

Tomasz Tomaszewski

Oznaczenia wagonów towarowych – zmiany oznaczeń zgodnie z nową kartą UIC 438-2

Wszelkie rodzaje wagonów do celów rejestracji, certyfikacji, jak również z uwagi na możliwości obsługi i wymiany międzynarodowej podlegają systemowi oznaczeń, na który składa się ciąg cyfr wraz z odpowiadającymi znakami literowymi. Oznaczenia te charakteryzują nie tylko użytkownika wagonu. Opisują one parametry i szczegóły techniczne konstrukcji wagonu, jak również możliwość ruchu w sieci lokalnej (krajowej) tudzież międzynarodowej. Zunifikowanym oznaczeniom podlegają wszelkie typy wagonów: osobowe, towarowe, pojazdy trakcyjne i inne.

W artykule przedstawiono sposób oznaczeń wagonów towarowych wraz z przykładowymi znakami szczegółowymi przynależnymi danej grupie pojazdów. Z uwagi na wejście w życie znowelizowanej karty UIC 438-2 *Oznakowanie identyfikacyjne wagonów*

Tablica 1

Wybrane kody literowe i cyfrowe przynależności państwowej wagonów

Kraj	Kod literowy	Kod liczbowy
Niemcy	D	80
Austria	A	81
Belgia	B	88
Białoruś	BLR	21
Bułgaria	BG	52
Chorwacja	HR	78
Kuba	C	40
Dania	DK	86
Hiszpania	E	71
Francja	F	87
Grecja	GR	73
Węgry	H	55
Irak	IRQ	99
Iran	IR	96
Irlandia	IRL	60
Izrael	IL	95
Włochy	I	83
Japonia	J	42
Macedonia	MK	65
Moldawia	MD	23
Norwegia	N	76
Holandia	NL	84
Polska	PL	51
Portugalia	P	94
Republika Czeska	CZ	54
Rumunia	RO	53
Wielka Brytania	GB	70
Szwajcaria	CH	85
Turcja	TR	75
Ukraina	VN	32

towarowych, zawierającej zasady oznakowania wagonów towarowych, w tekście podkreślono różnice między szóstym a – obowiązującym od 1 maja 2004 r. – siódmym wydaniem tej karty.

Ostatnie, siódme wydanie karty UIC 438-2 z maja 2004 r. zawiera nieznaczne zmiany w porównaniu do poprzedniego wydania ze stycznia 1987 r. Poza zmianami formalnymi, które omówiono w dalszej części artykułu, obecne wydanie karty zmieniło nieco swoją strukturę; zamiast stosowanego terminu *freight vehicle* – pojazd towarowy, stosuje się pojęcie wagon; oznaczenia literowe charakteryzujące techniczne rozwiązania stosowane w wagonach pogrupowano aktualnie w porządku alfabetycznym, czego nie było w poprzednim wydaniu. Poza wymienionymi, nowa karta 438-2 zawiera zmiany i modyfikacje wynikające z dodatkowych oznaczeń literowych i nowych znaczeń wybranych symboli.

Na oznaczenie identyfikacyjne wagonu składa się ciąg cyfr i dodatkowy, odpowiadający mu układ literowy.

Oznaczenia cyfrowe

Numer wagonu zawiera dwanaście cyfr uporządkowanych w pięciu oddzielonych od siebie grupach.

Pierwsze dwie cyfry (1. i 2.) określają kod systemu wymiany (interoperacyjności) wagonu, czyli możliwość ruchu w różnych systemach międzynarodowych (RIV, PPW, Europ). Numer ten charakteryzuje rodzaj konstrukcji wagonu (z osiami niezależnymi lub z wózkami), jak też obszar, po jakim może się poruszać (szerokość toru itd.). Dla wagonów towarowych zakres oznaczeń pierwszej grupy zawiera się w granicach 01–49 i 80–89. Pozostałe możliwości (zakres 50–79 i 90–99) zarezerwowane są odpowiednio dla wagonów osobowych, lokomotyw i pojazdów trakcyjnych.

Kolejne dwie cyfry (3. i 4.) oznaczają kod zarządu kolejowego (kraj), w którym zarejestrowano wagon. Na podstawie karty UIC 920-14, lub odpowiednich załączników do karty UIC 438-2, określa się kod danego kraju. W związku z wprowadzonymi zmianami, numery z zakresów 34–39 i 45–49, jakie stanowiły dotychczas wewnętrzny kod każdego z krajów, muszą zostać zweryfikowane zgodnie z wymienionym rozporządzeniem w terminie do 31.12.2010 r.

