

Okmánytár II. kötet

444.

7860/B/141-2

SZOLGÁLATI UTASÍTÁS

A

**RIMAMURÁNY-SALGÓTARJÁNI VASMŰ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

**FARKASLYUKI, SOMSÁLYI, ROZSNYÓI ÉS
RUDABÁNYAI BÁNYAÜZEMEIHEZ, A VILLAMOS-
ÜZEMŰ KESKENYNYOMTÁVÚ BÁNYAVASUTAK
SZEMÉLYZETE RÉSZÉRE**



Felelős vezető: Kurfürst István
Felelős kiadó: Krausz Sándor.

2065/49



SZOLGÁLATI UTASÍTÁS

A

**RIMAMURÁNY-SALGÓTARJÁNI VASMŰ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

FARKASLYUKI, SOMSÁLYI, ROZSNYÓI ÉS
RUDABÁNYAI BÁNYAÜZEMEIHEZ, A VILLAMOS-
ÜZEMŰ KESKENYNYOMTÁVÚ BÁNYAVASUTAK
SZEMÉLYZETE RÉSZÉRE



A) ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK.

A szolgálati utasítás szabályait a vasút összes alkalmazottainak a reájuk vonatkozó részekben tökéletesen ismerniök és azokhoz szigorúan alkalmazkodniok kell.

A szolgálat nyelve magyar.

A vasút üzemét a fennálló hatósági szabályok és rendeletek (bányatörvény, vasútüzleti 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 alárendelt művezetők útján adja ki. Valamennyi vasúti alkalmazott, még az üzemvezető megbízásából eljáró művezető is, a szállítás irányításával megbízott felügyelő személy rendelkezéseit betartani és szigorúan követni köteles.

Menetközben a vonatkísérő személyzet közvetlen előljárója a mozdonyvezető, aki tartozik a vonatkísérők felett a szolgálati rendeletek végrehajtása tekintetében örködni és őket megfelelően utasítani.

Az előljáró jelenléte az alkalmazottat nem menti fel az utasítások és rendeletek értelmében őt terhelő felelősség alól.

A személyzetet ezzel az utasítással el kell látni és az üzemvezető a személyzetet havonkint oktatni és vizsgáztatni tartozik és erről előjegyzést kell vezetni. Ha az alkalmazott az utasítás szabályait nem ismeri, a szolgálattól el kell vonni és csak újabb sikeres vizsga után szabad ismét szolgálatba beosztani.

A vasútnál érvényben lévő utasítások és rendeletek átvételét, valamint az oktatást az alkalmazottak aláírásukkal elismerni tartoznak.

A vasúti szolgálatnál csak olyan 18 évesnél idősebb egyéneket szabad alkalmazni, akik jól látnak és hallanak, a színeket jól meg tudják különböztetni, írni és olvasni tudnak, magyar honpolgárok és a részletes szabályokban előírt képzettséggel bírnak. Iszákosak a szolgálatban meg nem tűrhetők.

Mozdonyvezetőkül csakis a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 76.365/V. 1921. sz. rendelete szerint képesített egyéneket szabad beosztani.

A villamosvasúti üzemből előforduló bármely rendelleneségnél a személyzetnek a legnagyobb higgadtságot kell tanúsítania és a rendellenességről vagy szabálytalanságról az üzemvezetőnek — amint lehetséges — jelentést kell tenni.

A villamosvezetékek érintésének életveszélyes voltára figyelmeztető táblákat a külszínen alkalmas helyeken, a bányákban pedig a kitérő állomásokon és rakodókon kell kifüggeszteni.

A vasúton idegen személyeket és javakat csakis a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium engedélyével szabad szállítani.

B) SZOLGÁLATI UTASÍTÁSOK.

1. Az üzemvezető részére.

Az üzemvezető köteles a vasúti forgalom helyes és biztonságos vezetéséhez szükséges intézkedéseket megtenni: ezért ismernie kell a vasútüzem vezetéséhez szükséges elméleti és gyakorlati szabályokat.

Az üzemvezető köteles gondoskodni arról, hogy a vasútüzemre vonatkozó hatósági szabályokat és rendeleteket, valamint az üzemvezetőség részéről kiadott utasításokat a vasútüzemhez tartozó alkalmazottak pontosan betartsák. Az üzemvezető gondoskodik a személyzet oktatásáról és jelöli ki a személyzet munkakörét; időnként megvizsgálja a gépházakat, bejárja a vonalakat és ellenőrzi a személyzet működését.

A vasútüzemnél előforduló olyan balesetet, amelynél személyek sérültek meg, az Igazgatóság útján az illetékes bányakapitányságnak és a kir. ügyészségnek kell bejelenteni. Ha a baleset a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium felügyelete alá tartozó vasútnál történt, a baleset a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium VIII. szakosztályának is bejelentendő.

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

Az üzemvezető köteles ügyelni arra, hogy a vasutat csakis a hatóságilag engedélyezett szállításokra használják.

Ugyancsak az üzemvezető köteles gondoskodni a mozdonyok időszakos megvizsgálásáról, a villamosvezetékek és csatlakozások, valamint a gépészeti berendezések üzembiztos állapotáról.

2. Művezető (egyúttal pályafelügyelő) részére.

A művezető, az üzemvezetőtől nyert utasítások értelmében közvetlen felügyel az áramátalakító telepre, a villamosvasút mozdonyaira és járóműveire, végül a pályára és annak tartozékaira. Rendelkezéseit a gépkezelők, mozdonyvezetők és egyéb vasúti személyzet teljesíteni tartozik.

A művezető ügyel arra, hogy a gépész a gépházban a részére előírt teendőket pontosan végrehajtsa és az ottlévő gépek és berendezések a mozdonyszállítás követelményeinek megfelelő üzembiztos állapotban legyenek. Hibák és zavarok megszüntetése iránt, ha azokat rövidesen meg tudja szüntetni, mihelyt tudomást szerzett róluk, azonnal intézkedni tartozik.

A művezető felügyel a mozdonyvezetőkre, hogy a villamosmozdonyokat a szállítási munka megkezdése előtt üzemképes állapotba helyezték és munkájukat szabályszerűen végezzék.

Pályafelügyelői minőségben, a hozzá esetleg beosztott pályamesterrel és a bányafelügyelővel karöltve köteles gondoskodni a pálya és tartozékainak rendbentartásáról. A kül- és bányafelügyelőtől kapott jelentések, valamint személyes tapasztalata alapján irányítja a talált hibák kijavítását.

Köteles havonként legalább egyszer megvizsgálni az összes váltókat és a talált hiányokat azonnal megszüntetni.

A bányában és a külszínen ügyelni kell arra, hogy a pályatest mentén a vágányokhoz közel (ürszelvényen belül) szerszámokat, anyagot, stb. ne rakjanak le és, hogy a pálya ürszelvény mindenütt szabad legyen.

Ha az áramvezetéken kell javítási munkát végezni, ügyelni kell arra, hogy a javítás alatt lévő vonalszakasz feszültségmentesítésék (kikapcsoltassék) és a biztonsági szabályokat betartsák.

A művezetőnek az elektromos gépek kezelésében, valamint az ezzel kapcsolatos villamosberendezések tekintetében elméletileg és gyakorlatilag képzettnak kell lennie.

3. Az áramátalakító-telep gépésze, illetve kezelője részére.

Az áramátalakító-telepen alkalmazott gépész feladata a telephez tartozó gépek, transzformátorok és kapcsolótáblák kezelése és rendbentartása.

