pryzmach śniegu, lodu.
15. Nie wolno przechodzić między obiektami budowlanymi a taborem będącym w ruchu, jeżeli nie jest zachowana skrajnia budowli.
16. Zabrania się wsiadania i wysiadania do i z taboru będącego w ruchu, jak również stać w otwartych i niezabezpieczonych drzwiach wagonów oraz przebywania w wagonach towarowych będących w ruchu.
17. Zabrania się przeskakiwania przez kanały, pędnie, studzienki i inne urządzenia techniczne.
18. Jeżeli tabor znajduje się na torze pod siecią trakcyjną, zabrania się:
  - 1) wchodzić i przebywać na dachach pojazdów szynowych, a także na ładunku w wagonach odkrytych lub ich elementach, na wysokości powyżej 1m licząc od podłogi,
  - 2) przebywać na pomostach hamulcowych o ile pomost znajduje się wyżej niż 1m od podłogi wagonu,
  - 3) dotykania urządzeń sieci trakcyjnej bezpośrednio jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów.
19. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
20. Zabrania się wykonywania czynności przy elektrycznych pojazdach trakcyjnych z podniesionymi odbierakami prądu w torze zelektryfikowanym lub składach pociągu z włączonym elektrycznym ogrzewaniem:
  - 1) przy podwoziu (z wyjątkiem wykonywania prób hamulca, lecz bez wchodzenia pod tabor lub pomiędzy wagony),
  - 2) w szafach i skrzyniach aparatury elektrycznej wysokiego napięcia,
  - 3) przy maszynach, aparatach, przyrządach pomiarowych, i innych elementach w obwodach elektrycznych 3000 V,
  - 4) przy sprzęgach i obwodach ogrzewania elektrycznego,
  - 5) przy elementach zabezpieczających drzwi szaf i skrzyń aparatury elektrycznej 3000V,
  - 6) ręcznego mycia i czyszczenia pojazdu,
  - 7) wszelkich innych prac umożliwiających bezpośrednie zbliżenie narzędzi lub pracowników na odległość mniejszą niż 1,5 m od elementów znajdujących się pod napięciem 3000V.
21. Zabrania się wykonywania jakichkolwiek czynności na dachu elektrycznych pojazdów trakcyjnych (i innym taborze) stojących na torze z czynną siecią trakcyjną.

22. Przy ogrzewaniu elektrycznym należy zachować następujące środki ostrożności:

- 1) łączenie sprzęgów ogrzewania elektrycznego pomiędzy lokomotywą, a składem pociągu dozwolone jest tylko podczas postoju,
- 2) łączenie i rozłączanie elektrycznych sprzęgów ogrzewczych musi być wykonane w stanie beznapięciowym. Obwody pojazdu trakcyjnego zasilające ogrzewanie elektryczne powinny być wyłączone, na elektrycznych pojazdach trakcyjnych dodatkowo opuszczone odbieraki prądu, a na spalinowych pojazdach trakcyjnych wyłączony silnik spalinowy,
- 3) łączenie i rozłączanie sprzęgów ogrzewczych pomiędzy wagonami może odbywać się tylko po uprzednim rozłączeniu sprzęgu ogrzewania elektrycznego pomiędzy lokomotywą i pierwszym wagonem,
- 4) przed przystąpieniem do czynności łączenia sprzęgu ogrzewania elektrycznego lokomotywy ze składem pociągu, maszynista powinien upewnić się czy sprzęgi ogrzewania elektrycznego z urządzenia stacjonarnego lub innej lokomotywy są rozłączone,
- 5) łączenia sprzęgów ogrzewania elektrycznego dokonuje w obsadzie dwuosobowej drużyna trakcyjna a w przypadku obsady jednoosobowej maszynista w obecności drugiego pracownika (np. kierownika pociągu, elektromontera zespołu rewizji technicznej lub rewidenta taboru), który ustnie potwierdza spełnienie warunków przedstawionych warunków w punktach 1 do 4 niniejszego ustępu,
- 6) każdorazowe włączenie ogrzewania elektrycznego pociągu wymaga pisemnego polecenia rewidenta taboru (elektromontera) a na stacjach gdzie nie ma rewidenta taboru (elektromontera) na polecenie kierownika pociągu (po uprzednim wpisaniu tego polecenia do wykazu pracy maszynisty),
- 7) jeżeli skład pociągu ogrzewany jest elektrycznie dopuszcza się wykonywanie prób hamulca bez wchodzenia pod wagony lub pomiędzy wagony,
- 8) zabrania się kategorycznie w chodzenia do szafy wysokiego napięcia lokomotywy nieczynnej włączonej w składzie pociągu w obwód ogrzewczy, tak w ruchu jak i na postoju, nawet przy opuszczonych odbierakach prądu.

23. Przy ogrzewaniu parowym należy zachować następujące środki ostrożności:

- 1) przed przystąpieniem do podłączenia sprzęgu ogrzewczego z lokomotywą powinien być zamknięty dopływ pary do przewodu ogrzewczego,
- 2) otwarcie dopływu pary do przewodu ogrzewczego należy dokonać dopiero po sprawdzeniu połączeń między wagonami, a w przypadku stwierdzenia wylotu pary przez uszkodzony zawór ogrzewczy, sprzęg lub pęknięty przewód, należy odciąć dopływ pary i ewentualnie zlecić wykonanie naprawy,
- 3) w przypadku uszkodzenia taboru wymagającego wejścia pomiędzy wagony lub pod wagony należy zamknąć dopływ pary do przewodu ogrzewczego - czynności związane z wejściem pod tabor należy wykonać w obecności drugiej osoby.

24. W czasie sprawdzania zderzaków ostatniego wagonu należy liczyć się z możliwością wypadnięcia zderzaka z pochwy i dlatego też zderzak należy pociągnąć za tarczę stojąc z boku.

