

M. K.  
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

---

---

INSTRUKCJA  
DLA STARSZYCH PALACZY  
I PALACZY  
PRZY PAROWOZOWNIACH

*M-22*

WARSZAWA 1924

P. K. P. Ser. Tr. Nr. 2.

1151



*Handwritten signature in red ink: Stanisław...*

# Instrukcja

## dla starszych palaczy i palaczy przy parowozowniach.

### I. Postanowienia Ogólne.

**Zakres działania palaczy przy parowozowniach i ich odpowiedzialność.**

§ 1. Dla bezpośredniego dozoru nad parowozami, stojącymi w parowozowniach i na torach trakcyjnych, jak również dla przygotowania parowozów czynnych do pracy, wyznacza się w każdej parowozowni specjalnych palaczy. Są oni podczas dyżuru odpowiedzialni za całość i bezpieczeństwo parowozow (zwłaszcza ich kotłów), znajdujących się w obrębie parowozowni.

**Starszy palacz.**

§ 2. Dla dozoru nad należytem wykonywaniem przez palaczy ich czynności służbowych, wyznaczani są starsi palacze. Na stanowiska te powoływani być mogą tylko tacy palacze, którzy uprzednio co najmniej przez rok jeden pełnili służbę palaczy na parowozach lub palaczy w parowozowniach.

**Przełożeni i podwładni.**

§ 3. Palacze podlegają bezpośrednio starszym palaczom; nadto zwierzchnikami ich są: dyspozytorzy parowozowni, Naczelnik parowozowni oraz jego przełożeni. Starsi palacze podlegają bezpośrednio dyspozytorom parowozowni tudzież pozostają w zależności służbo-

wej od zwierzchników wyżej wyszczególnionych. Starszemu palaczowi podlegają palacze, przemycacze, stróże parowozowni, gońcy, robotnicy przy obrotnicach i inni pracownicy podporządkowani starszemu palaczowi.

**Specjalne kwalifikacje wymagane przy przyjęciu na palacza.**

§ 4. Poza warunkami, przewidzianymi w przepisach o etatowych pracownikach kolejowych, palacze przy parowozowniach przy przyjęciu na służbę winni odpowiadać jeszcze wymogom poniżej wymienionym:

- a) mieć skończonych co najmniej 21 lat wieku,
- b) pracować jako robotnik przy parowozowni niemniej niż 6 miesięcy,
- c) znać dokładnie niniejszą instrukcję, instrukcję dla przemycaczy, przepisy sygnalizacji, przepisy o utrzymaniu parowozów; być również obeznanym dokładnie z ustrojem kotłów parowozowych, oraz przyrządów je zasilających, wreszcie przyrządów bezpieczeństwa i kontrolujących.

**Obowiązek zapobiegania niebezpieczeństwu.**

§ 5. O ile starszy palacz zauważy, że którykolwiek z podległych mu pracowników przez nieumiejętne, niedbałe lub niesumienne pełnienie obowiązków może wywołać niebezpieczeństwo dla parowozu, ludzi, lub dla gmachu parowozowni, — ma on obowiązek przedsięwziąć wszystko, co należy celem usunięcia grożącego niebezpieczeństwa i w razie potrzeby usunąć winnego pracownika od wykonywania danej czynności; o uczynionem zarządzeniu

winien donieść dyżurnemu dyspozytorowi parowozowni.

**Wyposażenie palacza.**

§ 6. Przy назначeniu na służbę palacz otrzymuje do użytku służbowego za pokwitowaniem własnoręcznem: 1. po jednym egzemplarzu potrzebnych mu instrukcyj i przepisów służbowych i 2. niezbędne narzędzia i przedmioty (§ 18).

**Znajomość instrukcji.**

§ 7. Palacz nie może wymawiać się niezajomością obowiązujących go instrukcyj, przepisów i oddzielnych rozporządzeń władzy przełożonej, wywieszanych w parowozowni do ogólnej wiadomości.

**Utrzymanie narzędzi.**

§ 8. Palacze obowiązani są utrzymywać narzędzia i przedmioty sobie powierzone w należyтым porządku i dobrym stanie.

W razie zgubienia lub uszkodzenia tych narzędzi albo przedmiotów z winy palacza — naprawa i zamiana dokonywa się na koszt winnego.