Trzecia grupa składa się z czterech cyfr (5., 6., 7., 8.) określających podstawowe informacje techniczne o wagonie. Pierwsza cyfra wyznacza rodzaj wagonu (tabl. 2), kolejne trzy dookreślają konstrukcyjne warianty danego wagonu. Ciąg cyfr trzeciej grupy wyznacza się zgodnie z odpowiadającymi każdej grupie roboczymi tabelami, które ustalają odpowiedniki cyfrowe konkretnym oznaczeniom literowym (patrz również *Oznaczenia literowe*).

W wyjątkowych sytuacjach, dla wagonów specjalnych, stosuje się wyjątki od podanych zasad znakowania cech konstrukcyjnych.

Tablica 2

Rodzaj wagonu, określany pierwszą cyfrą trzeciej grupy numeru identyfikacyjnego

Oznaczenie	Rodzaj wagonu
0	Z otwieranym dachem
1	Kryty normalnej budowy
2	Kryty specjalnej budowy
3	Platforma normalnej budowy
4	Platforma specjalnej budowy
5	Węglarka normalnej budowy
6	Węglarka specjalnej budowy
7	Cysterna
8	Chłodnia
9	Wagon specjalny lub do przewozów służbowych

Kolejny, czwarty segment numeru identyfikacyjnego wagonu składa się z trzech cyfr (9., 10., 11.) oznaczających kolejny numer wagonu w danej serii wytwórczej.

Ostatnia (12.) cyfra, oddzielona od pozostałych myślnikiem – jest cyfrą samokontroli wagonu, służącą do sprawdzenia prawidłowości zastosowanych w numerze cyfr. Cyfra ta wyznaczana jest jako kombinacja poprzedzających ją jedenastu cyfr numeru identyfikacyjnego. Określona jest na podstawie formuł matematycznych zawartych w karcie UIC 913 lub odpowiednich załącznikach do karty UIC 438-2.

Oznaczenia literowe

Oznaczenia literowe uzupełniają dwunastoelementowy identyfikator cyfrowy wagonu. Literowe identyfikatory dla dwu pierwszych grup cyfr umieszcza się po ich prawej stronie, a literowy opis konstrukcji wagonu pod kolumną znaków. Jeśli numer przedstawiony jest w jednym wierszu, opis literowy umieszcza się niżej.

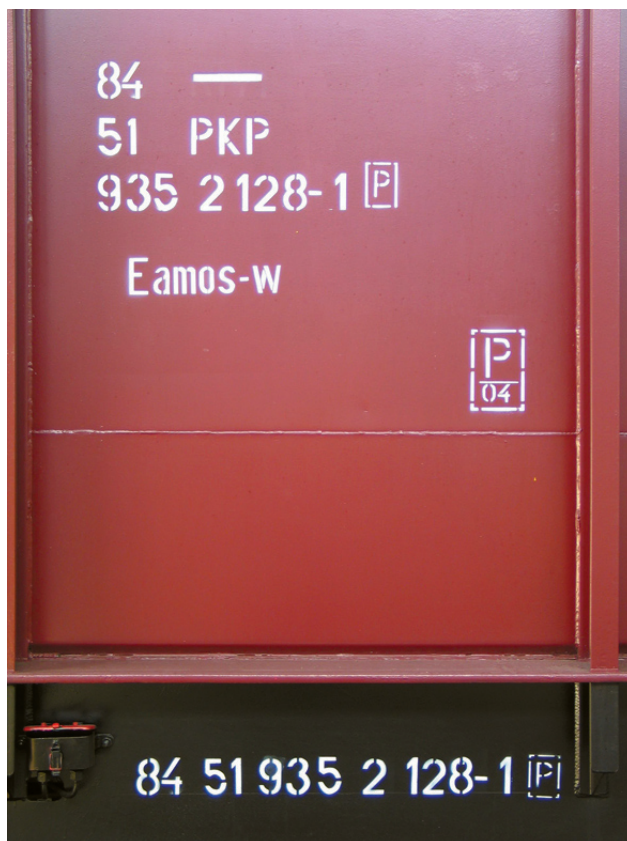
Literowy opis wagonu składa się z trzech osobnych części, bezpośrednio korespondujących z cyfrowym numerem identyfikacyjnym.

