

Obmuntar I k. 260

Szolgálati, forgalmi és jelzési utasítás.

A

Rímamurány-Salgótarjánai Vasmű Részvénytársaság Ózd község határában fekvő

FARKASLYUKBÁNYAI

villamos üzemű, belkezelési külszíni és földalatti bányavasútja személyzete számára.



Ózdi Nemzeti Sajtóvállalat Részvénytársaság Ózd. 2807.

2840/438

Szolgálati, forgalmi és jelzési utasítás.

A

Rímamurány-Salgótarjánai Vasmű Részvény-
társaság Ózd község határában fekvő

FARKASLYUKBÁNYAI

villamos üzemü, belkezelési külszíni és
földalatti bányavasútja személyzete számára.



Ózdi Nemzeti Sajtóvállalat Részvénytársaság Ózd. 2807.

A) Általános szabályok.

Jelen szolgálati, forgalmi és jelzési utasításokat a vasut összes alkalmazottainak a reájuk vonatkozó részeikben tökéletesen ismerniök és azokhoz szigoruan alkalmazkodniok kell.

A szolgálat nyelve magyar.

A vasut üzemét a fenálló hatósági szabályok és rendeletek (vasutüzletti rendtartás, közigazgatási és műtanrendőri bejárásokra vonatkozó rendeletek stb.) szemelött tartásával az illetékes hatóságoknak bejelentett felelős üzemvezető vezeti, aki a szolgálatra vonatkozó utasításokat és rendelkezéseket vagy közvetlenül, vagy az alá rendelt művezető útján adja ki. Valamennyi vasuti alkalmazott tehát az üzemvezető és az ennek megbizásában eljáró művezető rendelkezéseit betartani és szigoruan követni köteles.

Menetközben a vonatkísérő személyzet közvetlen előljárója a mozdonyvezető, aki tartozik a vonatkísérők felett a szolgálati rendeletek végrehajtása tekintetében örködni s őket kellően oktatni.

Valamely előljáró jelenléte egy alkalmazottat sem ment fel az utasítások és rendeletek értelmében az őt terhelő felelőség alól.

A személyzetet ezzel az utasítással el kell látni s az üzemvezető, valamint a művezető tartozik a személyzetet havonta oktatni és vizsgáztatni és erről előjegyzést vezetni. Hanyatlást tanúsító alkalmazottakat a szolgálatról el kell vonni és csak sikerrel letett vizsga után szabad újra szolgálatba rendelni.

A vasutnál érvényben levő utasítások és rendeletek átvételét valamint a szóval adott oktatást az alkalmazottak aláírásukkal elismerni tartoznak.

A vasuti szolgálatnál csakis oly egyének alkalmazhatók, akik jól látnak és hallanak, a színeket jól meg tudják különböztetni, írni és olvasni tudnak, magyar honpolgárok és a részletes szabályokban előírt képzettséggel bírnak. Rövidlátók, színvak, vagy nagyot halló egyének a végrehajtó szolgálatnál nem alkalmazhatók. Iszákosok a szolgálatban meg nem tűrhetők.

Mozdonyvezetőkül csakis hatóságilag képesített egyének alkalmazhatók.

A villamosvasuti üzemből előforduló bármely rendellenességnél a személyzet részéről a legnagyobb higgadság tanúsítandó és a rendellenesség, vagy szabálytalanság az üzemvezetőnek, illetve művezetőnek — amint lehetséges — azonnal bejelentendő.

A villamosvezetékek érintésének életveszélyes voltára figyelmeztető táblák függesztendők ki úgy a külszínen alkalmas helyeken, valamint a bányákban a kitérő állomásokon és rakodókban.

A vasuton idegen személyeket és javakat csakis az üzemvezető engedélyével szabad szállítani.

B) Szolgálati utasítások.

I. Az üzemvezető részére.

Az üzemvezető feladata a vasuti forgalom és a vasut biztonságához és rendjéhez szükséges összes intézkedések megtétele, mivelből a vasut üzeménél megkívántató elméleti és gyakorlati ismeretekkel kell bírnia.

Az üzemvezető gondoskodik arról, hogy a vasutat illető hatósági szabályok és rendeletek, valamint a maga részéről kiadott utasítások a vasuti személyzet által pontosan betartassanak. Az üzemvezető gondoskodik a személyzet képzéséről és annak kioktatásáról, kijelöli a személyzet munkakörét; időnként megvizsgálja a gépházakat, bejárja a vonalakat és ellenőrzi a személyzet működését.

Minden a vasut üzeméből keletkezett olyan balesetet, melynél személyek sérültek meg, a kir. Ügyészségnek és m. kir. Vasuti és Hajózási főfelügyelőségnek kell bejelentenie.

Az üzemvezető az alkalmazott személyzetre vonatkozó adatokat nyilvántartja és a vasuton előforduló eseményekről előjegyzéseket vezet.

Az üzemvezető figyel arra, hogy a vasut csakis a hatóságilag engedélyezett szállítási célokra használtassék.

Ugyancsak az üzemvezető feladatához tartozik a mozdonyok időszakos megvizsgálásáról gondoskodni, a villamosvezetékek és kapcsolásainak állapotát szemmel tartani és egyáltalában arra ügyelni, hogy a gépészeti berendezésekben sehol se forduljanak elő rendellenességek.

II. A művezető (együttal pályafelügyelő) részére.

A művezető az üzemvezetőtől nyert utasítások értelmében közvetlen felügyeletet gyakorol az áram-átalakító telepen, a villamos vasut mozdonyain és járművei felett, valamint a pálya és tartozékainak rendbentartása tekintetében. Rendelkezéseit az összes többi gép- és mozdonykezelők, valamint az egyéb vasuti személyzet is teljesíteni tartozik.

A művezető felügyel a gépházban, hogy a gépész a részére előírt teendőket pontosan teljesítse és ügyel arra, hogy az ottlevő gépek és szerkezetek a mozdonyszállítás követelményeinek megfelelő állapotban legyenek. Előforduló hibák és zavarok helyreállítása iránt, amennyiben azok rövidesen elvégezhetők, azonnal intézkedni tartozik, mihelyst tudomást nyer felőlük.

A művezető felügyel a mozdonyvezetőre, hogy ez a villamos mozdonyt a szállítási munka megkezdése előtt hibátlanul üzemképes állapotba hozza és a mozdonyvezető munkájában az előírt szabályok szerint járjon el.

Pályafelügyelői minőségében gondoskodik a pálya és tartozékainak rendbentartásáról s evégből naponként legalább egyszer és pedig a forgalom megkezdése előtt gyalog bejárja a vonalat, hogy annak állapotát alaposan megvizsgálhassa, a talált hibákat kijavíthassa és az esetleges forgalmi akadályokról a forgalmi személyzetet még idejekorán értesíthesse.

Hónaponként egyszer legalább, megvizsgálja az összes váltókat és a talált hiányokat azonnal kiigazítja. Minden vizsgálatának eredménye felől egy külön előjegyzést vezet.

Mint pályafelügyelő ügyel arra, hogy a pályatest mentén a vágányokhoz közel szerszám, anyag stb. ne rakassék és egyáltalában, hogy a pálya a mozdonyszállításra minden részében szabad legyen.

Ha az árművezetéken javítási munka végzésére van szükség, ügyel arra, hogy az illető vonalszakaszon a munka megkezdése előtt az áram megszakíttassék.

A művezetőnek úgy az elektromos gépek kezelésében, valamint az egyéb ezzel kapcsolatos villamosberendezések tekintetében elméleti s gyakorlati képzettséggel kell bírnia.

III. Az áramátalakító telep gépésze, illetve kezelője részére.

Az áramátalakító telepnél alkalmazott gépész feladata, az ottlevő gépek, transzformátorok és kapcsolótáblák kezelése és rendbentartása.

A gépésznek a dynamó kezeléséhez szükséges gyakorlati ismeretekkel kell bírnia.