25. Wykonując oględziny techniczne wagonów z ładunkiem niebezpiecznym lub ładunkiem szczególnie niebezpiecznym należy, zachowując szczególną ostrożność, sprawdzić czy wszystkie otwory wagonu lub zbiornika cysterny są szczelnie zamknięte i zaplombowane oraz czy nie ma oznak wysypywania, wyciekania lub ulatniania się ładunku; w pobliżu tych wagonów nie wolno używać ognia otwartego.
26. W razie stwierdzenia usterki wagonu załadowanego materiałem szczególnie niebezpiecznym należy zachować wymagane środki ostrożności i postępować zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji. W razie stwierdzenia u pracownika jakichkolwiek objawów negatywnego oddziaływania materiałów niebezpiecznych, należy zapewnić mu natychmiastowe badanie lekarskie oraz pomoc lekarską.

## Załącznik Nr 2 do Instrukcji Cw-2

### Wytuczne prace w okresie zimy

W celu zabezpieczenia urządzeń wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych przed oddziaływaniem warunków atmosferycznych należy w okresie poprzedzającym sezon zimowy, trwający od pierwszego października do końca marca każdego roku, zbadać wszystkie urządzenia służące prawidłowej pracy przy utrzymaniu taboru.

1. Rewident taboru powinien zorganizować pracę swoją i podległego zespołu w taki sposób, aby obniżenie temperatur zewnętrznych lub opady śniegu nie spowodowały zakłóceń w pracy posterunku rewizji technicznej.
2. W czasie mrozów należy dopilnować, aby na posterunku znajdowały się odpowiednie zapasy potrzebnych materiałów i części zamiennych.
3. Należy zwracać szczególną uwagę na zawieszenie sprzęgów hamulcowych na wspornikach, nie dopuszczając w ten sposób do ich zanieczyszczenia.
4. Należy ściśle stosować się do postanowień Instrukcji Cw-1 (Mw 56) i Pw-3 (Mw 62), szczególnie tych, odnoszących się do pracy w warunkach zimowych.
5. W razie stwierdzenia zamrożenia urządzeń ogrzewczych wagonu lub elektrycznego zespołu trakcyjnego należy:
  - a) odszukać zamrożone miejsce i je odmrozić,
  - b) jeżeli odmrożenie na torach stacyjnych jest niemożliwe, wagon wyłączyć z ruchu.
6. Po przybyciu pociągu ogrzewanego parą na stację końcową, należy otworzyć kurek końcowy w ostatnim wagonie i silnym strumieniem pary wydmuchać wodę. Przedmuchiwanie parą składu pociągu można uznać za zakończone, gdy z kurka końcowego wagonu będzie uchodziła sucha para.
7. W okresie zimowym należy wzmocnić kontrolę stanu technicznego łożysk osiowych, obręczy, wieńców kół i powierzchni tocznych zestawów kołowych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na płaskie miejsca i nalepy.
8. W elektrycznych zespołach trakcyjnych w okresie zimy rewident taboru obowiązany jest zwracać szczególną uwagę na:
  - a) szczelność osłon otworów wentylacyjnych silników trakcyjnych,
  - b) szczelność mieszkań silników trakcyjnych,
  - c) szczelność klap inspekcyjnych silników trakcyjnych oraz maszyn pomocniczych,
  - d) stan pantografów,
  - e) szczelność drzwi do pomieszczeń z aparaturą trakcyjną,
  - f) stan oblodzenia oporów rozruchowych,
  - g) właściwą pracę drzwi automatycznych,
  - h) właściwą pracę urządzeń ogrzewczych,

- i) dokładne odwadnianie zbiorników powietrznych i obwodów pneumatycznych,
- j) zawartość płynu w odmrażaczach obwodów pneumatycznych.



## Załącznik Nr 3 do Instrukcji Cw-2

### Zestawienie formularzy i druków stosowanych przez rewidenta taboru

Lp.	Symbol	Nazwa formularza lub druku
1.	Mw-517	Nalepka „Drzwi nieczynne – prosimy korzystać z innych drzwi” - wzór „S” wg RIC
2.	Mw-519	Książka pokładowa - wzór „X” wg RIC
3.	Mw-539	Nalepka „Nie ładować” - wzór „K” wg Załącznika 9 do AVV i RIC
4.	Mw-542	Nalepka „Do zbadania” - wzór „M” wg Załącznika Nr 9 do AVV i RIC
5.	Mw-543	Nalepka „Hamulec niezdatny do użytku” – wzór „R <sup>1</sup> ” wg Załącznika Nr 9 do AVV i RIC
6.	Mw-561	Książka rewizji technicznej pociągów
7.	Mw-562	Książka wagonów uszkodzonych
8.	Mw-563	„Polecenia włączenia prądu w celu elektrycznego ogrzewania wagonów”- wg Pw-3 (Mw-62)
9.	Mw-564	Nalepka „Przewód ogrzewczy” (parowy)
10.	Mw-576	Wykaz o stanie wagonów pociągu pasażerskiego
11.	Mt-576	Wykaz o stanie ezt pociągu nr...
12.	Mw-579	„Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych”
13.	Mw-581	„Zawiadomienie o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów”
14.	Mw-582	Nalepka „Do naprawy okresowej”
15.	Mw-583	Nalepka „Niesprawny przewód główny WN” – wzór „R3” – wg RIC
16.	Mw-584	Nalepka „WC niesprawny”- wg RIC
17.	Mw-585	Nalepka „Niezdatny do ruchu”
18.	Mw-588	Nalepka „Do mycia i odkażania” – „Wymyty i odkażony”
19.	Mw-589	Nalepka „Do poprawy ładunku – przeładunku”
20.	Mw-590	„Spis inwentarza wagonu Nr .....
21.	Mw-601	Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych
22.	Mw-604	Nalepka „Hamulec uszkodzony” - wg PGW
23.	Mw-607	Zawiadomienie o zagrzeniu się osi wagonu
24.	Mw-608	„Protokół o przekazaniu inwentarza wagonu” – wg PGW
25.	Mw-611	Zawiadomienie o zerwaniu – uszkodzeniu urządzenia ciągowego i sprzęgu śrubowego dla dokonania ekspertyzy i dalszego postępowania
26.	Mw-612	„Protokół o przekazaniu uszkodzonego wagonu Nr ... skierowanego do naprawy na kolej właściciela” – wg PGW
27.	Mw-621	Dyspozycja Nr... na przewóz taboru kolejowego do i z naprawy
28.	Mw-622	Nalepka „Uszkodzenie – brak luźnych części wagonowych”
29.	Mw-623	„Karta próby hamulca” – pociąg zestawiony z pojazdu (pojazdów) z napędem i wagonów - wg Cw-1 (Mw-56)
30.	Mw-623	„Karta próby hamulca”- zespoły trakcyjne - wg Cw-1 (Mw-56)
31.	Mw-630	„Protokół o brakach i usterkach w wagonach” – na przejściu granicznym