Przy zwolnieniu ze służby palacz winien zwrócić powierzone sobie narzędzia, przedmioty i instrukcje.

**Obowiązki w razie pożaru.**

§ 9. W razie pożaru, palacz winien użyć bezzwłocznie wszystkich środków w celu zagaszenia ognia w zarodku, w razie zaś potrzeby zaalarmować wszystkich będących na służbie pracowników, poczem wziąć udział w gaszeniu pożaru na terytorjum kolejowem, o ile nie przeszkadza to jego obowiązkom służbowym.

## II. Postanowienia Szczególne.

**Dyżury.** § 10. Służba palaczy przy parowozowni odbywa się na zmiany, stosownie do rozkładu dyżurów. W każdym komplecie zmiany musi być jeden starszy palacz, i odpowiadająca potrzebie ilość palaczy.

**Stawienie się na służbę.** § 11. Każda dyżurująca drużyna palaczy winna stawić się w parowozowni o czasie wyznaczonym w rozkładzie dyżurów. Palacz, który nie może stawić się na dyżur, obowiązany jest zawczasu zawiadomić o tem dyżurnego dyspozytora parowozowni.

**Księga dyżurów.** § 12. W czasie dyżuru starszy palacz winien prowadzić dokładnie księgę dyżurów według załączonego wzoru.

**Obowiązki starszego palacza przy objęciu dyżuru.** § 13. Przy objęciu dyżuru starszy palacz winien:

- a) osobiście i przy pomocy podległych mu palaczy obejrzeć wszystkie parowozy gorące, które stoją w parowozowni i na torach trakcyjnych, przyczem zauważone niedokładności, oraz usterki w stanie kotłów, zwłaszcza paleniska parowozowego, odnotować w księdze dyżuru palaczy i niezwłocznie zameldować o tem dyżurnemu dyspozytorowi parowozowni,
- b) przyjmując od starszego palacza z poprzedniego dyżuru wszystkie parowozy stojące w obrębie parowozowni (gorące i zimne) i rozdzielić nadzór nad niemi pomiędzy palaczy podległej mu zmiany,

zwalniając tym sposobem palaczy z poprzedniego dyżuru,

- c) dowiedzieć się, jakie pociągi są zapowiedziane, jakie parowozy są już wyznaczone do tych pociągów, jakie parowozy zostały wydane do ruchu i jakie są gotowe do wydania, oraz jakie są już podpalone i do jakiej drużyny są zawezwane; dowiedzieć się, u jakich parowozów odbywa się przemywanie kotłów i jakie znajdują się w naprawie bieżącej, — oraz kiedy z niej wyjdą, wreszcie jakie parowozy wyznaczone są do przemywania kotłów, jakoteż, jakie parowozy stoją bez wody w kotłach lub tendrach i dlaczego,
- d) po obejrzeniu wymienionych pod b) parowozów i zaznajomieniu się z ich stanem, starszy palacz przejmuje dyżur od starszego palacza z poprzedniego dyżuru oraz stwierdza przyjęcie służby w księdze dyżuru palaczy (patrz załącznik). Z tą chwilą odpowiedzialność za stan parowozów ponosi starszy palacz, który przejął dyżur,
- e) po przejęciu dyżuru starszy palacz winien stawić się osobiście u dyżurnego dyspozytora parowozowni i zawiadomić go o wszystkich zauważonych brakach i nieporządkach jakoteż podać mu do wiadomości, czy wszyscy palacze, gońcy, robotnicy i t. d., przydzieleni do jego

drużyny, stawili się na służbę, a w razie zaś nieobecności którego z nich, prosić o wyznaczenie zastępcy. Jednocześnie starszy palacz powinien dać do odczytania dyżurnemu dyspozytorowi parowozowni księgę dyżuru palaczy.

**Narzędzia.** § 14. Podczas dyżuru palacze winni być zaopatrzeni w następujące narzędzia i przedmioty:

1. łopatę do węgla,
2. przecinacz,
3. przebijacz do płomieniówek,
4. gwizdawkę,
5. chorągiewkę czerwoną,
6. ręczną latarkę sygnałową.