A gépész az üzem kezdete előtt — figyelemmel az alább felsoroltakra — megvizsgálja az áramátalakító gépcsoportot és a többi villamosberendezést és ha mindent rendbe talált, bekapcsolja először a 330 Voltos forgóáramot, azután felgerjeszti az 500 Voltos egyenáramu dynamót, mi mellett ügyel arra, hogy ebben a feszültség 500 Voltnál magasabbra ne emelkedjék.

A munkavezetékbe mindaddig tilos az áramot bekapcsolni, amíg erre a mozdonyvezetőtől üzenetet, vagy jelt nem kap. Ennek megtörténte után bekapcsolja az automata kapcsolót s azután a munkavezeték kettős automata kapcsolóját. Ha az automata

kiugrik, akkor 3—4 perc múlva megismétli a kapcsolást s ha ekkor ismét kiugrana, akkor valami hiba van, melyet azonnal meg kell keresni és az esetről a művezetőnek jelentést tenni.

Üzemközben ügyelnie kell a gépcsoport helyes járására, a gépek csapágaira s az áram feszültségére a tekintetben, hogy az 500 Voltnál feljebb ne emelkedjék.

Ha az automata üzemközben kikapcsolódnék, a kikapcsolást előidéző hibát kell megkeresni és csak annak kijavítása után szabad újból kapcsolni.

Az üzem beszüntetésénél első sorban kikapcsolja az automatát, azután a kétsarkú kikapcsolót. Végül az egyenáramu dynamónak legerjesztése után kikapcsolja a 330 Voltos motor áramát.

A gépésznék az üzem ideje alatt a gépházból (transzformátorház) eltávozni nem szabad, hacsak kellő helyettesítésről gondoskodás nem történt.

IV. A mozdonyvezetők számára.

1. cikk.

A mozdonyvezetői szolgálat fogalma.

A mozdonyvezető kötelessége a mozdony kezelése, ellátása és jókarban tartása.

Kötelessége a reábizott vontatási, illetőleg vonatrendezési (tolatási) szolgálatot és emellett, ha arra illetékes feljebbvalójától rendeletet kap, a vonatvezetői teendőket is lelkiismeretesen elvégezni, valamint rendkívüli események alkalmával minden képességével a vasuti forgalom rendjének és biztonságának megővésére, illetőleg helyreállítására közreműködni.

Teendőiben szükség esetén a vonatvezető útján a vonatkiérő személyzet segélyét is igénybe veheti.

A forgalmi és jelzési utasítás határozmányai a mozdonyvezetőre is kiterjednek.

2. cikk.

A mozdonyvezető szakképzettsége.

Mozdonyvezetőnek csak oly egyén alkalmazható, aki olvasni, írni és számolni tud a törvényesen előírt mozdonyvezetői vizsgát sikerrel letette és azt hatósági bizonyítvánnyal igazolni tudja.

Megkívánatik, hogy a mozdonyvezető egészséges és józanéletű legyen, iszákos egyén a szolgálatból azonnal elvonandó.

Tökéletesen ismernie kell a mozdony szerkezetét és azon kellékeket, amelyek a mozdony alkatrészeinek helyes működéséhez szükségesek.

3. cikk.

Szolgálati kötelezettség.

A mozdonyvezető az üzemvezető, vagy a művezető által osztatik be szolgálatra, tartozik azoknak feltétlenül engedelmeskedni, a kapott rendelkezést mindenkor pontosan teljesíteni, amennyiben ez a személyes biztonság és a törvény határozmányaival nem ellenkezik. Kétséges esetben írásbeli parancsot kérhet.

4. cikk.

A mozdonyvezető felelőssége.

A mozdonyvezető a reábizott mozdony vezetéséért, helyes kezeléséért egyedül maga felelős.

A mozdonyvezető felelős az általa továbbított vonat vezetéséért.

Elindulás előtt köteles a mozdonyvezető is az általa továbbított vonatot megvizsgálni, a mozdony-
nak és a kocsiknak egymásközötti szabályszerű kap-
csolásáról meggyőződni, a kocsikon talált kisebb
hiányokat helyreállítani.

A mozdonyvezető felelős azért, hogy a vonat-
nál levő összes járművek futó, illetve üzemképes
állapotban legyenek, a nem üzemképes kocsik, ha
azonnal helyre nem állíthatók, a vonatból kilökendők
és helyreállítás céljából a művezetőnek jelentés teendő.

A mozdonyvezető köteles végül meggyőződni
arról is, hogy a kocsik helyesen legyenek rakva. Ha
a helytelen rakomány a vonatszemélyzet segítségével
nem volna megigazítható, a kocsit ki kell sorozni
a vonatból

A mozdonyt megindítani, vagy vezetni csak
annak szabad, aki a hatóságilag előírt mozdony-
vezetői vizsgát jó sikerrel letette, tehát, ha egy moz-
dony bármilyen rövid utat is tesz (tolatás közben,
vagy bármily más alkalomból) a mozdonyt hatósági-
lag képesített mozdonyvezetőnek kell megindítani
és vezetni

Ezen határozmány áthágása a büntetőtörvény
szerint való megfenyítést vonja maga után.

Felerészlett áramszedőjü vagy a tengelyükre
ráhelyezett menetszabályozó forgattyúval, illetőleg
irányítóval bíró mozdonyt sohasem szabad felügye-
let nélkül hagyni. A mozdonyvezetőnek szolgálat
közben csak a legsürgősebb esetben, vagy amikor a
vonatkörüli egyéb teendői követelik, szabad moz-

donyát elhagyni, de tartozik gondoskodni arról, hogy
távolléte alatt egy vonatkisélő a mozdony mellett
legyen, kinek azonban azt mozgásba hozni semmi
szin alatt sem szabad.

A mozdonyra való fe'szállás és az azon való
utazás a mozdonyvezetőn kívül csak a vasuti és
hajózási felügyelőség tagjainak, az üzemvezetőnek
és művezetőnek van megengedve. Ezen határoz-
mány áthágása az illetőn kívül a mozdonyvezető
szigorú büntetését is maga után vonja. A mozdony-
vezetőn kívül azonban két személynél több a moz-
donyon nem utazhatik.

5 cikk.

Szolgálati óra.

A mozdonyvezetőnek szolgálatban jól járó zseb-
órával kell ellátva lennie.

6. cikk.

Szolgálati vétségek megfenyítése.

Szolgálatközben tanusított minden hanyagság a
fenálló utasítások áthágása, a kiadott rendeletek nem
teljesítése, a feljebbvalók, illetve hatóságok részéről
való megfenyítés, pénzbeli büntetés, vagy elbocsáj-
tást von maga után.

Azon mozdonyvezető, aki szolgálatában ittasnak
találtatik, a szolgálatból azonnal elbocsájtatik.

7. cikk.

A mozdonyvezető kötelessége a menetszolgálaton kívül.

A mozdonyvezető tartozik a menetszolgálat
megkezdése és annak befejezése után mozdonyát

megvizsgálni és gondoskodni arról, hogy mozdonya üzemképes állapotban legyen.

Hazaérkezés után pihenő idejének leteltével tartozik a mozdonyszínben megjelenni, a szükséges javításokat eszközölni, illetve amennyiben azok műhelymunkások által végeztetnek, a munkát ellenőrizni és annál ténylegesen segédkezni.

A mozdonyvezető felelős azért, hogy a mozdonyon minden hiány, vagy hiba idejekorán felfedeztessék és helyreállíttassék.

Ha a mozdonyvezető közbejött akadályok, vagy betegség miatt szolgálatot nem tehet, köteles azt az üzemvezetőnek, illetőleg művezetőnek idejekorán jelelni, betegségét pedig orvos által igazolni.

8. cikk.

A mozdonyok felszerelési tárgyai.