32.	Mw-659	Nalepka „Po rozładunku zwrócić na kolej włączenia w próżnym lub ładownym stanie” -wzór „M” wg PGW
33.	Mw-660	Nalepka „Nie podlega powtórnemu załadunkowi. Po rozładunku zwrócić na kolej włączenia” – wzór „K” wg PGW
34.	Mw-661	Nalepka „Ciężko uszkodzony. Zwrot w stanie próżnym na kolej włączenia” (niebieski)- wzór „L” wg PGW
35.	Mw-661/1	Nalepka „Ciężko uszkodzony – zwrot w stanie próżnym na kolej włączenia” (czerwony) - wzór „L” wg PGW
36.	Mw-662	„Zawiadomienie o wyłączeniu wagonu z eksploatacji” wg PGW
37.	Mw-663	Protokół przyjęcia lub zwrotu wózków wagonowych wg PGW
38.	Mw-664	Protokół uszkodzenia prywatnego wagonu towarowego wg PGW
39.	Mw-665	Protokół Nr ..... o uszkodzeniu wagonu prywatnego wg PGW
40.	H-1175	Kontrolka protokołów o uszkodzeniu wagonu – wg Ch-1 (H-2)
41.	H-3443	Protokół o uszkodzeniu wagonu (TA) – wg Załącznika Nr 4 do AVV oraz Ch-1 (H-2)
42.	R-21a	Nalepka „Próżny do przewozów międzynarodowych w systemie RIV” – obowiązuje nalepka wg byłego RIV 2000
43.	R-21b	Nalepka „Próżny do przewozów międzynarodowych w systemie PGW”
44.	R-211	Zapotrzebowanie na tabor specjalnie dysponowany - wg Cr-2 (R-2)
45.	Świadectwo zdolności do biegu – wzór „I” - wg Załącznika Nr 9 do AVV	

## Załącznik nr 4 do Instrukcji Cw-2

### Wytyczne do opracowania Regulaminu technicznego posterunku rewizji technicznej

Regulamin techniczny posterunku winien być opracowany w dwóch egzemplarzach z czego jeden powinien znajdować się na każdym posterunku rewizji technicznej, zaś drugi egzemplarz we właściwej komórce jednostki organizacyjnej zatrudniającej pracowników posterunku.

Regulamin techniczny posterunku winien składać się z części informacyjnej o charakterze ogólnym oraz z części szczegółowej, w miarę potrzeby uzupełnionej załącznikami.

#### 1. Część informacyjna zawiera dane o charakterze ogólnym:

- 1) nazwę i adres:
  - a) zakładu Spółki,
  - b) Centrali Spółki,
- 2) siedzibę posterunku i jego lokalizację,
- 3) zakres obszarowy posterunku,
- 4) nr telefonu i siedzibę:
  - a) straży pożarnej,
  - b) pogotowia ratunkowego,
  - c) posterunku policji,
  - d) placówki straży ochrony kolei,
  - e) najbliższego punktu napraw taboru,
  - f) najbliższej jednostki ratowniczej, wyznaczonej do niesienia pomocy w razie zaistniałych wypadków przy przewozie materiałów niebezpiecznych.

#### 2. Część szczegółowa – obejmuje dane:

- 1) liczba zatrudnionych pracowników według planu zatrudnienia i stanu faktycznego,
- 2) zakres czynności technicznych posterunku,
- 3) przydziały czynności dla poszczególnych pracowników (rewidentów, starszych rewidentów taboru, pracowników wyznaczonych do nadzorowania i koordynacji pracy posterunku).

Regulamin techniczny powinien ponadto zawierać w formie załączników następujące uregulowania:

- 1) drogi dojścia do posterunku (w formie regulaminu lub szkicu),
- 2) zasady przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy przez zatrudnionych pracowników,
- 3) zasady postępowania na wypadek zagrożenia pożarowego,
- 4) regulamin zabezpieczenia torów podczas wykonywania oględzin technicznych, prób hamulca i wykonywania drobnych napraw taboru bez wyłączenia,

- 5) regulamin zabezpieczenia torów podczas obsługi pojazdów kolejowych na stacjach i szlakach poza obrębem działania posterunku (w przypadku gdy zachodzi taka konieczność),
- 6) wykaz sprzętu, narzędzi i części zamiennych używanych do drobnych napraw bez wyłączenia z ruchu,
- 7) wykaz przepisów i instrukcji stosowanych w rewizji technicznej.

Ponadto w zależności od potrzeb i uwarunkowań miejscowych regulamin techniczny powinien ponadto zawierać w formie wyciągów następujące dokumenty:

- 1) wyciąg ze służbowego rozkładu jazdy obejmujący teren działania posterunku,
- 2) wyciąg z harmonogramu prac przygotowawczych zakładu Spółki do pracy w okresie zimowym,
- 3) regulaminy obsługi i użytkowania urządzeń technicznych (jeżeli takie są na posterunku),
- 4) wyciągi z regulaminów technicznych pracy stacji,
- 5) inne uregulowania kierownika właściwej jednostki organizacyjnej.

Regulamin techniczny posterunku winien być uzgodniony z odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi i zatwierdzony przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej.