A gépésznek az áramátalakító kezeléséhez szükséges gyakorlati tudnivalókat ismernie kell.

A gépész az üzem kezdete előtt köteles megvizsgálni az áramátalakító gépcsoportot és a villamosberendezéseket; csak ha mindent rendben talált, szabad gumikesztyűvel, gumicipővel és izolált kapcsolórúddal a gépkezelési és kapcsolási utasításnak megfelelően az egyes gépegységeket bekapcsolnia. Ügyelnie kell arra, hogy a gépegységeknél az előírt feszültség állandóan meglegyen.

A munkavezetőket mindaddig tilos feszültség alá helyezni, amíg erre a kijelölt felvigyázótól jelzést nem kapott. Ennek megtörténte után a szükséges automatákat az előírásnak megfelelően kell bekapcsolnia. Ha az automata üzemközben kiold, akkor rövid idő múlva újból be kell kapcsolni; ismételt kioldásnál azonnal jelentést kell tenni a művezetőnek.

Üzem közben ügyelnie kell a gépcsoport helyes működésére, gépek csapágyaira, és a feszültségre, nehogy az előírtnál nagyobb legyen.

Az üzem beszüntetésekor a villamos gépegységeket, a gépkezelési és kapcsolási szabályzatban előírt módon és sorrendben kell kikapcsolni.

A gépésznek az üzem ideje alatt a gépházból (transzformátorházból) csak akkor szabad eltávoznia, ha megfelelő helyettese jelen van.

Villamos baleseteknél a balesetet szenvedett egyént, ha az árammal még érintkezésben van, pusztán kézzel nem szabad érinteni. Ez esetben gumikesztyűt, gumicipőt és mentőhorgot kell használni. A sérültet a mentőszobába kell szállítani és az eszméletlen sérültet addig kell mesterséges lélegzésben részesíteni — esetleg hozzáértő személy által pulmotor alkalmazásával —, amíg az orvos meg nem érkezik. Az orvoson kívül az üzemvezetőt is azonnal értesíteni kell.

A higanygőz áramátalakító automata kapcsolójának üzemi kikapcsolódását elektromoscsengő jelzi. A kezelő gépész azt köteles rögtön bekapcsolni; ha a kapcsoló újból kiold, azt a művezetőnek kell jelenteni.

Szolgálat tekintetében a gépész közvetlenül a bányaiüzemi gépműhely vezetőjének (művezetőjének) van alárendelve.

4. Mozdonyvezetők részére.

1. cikk.

A mozdonyvezetői szolgálat fogalma.

A mozdonyvezető köteles a mozdonyt kezelni és jókarban tartani.

A mozdonyvezető köteles a reá bízott vontatási, vonatrendezési, (tolatási) szolgálatot, s ha arra illetékes fellebbvalójától rendeletet kapott, a vonatvezetői teendőket is lelkiismeretesen elvégezni; rendkívüli események alkalmával köteles minden képességével a vasúti forgalom rendjét és biztonságát megővni és helyreállítására közreműködni.

Teendőiben szükség esetén a vonatvezető útján a vonatkísérő személyzet segítségét is igénybe veheti.

Köteles a forgalmi és jelzési utasítás szabályait pontosan betartani.

2. cikk.

A mozdonyvezető szakképzettsége.

Mozdonyvezetőnek csak olyan egyén alkalmazható, aki az előírt hatósági mozdonyvezetői vizsgát sikeresen letette és azt bizonyítvánnyal igazolni tudja.

A mozdonyvezetőnek egészségesnek és józan életűnek kell lennie. Iszákos egyént a szolgálatból azonnal el kell távolítani.

Tökéletesen ismernie kell a mozdony szerkezetét és mindazokat a berendezéseket, amelyek a mozdony alkatrészeinek helyes működéséhez szükségesek.

3. cikk.

Szolgálati kötelezettség.

A mozdonyvezetőt az üzemvezető, vagy a művezető osztja be szolgálatra; tartozik azoknak feltétlenül engedelmességgel, a kapott rendelkezéseket, amennyiben azok a személyes biztonsággal, vagy a törvényes szabályokkal nem ellenkeznek, pontosan teljesíteni. Kétséges esetben a rendelkezést írásban kérheti.

4. cikk.

A mozdonyvezető felelőssége.

A mozdonyvezető a mozdony vezetéséért és helyes kezeléséért egyedül felelős. Felelős továbbá a továbbított vonat vezetéséért is.

Elindulás előtt köteles a mozdonyvezető vonatját megvizsgálni és a mozdonyoknak a kocsiikkal való szabályszerű kapcsolásáról meggyőződni. Köteles végül meggyőződni arról is, hogy a kocsiik helyesen legyenek rakva, ha a helytelen rakományt a vonatszemélyzet segítségével nem lehetne megigazítani, a kocsikat a vonatból ki kell sorozni.

A mozdonyt megindítani, vagy vezetni csak a hatóságilag képesített mozdonyvezetőnek szabad. Kivételt képeznek a mozdonyvezető-tanulók, akik hatósági vizsgát tett egyének felügyelete alatt a mozdonyt megindíthatják. Aki mozdonyt illetéktelenül megindít, vagy vezet, a büntető törvény szerint büntetendő cselekményt követ el.

Mozdonyt feleresztett áramszedővel és az irányváltó karának rajtahagyásával sohasem szabad felügyelet nélkül hagyni. A mozdonyvezetőnek mozdonyát szolgálat közben csak a leg-sürgősebb esetben, vagy amikor a vonatkörül egyéb teendői követelik, szabad elhagyni; köteles ilyenkor az áramszedőket leereszteni és az irányváltókart magához venni.

A mozdonyon utazni a mozdonyvezetőn kívül csak a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium VIII. szakosztálya, valamint a bányakapitányság tagjainak, az üzemvezetőnek és a közvetlen felügyelettel megbízott egyéneknek szabad. Illetékteleneknek a mozdonyon való utazásáért a mozdonyvezető is felelős, miért szigorú büntetését vonja maga után. A mozdonyvezetőn kívül két személynél több a mozdonyon nem utazhat.

5. cikk.

Szolgálati óra.

A mozdonyvezetőnél szolgálatban jól járó zsebórának kell lennie.

6. cikk.

A szolgálati vétségek megfenyítése.

Szolgálat közben tanusított minden hanyagságot, az utasítások, vagy a kiadott rendeletek be nem tartását, az üzemvezető pénzbeli büntetéssel, vagy elbocsájtással büntetheti.

Azt a mozdonyvezetőt, aki szolgálatban ittas, a szolgálatból azonnal el kell bocsátani.

7. cikk.

A mozdonyvezető kötelessége a menetszolgálaton kívül.

A mozdonyvezető tartozik a menetszolgálat megkezdése és annak befejezése után mozdonyát átvizsgálni.

Műszakváltáskor tartozik a mozdonyvezető a mozdonyt felváltójának átadni és az üzemen tapasztalt esetleges hibákat, valamint a vasúti pályán észlelt hiányokat közölni.

A mozdonyvezető felelős a mozdonyon keletkezett hiba felfedezéséért és kijavításáért.

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

8. cikk.

A mozdonyok felszerelési tárgyai.

A mozdonyhoz tartozó szerszámokat és felszerelési tárgyakat a mozdonyvezető elismervény kiállításával mellett veszi át és köteles azokat jókarban tartani, a megrongáltakat kijavítani, a netalán elveszettek helyett pedig azonnal pótlást kérni. A mozdonyvezető köteles gondoskodni arról, hogy a mozdonyon megfelelő mennyiségű kenőanyag, tartalék-izzólámpa, olvadó biztosítóbetét, jelzőlámpa legyen és végül, hogy a vonalon keletkezett hibákat, ha ideiglenesen is, de azonnal kijavítsák.