A mozdonyhoz tartozó szerszámokat és felszerelési tárgyakat a mozdonyvezető elismervény kiállítása mellett veszi át és köteles azokat jókarban tartani, a megrongáltakat helyreállítani, a netán elveszettek helyett azonnal pótlást kérni. A mozdonyvezetőnek továbbá el kell látva lennie megfelelő mennyiségű kenőanyaggal, tartalék izzólámpákkal, tartalék jelzőlámpással és tartalék kiolvadó biztosító betéttel, hogy a vonalon keletkező hiányokat, habár ideiglenesen, azonnal kijavíthassa.

9. cikk.

A mozdony tisztogatása.

A mozdony gépezetének összes alkatrészei mindig tisztán tartandók, hogy esetleges hibák, re-

pedések, vagy törések és lazulások könnyen észrevehetők legyenek.

10. cikk.

A mozdony időszakos megvizsgálása.

A mozdonyvezető a maga részéről is köteles arra figyelmes lenni, hogy a mozdony mechanikai berendezése, valamint villamos felszerelése legalább 2 évenként alapos általános fővizsgálatnak vettessék alá.

6 hónaponként megvizsgálandók;

1. A tengelyágak és kenőkészülékek;
2. A rúgók, függvasak és ágyazásuk;
3. A szabályozó;
4. A fék és tartozékai.

Ezenkívül az egyéb különleges szerkezeteket is meg kell ilyenkor vizsgálni.

A motorok kommutátorai naponta többször megvizsgálandók és ha szükséges, csiszolópapírral és tiszta ronggyal megtisztítandók. Ugyanekkor megtekintendők a szénkefék és ha szükséges, ujjal kicserélendők, amikor is mindig figyelem fordítandó arra, hogy az uj kefék a kommutátorra teljesen ráfeküdjenek és e célból a kefék esetleg homorura csiszolandók.

A mozdonyvezető az üzemvezető rendelkezéséhez képest tartozik úgy az itt felsorolt vizsgálatoknál, mint az egyéb javításoknál is, ténylegesen résztvenni.

Amennyiben erre nézve utasítást nem kapna, úgy a mozdonyvezető tartozik ezen vizsgálatokat és a szükséges javításokat előzetes jelentés után végrehajtani és annak megtörténtét a „mozdonszín jelentéskönyv“-be bevezetni.

11. cikk.

Anyagvételezés.

A mozdonyvezető köteles gondoskodni arról, hogy a mozdonyszín elhagyása, vagyis a szolgáltatás megkezdése előtt a szükséges kenő, tisztító és világító anyaggal ellegyen látva.

A mozdony nappali és éjjeli jelzőkkel látandó el, melyek épségéért a mozdonyvezető felelős.

12. cikk.

A mozdony kenése.

A motorok és fogaskerekek csapjai, valamint a fogaskerekek zsiradékkal, míg a kerékcsapok olajjal, a kellő takarékoság szem előtt tartásával, gondosan kenendők. A csapok minden menet után megvizsgálandók, hogy rendben vannak-e és nem melegedtek-e fel túlságosan és hidegen futnak-e?

13. cikk.

Megjelenés a szolgálathoz.

Azon időpontot, amelyben a mozdonyvezetőnek a mozdonymál meg kell jelenie, az üzemvezető határozza meg, tartozik azonban legkésőbb a rendes indulás előtt legalább $\frac{1}{2}$ órával a mozdonyszínben megjelenni, késői megjelenés szigorú büntetés von maga után.

A mozdonyvezetőnek az elindulás előtt meg kell győződnie arról, hogy a mozdony alkatrészei rendben vannak-e. Tartozik a gépezet összes alkatrészeit megvizsgálni, az esetleges laza ékeket és csavarokat meghuzni, továbbá meggyőződni arról, hogy

az összes kenőnyílások nincsenek-e eldugulva, elvannak-e látva a szükséges kenőanyaggal, a kenőbelek és csavarok jól működnek-e? Végül meg kell győződni arról, hogy a homokoló készülékek rendben vannak, jól működnek-e és megvannak-e töltve elegendő mennyiségű száraz homokkal és a tartalék kiolvadó biztosító betétek megvannak-e? Mielőtt a mozdonyvezető a mozdonyt megindítja, meg kell győződni még egyszer arról, hogy nincs-e a mozdonymnak valami alkatrésze leszerelve, a mozdony előtt és alatt nincs-e valaki és általában a bejárandó vágányon nincs-e valami akadály.

A mozdonyt óvatosan és a következőképpen szabad megindítani; a mozdonykerekeknek az esési viszonyok szerint netán szükséges gyenge fékezése mellett a szabályozó forgattyú az első állásra állítandó és a forgattyú tovább mozditása a fék oldása és az ampéreméter megfigyelése mellett csak állásról-állásra történhetik, míg a kívánt sebesség eléretett. A szabályozó forgattyúval két állás között megállani nem szabad, mert ezáltal a szabályozó eléghet. Az áramszedő kenderkötéllal, vagy szíjjal úgy kötendő meg, hogy az áramszedő a vezetékhezalok emelkedését követhesse.

Az utba eső keresztezéseken és váltókon, mely utóbbiakat a vonatkísérő személyzet köteles állítani, lassan kell áthaladni.

14. cikk.

A mozdonyvezető kötelessége a vonat elindulása előtt.

A vonat elindulása előtt köteles a mozdonyvezető a vonat megterheléséről, a kocsik mennyisé-

géről tudomást szerezni, úgy szintén a bekövetkező vonattalálkozásokról, a vonalon esetleg folyamatban levő pályamunkákról érdeklődni és az ebből kifolyólag nyert utasításokhoz alkalmazkodni. Ahol a pálya 200 méterre át nem tekinthető, a menetsebességet megfelelően csökkenteni, a vonatkísérők egyikét jelző eszközökkel előre küldeni és többízben „Figyelj” jelzést köteles adni

A mozdonyvezető tartozik az elindulás előtt a kocsik biztos kapcsolása felől meggyőződni.

15. cikk.

Kiindulás az állomásból.

A vonatvezető által adott „Indulás” jelre a mozdonyvezető jól hallhatóan „Figyelj” jelzést ad a jelzőharanggal és azután a vonatot óvatosan mozgásba hozza úgy, hogy minden heves megrántás és lökés elkerültesse. Azon esetekben, ha a vonatvezetői teendőket is a mozdonyvezető látja el, akkor tartozik a vonat menesztéssel kapcsolatos intézkedések felől személyesen meggyőződni.

A vonat elindulása után köteles a mozdonyvezető gyakori hátratekintés által meggyőződni arról, hogy a vonat egyrésze nem maradt-e vissza és nem adnak-e „Megállj” jelzést? Ezután köteles előre figyelni, hogy a pálya szabad-e és az utba eső váltók helyesen állnak-e?

16. cikk.

Menet a vonalon.

Két állomás közötti menetnél a mozdonyvezető feladata az, hogy a vonatot az előírt legfeljebb órán-

kénti 10 kilométeres sebesség mellett a helyenként előírt megszorításokra való figyelemmel továbbítsa. Éles kanyarulattal bíró szakaszon történő áthaladás alkalmából köteles a mozdonyvezető jelzőharanggal adandó jelekkel a menet sebesség szabályozása céljából a kocsiféket is igénybe venni.

Ha az áramszedő kisiklik, úgy a motor a szabályozóval azonnal kikapcsolandó.

Menetközben a villamosfék csakis veszély esetén használandó, minden más esetben a kézi fékezés veendő igénybe.

A mozdonyvezető köteles menetközben a mozdonyra, a vonatra, a vonatkísérő személyzetre, továbbá a bejárandó vonalszakaszra, az utátjárókra és a pályáörök jelzésére is gondosan ügyelni, hogy úgy a pályán, mint a vonaton érintkező minden hiányt és adadályt és mindazt ami a vonat rendes menetét veszélyeztetné, nemkülönben a pálya- vagy a vonat-személyzet jelzéseit is azonnal észrevegye.

17. cikk.