## **Załącznik nr 5 do Instrukcji Cw-2**

### **1. Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia o podstawowym zakresie.**

- 1) wymiana lub uzupełnienie brakujących śrub, zawleczek, nakrętek, sworzni, podkładek, dokręcanie luźnych śrub przy wszystkich zespołach wagonu,
- 2) wymiana i uzupełnienie wstawek (klocków) hamulcowych, wymiana uszkodzonych obsad klocków, uzupełnienie klinów wstawek, wymiana sprzęgów powietrznych i kurków hamulcowych, uzupełnianie cięgieł odłużniaczy, podwieszanie trójkałów hamulcowych, uzupełnianie wieszaków sprzęgu powietrznego,
- 3) wymiana sworzni, łączników, wieszaków, ogniwi i kamieni przy zawieszeniu resorów,
- 4) regulacja i konserwacja sprzęgów śrubowych,
- 5) zamykanie drzwi, ścian czołowych i klap, zabezpieczenie klonic i ścian odchylnych, naprawa zakleszczonych drzwi, żaluzji i zamknięć okiennych,
- 6) uzupełnianie połączeń uszyniających (linki uziemiające),
- 7) smarowanie i konserwacja części trących.

### **2. Typowe roboty wykonywane w ramach naprawy bez wyłączenia o poszerzonym zakresie.**

- 1) wszystkie czynności wchodzące w zakres podstawowy,
- 2) wymiana haków ciągowych oraz sprzęgieł łubkowych i łączników cięgieła,
- 3) wymiana, uzupełnianie, regulacja i konserwacja sprzęgów śrubowych,
- 4) wymiana lub uzupełnianie podkładek pod czopy opasek resorowych,
- 5) wymiana lub uzupełnianie zwór maźniczych,
- 6) wymiana resora,
- 7) uzupełnianie nieszczelności poszycia, uszek do plomb i brakujących haków drzwi przesuwnych,
- 8) uzupełnianie zabezpieczenia zestawu wózka Y25 i pochodnych (tzw. „tetka”),
- 9) wymiana lub uzupełnienie brakujących stopni manewrowych, wsporników, uchwytów, tablic i pomostów,
- 10) wykonywanie drobnych robót spawalniczych.



**Załącznik Nr 6  
do Instrukcji Cw-2**

**WZORY  
DRUKÓW I FORMULARZY**

## Zestawienie formularzy i druków

- Mw-561 Książka rewizji technicznej pociągów
- Mw-562 Książka wagonów uszkodzonych
- Mw-579 „Zawiadomienie o wyłączeniu z przewozów wagonów uszkodzonych”
- Mw-581 „Zawiadomienie o naprawieniu wagonów nadających się do ponownego włączenia do przewozów”
- Mw-576 Wykaz o stanie wagonów pociągu pasażerskiego
- Mt - 576 Wykaz o stanie ezt pociągu nr...
- Mw-582 Nalepka „Do naprawy okresowej”
- Mw-585 Nalepka „Niezdalny do ruchu”
- Mw-588 Nalepka „Do mycia i odkażania” – „Wymyty i odkażony”
- Mw-589 Nalepka „Do poprawy ładunku – przeładunku”
- Mw-601 Zawiadomienie o przydatności do przewozów specjalnie dysponowanych
- Mw-621 Dyspozycja Nr... na przewóz taboru kolejowego do i z naprawy
- Mw-622 Nalepka „Uszkodzenie – brak luźnych części wagonowych”
- Mw-607 Zawiadomienie o zagrzeniu się osi wagonu
- Mw-611 Zawiadomienie o zerwaniu – uszkodzeniu urządzenia ciągłowego i sprzęgu śrubowego dla dokonania ekspertyzy i dalszego postępowania



# KSIĄŻKA REWIZJI TECHNICZNEJ POCIĄGÓW

posterunku rewidentów taboru .....  
(nazwa posterunku )

stacji .....

Zaczęta .....

Zakończona .....

Data	Pociąg				Stan hamulców zespolonych								Ilość wag. w pociągu			Podpis rewidenta i uwagi o regularności biegu pociągu				
	Numer	Godzina		Ilość	Masa brutto pociągu	Godzina		zestawienia składu pociągu	przybycia lokomotywy	ukontroczona próba hamulca	Ilość wag. z hamulcami		Masa hamująca w tonach	Ciśnienie powięzienia w osiach wag. i tr. wag.	Numery wagonów z wyłączoyni hamulcami		naprawa bez wyłączenia	wyłączenie z ruchu		
		przyjazd	odjazd			wag.	osi				czynny	nieczynny							wymagane	rzeczywista
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		

# **Książka wagonów uszkodzonych**

PKP S.A. 2727020-21 (Mw-562)





Stempel jednostki organizacyjnej

## ZAWIADOMIENIE

Rok .....

Dzień	Miesiąc	Godz.

### O WYŁĄCZENIU Z PRZEWOZÓW WAGONÓW USZKODZONYCH

Nr pociągu lub nazwa toru	Wagon Nr	Przyczyna wyłączenia
1	2	3

PKP S.A. 2727028-11 (Mw-579)

Stempel i podpis

Stempel zakładu naprawiającego

## ZAWIADOMIENIE

Rok .....

### O NAPRAWIENIU WAGONÓW NADAJĄCYCH SIĘ DO PONOWNEGO WŁĄCZENIA DO PRZEWOZÓW

Dzień	Miesiąc	Godz.

Seria	Wagon Nr	Seria	Wagon Nr
1	2	3	4

Stempel i podpis przekazującego

Stempel i podpis przyjmującego

PKP S.A. 2727029-11 (Mw 581)

### Grzbiet wykazu

O stanie wag. poc. pasaż. nr .....  
przy wyjeździe składu ze stacji .....  
dnia .....