9. cikk.

A mozdony tisztogatása.

A mozdony gépezetének összes alkatrészeit tisztán kell tartani, hogy az esetleges hibákat, repedéseket, vagy töréseket és lazulásokat könnyen észre lehessen venni.

10. cikk.

A mozdony időszakos megvizsgálása.

A mozdonyvezető köteles arra ügyelni, hogy a mozdony gépezeti berendezését és villamos felszerelését legalább két évenként alaposan felülvizsgálják.

- Hat hónaponként: 1. a tengelyágyakat és kenőkészülékeket,
2. a rugókat, függővasakat és ágyazásokat,
3. a szabályozót és végül
4. a féket és tartozékait kell megvizsgálni.

Ez alkalommal az egyéb különleges szerkezeteket is meg kell vizsgálni.

A motorok kommutátorait naponként meg kell vizsgálni és ha szükséges, csiszolópapírral és tiszta ronggyal meg kell tisztítani. Ugyanekkor meg kell vizsgálni a szénkeféket és ha szükséges, újjal kell kicserélni; ügyelni kell azonban arra, hogy az új kefék a kommutátorra teljesen ráfeküdjenek, ezért a kefetartó rugók nyomását ellenőrizni és a keféket esetleg homorúra kell csiszolni.

A mozdonyvezető az üzemvezető rendelkezéséhez képest tartozik a mozdonyán végzett javításoknál közreműködni.

11. cikk.

Anyagvételezés.

A mozdonyvezető köteles gondoskodni arról, hogy a szolgálat megkezdése előtt a szükséges kenő-, tisztító- és világító anyaggal el legyen látva.

A mozdony a külszínen is csak jelzőlámpákkal közlekedhetik, ezekért a mozdonyvezető felelős.

12. cikk.

A mozdony kenése.

A motorok és fogaskerekek csapágycsoportjait, valamint a fogaskerekek fogait zsiradékkal, a kerékcsapokat pedig olajjal kell kenni, a kenőanyaggal takarékoskodni kell. A csapokat minden menet után meg kell vizsgálni, hogy rendben vannak-e és nem melegedtek-e fel túlságosan.

13. cikk.

A szolgálat kezdete.

A mozdonyvezető szolgálatába jelentkezésének időpontját az üzemvezető határozza meg; tartozik azonban legkésőbb a rendes indulás előtt legalább fél órával a mozdonyszínen megjelenni. Késői megjelenést szigorúan büntetik.

A mozdonyvezetőnek az indulás előtt meg kell győződnie arról, hogy a mozdony alkatrészei rendben vannak-e. Tartozik a gépezet összes alkatrészeit megvizsgálni, az esetleges laza ékeket és csavarokat meghúzni, továbbá meggyőződni arról, hogy a kenőnyílások nincsenek-e eldugulva, elvannak-e látva a szükséges kenőanyaggal, a kenőbelek és csavarok jól működnek-e. Végül meg kell győződnie arról, hogy a fékek jól működnek-e, a homokoló készülékek rendben vannak, jól működnek-e, megvannak-e töltve elegendő mennyiségű száraz homokkal és a tartalék kiolvadó biztosító betétek megvannak-e? Mielőtt a mozdonyvezető mozdonyát elindítja, meg kell győződnie még egyszer arról, hogy nincs-e a mozdonyban valami alkatrésze leszerelve és alatta nincs-e valaki és általában a bejárando vágányon nincs-e valami akadály.

A mozdonyt óvatosan és a következőképpen szabad megindítani: A mozdonykerekeknek az esési viszonyok szerint néhanélkül szükséges gyenge fékezése mellett, az indító forgattyút az első állásra kell állítani; a forgattyú továbbmozdítása a fék oldása mellett csak fokozatról fokozatra történhetik, addig amíg a kívánt sebességet el nem érte. A szabályozó forgattyúval két fokozat között megállani nem szabad, mert a szabályozó eléghet.

Keresztezéseken és váltókon, amely utóbbiak egy részét a vonatkísérő személyzet állítja, lassan kell áthaladni.

14. cikk.

A mozdonyvezető kötelessége a vonat indulása előtt.

A vonat indulása előtt köteles a mozdonyvezető meggyőződni a vonat terheléséről (a csillék mennyiségéről), érdeklődni az esetleges vonat találkozásokról, a vonalon folyamatban lévő pályamunkákról és a kapott utasításokat betartani.

A mozdonyvezető az indulás előtt tartozik a csillék biztos kapcsolatáról meggyőződni.

15. cikk.

Kiindulás az állomásból.

A vonatvezető által adott „Indulás” jelre a mozdonyvezető jól hallhatóan „Figyelj” jelzést köteles a jelzőharanggal adni és azután a vonatot óvatosan mozgásba hozni, minden heves megrántás és lökés nélkül. Ha a vonatvezetői teendőket is el-

látja, tartozik még a vonatmenesztéssel kapcsolatos intézkedések felől is személyesen meggyőződni.

A vonat indulása után köteles a mozdonyvezető gyakori hátratekintéssel meggyőződni arról, hogy a vonat egy része nem maradt-e vissza és nem adnak-e „megállj” jelzést. Általában azonban köteles előre figyelni, hogy a pálya szabad-e és az útbaeső váltók helyesen állnak-e.

16. cikk.

Menet a vonalon.

Két állomás közötti menetnél a mozdonyvezető köteles a vonatját az előírt sebességgel továbbítani; mindenkor tekintettel kell azonban lenni az esetleges sebesség korlátozásokra.

Menet közben a villamosfékelt csakis veszély esetén szabad használni; a vonatot általában a kézifékkal kell megállítani.

A mozdonyvezető köteles menet közben a mozdonyra, a vonatra, a vonatkísérő személyzetre, továbbá a bejárandó vonalszakaszra, az útátjárók és a pálya fenntartók jelzésére ügyelni, hogy a pályán vagy a vonaton mutató minden hiányt és akadályt, valamint a pályafenntartó, vagy a vonat-személyzet jelzéseit azonnal észrevehesse.

17. cikk.

Óvórendszabályok árammegszakításokor.

Ha az áram a központi telepen megszakad, úgy a szabályozót azonnal ki kell kapcsolni és az izzólámpákat rögtön világitásra kell kapcsolni, hogy a feszültség újbóli megjelenése azonnal megfigyelhető legyen; azután fokozatosan újból kell indulni.

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 jelzés (egy hosszabb, legalább 6 ütemből álló hangjelzés):

a) mindenkor a mozdony megindítása előtt;

- b) pályaelágazások és keresztezések, valamint olyan útátjárók előtt, melyeken nincsenek örök felállítva;
- c) váltó, vagy vonalóri állomások előtt, ha az ör nincs a helyén;
- d) ha a pályán, vagy útátjárón embereket, állatokat, járműveket, vagy a menetet veszélyeztető körülményt vesz észre, hogy az akadály idejekorán eltávolítható legyen,
- e) mindenütt, ahol figyelmet kell ébreszteni, akár van előírva jelzés, akár nincs;
- f) kanyarulatok és bevágások előtt és egyáltalában ott, ahol a szabadlítás korlátozva van;
- g) sűrű köd, havazás esetén minden órház előtt;
- h) állomási védjelzőhöz való közeledéskor.