Óvrendszabályok áram megszakításkor.

Ha az áram a központi telepen megszakad, úgy a szabályozó azonnal kikapcsolandó, míg az izzólámpák rögtön világításra kapcsolandók be, hogy azokon az újbóli áramfejlesztés megfigyelhető legyen.

18. cikk.

Jelzési utasítások.

A mozdonyvezető tartozik a jelzési utasítást pontosan ismerni és annak minden határozmányait pontosan követni.

Forgalombiztonsági szempontból a következő jeleket kell adni a jelzőharanggal;

1. Figyelj! (egy hosszabb, legalább 6 ütemből álló harangjelzés.)

a) mindenkor a mozdony megadítása előtt;

b) pályaelágazások és keresztezések, valamint olyan utátjárók előtt, melyeken nincsenek örök felállítva;

c) váltó vagy vonalőri állomások előtt, ha az ör nincs a helyén;

d) ha a pálya, vagy utátjárón embereket, állatokat, járműveket, vagy a menetet veszélyeztető körülményt vesz észre, hogy az akadály idejekorán eltolítható legyen;

e) mindenütt, ahol figyelmet kell ébreszteni akár van előírva jelzés, akár nincs;

f) kanyarulatok és bevágások előtt és egyáltalán ott, ahol a messzelátás korlátozva van;

g) sűrű köd, havazás esetén minden őrház előtt;

h) állomási védjelzőkhöz való közeledéskor.

2. A személyzet hívása (különbéleképpen csoportosított egy-két és három harangütés hosszabb és rövidebb időközben) jelzést a mozdonyvezető akkor adja, ha a pályaszemélyzetet a vonat fedezése céljából, vagy más okból segítségül kell hívni.

Amint valamely vonatkísérő, vagy pályafentartási alkalmazott „Megállj” jelzést ad, a mozdonyvezető köteles a szabályzót azonnal „0” állásba hozni és körültekinteni, hogy ehez képest a vonat megállításhoz szükséges intézkedéseket megtehesse.

19. cikk.

A menetsebesség mérséklése.

A menetsebességet következő esetekben kell mérsékelni;

a) ha a pályán emberek, állatok, vagy járművek stb. vannak és ha ezek az adott harangjelre azonnal el nem távoznak;

b) ha pályaeőrök, vagy vonatkísérők valamelyike „lassan” jelt ad, vagy ha egyes pályarészekeken lassú jelek vannak kitűzve. Mihelyt a mozdonyvezető ezen jeleket megpillantja, köteles az előtte levő pályát jól megfigyelni és időnként figyelmeztető jelt adni. Ezen óvórendszabály mindaddig követendő, míg a szabályos sebességre való haladásra megfelelő jel nem adatik;

c) erős kanyarulatokban;

d) állomáshoz való közeledéskor, az abban való menet, továbbá váltókon, pályakeresztezéseken stb. való áthaladás alkalmával;

e) nagyon ködös időben és havazáskor, zápor- esőben, vagy ha bármely okból a távolbalátás annyira korlátozott van, hogy a pályát és a jelzőket megfigyelni nem lehet;

f) ha rendkívüli időjárás, pl. szélvész, vagy felhőszakadás folytán a pályának, vagy egyes műtárgyaknak megrongálásától lehet tartani.

20. cikk.

Megállás

Következő esetekben meg kell állani:

a) ha ugyanazon vágányon, melyen a menet történik, egy vonat, mozdony, vagy kocsi jön szemközt;

b) ha egy lassan haladó előbbi vonat az utólerés veszélyének van kitéve;

c) ha a vonatkísérő személyzet „Megállj” jelzést ad;

d) ha vonalon megállási jelek adatnak;

e) ha a pályán akadályok, a mozdonyon vagy vonaton hibák vétetnek észre és ezek a pályának vagy járműveknek megvizsgálását teszik szükségessé, vagy ha segély nyújtásra van szüksége;

f) ha a váltó helyes állása iránt kétség forog fenn

A megállásnak rendszerint lassan kell történie, hogy a járművek megsérülése kikerültessék. A vonat gyors megállítása villamos fékkel csak végső szükség esetén és csak akkor van megengedve, ha a legkisebb továbbhaladás is veszéllyel járna.

21. cikk.

Közeledés az állomáshoz (kitérőhöz) és ebbe való bemenés.

Az állomásba való bemenetnek lassan és óvatosan kell megtörténnie, a mozdonyvezető a váltóór jelzésére tartozik figyelni.

Ha a váltóór nincsen a helyén, a váltó előtt meg kell állni és tovább haladni csak a váltó megvizsgálása után szabad, ha egyuttal meggyőződés szereztetett arról, hogy vonat nem jön szemben.

A váltókon való áthaladáskor mindig ügyelni kell és helytelenül álló váltók előtt meg kell állni; az ily helytelenül álló váltókat szükség esetén a vonatkísérő köteles átváltani. A váltókon való áthaladás-kor még ügyelni kell arra is, hogy a kerekek ne legyenek befékezve; a váltókon áthaladó járműveket csak veszély esetén szabad befékezni.

22. cikk.

Megérkezés a rendeltetési állomásra.

Ha a vonat a rendeltetési állomásra megérkezett, a mozdonyvezető köteles mozdonyát megvizsgálni.

A mozdonyszinben az áramszedőket lehuzott helyzetben jól meg kell erősíteni, a menetszabályzó forgattyuját és irányváltóját le kell venni és végül a kizárókat is jól meg kell huzni.

23. cikk.

Jelentéstétel a menet befejezése után.

A mozdonyszinből való távozás előtt a mozdonyvezető tartozik gondoskodni arról, hogy a mozdonyon szükségessé vált javítások megtétessenek és a hiányok pótoltsanak.

Ezekon kívül tartozik minden szolgálatiétel után a művezetőnek jelentést tenni a szolgálatközben tapasztalt eseményekről és mindazon körülményekről, melyek a vonatforgalomra, vagy a vonatok biztonságára befolyással lehetnek.

24. cikk.

Segélymenet.

Ha a vonalról segélygép kéretik, a kirendelt mozdonyvezető indulás előtt tartozik a művezetőnél jelentkezni.

Minden segélymozdonyt a művezetőnek, vagy helyettesének kell kísérni. A segélygép mozdonyvezetője fokozott éberséget köteles kifejteni a menet alkalmával és a jelzésekre különösen figyelni.

A segélymozdony legfeljebb 7,5 km. sebességgel haladhat.

25. cikk.

Tolatás és vonatösszeállítás.

Tolatás alkalmával mindig egy vonatkísérőnek kell a menetirányban előlmenő jármű előtt mennie

és ezen vonatkísérő jelzéseire köteles a mozdonyvezető ügyeini. A vonatkísérő egyes jelzéseket láthatóan és hallhatóan köteles adni. A kocsik ellökése, vagy szalasztása és rántása szigorúan tilos, a tolatásnak mindig lassan és óvatosan kell történnie.

26. cikk.

Magatartás kisikamlás esetén.

Ha a mozdony kisiklik, akkor a művezetőnek jelentés teendő a szükséges intézkedések megtétele és esetleg segélymozdony kiküldése végett.

27. cikk.

Magatartás járművek megsérülése esetén.

Ha a mozdony megsérült, arra kell törekedni, hogy amennyiben a biztonság veszélyeztetése nélkül lehetséges, a vonattal a legközelebbi, esetleg a kezdőállomásig el lehessen menni. Ha ez nem lehetséges, vagy bizonytalan, segélymozdonyt kell kérni.

Szolgálatképtelennek tekintendő a mozdony:

1. ha a jelzőharang elromlott;
2. ha a kézifék elromlott;
3. ha keréktalplazulás, vagy törés folytán kisiklás veszélye fennforog;
4. végül mindazon esetekben, midőn a gépezetben oly hiba keletkezik, hogy a továbbhaladás veszéllyel jár, vagy lehetetlen.