Wagon	Numer	Seria	Stan wyposażenia						Braki inwentarza lub uszkodzenia wagonów
			Czystość	Oświetlenie	Ogrzewanie	Wodowanie			
	1	2	3	4	5	6	7		

Na stacji początkowej:  
skład pociągu zdał rewident taboru .....  
skład pociągu przyjął kierownik poc. ....  
Na stacji .....  
skład pociągu przyjął rewident taboru .....  
skład pociągu przyjął kierownik poc. ....  
Uwaga: W rubrykach 3, 4, 5, 6 po stwierdzeniu dobrego stanu czystości, oświetlenia, ogrzewania i nawodnienia zhmorników wpisać +  
przy złym stanie wpisać Q

Stempel i podpis .....  
Stempel i podpis .....

### WYKAZ

O stanie wagonów pociągu pasażerskiego Nr .....  
przy odjeździe ze stacji .....  
dnia .....

Wagon	Numer	Seria	Stan wyposażenia						Braki inwentarza lub uszkodzenia wagonów	Uwagi kierownika pociągu dotyczące stanu inwentarza wagonów podczas biegu pociągu oraz numery wagonów dodanych lub wylączonych w drodze, z podaniem nazwy stacji i przyczyny wylączenia lub dodania wagonów, oraz uwagi rewidenta taboru przyjmującego pociąg w sprawie braków lub uszkodzeń inwentarza wagonów
			Czystość	Oświetlenie	Ogrzewanie	Wodowanie				
	1	2	3	4	5	6	7			

Na stacji początkowej:  
skład pociągu zdał rewident taboru .....  
skład pociągu przyjął kierownik poc. ....  
Na stacji .....  
skład pociągu przyjął rewident taboru .....  
skład pociągu przyjął kierownik poc. ....  
Uwaga: W rubrykach 3, 4, 5, 6 po stwierdzeniu dobrego stanu czystości, oświetlenia, ogrzewania i nawodnienia zhmorników wpisać +  
przy złym stanie wpisać Q

Stempel i podpis .....  
Stempel i podpis .....  
Stempel i podpis .....  
Stempel i podpis .....

PKP S.A. 2727-027-21 (Mw-576)

.....  
Stempel Jednostki  
**Skład powrócić pociągiem Nr ..... dnia .....**  
ze stacji docelowej .....  
.....

Wagon Numer	Seria	Stan wyposażenia						Uwagi kierownika pociągu dotyczące stanu inwentarza wagonów podczas biegu pociągu oraz numery wagonów dodanych lub wyłączonych w drodze, z podaniem nazwy stacji i przyczyny wyłączenia lub dodania wagonów, oraz uwagi rewidenta taboru przyjmującego pociąg w sprawie braków lub uszkodzeń inwentarza wagonów	
		Czystość	Oświetlenie	Ogrzewanie	Wodowanie	Braki inwentarza lub uszkodzenia wagonów	7		
1	2						7		
		Na stacji początkowej: skład pociągu zdał rewident taboru ..... skład pociągu przyjął kierownik poc. .... Na stacji ..... w czasie zmiany drużyny konduktorskiej ..... skład pociągu zdał kierownik pociągu ..... skład pociągu przyjął kierownik poc. .... Na stacji docelowej: ..... skład pociągu zdał kierownik poc. .... skład pociągu przyjął rewident taboru ..... .....						Na stacji ..... w czasie zmiany drużyny konduktorskiej ..... skład pociągu zdał kierownik pociągu ..... skład pociągu przyjął kierownik poc. .... Na stacji docelowej: ..... skład pociągu zdał kierownik poc. .... skład pociągu przyjął rewident taboru ..... .....	

Uwaga: W rubrykach 3, 4, 5, 6 po stwierdzeniu dobrego stanu czystości, oświetlenia, ogrzewania i nawodnienia zbiorników wpisać + przy złym stanie wpisać Q



**Grzbiet wykazu**

O stanie EZT poc. nr .....  
przy wyjeździe składu z PRTE lub Zakładu

EZT	SERIA / NUMER	W ..... dnia ..... f.																
		Stan i braki wyposażenia EZT przed wyjazdem																
Braki i uszkodzenia w wagonie																		
STAN																		
oswietlenia																		
ogrzewania																		
wodowania																		
czystości																		
kurek czeppek																		
listwa																		
mieszka / sedes																		
umywalki																		
szyby okienne																		
pokł bagażowe																		
oparcie																		
siedzenia																		
świetłowek																		
popielniczek																		
śmietniczek																		
stołków																		
Wagon																		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
s																		
rb																		

Inne uwagi o wyposażeniu i brakach w EZT przed wyjazdem

Na PRTE lub CM skład zjadł  
rewident tubow

.....  
podpis i pieczęć

Skład i wykaz przysięł  
kierownik pociągu lub maszynista

.....  
podpis i pieczęć kierownika pociągu

**PKP M-576**

**Wykaz cz. 1**

O stanie EZT poc. nr .....  
przy wyjeździe składu z PRTE lub Zakładu

EZT	SERIA / NUMER	W ..... dnia ..... f.																
		Stan i braki wyposażenia EZT przed wyjazdem																
Braki i uszkodzenia w wagonie																		
STAN																		
oswietlenia																		
ogrzewania																		
wodowania																		
czystości																		
kurek czeppek																		
listwa																		
mieszka / sedes																		
umywalki																		
szyby okienne																		
pokł bagażowe																		
oparcie																		
siedzenia																		
świetłowek																		
popielniczek																		
śmietniczek																		
stołków																		
Wagon																		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
s																		
rb																		

Inne uwagi o wyposażeniu i brakach w EZT przed wyjazdem

Na PRTE lub CM skład zjadł  
rewident tubow

.....  
podpis i pieczęć

Skład i wykaz przysięł  
kierownik pociągu lub maszynista

.....  
podpis i pieczęć kierownika pociągu

Uwaga: W rubryce 15,16,17,18 po stwierdzeniu stanu prawidłowego wpisać „+”, przy złym stanie „0”. Gdy EZT składa się z 3 wag. Skreślić w wykazie wag „sb”.