Kod systemu wymiany (interoperacyjności) powinien, oprócz oznaczenia cyfrowego, zostać przedstawiony w formie literowej. Opis ten występuje w przypadku, gdy wagon dopuszczony jest do ruchu międzynarodowego. Wtedy podaje się odpowiednie oznaczenie, np.: RIV, PPW, Europ. Dla wagonów, których nie dopuszcza się do ruchu międzynarodowego, nie podaje się dodatkowego opisu literowego interoperacyjności lub miejsce na takie oznaczenie wypełnia się poziomą kreską.

Drugi element numeru identyfikacyjnego, określający kraj, w którym zarejestrowano wagon i właściciela, otrzymuje dodatkowy opis literowy. Nowością wprowadzoną przez nowe wydanie karty UIC 438-2 jest wymóg podania symbolu kraju (oznaczenia zgodnie z kartą UIC 920-14, tabl. 1), który dodatkowo musi zostać podkreślony ciągłą linią. W tej samej grupie, po myślniku zaleca się podanie symbolu literowego właściciela wagonu, np.: PKP, DB, BASF, ACTS, SNCF.

Charakterystyka techniczna wagonu przedstawiona jest w trzeciej grupie literowej. Pierwsza, wielka litera określa ogólny rodzaj wagonu (kategorię i typ, np. otwarty z wysokimi ścianami, budowy normalnej lub specjalnej), kolejne stanowią szczegółowe określenie zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych. W poszczególnych grupach wagonów, stosuje się specjalne określenia (warianty konstrukcyjne) oznaczane literami alfabetu. Istnieją litery, których znaczenie jest wspólne dla wszystkich typów konstrukcji wagonowych. Litery trzeciej grupy określające szczegółowe rozwiązanie techniczne podaje się jako małe litery, ustawione w porządku alfabetycznym.

W dalszej części artykułu przytoczono podstawowe oznaczenia literowe serii wagonów towarowych wraz z wyjaśnieniem wybranych symboli szczegółowych. Należy zwrócić uwagę, iż dodatkowe oznaczenia literowe mogą mieć podobne znaczenie dla wagonów różnych typów, dlatego też nie podawano pełnej symboliki, poprzestając na wybranych. Dodatkowo kursywą podano wszelkie różnice w oznaczeniach literowych, jakie występują między szóstym wydaniem karty UIC 438-2 ze stycznia 1987 r. a wydaniem siódmym z maja 2004 r.



Oznaczenia literowe stosowane w wagonach towarowych, z wyjątkiem towarowych wagonów przegubowych i wieloczołowych

- q – przewód ogrzewania elektrycznego dla każdego rodzaju napięcia,
- qq – przewód i urządzenia ogrzewania elektrycznego dla każdego rodzaju sieci prądowej,
- s – prędkość maksymalna 100km/h,
- ss – prędkość maksymalna 120 km/h.

Oznaczenia narodowe (stosowane i charakteryzowane indywidualnie przez poszczególne zarządy kolejowe): t, u, v, w, x, y, z.

E – wagony węglarki (otwarte budowy normalnej, z płaską podłogą, burtami, otwartym dachem do przewozu towarów sypkich i sztukowych)

- a – czteroosiowy,
- aa – sześć- i więcej osiowy,
- c – z klapami rozładunkowymi w podłodze,
- o – nie przystosowany do rozładunku na wywrotnicach,
- ll – bez trapów podłogowych (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- p – z pomostem hamulcowym (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

F – wagony węglarki (budowy specjalnej z otwartym dachem, głównie samowyładowcze, do przewozu materiałów sypkich)

- a – czteroosiowe,
- aa – sześćosiowe,
- b – wagon o pojemności ładunkowej $>45 \text{ m}^3$ dwuosiowy,
- c – z rozładunkiem grawitacyjnym, dozowanym, jedno- lub dwustronnym,
- f – przystosowany do komunikacji z Wielką Brytanią,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- ppp – z pomostem hamulcowym (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

G – wagony kryte (budowy normalnej do przewozu materiałów sztukowych mające minimum 8 otworów wentylacyjnych)