Ha a vonaton levő kocsik valamelyike annyira megsérült, hogy futóképtelenné lesz, akkor a sérült kocsi az utána levő kocsikkal a vonalon hagyandó és a visszahagyott rész fedezése és megfutamodás elleni biztosítása után a menetet a legközelebbi állomásig vagy kitérőig folytatandó.

A magával vitt hibátlan vonatrészt itt visszahagyva, visszamegy a vonalra a sérült kocsi futóképesség tétele végett, vagy pedig e célból a művezetőnek jelentést tesz abban az esetben, ha a hiba helyreállítása nem állana módjában.

28. cikk.

Magatartás havazáskor,

Havazáskor gyakran kell adni a „Figyelj“ jelzést és különösen olyankor, mikor a hó eltakarítása végett a pályamunkások dolgoznak, kik a hideg miatt a fülüket esetleg bekötik és így a jelzéseket nem jól hallják, csak a legnagyobb elővigyázattal szabad előrehaladni.

Kanyarulatokban és bevágásokban, ahol rendszerint nagyobb hőtömegek szoktak összegyűlni, különös óvatosságot kell kifejteni.

V. A vonatkísérők és pálya- illetve váltóőrök részére.

A vonatkísérő feladata, hogy a mozdonyvezető felügyelete mellett és a váltóőr segédkezésével a csilléket összekapcsolja, illetve a vonatokat összeállítsa.

A külszíni pálya, illetve váltóőrök feladata a váltók helyes állítása abban az irányban, amelyre vonatkozólag a jelet megkapják.

A vonatkísérők és pálya- illetve váltóőrök kötelesek üzemszünetek alatt a mozdonyvezető utasítása szerint, a vágányokat és váltókat takarítani és a váltósarukat megkenni.

Ha menetközben baleset történik, a vonat azonnal megállítandó és a vonatkísérő köteles lehető gyors segélynyújtásban a mozdonyvezetőnek segédkezni.

A vonat megindítására, vagy megállítására, rendszeres üzem mellett a jelzéseket a vonatkísérő adja meg a mozdonyvezetőnek, mivégből az összes jelzési szabályokat pontosan ismerni tartozik.

A vonatkísérő arra is ügyel, hogy a kocsik a kitérők biztonsági jelzőin túl állva ne maradjanak.

A bányába való menetnél a vonatkísérő a legutolsó csillére helyezett széken, vagy pályakocsin foglal helyet, a lámpát szabad menetnél úgy kell tartania, hogy a mozdony felé fehér világot, hátrafelé pedig vörös világot mutasson. Ugyanigy kell eljárnia ködben, vagy sötétségben a külszinen is.

A vonatkísérők és pálya- illetve váltóőrök közvetlenül a mozdonyfelvigyázónak, illetve külszinen a művezetőnek, a bányában pedig a bányafelvigyázónak vannak alárendelve.

b) Forgalmi és jelzési utasítás.

Jelen utasítás célja mindazon elvek és határozmányok megállapítása, melyek alapján a forgalmi szolgálat a kellő rendben és biztonsággal teljesíthető.

1. §.

A forgalmi szolgálat fogalma.

„Forgalmi szolgálat“ kifejezés alatt mindazon intézkedések és teljesítmények értetnek, melyek szükségesek, hogy a szállítmányok biztosan továbbíttassanak.

Jelen utasítás magába foglalja:

1. a menet szabályozását;
2. a szállítmányok továbbítására szánt forgalmi eszközök, valamint a szállítmányok átvételét;

3. A vonatok összeállítását és indítását:

4. azok biztos közlekedés feletti felügyeletet:

5. vonatok közlekedésében beállott zavarok elhárítására vonatkozó intézkedéseket:

6. a pályaforgalom biztos állapotban való fenntartására vonatkozó intézkedéseket.

2. §.

A személyzet oktatása és képzése.

A személyzetet ezzel az utasítással el kell látni, az üzemvezető a személyzetet havonta oktatni és vizsgáztatni tartozik, erről előjegyzést kell vezetni. Hanyatlást tanúsító alkalmazottakat a szolgálatból el kell vonni és csak sikerrel le tett vizsga után szabad újra szolgálatba rendelni.

A végrehajtó és vonatszolgálatnál alkalmazottak mindegyike tartozik a szolgálati teendőre vonatkozó rendszabályokat megtanulni és a megkívántató jártasságot elsajátítani. Mozdonyvezetőkül csakis hatóságilag képesített egyének alkalmazhatók.

Az utasítások és rendeletek átvételét, nemkülönben a szóval adott oktatást a alkalmazottak aláírásukkal elismerni tartoznak

Rövidlátó, színvak, vagy nagyothalló egyének a végrehajtó szolgálatnál nem alkalmazhatók. Iszákosok a szolgálatban meg nem tűrhetők.

3. §.

A személyzet alárendeltsége.

Az összes vasuti ügyek ellátásáért és szabályszerű rendes vezetéséért a mindenkor üzemvezető

felelős, aki a szolgálatra vonatkozó utasításokat és rendelkezéseket közvetlen adja ki. Valamennyi vasúti alkalmazott tehát az üzemvezető rendelkezéseit be-tartani és szigorúan követni köteles.

Valamely előljáró jelenléte egy alkalmazottat sem ment fel az utasítások és rendeletek értelmében az őt terhelő felelősség alól.

Jogában áll a vonatkísérő személyzetnek, ha az előljárótól nyert rendelet valamelyikét a fenálló uta-sítással ellenmondónak véli, ezen rendeletnek írásban való kiadását kérni.

4. §.

Szolgálati órák.

A vonatindító alkalmazottaknál, valamint a pályafelügyelőknél, mozdonyvezetőnél jól járó zseb-órának kell lennie és azt szolgálatban maguknál hor-dani kötelesek.

Mielőtt a vonatok elindíthatnák, tartozik az in-dító alkalmazott a mozdonyvezető óráját megtekin-teni s az órák helyes járásáról meggyőződni.

5. §.

A pályatest szabadon tartása.

A vonat mentén nem szabad a vágányokhoz közel szerszámokat, vagy egyéb anyagokat a meg-engedhetőnél kisebb távolságban lerakni. A sín-szalaktól ily tárgyak legalább 90 cm. távolságban helyezendők el, hogy a pályán való biztos közleke-dést ne akadályozhassák.

6. §.

Váltók, keresztezések, utátjárók és hidak megvizsgá-lása és jókarban tartása.

A váltók és keresztezések, nemkülönben az út-átjárók tisztántartása a pályaeőrök kötelessége, ezek tartoznak a váltókat rendszeresen kenni, a váltó-székeket gondosan tisztítani és megkenni, továbbá ezek tökéletes szolgálatképes állapotáról meggyőzőni.

Ez utóbbihoz megkívántatik:

a) valamennyi váltóalkatrész szabályszerű szer-kezete;

b) az eltolható részek könnyű kezelhetése, az eltolható csúcssíneknek a sinszéken való egyenletes fekvése. A sinszékeket gondosan meg kell tisztítani és olajozni;

c) a csúcssínek és tősinék közötti tér szabadon tartása idegen testektől, mint: piszok, homok, kavics, víz, dér, hó és jégtől, hogy azok tökéletesen egymás-hoz záródjanak;

A keresztezésnél fontos a keresztezési darabbal szemközt fekvő vezetősín és a folyó sín közötti, va-lamint a keresztezési hézag szabadontartása is.

Az utátjárókat, különösen a sín és vezetősín (vezető fa) közötti hézagot napjában többször a közbekerült piszoktól, kövektől meg kell tisztítani.

A hidaknál meg kell nézni, nem kezd-e korhadni, vagy repedni valamely faalkatrész, nem repedezik-e a falazat, vagy nincsen-e az alap alámosva. Ha a hidtartó korhadt, akkor a hidat előbb szakavatott egyén megfelelően alátámasztani és az üzemvezető megvizsgálni tartozik. Csak azután szabad a jármű-veknek a hidon át lépésben közlekedni. A korhadt hidszerkezetek mielőbbi kicserélése iránt azonnal intézkedni kell.