**Odbiór parowozu od drużyny parowozowej.** § 15. Każdy parowóz, przychodzący do parowozowni musi być przyjęty od drużyny parowozowej przez starszego palacza lub z jego polecenia przez jednego z przydzielonych mu palaczy.

Odbiór ten polega:

- a) na szczegółowym obejrzeniu paleniska kotła i przekonaniu się, czy wszystko w nim znajduje się w porządku, t. j. czy niema ciekących rur płomiennych i zespórek; zespórek pękniętych, ciekących szwów paleniska; ciekących ściągów podniebiennych; czy korki łatwotopliwe znajdują się w sprawności; czy sklepienie w palenisku jest w porządku i ruszty w należytych stanie; czy niema jakichkolwiek innych uszkodzeń kotła, które



mogą zagrażać bezpieczeństwu parowozu lub ludzi;

- b) na sprawdzeniu, czy popielniki i dymnica kotła oczyszczone są z popiołu i szlaku — w przeciwnym razie nie należy przyjmować parowozu od drużyny, dopóki popielnik i dymnica nie będą oczyszczone;
- c) na sprawdzeniu stanu szkła wodowskazowego, kurków probierczych, zaworów bezpieczeństwa, manometru a w szczególności zaś na sprawdzeniu, czy niema na manometrze śladów przekroczenia dozwolonego ciśnienia pary w kotle lub czy manometr nie jest uszkodzony albo rozplembowany.

O zauważonych poważnych uszkodzeniach starszy palacz winien zawiadomić dyżurnego dyspozytora parowozowni;

- d) na sprawdzeniu stanu smoczków i hamulców;
- e) na sprawdzeniu stanu wody w kotle, przyczem, jeżeli wody okaże się za mało, nadprężność zaś pary w kotle jest wysoka, należy w obecności maszynisty podciągnąć wody do kotła do poziomu połowy szkła wodowskazowego i wtedy ponownie obejrzyć palenisko;
- f) na sprawdzeniu zapasów węgla i wody w tendrze; jeżeli okaże się, że zapasy te nie są dostateczne, to bez zezwolenia dyżurnego dyspozytora parowozowni,

parowóz taki nie może być przyjęty przez palacza.

**Postawienie parowozu w parowozowni i obsługa obrotnicy.** § 16. Palacze winni wskazać maszyniście stanowisko lub miejsce, na którym należy postawić parowóz.

Jeżeli przed wstawieniem do parowozowni parowóz musi przejść przez obrotnicę, to należy ustawić ją tak, ażeby tor na niej stanowił przedłużenie toru, na którym stoi parowóz następnie należy obrotnicę umocować w tem położeniu, poczem podać sygnał maszyniście, że można ruszyć parowozem na obrotnicę.

Palacz winien przestrzegać, żeby parowóz wjeżdżał na obrotnicę powoli i ostrożnie. Po ustawieniu parowozu na obrotnicy w równowadze i po zahamowaniu parowozu, palacz winien polecić robotnikom, aby rozpoczęli powolne obracanie obrotnicy.

Po ustawieniu obrotnicy ściśle na przedłużeniu toru, na który parowóz ma wjechać, należy ponownie umocować obrotnicę i dać sygnał maszyniście, żeby ostrożnie ruszył parowozem.

§ 17. Po postawieniu parowozu w parowozowni palacz winien przestrzegać, żeby komin parowozu znajdował się wprost pod kominem wyciągowym w dachu, poczem winien sprawdzić:

- a) czy kłapy popielnika są zamknięte,
- b) czy parowóz jest podklinowany i tender zahamowany,
- c) czy są otwarte kurki podcylindrowe,

d) czy nawrotnica jest w położeniu martwym (na 0), a przepustnica w położeniu całkowitego zamknięcia,

e) czy kłapa komina wyciągowego w dachu jest otwarta.

§ 18. Stosownie do rozporządzenia dyżurnego dyspozytora parowozowni palacz winien przytłumić ogień w parowozie i wypuścić parę, lub też podtrzymywać ciśnienie pary, jeżeli to jest potrzebne.

**Utrzymanie parowozów i nadzór nad nimi podczas postoju ich w parowozowni.**

§ 19. Starszy palacz, rozdzieliwszy w myśl § 13 p. b. nadzór nad parowozami, stojącymi w budynku parowozowni i na torach trakcyjnych pomiędzy palaczy swej drużyny, winien sobie zachować nadzór nad wszystkimi parowozami, oraz kierownictwo i kontrolę czynności palaczy.