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

Ha vonatkísérő, vagy pályafenntartási alkalmazott „Megállj” jelzést ad, a mozdonyvezető köteles a szabályzót azonnal a „C” állásba hozni és a vonatot megállítani.

19. cikk.

A menetsebesség mérséklése.

A menetsebességet a következő esetekben kell mérsékelni:

- a) ha a pályán emberek, állatok, vagy járművek stb. vannak és az adott „Figyelj” jelzésre azonnal nem távoznak;
- b) ha a pályaörök, vagy vonatkísérők valamelyike „Lassan” jelzést ad, vagy ha egyes pályarészekeken lassú jelek vannak kitűzve. A vonattal mindaddig lassan kell haladni, amíg újból szabad jelzést nem adnak;
- c) erős kanyarulatokban;
- d) kitérőkhöz, rakodókhoz való közeledéskor, azokon való áthaladáskor, váltókon, pályakeresztezéseken való áthaladás alkalmával;
- e) ködös időben és havazáskor, záporosóban, vagy ha bármely okból a távollátás annyira korlátozva 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.

A következő esetekben meg kell állni:

- a) ha ugyanazon vágányon, melyen a vonat halad, szembe vonat, mozdony, vagy kocsi közlekedik;
- b) ha lassan előtte haladó vonat utólérése lehetséges;
- c) ha a vonatkísérő személyzet „Megállj” jelzést ad;
- d) ha a vonalon „Megállj” jelzést adnak;
- e) ha a pályán akadály van, a mozdonyon, vagy a kocsi-kon sérülés keletkezett és ez a menetet veszélyezteti, vagy ha segélynyújtásra van szükség;
- f) ha a váltó nem áll helyesen.

A megállásnak rendszerint zökkenés mentesen kell történnie, hogy a járművek meg ne sérüljenek. A vonat gyors megállítása villamos fékkel csak szükség esetén, veszély elhárítására van megengedve.

21. cikk.

Közeledés az állomáshoz (kitérőhöz) és állomásra való haladás.

Az állomásba lassan kell behaladni és a váltóór jelzésére figyelni kell.

Ha a váltóór nincs a helyén, a váltó előtt meg kell állni és továbbhaladni csak a váltó megvizsgálása után szabad; egyúttal meg kell győződni arról is, hogy szembe nincs-e vonat útban.

A váltókon óvatosan kell áthaladni és helytelenül álló váltók előtt meg kell állni. A helytelenül álló váltókat szükség esetén a vonatkísérő köteles állítani. A váltókon való áthaladáskor még ügyelni kell arra is, hogy a kerekek ne legyenek befékezve; ettől eltérni csak veszély esetén szabad.

22. cikk.

Megérkezés a rendeltetési állomásra.

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

A mozdonyszínből az áramszedőket lehúzott helyzetben jól meg kell erősíteni, a menetszabályozó forgattyúját és irányváltóját le kell venni és végül a kéziféket jól be kell húzni.

23. cikk.

Jelentéstétel a szolgálat befejezése után.

A mozdonyszínből való távozás előtt a mozdonyvezető tartozik mozdonyát a villamoszerelőknek átadni és minden szolgálattétel után a művezetőnek jelentést tenni a szolgálat közben tapasztalt eseményekről és mindazokról a körülményekről, melyek a vonatforgalomra, vagy a vonatok biztonságára befolyással lehetnek.

24. cikk.

Segélymenet.

Ha a vonalról segélygépet kérnek, azt az üzemvezető, vagy helyettese rendeli ki.

A segélygép mozdonyvezetője menet közben fokozottan köteles a pályára és a jelzésekre figyelni.

A segélymozdony legfeljebb az engedélyezett sebesség felével haladhat.

25. cikk.

Tolatás és vonatösszeállítás.

Tolatás alkalmával mindig egy vonatkísérőnek kell a menetirányban előlmenő jármű előtt mennie és a mozdonyvezető köteles ennek a vonatkísérőnek jelzéseire ügyelni. A vonatkísérő a jelzéseket láthatóan és hallhatóan köteles adni. A kocsikat szalasztani, vagy hirtelen megrántani nem szabad, a tolatást mindig lassan és óvatosan kell végezni.

26. cikk.

Magatartás kisiklás esetén.

Ha a mozdony kisiklott, erről a művezetőnek jelentést kell tenni, hogy a beemelésre szükséges intézkedéseket megtehesse, esetleg segélymozdonyt küldhessen.

27. cikk.

Magatartás járóművek megsérülése esetén.

Ha a mozdony megsérült, de sérülése a biztonságát nem veszélyezteti, a vonattal a legközelebbi, vagy esetleg a végállomásig el lehet menni. Ha ez nem lehetséges, segélymozdonyt kell kérni.

Szolgáltatképtelennek kell tekinteni a mozdonyt:

1. ha a jelzőharang elromlott;
2. ha a kézifék elromlott;
3. ha keréktalplazulás, vagy törés folytán kisiklás veszélye fennforog;
4. végül akkor, ha a gépezetben oly hiba keletkezett, amely a továbbhaladást veszélyezteti, vagy lehetetlenné teszi.

Ha a vonatban lévő csillék valamelyike futóképtelenné vált, akkor munkások segítségével a sérült csillét a vonatból ki kell sorozni oly módon, hogy a csille a pályán a közlekedést ne zavarja.

28. cikk.

Magatartás havazáskor.

Havazáskor „Figyelj” jelzést gyakran kell adni, különösen olyankor, amikor a hó eltakarítása végett a pályán munkások dolgoznak, mert ezek a hideg miatt a fülüket esetleg bekötik és a jelzéseket nem jól hallják, ilyen esetben és főleg kanyarulatokban csak a legnagyobb óvatossággal szabad haladni.

5. A vonatkísérők és pályaoőrök, váltóőrök kötelessége.

A vonatkísérő feladata a mozdonyvezető felügyelete mellett és esetleg a váltóőr segédkezésével a csilléket összekapcsolni és a vonatokat összeállítani.

A váltók helyes állítása a külszínen a pályaoőrök és váltóőrök feladata.

A váltóőrök kötelesek egyúttal a vágányokat és váltókat takarítani és a váltósarukat kenni.

Ha menet közben baleset történik, a vonatot azonnal meg kell állítani, a vonatkísérők kötelesek a segélynyújtásban segédkezni.

A vonat megindítására, vagy megállítására a rendes üzemben a jelzéseket a vonatkísérők adják, azért pontosan ismerniük kell az összes jelzési szabályokat.

A vonatkísérők arra is kötelesek ügyelni, hogy a csillék a kitérők biztonsági határjelzőin kívül ne maradjanak.

A bányában való menetnél a vonatkísérőnek a mozdonyon, a legutolsó csillére helyezett széken vagy pályakocsin kell helyet foglalnia. A jelzőlámpát szabad menetnél úgy kell tartani, hogy a mozdony felé zöld színt, hátrafelé pedig vörös színt mutasson. Ugyanígy kell eljárni a külszínen, sötétben, vagy ha a távballátás korlátozva van.

A vonatkísérők, pályaoőrök és váltóőrök a külszínen a művezetőnek, a bányában pedig a bányafelügyelőnek vannak alárendelve.

C) FORGALMI ÉS JELZÉSI UTASÍTÁS.

Jelen utasítás célja mindazoknak az elveknek és határozmányoknak megállapítása, amelyek alapján a forgalmi, a vonatási és pályafenntartási szolgálatot rendben és biztonsággal lehet ellátni.