- a – czteroosiowe,
- aa – sześćosiowe,
- bb – czteroosiowy: $lu > 18 \text{ m}$,
- g – do przewozu zboża,
- h – do przewozu świeżych warzyw,
- l – mające mniej niż 8 otworów wentylacyjnych,
- ll – z powiększonymi drzwiami (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- p – z pomostem hamulcowym (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

H – wagony kryte (budowy specjalnej)

- a – czteroosiowe,
- aa – sześćosiowe,
- c – z drzwiami w ścianach czołowych,

- cc – z drzwiami w części czołowej z możliwością przewozu pojazdów,
- d – z otwieraną podłogą,
- dd – z przechylnym nadwoziem (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- g – do przewozu zboża,
- gg – do przewozu cementu (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- h – do przewozu świeżych warzyw,
- hh – do przewozu nawozów mineralnych (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- ii – ze wzmocnionymi otwieranymi lub przesuwными ścianami (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm),
- l – z ruchomymi ścianami działowymi,
- mm – cztero- lub więcej osiowe: $lu > 18 \text{ m}$ (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- p – z pomostem hamulcowym (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

I – wagony chłodnie (z izolacją termiczną, wymuszonym obiegiem powietrza i pojemnikami na lód)

- a – czteroosiowy,
- d – dwuosiowy z powiększoną powierzchnią ładunkową
- bb – dwuosiowy z powierzchnią ładunkową $>27 \text{ m}^2$,
- c – z hakami do przewozu mięsa,
- d – do przewozu ryb morskich,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- g – chłodnia z chłodzeniem maszynowym,
- gg – chłodnia z gazem płynnym jako czynnikiem chłodzącym,
- l – wagon izotermiczny bez zbiorników na lód,
- mm – czteroosiowy: powierzchnia podłogi $\geq 39 \text{ m}^2$ (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

K – wagony platformy dwuosiowe budowy normalnej z burtami

- b – z długimi kłonicami,
- i – z ruchomym zadaszeniem i stałymi ścianami czołowymi,
- j – z urządzeniami do amortyzacji zderzeń,
- g – przystosowane do przewozu kontenerów,
- o – ze stałymi burtami,
- p – bez burt,
- pp – z odejmowanymi burtami.

L – wagony platformy (budowy specjalnej z niezależnymi dwiema osiami)

- b – do przewozu średnich kontenerów,
- c – z ławą pokrętną,
- d – bez podłogi piętrowej, do przewozu pojazdów samochodowych,
- e – z podłogą piętrową, dostosowany do przewozu pojazdów samochodowych,

- f – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- h – do transportu blach w rolkach w pozycji leżącej,
- hh – do transportu blach w rolkach w pozycji stojącej,
- i – z ruchomym zadaszaniem i stałymi ścianami czołowymi,
- ii – ze wzmocnioną odejmovaną pokrywą metalową (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm) i stałymi ścianami czołowymi,
- p – bez burt.

O – wagony mieszane węglarko-platformy (otwarte różnej konstrukcji)

- a – trzyosiowe,
- f – przystosowane do komunikacji promowej z Wielką Brytanią,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- l – bez kłonic.

R – wagony-platformy na wózkach (budowy normalnej i ruchomymi burtami czołowymi i kłonicami)

- e(c) – z odchylnymi burtami bocznymi,
- g – do transportu kontenerów,
- h – do transportu blach w rolach w pozycji leżącej,
- hh – do transportu blach w rolach w pozycji stojącej,
- i – z ruchomym zadaszaniem i stałymi ścianami czołowymi,
- o – ze stałymi ścianami czołowymi,
- p – bez ścian czołowych,
- pp – ze zdejmowanymi ścianami.

S – wagony platformy budowy specjalnej z wózkami

- a – sześciosiowe,
- aa – ośmio- lub więcej osiowe,
- aaa – czteroosiowy (dwa wózki dwuosiowe, wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- b – do przewozu średnich kontenerów,
- c – z ławą pokrętną,
- d – do przewozu pojazdów drogowych,
- e – z dwoma płaszczyznami ładunkowymi do przewozu samochodów osobowych,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- g – do przewozu kontenerów o wielkości do 60 stóp,
- h – do transportu blach w rolkach w pozycji leżącej,
- i – z ruchomym zadaszaniem i sztywnymi ścianami czołowymi,
- ii – ze wzmocnioną odejmovaną pokrywą metalową (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm) i stałymi ścianami czołowymi,
- mmm – czteroosiowe: $l_u \geq 22$ m metalową (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm)
- p – bez burt.