§ 20. Starszy palacz winien baczyć, żeby parowozy wyznaczone do pogotowia były w stanie zupełnie gotowym do pracy t. j. miały dostateczny zapas węgla i wody w tendrze, należyte ciśnienie pary w kotle (niemniej niż 6 atm.), były zaopatrzone w niezbędne materiały, w razie potrzeby oświetlone i aby mogły być bez zwłoki oddane do pracy.

Ogień w palenisku parowozów, wyznaczonych do pogotowia, winien być tak podtrzymywany, aby w razie potrzeby można było szybko podnieść ciśnienie pary w kotle do normy roboczej.

§ 21. Każdy palacz obowiązany jest pilnie baczyć:

- a) aby na parowozach gorących zawsze był taki ogień w palenisku, jaki potrzebny jest dla podtrzymania nadprężności pary nie więcej jak 5—6 atm.,
- b) aby w celu zapobieżenia łaniu płomieniówek pod ścianą sitową paleniska zawsze był ogień, aby przednia klapa popielnika była zawsze zamknięta i aby podczas zasilenia kotła wodą był należyty ogień w palenisku,
- c) aby w kotle poziom wody był nie niższy, jak do połowy szkła wodowskazowego, lecz nie wyższy jak  $\frac{3}{4}$  tegoż szkła,
- d) aby dmuchawka podczas postoju parowozu w parowozowni nie była używana w żadnym wypadku,
- e) aby przepustnica parowozu była zawsze w położeniu zamkniętem, a nawrotnica w położeniu martwym (na 0) i żeby nikt oprócz maszynisty nie ruszał ich, również — aby kurki podcyfildrowe były zawsze otwarte, parowóz był podklinowany, a hamulec tendra zaciśnięty,
- f) aby na tendrze był dostateczny zapas paliwa i wody, w przeciwnym razie palacz winien niezwłocznie zawiadomić o tem starszego palacza lub dyżurnego dyspozytora parowozowni,
- g) ażeby woda w tendrze nie była zbyt nio nagrzana, gdyż z tego powodu smoczki mogą przestać działać,

- h) ażeby podczas mrozu nie zamarzały zewnętrzne rury wodne i parowe, cylindry parowe i hamulcowe, oliwiarki, smoczki i inne części parowozu i tendra, w którym to celu należy ogrzewać te przyrządy według wskazanych palaczom sposobów,
- i) aby płomieniówki i płomienice były we właściwym czasie oczyszczone z popiołu i sadzy.

**Mycie kotła  
parowozu  
i tendra.**

§ 22. Starszy palacz obowiązany jest według wskazówek dyżurnego dyspozytora parowozowni wyznaczyć zawczasu stanowiska, na których będzie wykonane mycie kotłów parowozów i opróżnić w tym celu rzeczzone stanowiska przed przyjęciem do parowozowni wyznaczonych do mycia parowozów.

§ 23. Po postawieniu parowozu, wymagającego mycia kotła na przeznaczone na ten cel stanowisko, palacz winien niezwłocznie zamknąć wszystkie klapy popielnika oraz drzwiczki paleniska i przystąpić do wypuszczenia pary z kotła, przyczem nie wolno mu jeszcze gasić ognia.

Wypuszczanie pary skutecznicę należy w sposób następujący:

Początkowo parę puszcza się przez smoczki do tendra, niezbyt mocno, żeby nie popsuć węży gumowych; kiedy woda w tendrze nagrzeje się o tyle, że ścianki tendra będą gorące do tego stopnia, że jeszcze można utrzymać rękę, wtedy parę wypuszcza się przez kurki

specjalne lub przez inne przyrządy parowozu; dopiero przy obniżeniu się ciśnienia pary do 1 atm. należy ogień wygasić i zamknąć klapę na kominie parowozu. Od tej chwili palacz pozostawia kocioł parowozu dozorowi przemycacza, który dalej postępuje odpowiednio do przepisów o myciu kotłów zimną lub gorącą wodą. Jednakże starszy palacz obowiązany jest kontrolować czynności przemycacza, bacząc aby nie uszkodził on kotła.