**Wykaz cz. 2**

O stanie EZT poc. nr .....  
przy przyjeździe składu na PRTE lub Zakładu

EZT	SERIA / NUMER	W ..... dnia ..... f.																
		Stan i braki wyposażenia EZT przed wyjazdem																
Braki i uszkodzenia w wagonie																		
STAN																		
oswietlenia																		
ogrzewania																		
wodowania																		
czystości																		
kurek czeppek																		
listwa																		
mieszka / sedes																		
umywalki																		
szyby okienne																		
pokł bagażowe																		
oparcie																		
siedzenia																		
świetłowek																		
popielniczek																		
śmietniczek																		
stołków																		
Wagon																		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
sm																		
sb																		
rb																		
m																		
s																		
rb																		

Uwagi o uzupełnieniu wyposażenia podczas PK i sporządzeniu protokołu o uszkodzeniu wagonu

Na PRTE lub w CM skład zjadł  
kierownik pociągu lub maszynista

.....  
podpis i pieczęć kierownika pociągu

Na PRTE lub w CM skład i wykaz przysięł

.....  
podpis i pieczęć

.....  
podpis i pieczęć

*Druga strona wykazu M1 576 dot. stanu pociągu w drodze i na PRTE w obcym Zakładzie.*

<p><b>Zm. 1.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>	<p><b>Zm. 4.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>
<p><b>Zm. 2.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>	<p><b>Zm. 5.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>
<p><b>Zm. 3.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>	<p><b>Zm. 6.</b> Uwagi o brakach i wyposażeniu EZT w czasie zmiany druž. kond. na stacji ..... lub zdania m.-ście na st. .... lub PRTE w obcym Zakładzie dn..... f.</p> <p>Skład poc. nr ..... zdat ..... (podpis i pieczęć)</p> <p>Skład poc. nr ..... przyjął..... (podpis i pieczęć)</p>

.....  
Stempel jednostki organizacyjnej

Dnia .....

Wagon Nr ..... seria .....

# Do naprawy okresowej

do Zakładów Naprawczych\*)  
Zakładów Spółki\*)

W .....

Nie wolno\*)  
 Wolno

ładować w kierunku stacji leżącej na drodze  
przebiegu do miejsca naprawy

\*) Niepotrzebne skreślić

PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-582)

.....  
Stempel i podpis

Stempel jednostki organizacyjnej

Wagon nr 

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## NIEZDATNY DO RUCHU USZKODZONE:

1. Zestawy kołowe	7. Zderzaki
2. Łożysko osiowe	8. Pudło
3. Hamulec	9. Dach
4. Ostoja wagonu/wózka	10. Drzwi
5. Sprężyny nośne/zawieszenie	11. Wagon po wykolejeniu
6. Urządzenie ciąglowe	12. ....

Wagon wstawić do punktu napraw .....

.....  
Data

.....  
Stempel i podpis

PKP S.A. 2727-030-21 (Mw-585)

.....  
Stempel jednostki organizacyjnej

Data .....

**WAGON Nr** ..... **SERIA** .....

**DO**

**MYCIA – ODKAŻANIA\***

**do stacji** .....  
(Stacja odbiorcza po wyładunku towaru)

\*) Niepotrzebne skreślić

.....  
Stempel i podpis

PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-588)

.....  
Stempel jednostki organizacyjnej

Data .....

**WAGON Nr** ..... **SERIA** .....

**WYMYTY – ODKAŻONY\***

\*) Niepotrzebne skreślić

.....  
Stempel i podpis

**Uwaga: Przed ponownym załadowaniem wagonu usunąć nalepkę**

PKP S.A. 2727-030-11 (Mw-588)

..... Stempel jednostki organizacyjnej	Dnia .....
Wagon nr .....	seria .....
<b>Do <u>poprawy ładunku*</u> przeładunku*</b>	
Stan ładunku .....	
Podstawić na tor nr .....	
* niepotrzebne skreślić	..... Stempel i podpis
PKP S.A. 2727-037-11 (Mw-589)	

.....  
 Stempel jednostki organizacyjnej

Dzień	Miesiąc	Rok	Godz.

**Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów  
 specjalnie dysponowanych**

Nazwa lub numer toru	Numer wagonu	Kolej przeznaczenia	Klasyfikacja przydatności, rodzaj towaru, itp.
1	2	3	4

PKP S.A. 2727-040-11 (Mw-601)

Strona odwrotna:

Nazwa lub numer toru	Numer wagonu	Kolej przeznaczenia	Klasyfikacja przydatności, rodzaj towaru, itp.
1	2	3	4

.....  
 Stempel i podpis

**DYSPOZYCJA Nr .....**  
**na przewóz taboru kolejowego do i z naprawy**

..... Stacja nadania	..... Stacja przeznaczenia
..... Nadawca	..... Odbiorca
Nr pojazdu kolejowego	Uzasadnienie przewozu*)
.....	.....
Data i stempel jednostki wysyłającej	Data przybycia do miejsca przeznaczenia

\*) W uzasadnieniu przewozu należy wskazać:  
„do naprawy”, „do naprawy okresowej”, „z naprawy”, „z naprawy okresowej”.

**DYSPOZYCJA DODATKOWA**

Wysłać na stację .....

do .....

.....  
data

.....  
Stempel i podpis

PKP S.A. 2727-055-31 (Mw-621)

.....  
Stempel jednostki organizacyjnej

**Uszkodzenie**  
**Brak** luźnych części wagonowych

**Wagon Nr** ..... **seria** .....

\*) Przybył pociągiem Nr ..... dnia .....

\*) Ujawniono braki na stacji .....  
lub uszkodzenie na boczniczy ..... dnia .....

**Wyszczególnienie braków lub uszkodzeń**

.....

.....