Nie uwzględnia się możliwości wystąpienia symbolu „o” dla członowego wagonu trzyosiowego.



T – wagony z otwieranym dachem

- a – czteroosiowe,
- aa – sześć- lub więcej osiowe,
- c – z drzwiami w ścianie czołowej,
- d – rozładunek grawitacyjny na dwie strony wagonu (do wyboru), z możliwością dozowania,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- g – do przewozu zboża,
- h – do przewozu blach w rolach w pozycji leżącej,
- i – z możliwością otwierania ścian bocznych,
- l – rozładunek grawitacyjny, jednocześnie na dwie strony, bez możliwości dozowania,
- o – rozładunek grawitacyjny między tory, bez możliwości dozowania,
- p – rozładunek grawitacyjny między tory, z możliwością dozowania.

U – wagony specjalne

(nie zaliczane do rodzajów F, H, L, S lub Z)

- a – czteroosiowe,
- aa – sześć- lub więcej osiowe,
- c – rozładunek pod ciśnieniem,
- d – rozładunek grawitacyjny na dwie strony wagonu (do wyboru), z możliwością dozowania,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- g – do przewozu zboża,
- h – do przewozu blach w rolach w pozycji leżącej,
- i – do przewozu przedmiotów przekraczających nośność wagonów standardowych,
- l – rozładunek grawitacyjny, jednocześnie na dwie strony, bez możliwości dozowania,
- o – rozładunek grawitacyjny między szyny, bez możliwości dozowania,
- p – rozładunek grawitacyjny między szyny, z możliwością dozowania.

Z – wagony cysterny (z metalowym zbiornikiem do przewozu produktów płynnych lub gazowych)

- a – czteroosiowe,
- aa – sześć- lub więcej osiowe,
- b – do przewozu produktów olejowych (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- c – rozładunek pod ciśnieniem,
- d – do produktów spożywczych i chemicznych (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm),
- e – z urządzeniem ogrzewczym,
- f – przystosowany do komunikacji promowej,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- i – z niemetalowym zbiornikiem,
- p – z pomostem hamulcowym (wyłącznie dla rozstawu szyn 1520 mm).

Oznaczenia literowe stosowane w wagonach towarowych przegubowych i wieloczlónowych (wyłącznie zmiany – nowe symbole oznaczeń)

F – wagony węglarki (wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- jf – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym).

H – wagony kryte (wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- ii – ze wzmocnionymi ścianami otwieranymi lub przesuwными (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm).

I – wagony chłodnie (z izolacją termiczną, wymuszonym obiegiem powietrza i pojemnikami na lód, wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym).

L – wagony platformy (budowy specjalnej z niezależnymi dwiema osiami, wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- ii – ze wzmocnioną metalową odejmowaną pokrywą (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm) i stałymi ścianami czołowymi.

S – wagony platformy (wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym),
- ii – ze wzmocnioną metalową odejmowaną pokrywą (wyłącznie dla rozstawu szyn 1435 mm) i stałymi ścianami czołowymi.

T – wagony z otwieranym dachem (wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym).

U – wagony specjalne (nie zaliczane do rodzajów F, H, L, S lub Z; wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym).

Z – wagony cysterny (z metalowym zbiornikiem do przewozu produktów płynnych lub gazowych; wieloczlónowe i przegubowe, osiowe, dwuczónowe; $22 \text{ m} \leq lu < 27 \text{ m}$)

- e – wyposażone w urządzenia grzewcze,
- ff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu tunelowego),
- fff – dostosowany do komunikacji z Wielką Brytanią (wyłącznie do ruchu promem kolejowym).

Oznaczenie kompletne

Na całkowite oznaczenie identyfikacyjne wagonu składają się znaki cyfrowe w połączeniu z literowymi. Jak wspomniano uprzednio, możliwy jest do przyjęcia dwójaki układ oznaczenia, kolumnowy lub w wierszach, np.:

a) **31 RIV**
80 D-DB
0691 235-2
Tanoos

b) **23 RIV**
80 D-BASF
7369 553-4
Zcs

c) **33 RIV**
84 NL-ACTS
4796 100-8
Slpss

d) **43**
87 F
4273 361-3
Laeks

Dokończenie na s. 38 >