**Nadzór nad  
parowozami  
nieczynnymi.**

§ 24. Wszystkie parowozy nieczynne wygaszone (zapasowe, oczekujące naprawy i t. d.) winny być dozorowane przez specjalnego stróża lub palacza dla zabezpieczenia ich części od kradzieży.

Wszystkie zimne — nieczynne parowozy i tendry odstawione na czas dłuższy, tudzież czynne parowozy, wygaszone dla naprawy, winny być opróżnione z wody a szlamiki mieć otwarte; w zimie zaś należy zawsze jeszcze spuścić dokładnie wodę ze wszystkich rur i przyrządów (jak cylindry parowe, pompy Westinghouse'a, lubrykatory i t. d.), oraz rozłączyć węże gumowe.

Starszy palacz winien pilnie baczyć, żeby na parowozach bez wody były zawsze wywieszona z tablice z napisem „wody w kotle niema“. Z tych jedna winna być umieszczona na kotle obok wodowskazu, druga zaś przymocowana do rękojeści drzwiczek paleniska w taki sposób, by bez jej usunięcia nie można było otworzyć drzwiczek.

**Uruchomienie parowozów nieczynnych.**

§ 25. Zimne parowozy mogą być przesuwane tylko za zezwoleniem dyżurnego dyspozytora parowozowni i w obecności starszego palacza.

Przesuwanie parowozów znajdujących się w naprawie bieżącej może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem montera naprawy bieżącej.

**Rozpalanie parowozu.**

§ 26. Palacz powinien odpowiednio do rozkładu jazdy pociągów lub na podstawie osobnych rozporządzeń dyżurnego dyspozytora zawczasu rozpaścić parowóz tak, ażeby był on na czas gotów do wyjścia z parowozowni.

Przed podpaleniem kotła palacz obowiązany jest przekonać się:

- a) czy skończona jest naprawa parowozu,
- b) czy jest woda w kotle (nie mniej niż  $\frac{1}{2}$  szkła wodowskazowego),
- c) czy są w porządku szkło wodowskazowe i kurki probiercze,
- d) czy kurek manometru jest otwarty,
- e) czy ruszty są w należytych porządku.

Poza tem palacz winien przed rozpaleniem parowozu:

- a) otworzyć tylną klapę popielnika,
- b) podklinować parowóz i zahamować tender,
- c) zamknąć przepustnicę,
- d) otworzyć kurki podcylindrowe,
- e) otworzyć zawory parowe smoczków.

Po nagraniu się kotła, gdy z rur wietrzniowych smoczków zacznie wychodzić para,

winien palacz zamknąć zawory smoczków i od tej chwili baczyć pilnie na ciśnienie pary oraz na poziom wody w kotle.

Palacz obowiązany jest podtrzymywać ogień w palenisku w taki sposób, ażeby ciśnienie pary w kotle do chwili odbioru parowozu przez drużynę parowozową wynosiło 5—6 atm. i aby ogień w palenisku był należycie rozłożony.

**Zdanie parowozu drużynę parowozowej.**

§ 27. Na 1½ godziny przed wyjściem parowozu z parowozowni do pociągu, palacz obowiązany jest sprawdzić, czy drużyna parowozowa została wezwana do służby.

Jeżeli w ciągu ½ godziny drużyna nie stawi się, winien on zawiadomić o tem dyżurnego dyspozytora parowozowni.

Palacz może zdać parowóz tylko właściwemu maszyniście i winien być obecnym przy sprawdzeniu przez drużynę parowozową stanu paleniska i parowozu.

Od zdania parowozu przez palacza odpowiedzialność za stan, porządek i całość parowozu ponosi drużyna parowozowa.

Palacz nie ma prawa oddawać parowozu, jeżeli maszynista lub jego pomocnik są w stanie nietrzeźwym, poza tem wogóle nie ma on prawa dopuszczać do parowozu osób w stanie nietrzeźwym.

**Wyjście parowozu do pociągu.**

§ 28. Po odbiorze parowozu przez drużynę i załatwieniu przez nią formalności z tem związanych, starszy palacz winien dostawić paro-



wóz co najmniej na  $\frac{1}{2}$  godziny przed odejściem pociągu na tor przeznaczony do oddawania parowozów służbie ruchu.