Protokół o uszkodzeniu wagonu sporządzony został przez rewidenta taboru

\*) niepotrzebne skreślić

PKP S.A. 2727-056-21 (Mw-622)

.....  
Stempel i podpis

Zakład Spółki \_\_\_\_\_  
Sekcja \_\_\_\_\_  
Posterunek \_\_\_\_\_

## ZAWIADOMIENIE

o zagraniu się osi wagonu

Wagon Nr \_\_\_\_\_ seria \_\_\_\_\_ cecha \_\_\_\_\_

Przybył dnia \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Pociągiem Nr \_\_\_\_\_ do stacji \_\_\_\_\_

Ładowny stacja załadowania \_\_\_\_\_ data załadowania \_\_\_\_\_  
 Próżny

nazwa ładunku \_\_\_\_\_ waga ładunku \_\_\_\_\_

Wyłączony z ruchu dnia \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Przez \_\_\_\_\_  
Nazwisko i imię Stanowisko

Naprawiony na punkcie napraw bieżących w \_\_\_\_\_

Dnia \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Przez \_\_\_\_\_  
Nazwisko i imię Stanowisko

zatrudnionego w \_\_\_\_\_  
(Nazwa Zakładu)

koszt  przeładunku\*)  
 poprawy ładunku      wyniósł \_\_\_\_\_

Wagon po naprawie oddano do ruchu dnia \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Czy wyłączenie zagrzanego wagonu spowodowało opóźnienie pociągu tak – nie\*) ile minut \_\_\_\_\_

Czy zagrzenie lub wyłączenie zagrzanego wagonu było powodem innych strat przewoźnika lub nadawcy ładunku tak – nie\*)

Jakich strat \_\_\_\_\_

Nazwa stacji na której wagon poddany był ostatnim oględzinom technicznym przez rewidenta taboru \_\_\_\_\_

Dnia \_\_\_\_\_  
Stempel i podpis

\*niepotrzebne skreślić

PKP S.A. 2727-045-11 (Mw-607)



## Ekspertyza

zagranej osi wagonu nr \_\_\_\_\_ seria \_\_\_\_\_

1. Data ostatniej naprawy okresowej wagonu \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_miejsce \_\_\_\_\_
2. Granica ładowności \_\_\_\_\_ ton.
3. Ładunek rozłożony – równomiernie – nierównomiernie\*)
4. Czy są ślady uderzeń opaski resora o ostojnicę – tak – nie\*)
5. Czy są płaskie miejsca na obręczach kół – tak – nie\*) głębokość \_\_\_\_\_ mm.
6. Nr zagranej osi \_\_\_\_\_, długość czopa \_\_\_\_\_ mm, średnica czopa \_\_\_\_\_ mm.
7. Który czop zagrany (zgodnie z biegiem pociągu) – 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – prawy – lewy\*)
8. Typ łożyska \_\_\_\_\_, rodzaj stopu – cynowy, - beczynowy, - brąz ołowiony, - inny \_\_\_\_\_ - próbny\*)  
(cecha)
9. Opis uszkodzeń łożyska:
  - a. czop – gładki – zarysowany – na powierzchni walcowej – na powierzchni czołowej\*)
  - b. korpus panewki – dobry – uszkodzony\*) – uszkodzenia \_\_\_\_\_
  - c. stop łożyskowy dobry - uszkodzony – wygnieciony – pokruszony - na powierzchni walcowej – na powierzchni czołowej - wytopiony\*)
  - d. sprężyny aparatu smarującego – dobre – wyżarzone\*)
  - e. grubość warstwy stopu na powierzchni czołowej panewki \_\_\_\_\_ mm.
  - f. poduszka smarująca przyszyta – dobrze – źle – zerwana\*)
  - g. knoty poduszki – dobre – tak – nie\*)
  - h. pierścień uszczelniający – szczelny – nieszczelny\*)
  - i. inne uszkodzenia \_\_\_\_\_
10. Czy jest smar w zagrzanym łożysku – tak – nie – czysty – brudny\*)
11. Otwór wlewowy zamknięty – korkiem – przykrywką\*)
12. Poziom smar w pozostałych maźnicach – dostateczny – nie dostateczny - czysty – brudny\*)
13. Stan stopu w pozostałych panewkach – dobry – zły\*) usterki \_\_\_\_\_
14. Stan aparatów smarujących w pozostałych maźnicach – dobry – zły\*) usterki \_\_\_\_\_
15. Stan pierścieni uszczelniających w pozostałych maźnicach - szczelne – nieszczelne\*)
16. Czy łożysko było zabezpieczone smarem antywaryjnym – tak – nie\*) w \_\_\_\_\_
17. Czy w zagranej maźnicy są wytopki – tak – nie – z kantami zaokrąglonymi – ostrymi\*)
18. Czy w zagranej maźnicy widły maźnicze są – proste – skrzywione – do wewnątrz – na zewnątrz\*)
19. Zawieszenie resora, resor - prawidłowe – niesymetryczne\*) uszkodzenia \_\_\_\_\_
20. Inne uszkodzenia części biegowych przy zagrzanym zestawie \_\_\_\_\_
21. Przyczyna zagrzenia \_\_\_\_\_

Data .....

Stempel i podpis dokonującego ekspertyzę

\* niepotrzebne skreślić

Zakład Spółki

w .....

Do Zakładu Naprawczego\*)  
Spółki\*)

W .....

Przesyłam zawiadomienie o zerwaniu\*) / uszkodzeniu\*) urządzenia ciągowego i sprzęgu śrubowego dla dokonania ekspertyzy i dalszego postępowania.

....., dnia .....