1. §.

A forgalmi szolgálat fogalma.

„Forgalmi szolgálat” kifejezése alatt mindazon intézkedéseket és teljesítményeket kell érteni, amelyek a szállítmányok biztos és rendes továbbításához szükségesek.

Az utasítás magában foglalja:

1. a menetek szabályozását;
2. a szállítmányok továbbítására szolgáló forgalmi eszközök, valamint szállítmányok átvételét;
3. a vonatok összeállítását és menesztését;
4. azok biztos közlekedése feletti felügyeletet;
5. a 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 üzemből, vagy megbízottja a személyzetet az utasításból havon-

kint oktatni és vizsgáztatni köteles. A szolgálati utasításban járatlan alkalmazottat a szolgálattól el kell vonni.

A végrehajtó- és vonatszolgálatnál alkalmazottak mind-egyike tartozik a szolgálati teendőre vonatkozó rendszabályokat megtanulni és a megkívánható jártasságot elsajátítani. Mozdonyvezetőkül csak hatóságilag képesített egyének alkalmazhatók.

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

Rövidlátó, színvak, nagyothalló és 18 évesnél fiatalabb egyéneket a végrehajtó szolgálatnál nem szabad alkalmazni. Iszákosokat a szolgálatból azonnal el kell távolítani.

3. §.

A személyzet alárendeltsége.

Az összes vasúti ügyek ellátásáért és szabályszerű rendes vezetéséért a mindenkori üzemvezető felelős, aki a szolgálatra vonatkozó utasításokat és rendelkezéseket közvetlenül adja ki. Valamennyi vasúti alkalmazott köteles az üzemvezető rendelkezéseit betartani és szigorúan követni.

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

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

Jogában áll a vasúti személyzetnek, ha az előljárótól nyert rendelet valamelyikét a fennálló utasítással ellentmondónak véli, ezt a rendeletet írásban kérni.

4. §.

Szolgálati órák.

A vonatmenesztő alkalmazottaknál, a pályafelügyelőknél, a mozdonyvezetőknél, végül a vonatőrök mindegyikénél jól járó zsebórának kell lennie és azt szolgálatban maguknál hordani kötelesek.

Mielőtt a vonatot elindítja, tartozik a menesztő alkalmazott a mozdonyvezető óráját megtekinteni és az órák helyes járásáról meggyőződni.

5. §.

A pályatest szabadon tartása.

A vonal mentén nem szabad a vágányokhoz közel szerszámokat, vagy egyéb anyagokat a megengedhetőnél kisebb távolságban lerakni. A sínszálaktól ilyen tárgyak legalább 90 cm távolságban úgy helyezendők el, hogy a pályán való biztos közlekedést ne akadályozhassák.

6. §.

Váltók, keresztezések, útátjárók és hidak megvizsgálása és jókarban tartása.

A váltók és keresztezések, nem különben az útátjárók tisztántartása a pályafenntartók kötelessége. Ezek tartoznak a váltókat rendszeresen kenni, a váltószékeket gondosan tisztítani és kenni, továbbá ezek tökéletes szolgálatképes állapotáról meggyőződni. Ezért:

- a) valamennyi váltóalkatrésznek szabályszerű szerkezetűnek kell lennie;
- b) az eltolható részek könnyen legyenek elindíthatók, az eltolható csúcssínek a sínszékeken egyenletesen fektessenek fel. Ezért a sínszékeket gondosan meg kell tisztítani és olajozni;
- c) a csúcssínek és tősínek közét — hogy azok mindenkor tökéletesen záródjanak egymáshoz — idegen testektől, mint pl.: pizoktól, homoktól, kavicstól; víztől, dértől, hótól és jégtől szabadon kell tartani.

A keresztezésnél fontos a keresztezési darabbal szemközt fekvő vezetősín és folyósín között hézag, valamint a keresztezési hézag szabadontartása is.

Az útátjárókat, különösen a folyósín és vezetősín (vezetőfa) közötti hézagot napjában többször is a közbekerült pizoktól, kövektől meg kell tisztítani.

A hidaknál meg kell nézni, nem kezd-e korhadni, vagy repedezni valamelyik faalkatrész, nem repedezik-e a falazat, vagy nincs-e az alap alámosva. Ha a hídtartó korhadt, akkor a hidat előbb szakavatott egyén megfelelően alátámasztani és az üzemvezető megvizsgálni tartozik. Csak azután szabad a járóműveknek a hídon át lépésben közlekedni. A korhadt hídszerkezetek mielőbbi kicserélése iránt azonnal intézkedni kell.

Minden váltót naponként egyszer a váltó őrizetével megbízott alkalmazottnak, havonként legalább egyszer ugyanezen alkalmazottnak és a pályafelvigyázónak közösen meg kell vizsgálni.

A netán észlelt hibákat a felvigyázó azonnal megszüntetni tartozik.

Ugyanez áll a hidakra nézve is.

8. §.

Ha váltón, útátjárón, vagy hídon a pályamunkás, vagy előmunkás hiányt észlel és azt egyedül megszüntetni nem tudja, tartozik azt a pályafelvigyázónak vagy üzemvezetőnek jelenteni.

Ha a hiány a biztos közlekedést veszélyeztetné és vonat várható, tartozik a vonatot a hibás hely előtt megállítani és a vonatszemélyzetet a hiányra figyelmeztetni.

9. §.

A csillék megterhelése.

A csilléket csak hordképességük mértékéig szabad megterhelni.

10. §.

Menetrend.

Amennyiben egyidejűleg több vonat közlekedik, úgy a vonatforgalom irányítása, vagy villamos távjelzővel, vagy a bányaközponttól kapott utasítás szerint történik. A kapott utasítástól eltérni csak a telefonközponttal történt megbízható megállapodás után szabad.

11. §.

A vonat rendezése és tolatása.

A csillék rendezése és tolatása lehetőleg emberi erővel történjék. A csilléket tolató munkásoknak nem szabad a csillék előtt, vagy között lenniük. A csilléket mindenkor a fogantyújuknál (vagy a hatóságilag előírt helyen) fogva kell tolniuk.

Egyáltalában tolatásnál minden óvintézkedést meg kell tenni, nehogy a csilléken, vagy embereken sérülések történhessenek.

12. §.

A tolatás megkezdése előtt meg kell vizsgálni, nincsen-e a csilléken, azok alatt, vagy előtt valamely akadály; ha ilyen volna, azt előbb el kell távolítani.

Mozdonnyal való tolatásnál az alkalmazottnak jelzősíp-pal és jelzőzászlóval, a sötétben és a bányában lámpával is el kell látva lenniük.

13. §.

A csillék össze- és szétkapcsolása.

Mozgásban lévő csilléket szét- vagy összekapcsolni nem szabad, hanem mindenkor be kell várni, míg a csillék teljesen megálltak.

A csillék közé lépni nem szabad. A szét- vagy összekapcsolásnál a kapcsolást végző egyéneknek a csillén kívül és oldalt kell állniuk. A kapcsolás elvégzése után a csille mellől el kell távoznia és csak azután adhat jelt a további tolatásra.

Mozdony által húzott járóműveket menet közben nem szabad olyan célból leakasztani, hogy a haladó mozdony és a leakasztott járóművek külön-külön vágányra haladjanak.

14. §.

Jelzések a rendezéseknél.

Emberi erővel való tolatásnál a rendelkezést élőszóval kell megtenni.