7. §.

Minden váltót naponként egyszer az illető váltó

őrizetével megbízott alkalmazottaknak, míg havonként legalább egyszer az illető alkalmazottnak és a pályafelügyelőnek közösen meg kell vizsgálnia.

A netán észlelt hiányokat a pályafelügyelő azonnal helyreállítani tartozik.

Ugyanez áll a hidakra nézve is.

8. §.

Mihelyt valamely váltón, útátjárón, vagy hidon a pályáról valamely hiányt észlelt és azt egyedül helyreállítani nem bírja, tartozik a pályafelügyelőnek, valamint a legközelebbi állomásnak jelentést tenni. Ha a hiány a biztos közlekedést veszélyeztetné és a vonat várható, tartozik a szükséghez képest „megállj” vagy „lassan” jelzést kitűzni.

A helyreállításra hivatott pályafelügyelő megérkezéig az állomás részéről a közlekedés biztosságára az óvintézkedéseket haladéktalanul meg kell tennie.

9. §.

Jelzés a vonaton.

Sűrű ködnél, vagy sötétben, a vonaton és mozdonyon jelző lámpásokat kell alkalmazni, melyek kivilágításáért a mozdonyvezető felelős, aki ügyelni tartozik arra, hogy a kivilágításhoz szükséges kellékek rendelkezésre álljanak.

10. §.

A kocsik megvizsgálása.

A kocsikat legalább 3 (három) évenként alapos fővizsgálatnak kell alávetni. Minden kocsit használatbavétel előtt meg kell vizsgálni, hogy:

1. a kerekek nincsenek-e megrepedve, kerék-övek megtágulva, melyek kalapáccsal megütetvén csörögnek;

2. a csapágysok nincsenek-e átmelegedve;

3. ütközők és kapcsolók eltörve;

4. kocsiszekrények megrepedve, vagy eltörve.

Olyan kocsival, amelyen a fent felsorolt hibák egyikét is észlelik, különösen a fékberendezés hibás volta esetén, elindulni nem szabad.

11. §.

A kocsik felszerelése.

A kocsik forgalombiztos állapotáért a mozdonyvezető felelős, köteles tehát azok felszerelésének forgalombiztos állapotáról mindenkor meggyőződni.

12. §.

A kocsik megrakása.

A kocsik megrakásánál a kocsik sérülését gondosan kerülni kell.

13. §.

A kocsik megterhelése.

A kocsikat csak hordképességük mérvéig szabad megterhelni. Ennél nagyobb túlterhelés semmi körülmény közt meg nem engedhető.

Javításból kijött kocsik első utjok alkalmával hordképességük felével terhelhetők csak meg.

14. §.

Menetrend.

Amennyiben egyidejűleg több vonat közlekednék, megfelelő menetrendet kell készíteni és a vonat

találkozásokat a menetrendben előirt kitérőben kell bevárni. Ettől eltérni csak megbízható megállapodás után (telefonon, vagy írásban) lehet. A menetrendben megállapított indulási idő előtt elindulni nem szabad.

A menetrendet az összes személyzettel közölni kell.

15. §.

A vonatok rendezése és tolatása.

A kocsik rendezése és tolatása emberi erővel is történhetik. A kocsikat tolató munkásoknak nem szabad a kocsik előtt, vagy a kocsik között lenniök, hanem a kocsikat mindenkor az oldalán kell megfogniök és úgy tolniök.

Szerencsétlenségek elkerülése végett az egyik munkás mindenkor oly állást tartozik elfoglalni, hogy a vágányt áttekinthesse. Egyáltalában tolatásoknál minden óvintézkedést meg kell tenni, nehogy a kocsikon, vagy embereken sérülések történhessenek.

16. §.

A tolatás megkezdése előtt meg kell vizsgálni, nincsen-e a kocsikon, vagy azok alatt, valamely akadály és ha találtatnék, azt gondosan el kell távolítani.

Mozdonnyal való tolatásnál alkalmazott fékezőknek jelzősippal, nappal zászlóval, sötétségnél pedig lámpával kell ellátva lenniök.

17. §.

A kocsik össze- vagy szétkapcsolása.

Mozgásban levő kocsikat szét- vagy összekapcsolni nem szabad. Mindenkor be kell várni, míg

a kocsik teljesen megállottak, amidőn is azok szét-, vagy összekapcsolhatók.

A kocsik közé lépni nem szabad. A szét- vagy összekapcsolásnál a kapcsolást végző egyének a kocsin kívül és oldalt kell állnia. A kapcsolás elvégzése után a kocsi melől távoznia kell és csak azután adhat jelt a további tolatásra.

Mozdony által húzott járműveket menetközben nem szabad oly célból leakasztani, hogy a haladó mozdony és a leakasztott járművek külön külön vágányra bocsátassanak.

18. §.

Jelzések a rendezéseknél.

Emberi erővel való tolatásoknál a rendelkezés előszóval teendő, míg a mozdonnyal való tolatásnál mindenkor a jelzési utasításban előirt jelzéseket kell használni, olyformán, hogy a mozdonyvezető az adott jelzéseket mindenkor láthassa.

19. §.

Váltók kezelése tolatásnál.

A pályaörök tolatásnál is közreműködői tartoznak s ha a szolgálat úgy kívánja a váltók kezelésén kívül a kocsik be és kikapcsolását, azok fékezését stb. is kötelesek teljesíteni.

20. §.

A váltók helyes állása.

A való (pálya) ör felelős a váltó helyes állításáért, amiért is tartozik a váltókat mindig megfele-

lően állítani, nehogy kisiklás, vagy baleset fordulhasson elő.

21. §.

A váltóór mindannyiszor, ahányszor egy váltót egyik vágányról a másikra állított, személyesen tartozik meggyőződni, vajon a csucssinek jól záródnak-e? Nem szabad a váltóállásokat csak a tárcsa állásáról s messziről megítélni. Tolatás elvégzése után a váltóór minden váltót rendes állásba visszahelyezni tartozik.

22. §.

Ha a váltó nem jól áll, azt a váltóórnek csak kézzel szabad állítani. Semmi körülmények között sem engedhető meg, hogy a váltók a rajtuk átmenő mozdony, vagy kocsik kerekei által állíttassanak.

Ha egyik vágányról a másik vágányra történik tolatás, akkor a váltót csak akkor szabad ismét más vágányra állítani, midőn a tolatott járművek a határfőn túlhaladtak, amiről a váltóór a váltó átváltása előtt meggyőződni tartozik.

Tolatásnál szigorúan tiltva van:

1. a kocsikat a biztossági jelen kívül hagyni;
 2. helytelen állított váltón keresztül menni;
 3. még mozgásban levő kocsikat ki- és bekapcsolni;
 4. valamely tolatást végző alkalmazottnak a mozdony homlokoldalán tartózkodnia;
 5. utána szaladni és felugorni a kocsikra;
 6. menetközben a mozdonyra fel- vagy leugorni;
- Szigorúan ügyelni kell arra, hogy:
7. azon egyének, kik a kocsik rakodásával, javításával stb. foglalkoznak melyek ugyanazon vágá-

nyon állanak, melyen tolatások történnek, annak fogantatása előtt értesíttessenek és a vágányról eltávozzanak;

8 a mozdonyvezető minden mozgás előtt „Figyelj” jelt adjon;

9. a tolatott kocsik előtt idegen egyének a vágányra ne lépjenek;

10. könnyelműségből a tolatásoknál valamely alkalmazott sem magát, sem társait veszélynek ki ne tegye.

23. §.

Elővigyázati szabályok a kocsik megfutamodása ellen.

Az állomáson, vagy kiágazási vágányokon álló kocsikat alátétfákkal kell biztosítani.

Köveket, vagy kisebb fadarabokat a kerekek alá tenni szigorúan tilos.