Palacz winien zwracać uwagę drużynie parowozowej, by nie otwierała dmuchawki lub kurków podcylindrowych podczas wyjścia parowozu z parowozowni.

**Manewry na torach trakcyjnych.**

§ 29. Starszy palacz obowiązany jest kierować osobiście wszelkimi manewrami w parowozowni i na torach trakcyjnych, a w szczególności winien baczyć:

- a) aby parowóz, który dokonywa manewrów był kierowany tylko przez maszynistę lub pomocnika maszynisty, posiadającego prawo kierowania parowozem i
- b) aby manewry odbywały się tylko na torach znajdujących się w zupełnym porządku.

Jeżeli tory trakcyjne pokryte są lodem, palacz winien zawiadomić o tem dyżurnego dyspozytora. Wykonywanie manewrów na torach nieoczyszczonych z lodu jest niedopuszczalne.

W razie przymarznięcia parcowozu do szyn winien palacz niezwłocznie zawiadomić o tem dyżurnego dyspozytora i działać według jego wskazówek.

Surowo zabrania się uruchamianie przymarzłych do szyn parowozów zapomocą uderzenia drugim parowozem.

Utrzymywanie w porządku parowozowni i torów trakcyjnych.

§ 30. Starszy palacz obowiązany jest przestrzegać:

- a) żeby oczyszczanie popielników oraz dymnic nie odbywało się na stanowiskach w budynku parowozowni lub na torach trakcyjnych, lecz tylko na przeznaczonych do tego celu miejscach,
- b) żeby podłogi parowozowni, jakoteż kanały stanowisk i tory trakcyjne nie były uszkodzane i aby były zawsze czyste i wymiecione, w szczególności zaś by nie zanieczyszczano rur odwadniających,
- c) żeby okna w parowozowni były utrzymywane w całości i w czystości,
- d) żeby budynek parowozowni, tory trakcyjne i obrotnica były we właściwym czasie oświetlane,
- e) żeby otwarte bramy parowozowni były zawsze zamocowane na haki a w zimie zamknięte i otwierane tylko dla wejścia lub wyjścia parowozów,
- f) żeby urządzenia służące do oddymiania parowozowni były w myśl odnośnych wskazówek należycie obsługiwane,
- g) żeby klapy kominów wyciągowych w dachu parowozowni były w zimie zawsze zamknięte i otwierane tylko wówczas, kiedy pod nimi stoją parowozy gorące,
- h) żeby wszystkie zwrotnice na torach trakcyjnych były należycie obsługiwane,

- i) żeby obrotnica była zawsze czysta i w porządku, jak również należycie obsługiwana (§ 16) i w miarę potrzeby smarowana,
- j) żeby żórawie wodne na torach trakcyjnych i w budynku parowozowni były utrzymywane w porządku i prawidłowo obsługiwane.

O wszelkich zauważonych niedokładnościach starszy palacz winien niezwłocznie zawiadomić dyżurnego dyspozytora parowozowni.

**Opalenie  
parowozow-  
ni.**

§ 31. O ile parowozownia nie ma ogrzewania centralnego, opalenie parowozowni piecami zwyczajnymi stanowi obowiązek palaczy. Starszy palacz winien mieć nadzór nad opalaniem parowozowni i baczyć, aby było ono dokonywane przez palaczy z należną ostrożnością i oszczędnością.

**Zakaz wstę-  
pu obcym  
w obręb pa-  
rowozowni.**

§ 32. Palacze obowiązani są surowo przestrzegać, żeby osoby obce nie wkraczały w obręb parowozowni. Jeżeli zaś zauważą osoby postronne w parowozowni lub na torach trakcyjnych, winni grzecznie lecz stanowczo wezwać je, aby się niezwłocznie usunęły, w razie zaś oporu z ich strony donieść o tem dyżurnemu dyspozytorowi.

