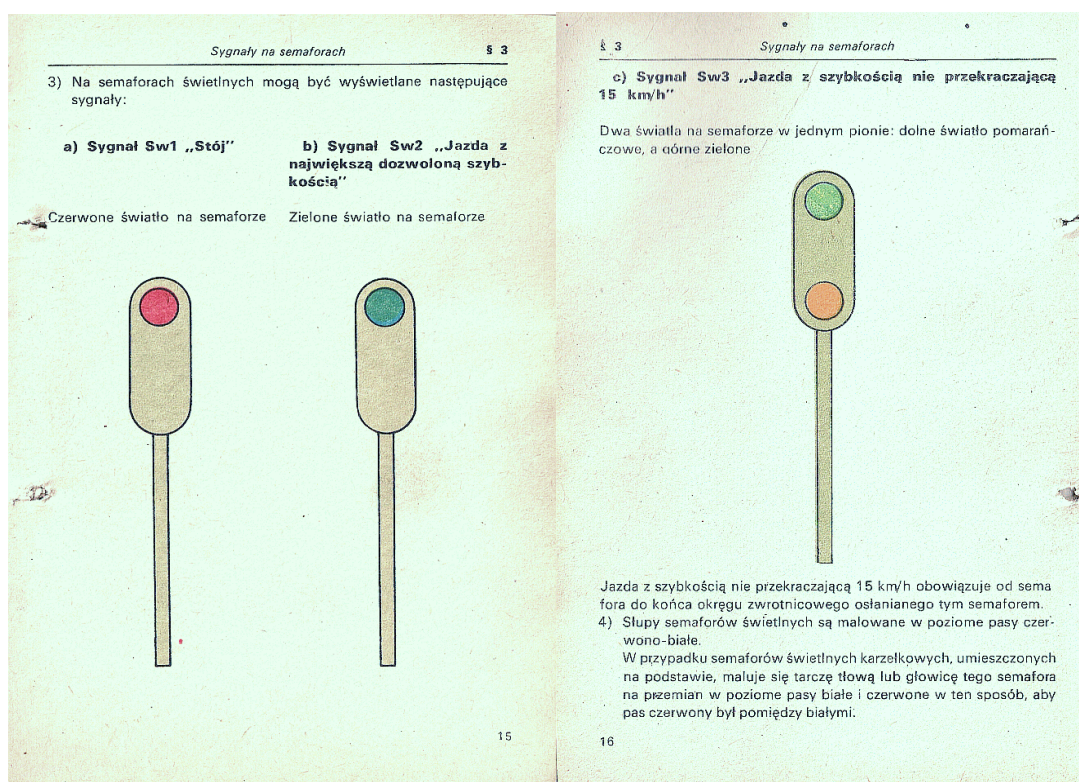


Sygnalizacja na wąskim torze WE1 a E1- istotne różnice (dla potrzeb trasy BKD dla Microsoft® Train Simulator)

Przepisy sygnalizacji na kolejach wąskotorowych (WE1) nieco różnią się od przepisów dla szlaków o normalnej szerokości toru. Różnice te polegają na uproszczeniu sygnalizacji, a także na różnym znaczeniu niektórych wskaźników, oraz stosowaniu wskaźników określających sytuacje nie występujące na kolejach normalnotorowych.

1.Semafor

Stosowane na wąskim torze semafony kształtowe są identyczne z semaforami stosowanymi na „normalnych” torach. Różnice pojawiają się w uproszczonej sygnalizacji na semaforach świetlnych. Tu stosowane są tylko 3 sygnały:

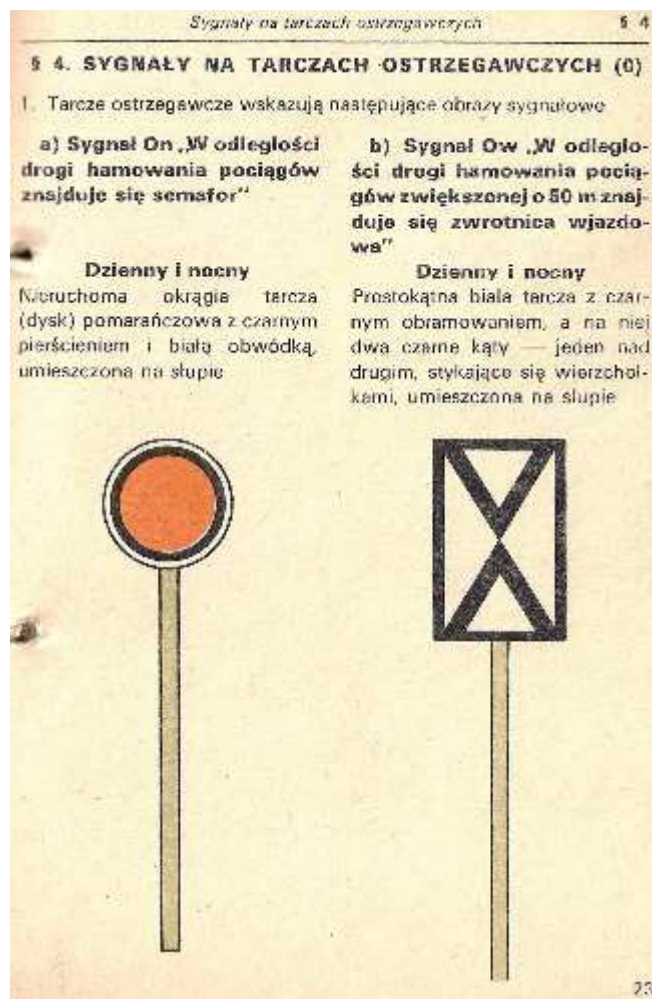


Sygnał zastępczy „Sz” jest identyczny z „normalnotorowym”, z tą różnicą, że: „Jazda na sygnał zastępczy może odbywać się z szybkością nie większą niż 15km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim. Maszynista jednak powinien tak regulować szybkość jazdy, ażeby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody.”

Inne są także odległości pomiędzy tarczami ostrzegawczymi, a semaforami, z uwagi na krótszą drogę hamowania niż na torze 1435 mm.

2. Tarcze ostrzegawcze

Na wąskim torze stosuje się tarcze ostrzegawcze stałe kształtowe, odmienne od stosowanych na liniach normalnotorowych.



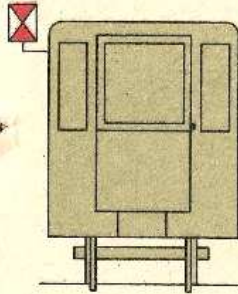
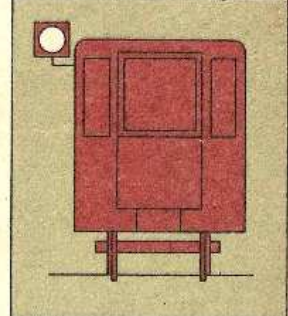
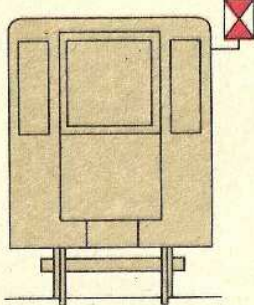
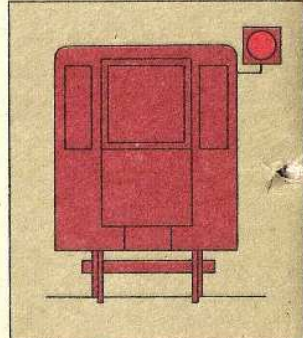
Tarcza ostrzegawcza **On** nakazuje zmniejszenie szybkości pociągów z takim wyrachowaniem, aby pociąg był zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał „stój”.

W przypadku, gdy maszynista dostrzeże na semaforze sygnał zezwalający na jazdę, powinien regulować szybkość pociągu stosownie do tego sygnału i miejscowych warunków.

Tarcza OW jest identyczna wyglądem ze wskaźnikiem W1 z „normalnotorowej” sygnalizacji, jednak **ma inne znaczenie**: nakazuje zmniejszenie szybkości pociągów z takim wyrachowaniem, aby pociąg był zatrzymany przed zwrotnicą wjazdową, jeżeli podany będzie sygnał „Stój” (Rm4 - także w E1), lub jeśli maszynista zauważy, że tor na który ma pociąg wjechać, jest zajęty. Tarcze ostrzegawcze Ow powinny być ustawione (...) przed posterunkami ruchu i odgałęzieniami nie obsadzonymi przez dyżurnych ruchu, i co za tym idzie, nie posiadającymi semaforów wjazdowych.

3. Sygnały na pociągu i na taborze

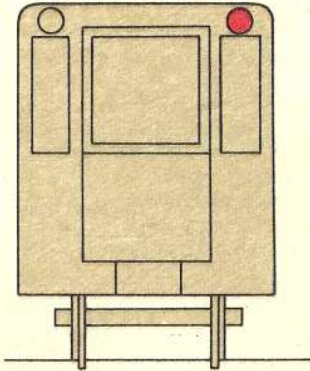
Odmienne są sygnały: PcW4 (odpowiednik Pc4 z E1), oraz PcW7 (odpowiednik Pc7 z E1). Sygnały te przedstawiają się następująco:

Sygnały na pociągu § 9		Sygnały na pociągu § 9	
3) Sygnał PcW4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód”		5) Sygnał PcW7 „Oznaczenie końca pociągów pasażerskich, towarowych i mieszanych”	
Dzienny Tarcza w górnej prawej części, przy ścianie czołowej pierwszego wagonu w kierunku jazdy, widoczna z przodu i z tyłu pociągu. Tarcza jest prostokątna, podzielona na cztery trójkąty, z których górny i dolny są pomalowane na czerwono, zaś oba boczne na białe	Nocny Latarnia rzucająca naprzód światło białe, a w tył światło czerwone, w górnej prawej części, przy ścianie czołowej pierwszego wagonu w kierunku jazdy, widoczna z przodu i z tyłu pociągu	Dzienny Tarcza w górnej prawej części, przy ścianie tylnej ostatniego wagonu w kierunku jazdy, widoczna z tyłu i z przodu pociągu. Tarcza jest prostokątna, podzielona na cztery trójkąty, z których górny i dolny są pomalowane na czerwono, zaś oba boczne na białe	Nocny Latarnia rzucająca w tył światło czerwone, a naprzód światło białe, w górnej prawej części, przy ścianie tylnej ostatniego wagonu w kierunku jazdy, widoczna z tyłu i z przodu pociągu
			