A mozdonnyal való tolatásnál mindenkor a jelzési utasításban előírt jelzéseket kell alkalmazni, olyformán, hogy a mozdonyvezető az adott jelzéseket mindenkor láthassa és hallhassa.

15. §.

Váltók kezelése tolatásnál.

A pályamunkások és előmunkások a tolatásnál közreműködni tartoznak és ha a szolgálat úgy kívánja, a váltók kezelésén kívül a csillék szét- és összekapcsolását stb. is kötelesek végzeni.

16. §.

A váltók helyes állása.

A váltóór vagy vonatkísérő felelős a váltók helyes állításáért, amiért is tartozik a váltókat mindig megfelelően állítani,

nehogy kisiklás, vagy baleset fordulhasson elő és mindannyiszor, ahányszor egy váltót egyik vágányról a másikra állított, személyesen tartozik meggyőződni, vajjon a csúcssinek jól záródnak-e. Nem szabad a váltóállásokat csak a tárcsa állásáról és messziről megítélni. Tolatás elvégzése után minden váltót a szabványos állásba kell visszahelyezni.

17. §.

Váltókat csak kézzel szabad állítani. Semmi körülmények között sem engedhető meg, hogy a váltókat a rajtuk átmenő mozdony, vagy kocsik kerekei állítsák át. Kivételt képeznek a rendező állomások rugókkal működő váltói.

Ha egyik vágányról a másik vágányra történik a tolatás, akkor a váltót csak akkor szabad ismét más vágányra állítani, ha a tolatott járóművek a határjelzón már túlhaladtak. Erről a váltókezelő a váltó átváltása előtt tartozik meggyőződni.

Tolatásnál szigorúan tilos:

1. a kocsikat a biztonsági határjelzón kívülhagyni;
 2. helytelenül állított váltón keresztül menni;
 3. a mozgásban lévő járóműveket szét- és összekapcsolni;
 4. a tolatást végző alkalmazottnak a mozdony homlokoldalán tartózkodni;
 5. menetközben a mozdonyra, vagy a kocsikra fel- vagy leugrani;
- Szigorúan kell még ügyelni arra:
6. olyan egyének, akik a tolatás által érintett vágányokon álló csillék rakodásával, javításával stb. foglalkoznak, a tolatás megkezdése előtt értesíttessenek és a vágányról eltávolozzanak;
 7. a mozdonyvezető minden mozgása előtt „Figyelj” jelzést adjon;
 8. a tolatott járóművek előtt idegen egyének a vágányokra ne lépjenek;
 9. könnyelműségből a tolatásnál alkalmazott, sem magát, sem társát veszélynek ki ne tegye.

18. §.

Elővigyázati szabályok a járóművek megfutamodása ellen.

Az állomáson, vagy kiágazási vágányokon álló járóműveket fékezni, vagy alátétfákkal kell biztosítani.

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

19. §.

Vonatok összeállítása.

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

20. §.

A mozdony állása.

A mozdonynak a menetirányban mindig elöl kell állnia, kivételt csak a következő esetek képezhetnek:

- a) a pályaudvaron eszközölt tolatásnál;
- b) próbamenetnél;
- c) olyan vonatknál, melyeknek a vonalról vissza kell tolatniuk és a mozdony kitérő hiányában a vonat élére állhat.

21. §.

A vonatkísérő személyzet felszerelése jelzőeszközökkel.

Minden vonatkísérőnek jelzősípval, jelzőlámpával és jelzőzászlóval, téli időjárás tartama alatt pedig megfelelő meleg ruházattal kell felszerelve lennie.

22. §.

A mozdonyvezető és vonatszemélyzet kötelessége indulás előtt.

A mozdonyvezető indulás előtt tartozik személyesen meggyőződni arról:

- a) a vonat és mozdony biztosan össze van-e kapcsolva, továbbá megvannak-e a szükséges eszközök;
- b) a vonatkísérők a helyükön vannak-e;
- c) a vonatkísérők jelzőeszközökkel el vannak-e látva.

23. §.

Jogosultság a vonaton, vagy a mozdonyon való utazásra.

A mozdonyon egyszerre csak három (3) személy foglalhat helyet.

A mozdonyon a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium VIII. szakosztálya és a bányakapitányság tagjai

kívül csak a mozdonyvezetőnek, üzemvezetőnek, helyettesének, továbbá a mozdonyt, munkavezetőket és a pályát vizsgáló felügyelőnek, vagy az e célra kirendelt alkalmazottnak szabad utazni. Mozdonyvonatnál, vagy külszínen a meddőhányóra menő vonatoknál a vonatkísérő a mozdonyon foglal helyet.

A mozdonyvezető mellett csakis a mozdony működését ellenőrző alkalmazott tartózkodhatik.

A vonaton a fent felsoroltakon kívül a vonatszemélyzetnek, a vasútengedélyeseknek, szolgálatban utazó alkalmazottaknak és munkásoknak szabad utazni.

A vasútüzemhez tartozó személyeket csakis padlózattal és oldalfalakkal ellátott kocsin szabad szállítani.

A társulat engedélyével bányalátogatókat csakis kellő felügyelet mellett szabad szállítani.

Idegen árukat szállítani tilos.

24. §.

A vonal járhatósága.

Minden vágányt mindaddig járhatónak kell tekinteni, amíg járhatatlanságát nem jelentik.

Ha tehát a pályán akadály van, az akadályt addig kell mindkét oldalról az előírt jelzésekkel fedezni, amíg az akadályt el nem hárították.

25. §.

Menetsebesség.

A vonatok legnagyobb engedélyezett menetsebessége óránként 12 km-ben van megállapítva. Útátjárókon, nagyobb hidakon, bevágásokban, végül oly kanyarulatoknál, ahol a szabad kilátás akadályozva van, továbbá váltókon való áthaladáskor a menetsebességet 6 km-re kell csökkenteni.

Ködös időben és ha a távolbalátás korlátozva van, a menetsebességet óránként 4 km-re kell csökkenteni.

Ha a mozdony nem a vonat élén van, vagy lassan jelzés esetén az engedélyezett legnagyobb menetsebességet a felére kell csökkenteni.

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

26. §.

Külszíni pályán, ha a távolbalátás korlátozva nincs,

0—3⁰/₀₀ emelkedésig, a földalatti pályán pedig 0⁰/₀₀—8⁰/₀₀ emelkedésig, a 6 km óránkénti sebességnél kisebb sebességgel mozgó vonat a külszínen 60 m-re, bányában pedig 100 m-re követheti az előtte haladó vonatot.

Tölt vonatok csak kivételesen és az engedélyezett sebesség felével közlekedhetnek.

27. §.

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

A váltó csúcsával szemben csak mérsékelt sebességgel szabad közlekedni, azért a mozdonyvezető tartozik a váltóhoz való közeledéskor a vonatsebességet az engedélyezett legnagyobb sebesség felére csökkenteni.

Ha a vonat az állomásba csak fokozott elővigyázattal engedhető be, a vonatot az állomás előtt meg kell állítani és úgy a mozdonyvezetőt, valamint a vonatvezető személyzetet megfélemlően értesíteni kell.

Az állomásokba való behaladásnál, valamint a váltókon és a keresztezéseken való áthaladásnál nem szabad a kerekeknek megfélemlenve lenniök, kivéve, ha a fékezéssel baleset hárítható el.

28. §.

A mozdony és a vonatszemélyzet teendői vonatközlekedés alatt.

Menetközben ügyelni kell:

1. a vonat kocsijaira,
2. a vonatról adott jelzésre,
3. a vonalra és végül
4. a vonalról adott jelzésekre.