**Zdanie  
dyżuru.**

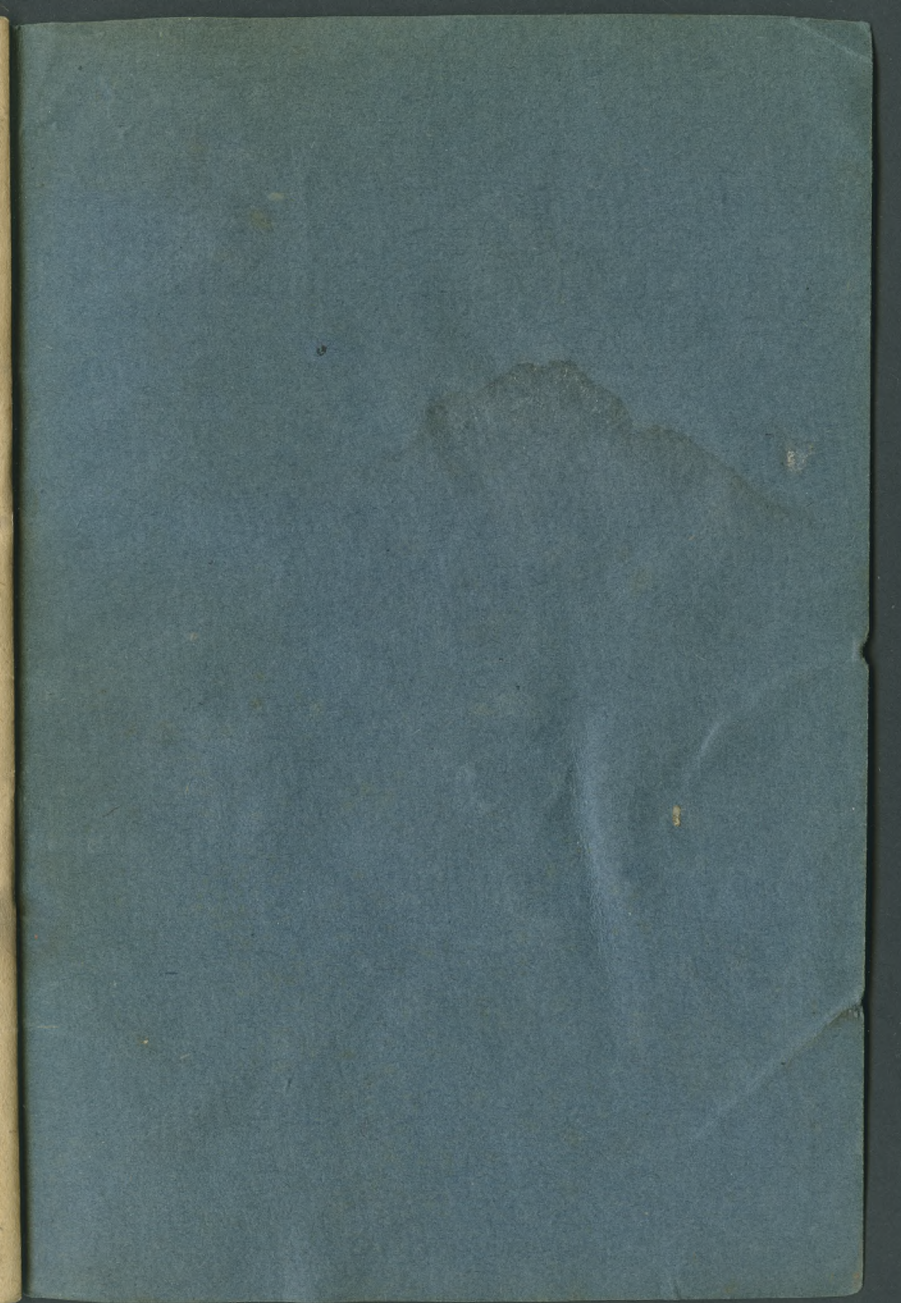
§ 33. Palaczom nie wolno pod żadnym pozorem opuszczać dyżuru zanim się nie zjawi wyznaczony zastępca.

Po upływie dyżuru, zgodnie z rozkładem jego, drużyna palaczy może ustąpić ze służby dopiero po objęciu służby przez nową zmianę palaczy (patrz § 17).

## Załącznik 1.

## Księga dyżurów palaczy parowozowni.

Data	Godziny i minuty przyjęcia dyżuru	Nazwisko palacza starszego i palaczy	Zauważone niedokładności w kotłach parowych	Inne zauważone nieporządki	Podpisy palaczy starszych (oddającego i przyjmującego dyżur)	Podpis dyżurnego dyspozytora parowozowni





Akt. pr. i adm  
882 882 J.