Ha valamely vágányon több koci áll, azokat legalább csoportonként össze kell kapcsolni és aljáték alátételével kell megfutamodás ellen biztosítani.

24. §.

Vonatok összeállítása.

A vonatokat úgy kell összeállítani, hogy a megterhelt kocsik az üres kocsik előtt, míg a javítást igénylő kocsik a vonat végére legyenek besorozva.

25. §.

A vonat állása.

A mozdonynak a menetirányban mindig elől kell állania, kivételt csak a következő esetek képeznek:

- a) pályaudvaron eszközölt tolatásnál;
- b) próbamenetnél;
- c) oly vonatoknál, melyeknek a vonalról vissza kell tolatniok anélkül, hogy kitérő hiányában a mozdony a vonat élére állhatott volna.

Az esetben, ha a mozdony nem a vonat elején, hanem a végén működik, a mozdony mögé kocsikat akasztani nem szabad.

26. §.

A vonatkísérő személyzet felszerelése jelző eszközökkel.

Minden vonatkísérőnek jelzősippal, jelző-zászlóval és kézi jelző-lámpával és a téli időjárás tartama alatt megfelelő melegruházattal fel kell szerelve lennie

27. §.

A mozdonyvezető és vonatszemélyzet kötelessége indulás előtt.

A mozdonyvezető indulás előtt tartozik személyesen meggyőződést szerezni, hogy:

- a) a vonat és mozdony biztosan össze van kapcsolva, továbbá megvannak-e a szükséges eszközök;
- b) a vonatkísérő helyén van-e?

28. §.

Jogosultság a vonaton, vagy a mozdonyon való menésre.

A mozdonyon a m. kir. Vasuti és hajózási Főfelügyelőség tagjain kívül csakis a mozdonyvezetőnek, üzemvezetőnek a vonaton pedig a most megnevezetteken kívül csak a vonat személyzetnek, a vasutengedélyeseknek szolgálatban utazó alkalma-

zottainak és munkásainak szabad utaznia. A mozdonyon egyszerre összesen legfeljebb csak három (3) egyénnek szabad helyet foglalnia. A vasut üzeméhez tartozó személyeket csakis padlózattal ellátott kocsin szabad szállítani. A személyeket szállító kocsikat a vonatba utolsónak kell besorozni. Idegen egyéneket, vagy árukat szállítani tilos.

29. §.

A vonal járhatósága.

Minden vágány mindaddig járhatónak tekintetik, míg járhatatlansága nem jeleztetik

Ha tehát a pálya valamely pontján a közlekedés akadályozva van, az akadály mindkét oldalán addig kell az előirt jeleket alkalmazni, míg az akadályt el nem háritották.

30. §.

Menetsebesség.

A vonatok legnagyobb menetsebessége óránként 10 km-ben van megállapítva. Utátjárók, nagyobb hidak, bevágások, végül oly kanyarulatoknál, ahol a szabad kilátás akadályozva van, továbbá váltókon keresztül a menetsebesség 4 km-re mérséklendő.

Ködös időben, midőn a távollátás akadályozva van, az óránkénti menetsebesség a 4 km-t meg nem haladhatja.

Ha a mozdony nem a vonat élén van, vagy ha lassan menésre adatik jel, az engedélyezett legnagyobb menetsebességet a felére kell mérsékelni.

Utátjárók, hidak, bevágások előtt és ott, ahol a szabad kilátás akadályozva van, a mozdonyvezető a jelzőharanggal mindenkor „Figyelj!” jelt tartozik adni.

31. §

Egymást követő vonatok közlekedése.

Az óránként 6 km.-nél sebesebben közlekedő és 3.-nál több járműből álló vonatok csak állomás (kiterő) távolságban hövethetik egymást.

Bármely vonat 6 km. sebességnél alul vízszintesben 500, emelkedésben 200 méter térközben követheti az előtte haladó vonatot, ha a távolbalátást köd, havazás stb. nem akadályozza.

6 km. sebességen alul 3.-nál nem több járműből álló vonatok esésben 500 m. térközben követhetik egymást, ha a távolbalátást köd, sűrű eső, hó stb. nem akadályozza.

Tolt vonatok csak kivételesen s az engedélyezett sebesség felével közlekedhetnek.

32. §.

Az állomásokon, vagy a vonalon a váltók hegye ellen való menetek.

Ilyen menetek a váltó hegye ellen csak mérsékelt sebességgel történhetnek, a mozdonyvezető tartozik ennél fogva a váltóhoz való közlekedéskor a vonatsebességét az engedélyezett legnagyobb sebesség felére mérsékeini.

Ha szükségesnek mutatkozik, hogy a vonat az állomásra vigyázva járjon be, a vonatot az állomás előtt meg kell állítani és úgy a mozdonyvezetőt, mint a személyzetet megfelelően értesíteni kell.

Az állomásokba való bejárásnál, valamint a váltók és keresztezéseken való átmenésnél a mozdony kerekeknek megfékezve lenni nem szabad,

kivéve azon esetet, midőn a fékezés által baleset háriható el.

33. §

A mozdony es vonatszemélyzet teendői vonatközlekedés alatt

Menetközben leginkább ügyelni kell:

1. a vonat kocsijaira;
2. a vonatról adott jelekre;
3. a vonalra;
4. a vonalról netán adott jelekre.

A mozdonyszemélyzetnek és a vonatkisérőnek vonaton elfoglalt helyénél fogva különös feladata a vonalat, illetőleg az erről adott jelzéseket figyeltetni.

Különösen figyelni kell arra:

1. nem adatik-e a vonalról lassú menet, vagy megállásra jelzés;
2. a kocsikra rakott teher nem csuszott-e szét;
3. menetközben nem szakadt-e el a vonat egyrésze;

4. egyes kocsiknál nem mutatkoznak-e gyanús ingadozások, lengések vagy lökések stb.

Ha valamely csapágymegmelegszik, a vonatot meg kell állítani, a csapágyat kihűteni.

Ha a vonat a vonalon bármely okból, megállani kénytelen, úgy a megállásra, mint az elindulásra nézve az előirt jelzést kell adni.

«Megállj» jelzés észrevételekor a vonaton minden rendelkezésre álló eszközt fel kell használni, hogy a vonat még az illető jelző előtt megállható legyen.

«Lassan» jelzés észrevételekor a sebességet a megengedettnek a felére kell csökkenteni. Ha a vo-

nalon akadály van, azonnal «Megállj» jelzőket kell mindkét irányban a fékut távolságban kitűzni.

34. §.

A vonatnak megállása váltók előtt a vonalon.

A vonatszemélyzetnek az állomáshoz való közeledés alkalmával a váltók állására is kell figyelni.

Ha a mozdonyvezető valamely váltó állása iránt kétségben van, a vonatot lehetőleg azonnal, még mielőtt a kérdéses váltón áthaladt, meg kell állítani.

Meg kell állítani a vonatot akkor is azonnal, ha olyan jelenség észleltetik, melyből következtetni lehet, hogy a további menetből veszély származhatnék.

35. §.

Vonalbejárás és örködés a telefonvezeték felett.

A pályaörök kötelességében áll a vonalat naponta bejárni, mely bejárás alkalmából a sínösszekötő csavarokat, ha esetleg valamelyik megtágulna, meghuzni, sinszegeket leverní s egyéb kisebb hiányokat helyreállítani tartoznak. Kötelesek továbbá meggyőződni arról is, vajon az áramvezetékek, villámhárítók, vonalkapcsolók és a pályát keresztező egyéb vezetékek rendben vannak-e. A nagyobb hiányokat művezetőnek jelenteni tartoznak, ahonnan az intézkedést azok helyreállítására, illetőleg megszüntetésére azonnal meg kell tennie.

36 §

Baleset és egyéb rendkívüli események.

A vonalon előforduló minden balesetet, vagy oly eseményt, mely balesetet okozna, a legközelebbi állomáson be kell jelenteni.