A mozdonyvezetőnek és a vonatkísérőknek a vonaton elfoglalt helyüknél fogva különös feladatuk a vonalat, illetőleg az erről adott jelzéseket figyelni.

Különösen figyelni kell arra, hogy:

1. nem adnak-e a vonalról lassú menetre, vagy megállásra jelzést,
2. a kocsikra rakott teher nem csúszott-e szét,
3. menetközben nem szakadt-e el a vonat egy része,
4. az egyes kocsiknál nem mutatkoznak-e gyanús ingadozások, lengések, vagy lökések stb.

Ha a vonatnak a vonalon bármely okból meg kell állni, úgy a megállásra és az elindulásra nézve az előírt jelzéseket kell adni.

„Megállj” jelzés észrevételekor a vonatot minden rendelkezésre álló eszközzel meg kell állítani.

„Lassan” jelzés észrevételekor a sebességet az engedélyezett legnagyobb sebesség felére kell csökkenteni.

29. §.

A vonat megállása váltó előtt a vonalon.

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

Ha a mozdonyvezető valamely váltó állása iránt kétségben van, a vonatot még a kérdéses váltó előtt meg kell állítania.

Azonnal meg kell állítani a vonatot akkor is, ha olyan jelenség észlelhető, melyből következtetni lehet, hogy a további menetből veszély származhatnék.

30. §.

A vonalbejárás és örökös a telefonvezeték fölött.

A pályafenntartáshoz kirendelt örök kötelessége a vonalat naponként bejárni. Ez alkalommal a sínösszekötő csavarokat, ha lazák meghúzni, a sínszegeket leverní és egyéb kisebb hibákat megszüntetni kötelesek. A villamos szerelő tartozik meggyőződni arról, vajjon az áramvezeték (egy vezeték esetén a sínek fémes összeköttetése), villámhárítók, vonalkapcsolók és a pályát keresztező egyéb vezetékek rendben vannak-e. A nagyobb hiányokat a művezetőnek azonnal jelenteni kell, aki azonnal köteles intézkedni azok kijavítása, illetőleg megszüntetése iránt.

31. §.

Baleset és egyéb rendkívüli események.

A vonalon előforduló minden balesetet, vagy olyan eseményt, mely balesetet okozna, jelenteni kell.

Az összes személyzetnek, amely a vasút üzeméhez tartozik, kötelessége a villamos áramütések által okozott balesetek elkerülését célzó óvrendszabályokat ismerni és betartani.

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

A személyzetet a villamos áram által okozott baleseteknél követendő első segélyről szóló utasítással el kell látni.

Megtörtént balesetet azonnal jelenteni kell azoknak, akiknek hivatalos működése elsősorban szükséges.

Ha személyek is megsérültek, az esetben a kellő mentőszemélyzetet a helyszínre kell küldeni és a legközelebbi orvost a kötszerekkel oda kell hívni. Minden, a vasút üzeméből keletkezett oly balesetet, amelyeknél személyek is megsérültek, az első fokú rendészeti hatóságnak és a m. kir. bányakapitányságnak kell jelenteni. Ha a baleset a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium felügyelete alá tartozó vasútnál történik, a balesetet a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium VIII. szakosztályának is be kell jelenteni. Az ilyen balesetek megvizsgálásáról jegyzőkönyvet kell felvenni és azt a m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium VIII. szakosztályának fel kell terjeszteni.

A VILLAMOSVASÚTON VALÓ SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS.

1. A munkások bányába való beszállítására, vagy külön hatóságilag engedélyezett személyszállító kocsik, vagy kifogástalan jókarban lévő csillék szolgálnak.

2. A személyszállító kocsikban hatóságilag engedélyezett létszámnál, a csillékben pedig 4 embernél többnek helyet foglalni (utazni) szigorúan tilos.

3. Villamosvonaton való utazásra az üzemvezető által kijelölt munkahelyek munkásai jogosultak.

4. Csillékben való utazás alkalmával 15 cm-nél magasabb ülőke használata tilos.

5. Nyomatékosan figyelmeztetendők a munkások, hogy a villamosvezeték érintése életveszélyes.

6. A ki- és beszállás a személyszállítóvonatba csakis a ki-rendelt felvigyázó felügyelete mellett történhetik.

7. A személyszállítóvonatba be- és kiszállás előtt a villamosvezetékbe az áramot ki kell kapcsolni. Annak újra való bekapcsolása csak a felvigyázó határozott utasítására történhet.

8. A szerszámokat vállon vinni tilos. A szerszámokat a csille fenekén kell elhelyezni. A csillébe hosszabb szerszámot tenni, mint amilyen a csillébe elfér, tilos. Ezen szerszámokat külön csille szállítja.

9. A beszállást rendező felvigyázó a vonat elején, vagy végén úgy foglal helyet — arccal a munkások felé fordulva, — hogy onnan a vonat mozgását, az emberek viselkedését és a vonatkísérő jelzéseit figyelemmel kísérhesse.

10. A vonatra felszállni „Indulj” jel után, vagy a mozgásban lévő vonatról le- és felszállni szigorúan tilos.

11. Menetközben a csillében ülő személyzetnek felemelkedni, kezét, lábát, vagy valamely szerszámot kidugni és kihajolni szigorúan tilos.

12. Ha menetközben baj történik, vagy valami akadály támad, akkor a vonatkísérő azonnal vörös fényt mutat a mozdony felé, s erre a mozdonyvezető azonnal megállítja a vonatot. Ezenkívül a vonatkísérő és a felvigyázó, lámpájuk vízszintes ide-oda mozgatásával szintén jelt adnak a vonat azonnali megállítására.

13. Szerszámmal együtt kiszállni tilos. Az emberek vagy a szerszámot teszik ki előbb s azután szállnak ki, vagy fordítva, vagy pedig társuknak adják ki a szerszámot.

14. A személyzet szállítása alkalmával a vonattal anyagot szállítani tilos.

15. Személyszállító vonattal robbantó anyagot szállítani tilos. Kezelésbiztos robbantóanyag használata esetén — ha erre a bányakapitányság külön engedélyt ad — szabad személyszállító vonattal is kis mennyiségű robbantóanyagot szállítani.

16. A csillékben a nyílt lánggal égő lámpák oly módon tartandók, hogy attól semmiféle gyulékony tárgy tüzet ne foghasson. Ezenkívül a lámpa lángja a csillén belül maradjon, hogy a mozdonyvezető és a vonatkísérő figyelmét ne zavarja. A csillében legalább egy lámpának világítani kell.

17. Kisiklás, vagy más komoly baj esetén a kérdéses csille utasai lámpájukat a csille felett azonnal vízszintesen ide-oda mozgatják. Ezáltal jelt adnak a vonat azonnali megállítására.

18. A kisiklott csilléknek a vágányra való visszaemelése emelőőrüd segítségével végzendő, ilyen emelőőrüdek a pálya egyes helyein mindig készenlétben tartandók.

19. A személyszállítási maximális menetsebesség 7 km/óránál több nem lehet. Ez a sebesség kanyarokban, váltóknál, vagy keresztezéseknél felére csökkentendő.

20. Személyszállításra csak kifogástalan, jókarban lévő csillékből összeállított vonat használható. Erről a személyszállítást ellenőrző felvigyázó minden alkalommal köteles meggyőződni.