Stempel i podpis

1	wagon nr	seria	cecha	ład.	próżny	ciężar ładunku	
	stacja załadowania	data załadowania	data przybycia	pociągiem nr	do stacji		
	data wyłączenia z ruchu	przez kogo – imię i nazwisko			stanowisko		
	<b>SKIEROWANY DO NAPRAWY</b>						
	do Zakładu Napraw.	data skierowania			stanowisko kierującego do naprawy		
	Czy wyłączenie uszkodzonego wagonu spowodowało opóźnienie pociągu?		tak	nie	jeżeli tak – ile minut		
	Czy uszkodzenie wagonu było powodem innych strat przewoźnika lub nadawcy?		tak	nie			
4	Opis strat .....						
5	Nazwa stacji, na której wagon był ostatni raz oglądany przez rewidentów taboru						
6	nazwisko i imię maszynisty		lokomotywa nr	seria	Zakład Spółki		
	Zakład Spółki drużyny trakcyjnej						

\*) niepotrzebne skreślić

PKP 2727-049-11 (Mw-611)

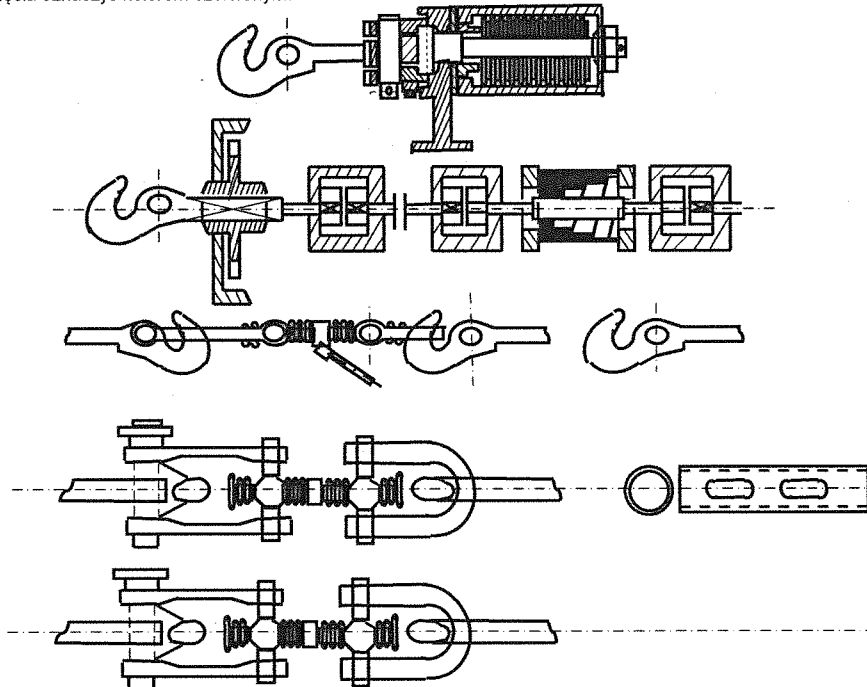
2

7	Zerwanie sprzęgła (haka) nastąpiło	na szlaku							podczas biegu*)			
		w pociągu nr	między stacjami					na km	8			
		przy zatrzymaniu pociągu *)					przy ruszaniu spod semafora *)					na którym miejscu od lokomotywy znajdował się wagon
		na stacji - nazwa					podczas przetaczania*) przy ruszaniu*)					
9	Profil					10	pociąg*) skład manewrowy*)			składał się z		
		równina	spadek	pod górę	łuk		wagonów	osi	ton			
11	masa hamująca pociągu	wymagana: rzeczywista:				temperatura:	wiatr:		opady:			
						<b>EKSPERTYZA</b> zerwania – uszkodzenia urządzenia cięgiowego i sprzęgu śrubowego						
1											z hamulcem*) z przewod. hamulc. *)	
	wagon nr		seria	rok budowy	waga własna	gr. obciążenia						
2						ostatnia naprawa okresowa wagonu						
	system hamulca			data		gdzie dokonano						
						ostatnia rewizja okresowa hamulca						
	hamulec czynny – nieczynny – sprawny*				data		gdzie dokonano					
3	ostatnia naprawa cięgła					sposób poprzedniej naprawy cięgła						
	data		gdzie dokonano									
	Typ urządzenie cięgiowego 85 t					nawskrośne *) nienawskrośne *)		Typ haka 100 t*) – 85t *)				
4	Opis stanu uszkodzonych części:											
	.....											
	.....											
	.....											

\*) niepotrzebne skreślić

5	wymiary powierzchni rozłamu			Zerwanie <u>stare nadpęknięcie *)</u> <u>świeży rozłam *)</u>	Struktura materiału <u>drobnoziarnista*)</u> <u>gruboziarnista*)</u> <u>plamista *)</u>				
	Zużycie części podać w %	Czy zerwanie nastąpiło w miejscu poprzedniej naprawy			tak	nie			
6	Opis stanu uszkodzonych części								
.....									
.....									
.....									
7	Koszt	naprawy			8	Wagon po naprawie oddano do ruchu			
		przeładunku	zł	gr			dzień	miesiąc	rok

Szkice części uszkodzonych urządzenia cięgiowego. Miejsce uszkodzonej części należy zaznaczyć na czerwono. W razie, gdyby uszkodzona część okazywała ślady (śląd) starego nadpęknięcia, należy miejsce to wykazać w przekroju, a płaszczyznę starego nadpęknięcia oznaczyć kolorem czerwonym.



Zakład Naprawczy\*  
Spółki\*

Do Zakładu Spółki

w .....

w .....

Przesyłam z tym, że winę za zerwanie – uszkodzenie\* urządzenia ciągiowego ponosi maszynista

.....	.....
nazwisko i imię maszynisty	przynależny do macierzystego Zakładu Spółki

1. Wypadek zerwania powtarza się przez wymienionego w ciągu ostatnich 2 lat po raz .....

Na stanowisku maszynisty pozostaje od roku .....

W związku z powyższym proponuję:

- 1) ukaranie wyżej wymienionego maszynisty karą porządkową .....  
z częściowym zwrotem strat .....
- 2) poddanie egzaminowi .....
- 3) zdjęcie od prowadzenia pociągów .....
- 4) .....

2. Z uwagi na przynależność maszynisty do innego Zakładu Spółki proponuję przesłanie akt sprawy do właściwego Zakładu Spółki

3. Winy maszynisty nie stwierdzono i proszę o przesłanie akt sprawy do .....  
....., gdzie dokonana została ostatnia naprawa cięgiła\*) –  
ostatnie oględziny techniczne wagonu\*) – ostatnia naprawa okresowa\*)

....., dnia .....

.....  
Stempel i podpis