Az összes személyzetnek, mely a vasut üzeméhez tartozik, kötelessége a villamos áram ütések által okozott balesetek elkerülését célzó évrendszabályokat ismerni.

Az esetleg bekövetkezendő balesetek enyhítésére az első segélynyújtásra szükséges mentőszereket a pálya alkalmas helyén készenlében kell tartani.

A személyzet a villamosáram ütés által okozott balesetknél nyújtandó első segélyről szóló utmutatással látandó el.

Megtörtént balesetknél az állomás értesíti azokat, kiknek hivatalos működése első sorban szükséges.

Ha személyek is megsérültek, az esetben a kellő mentőszemélyzetet a helyszínre kell küldeni és a legközelebbi orvost a kötszerekkel meg hívni. Minden a vasut üzeméből keletkezett oly balesetet, melynél személyek is megsérültek, a kir. Ügyészségnek és a m. kir. Vasuti és Hajózási főfelügyelőségnek táviratilag kell jelenteni. Az ily balesetek megvizsgálásáról jegyzőkönyvet kell felvenni és azt legkésőbb 3 héttel a baleset után a m. kir. Vasuti és Hajózási Főfelügyelőséghez fejtérjeszteni.

Jelzési utasítás.

A vonatszemélyzet jelzései

a) «Megállj».

Nappal: A pályaör a jelzőzászlót kibontva, jelzőtárcsát vagy más tárgyat a vonatfelé fordulva körben forgat.

Sötétben: A jelzőlámpa vörös világa a vonatfelé fordítva. Bármely világ körben forgatása a vonatfelé fordítva.

Magyarázat:

1. «Megállj» jelzés azt jelenti, hogy a vonalon olyan akadály van, amely a közlekedést veszélyezteti és emiatt a vonatot minden rendelkezésre álló eszköz felhasználásával oly gyorsan, amint csak lehet, meg kell állítani.

2. A vonatot a «Megállj» jelzés előtt kell megállítani.

3. A «Megállj» jelzést az akadály előtt legalább is 300 m távolságban kell adni, azonkívül 200 m. távolságban a vonat által észrevehető legyen.

b) «Lassan».

Nappal: A pályaör jelzőzászlót, vagy más tárgyat rézsut lefelé nyújtott karral tart, vagy rézsut lefelé nyújtott karral a vonatfelé fordulva áll, avagy a jelzőtárcsát zöld lapjával a vonatfelé fordítja.

Sötétben: A jelzőlámpás zöld világa a vonatfelé fordítva.

Magyarázat:

A «Lassan» jelzés azt jelenti, hogy az illető vonalrészen a vonatok legfeljebb a menetrendszerű sebesség felével közlekedhetnek. A jelzést a hiányos hely előtt legalább is 200 m. távolságban kell adni és azonkívül 100 m távolságban a vonatról észrevehető legyen.

c) «Szabad»

Nappal: A pályaör arccal a pályafelé fordulva áll.

Sötétben: A jelző lámpás fehérvilága a vonat felé fordítva.

Magyarázat:

A «Szabad» jelzés azt jelenti, hogy a pálya jókarban van s a vonat biztos közlekedését semmi sem akadályozza.

d) «A vonat szétszakadt»

Váltakozva hosszú és rövid hangok a jelzősípval, azonkívül nyílt pályán nappal a jelzőzászlónak, sötétben a fehérvilágot mutató jelzőlámpásnak függőleges irányban fel és lefelé mozgatása.

II. Jelzés a vonaton.

a) A vonat elejének megjelölése.

Nappal: Semmi különös ismertető jel.

Sötétben: Egy fehérvilágú sugárvető lámpás a mozdony homlokán

b) A vonat végének megjelölése.

Nappal: Semmi különös ismertető jel.

Sötétben: A mozdonyvezető oldalán egy kettős világú lámpás az utolsó kocsí felső sarkán, mely előre fehér, hátra vörös világot mutat.

III. A vonatszemélyzet jelzései.

A) A mozdonyoszemélyzet jelzései jelzőharanggal.

a) «Figyelj;»

Hosszabb, legalább hat ütemből álló harangjelzés.

b) «A feket húzd meg;»

Legalább három harangütés, gyors egymásutánban

c) «A feket ereszd meg;»

Két harangütés.

d) «A vonatszemélyzet hívása;»

Különféleképen csoportosított egy-két és három harangütés hosszabb és rövidebb időközben.

B) A vonatkisérő személyzet jelzései.

a) «Indulás:»

Egy hosszú hang a jelzősippal.

b) «Megállj:»

Több rövid hang a jelzősippal, azonkívül nappal a jelzőzászlónak, sötétben a fehérvilágot mutató jelzőlámpásnak nyugodt tartása a mozdony felé.

c) «Lassan:»

Több hosszú hang a jelzősippal, azonkívül nappal a jelzőzászlónak, sötétben a fehérvilágot mutató jelzőlámpásnak nyugodt tartása a mozdony felé.

d) «A vonat szétszakadt:»

Váltakozva hosszú és rövid hangok a jelzősippal, azonkívül nyílt pályán nappal a jelzőzászlónak, sötétben a fehérvilágot mutató jelzőlámpásnak függőleges irányban fel és lefelé mozgatója. E jelzéseknek csak a vonalon van «A vonat szétszakadt» jelentősége.

IV. A tolató személyzet jelzései.

a) «Előre» (a menet irányában a mozdony elejével előre.)

Egy hosszú fütty a jelzősippal, azonkívül,

Nappal: A jelzőzászlónak függőleges irányban fel- és lefelé mozgatója.

Sötétben: a fehér világot mutató jelzőlámpásnak függőleges irányban fel- és lefelé mozgatója.

b) «Hátra» (a menet irányában a mozdony elejével hátra.)

Két rövid fütty a jelzősippal, azonkívül

Nappal: a jelzőzászlónak vízszintes irányban ide-oda mozgatója.

Sötétben: A fehérvilágot mutató jelzőlámpásnak vízszintes irányban ide-oda mozgatója.

c) «Lassan:»

Több hosszú fütty a jelzősippal, azonkívül

Nappal: a jelzőzászlónak rézsut lefelé nyújtott karral való tartása.

Sötétben: a fehér világot mutató jelzőlámpásnak magasan tartása

d) «Megállj:»

Több rövid fütty a jelzősippal, azonkívül,

Nappal: a kibontott jelzőzászlónak körben forgatása.

Magyarázat:

Az «Előre» és «Hátra» jelzés értelmezésére motorvezető által elfoglalt állás irányadó tekintet nélkül arra, hogy a mozdony huz, vagy tol, vagy mindkettőt végzi, avagy csak külön közlekedik.

A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság központi műszaki Igazgatósága képviseli a pályát hatóságokkal szemben és adja az irányzatot annak forgalmát, kezelését, fentartását, kiegészítését illetőleg és határoz mindennemű erre vonatkozó javaslatok felett.

A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság bányai igazgatósága van megbízva a m. kir.

Vasuti és Hajózási Főfelügyelőség és a központi műszaki igazgatóság által tett rendelkezések végrehajtásával és a pályát illető minden nevű javaslatok előterjesztésével. A vasut felelős üzemvezetője és az összes személyzet közvetlenül a bányai igazgatónak van alárendelve.

Ózd, 1925. március 24. Budapest, 1925. március 26.

A Rimmurány-Salgótarjáni
Vasmű Részvénytársaság
Bányai igazgatósága

Gyürky s. k.

Rimamurány-Salgótarjáni
Vasmű Részvénytársaság
Zorkóczy s. k. Dr. Orbán s. k.

2031/1925. f. f. sz.

Jóváhagyjuk

Budapest, 1925. V. 18.

P. H.

M. K. VASUTI ÉS HAJÓZÁSI
FŐFELÜGYELŐSÉG.

Horváth s. k.

h. államtitkár