21. A villamos vasút munkavezetőit ott, ahol annak magassága 2·2 m-en alul van, védődeszkázattal kell ellátni, a véletlenségből előforduló megérintés megakadályozása céljából. Ezen deszkaburkolat épségéért közvetlenül a bányafőfelőr felelős, akinek kötelessége a vasútvonalat naponként bejárni és a deszkaborításokban észlelt hiányokat azonnal kijavíttatni.

22. A személyszállításra használandó pálya teljes hosszáról, annak összes berendezéseiről a bányafőfelőr által végzett naponkénti, valamint a szükséghez képest időszakos vizsgálatok eredményei egy külön személyszállítási könyvbe bevezetve, a bányaiüzemvezetőnek jelentendők.

23. A személyszállítóvonat ellenőrzésével megbízott bányafőfelőr kötelessége a személyszállítás alatt történt bármilyen rendellenességet, menetközbeni üzemzavart, valamint a be- és kiszállásoknál esetleg előforduló rendellenességet és fegyelmet sértő magaviseletet az üzemvezetőnek személyesen és írásban a napi jelentési könyvben jelenteni.

24. Az üzemvezető a rendet és fegyelmet sértő magaviseletet a szolgálati szabályzat szerint legszigorúbban bünteti. Ismétlődés esetén az illetőt a munkából eltávolítja.

25. Mivel a bányavasút áramszolgáltatásánál zavarok fordulhatnak elő, a mozdonyon bányalámpa tartandó készenlétben.

26. Ha az áramszolgáltatási zavarok, vagy a villamos mozdony üzemzavara hosszabb időtartamúnak mutatkoznak, akkor a felvigyázó felszólítására a munkásság köteles a csillékből kiszállni és útját gyalog tovább folytatni.

JELZÉSI UTASÍTÁSOK.

A vasutaknál látható és hallható jelzéseket kell alkalmazni. A hallható jelzéseket szájsípval, a látható jelzéseket pedig bányalámpával, jelzőlámpával, jelzőtárcsával, vagy jelzőzászlóval kell adni.

Jelzések a pályatesten.

I. Állandó jellegű jelzést jelzőlámpával, vagy jelzőtárcsával kell adni, éspedig:

„Szabad” jelzés zöld fényű lámpa, vagy zöld színű tárcsa, a vonat felé fordítva.

„Megállj” jelzés vörös fényű lámpa, vagy vörös színű tárcsa, a vonat felé fordítva.

„Lassan” jelzés sárga fényű lámpa, vagy sárga színű tárcsa, a vonat felé fordítva.

Magyarázat:

Ezeket a jelzéseket útelágazások, útkereszteződések és rakodók előtt alkalmazzák. A jelzőket a pálya, vagy a váltóór kezeli.

II. Bányalámpával, vagy jelzőzászlóval:

1. „Megállj” a jelzőtárgynak a vonat felé fordulva — vízszintes irányban ide-oda mozgatása.

Magyarázat:

a) A „Megállj” jelzés azt jelenti, hogy a vonalon olyan akadály van, amely a közlekedést veszélyezteti. Ezért a vonatot minden rendelkezésre álló eszközzel még a „Megállj” jelzéssel jelölt hely előtt meg kell állítani.

b) „Megállj” jelzést az akadály előtt olyan távolságban kell adni, hogy a haladó vonat az akadály előtt kisiklás veszélye nélkül meglehessen állítani.

c) „Megállj” jelzést lehetőleg úgy kell adni, hogy azt már messziről észre lehessen venni.

2. „Lassan” a jelzőlámpa körbeforgatása a vonat felé fordulva olyan magasságban, hogy a munkavezetőket ne érinthesse.

Magyarázat:

A „Lassan” jelzés azt jelenti, hogy a fedezett vonalrészen a vonatok legfeljebb a menetrendszerű sebesség felével közlekedhetnek. A jelzést a kívánt hely előtt kb. 30 méterrel kell adni.

Jelzések a vonaton.

A vonat elejének megjelölése: Egy fehérvilágú sugárvető lámpa a mozdony homlokán.

A vonat végének megjelölése: A vonatkísérő kocsiján előre zöld, hátra vörös fényt mutató lámpa.

A vonatkísérő és tolató személyzet jelzései.

A jelzéseket bányalámpával, vagy jelzőzászlóval és szájsípval kell adni.

a) „Előre” látható jelzés: a jelzőlámpa, vagy jelzőzászló fel és lefelé való mozgatása,
hallható jelzés: egy hosszú sípjel.

b) „Hátra” látható jelzés: a jelzőlámpa, vagy jelzőzászló vállmagasságban való nyugodt tartása,
hallható jelzés: két rövid sípjel.

c) „Lassan” látható jelzés: a jelzőlámpa, vagy jelzőzászló körben forgatása,
hallható jelzés: több hosszú sípjel.

d) „Állj” látható jelzés: a jelzőlámpa, vagy jelzőzászló vízszintesen ide-oda mozgatása,
hallható jelzés: több rövid sípjel.

A mozdonyvezető jelzései.

A jelzéseket jelzőharanggal, vagy kürttel kell adni.

„Figyelj” jelzés — hosszabb, legalább 6 ütemig tartó hangjelzés.

„A vonatszemélyzet hívása” különféleképpen csoportosított 2—3 tagból álló hosszabb, rövidebb időközben ismételt hangjelzés.

A mozdonyvezető a kapott jelzéseket hangjelzéssel köteles viszonzni annak jeléül, hogy azokat megértette és foganatosítja. Ez különösen a tolatásnál és a vonatok indításánál fontos, hogy a hibásan észlelt jelzésekből származó baleseteket el lehessen kerülni.

Kanyarulatok, légajtók, kereszteződések, rakodók előtt, valamint menet közben, különösen a pályatesten járó emberek észrevételekor ismételt figyelmeztető hangjelzéseket kell adni és a menetsebességet csökkenteni kell, sőt szükség esetén a vonatot meg kell állítani.

A pályát a hatóságokkal szemben a Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság Központi Műszaki Igazgatósága képviseli, a vasúti forgalom irányítását, a vasúti berendezések fenntartását, kiegészítését és végül rendeletek kiadását is az Igazgatóság eszközli.

A Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Részvénytársaság Bányagazgatósága van megbízva az illetékes hatóságok által kiadott rendelkezések végrehatásával és a pályát illető mindenemű javaslatok előterjesztésével. A vasút felelős üzemvezetője közvetlenül a bányagazgatónak van alávetve.

Ózd, 1942. február hó.

Budapest, 1942. február 7.

A Rimamurány-Salgótarjáni
Vasmű Részvénytársaság
Bányagazgatósága

A Rimamurány-Salgótarjáni
Vasmű Részvénytársaság
Tetmájer s. k. dr. Orbán s. k.

A m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter
21.399/VIII
1942.

Jóváhagyom.

Budapest, 1942. X. 12.

A miniszter rendeletéből:

Rostássy s. k.
miniszteri tanácsos.

P. H.

M. kir. bányakapitányság:
Miskolc.
601/1943. szám.

745/1943. szám.

Z á r a d é k.

A miskolci m. kir. bányakapitányság jelen szolgálati utasításnak a földalatti villamosüzemű mozdonyszállításra vonatkozó részét jóváhagyja.

Miskolc, 1943. március 1.

Huszthy Géza s. k.
miniszteri tanácsos.

P. H

A m. kir. bányakapitányság a rozsnyói és rudabányai bányauzemek részére jóváhagyja.

Kassa, 1943. április hó 2-án.

A bányakapitányság vezetője:

Dr. Erpf Ede s. k.

m. kir. bányahatósági
főtanácsos.

P. H