Sygnały na pociągu § 9

Dzienny i nocny


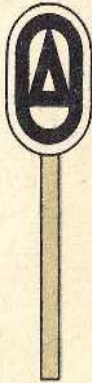
Światło czerwone na tylnej ścianie ostatniego wagonu w prawej części (w kierunku jazdy)



Uwaga: Sygnał PcW7 dzienny i nocny odnosi się do wagonów osobowych kursujących na hamulcach zespolonych i mających wbudowane w ściany szczytowe elektryczne latarnie sygnałowe.

4. Wskaźniki

Na kolejach wąskotorowych obowiązują 2 wskaźniki nie występujące w E1. Są to wskaźniki WW1 i WW2.

II. Wskaźniki (W) stosowane w innych przypadkach niż na zwrótnicach:	Wskaźniki	5 14
<p>1. Wskaźnik WW1. Oznacza, że pociąg lub przetaczany tabor należy zatrzymać. Dalejsza jazda jest możliwa po sprawdzeniu przez drużynę pociągową lub innego pracownika kolejowego, że nie ma przeszkód.</p> <p>Biała tablica lub latarnia w kształcie elipsy z czarnym obramowaniem, z prostym czarnym krzyżem, ustawiona większą średnicą pionowo</p> 	<p>2. Wskaźnik WW2. Oznacza, że w odległości drogi hamowania pociągów znajduje się wskaźnik WW1 i że należy dać sygnał Rp1 „Baczność”.</p> <p>Biała tablica w kształcie elipsy z czarnym obramowaniem i czarnym trójkątem zwróconym wierzchołkiem ku górze, ustawiona większą średnicą pionowo</p> 	
<p>1) Wskaźnik WW1 ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, na szlaku w odległości 5—20 m (w zależności od warunków miejscowych) od miejsca niebezpiecznego. Sposób sprawdzenia, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy winien być wskazany w służbowym rozkładzie jazdy (wykaz ostrzeżeń stałych).</p> <p>2) Wskaźnik WW1 może być wykonany w postaci latarni lub tarczy nieoświetlanej, w zależności od miejscowych warunków. W przypadku potrzeby oświetlania należy stosować latarnię wskaźnika WW1.</p>	<p>1) Wskaźnik WW2 ustawia się w odległości drogi hamowania pociągów przed wskaźnikiem WW1 z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy. Wskaźnik WW2 nakazuje danie sygnału Rp1 „Baczność” i zmniejszenie szybkości pociągów z takim wyrachowaniem, ażeby pociąg był zatrzymany przed wskaźnikiem WW1.</p> <p>2) Wskaźnika WW2 nie oświetla się w porze ciemnej.</p>	

Znaczenia i obrazy sygnałowe pozostałych sygnałów i wskaźników są identyczne z „normalnotorowymi” i zawierają się w przepisach/instrukcji E1, z tym, że ich dobór jest ograniczony mniejszymi potrzebami ruchowymi wąskotorówek. Dlatego np. wskaźnik W4 na BKD został włączony do konfiguracji sygnałów jako semafor, z uwagi na bardzo rzadkie występowanie semaforów wyjazdowych na kolejach wąskotorowych. Do semaforów został włączony także wskaźnik WW1 ponieważ jego znaczenie jest takie samo, jak symulatorowego polecenia „Stop_and_Proceed”

Stan prawny cytowanych przepisów na dzień 1 października 1973 r. Pominięto załącznik 1 – wykaz postanowień, które obowiązywały do dnia 31 grudnia 1975r.

Uwaga! Niniejsze opracowanie uwzględnia tylko najistotniejsze różnice z punktu widzenia prowadzenia pociągu w MsTS, jest jednak zbyt ubogie, aby być podstawą do budowy tras wąskotorowych do symulatora, a tym bardziej do przeprowadzenia szkoleń, lub własnej nauki sygnalizacji na istniejących w rzeczywistości wąskotorówkach. W celu pogłębienia wiedzy na ten temat zachęcam do lektury źródeł, oraz innych fachowych pozycji, w szczególności przepisów R1 i WR1 w możliwie aktualnym wydaniu, lub dostępnych w internecie, np. na www.wask.pl

mike_russ@wp.pl

Źródła:

- 1) „WE1 Przepisy sygnalizacji na kolejach dojazdowych (wąskotorowych) PKP” – Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Warszawa 1973 (Nr CZKD3-821/1/71)
- 2) „E1 Przepisy sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych” – Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Warszawa 1970 (Nr CZŁ. 2g-821/26/68) wydanie drugie.