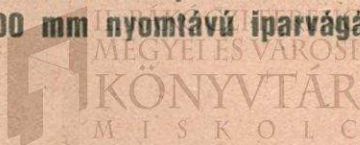


Aa 548

# Szolgálati utasítás

**Borsodnádasd Bányaiüzem szénosztályozó  
1000 mm nyomtávú iparvágányára**





II. RÁKÓCZI FERENC  
MEGYEI ÉS VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
MISKOLC

103411

# Szolgálati utasítás

**Borsodnádasd Bányaiüzem szénosztályozó  
1000 mm nyomtávú iparvágányára**

MISKOLC  
MÉGYEI ÉS VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
M I S K O L C

Borsodnádasd Bányaiüzem  
REV 1973



Vr  
Aa 548

2

622.64(439.134) (083.85)



II. RÁKÓCZI FERENC  
MEGYEI ÉS VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
MISKOLC

103411



Olvasótermi használatra  
REV 1972



# ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK.

## I. rész.

### I. fejezet.

A „Szolgálati Utasítás” hatálya, alapja és jóváhagyása.

1. A szolgálati utasítás az Ózdvidéki Szénbányáosztályozó rakodótelepére vezető, 1,000 mm szati Tröszt borsodnadasdi bányüzem szénnyomközű iparvágány saját, belső vasútüzemének lebonyolítását szabályozó forgalmi, jelzési, pályafenntartási és vontatási rendelkezéseket tartalmazza. Az iparvágány az ONV Ózd—Borsodnadasd vágányából ágazik ki. A belső vasútüzemben vasúti járművek mindennemű mozgatása tolatásnak minősül. A tolatások lebonyolítását Diesel-mozdonyal történik. A vállalat saját, belső vasútüzemét az ONV vonal 140+79,10 sz. szelvényéből, A/1. sz. C. IV. rendszerű kitérővel leágazó öt csonkavágányon bonyolít le.
2. A szolgálati utasítás feladata, hogy meghatározza és rendszerbe foglalja mindazokat a rendelkezéseket, amelyek a saját, belső vasútüzem zavartalan, üzembiztos és gazdaságos lebonyolítása végett feltétlen szükségeüzemben alkalmazott dolgozókkal, és ezeksek, célja, hogy megismertesse a belső vasútvezetésével, illetve felügyeletével megbízottakkal azokat a szabályokat, amelyek a dol-

gozók testi épségének megóvása, és reájuk bízott népgazdasági vagyon maradéktalan megóvása érdekében feltétlenül meg kell tartaniok.

3. Az utasítás rendelkezéseinek alapját az engedélyokirat, a szabványos és keskeny nyomközű közforgalmú és korlátolt közforgalmú vasutakra érvényes „F. 1. sz. Jelzési Utasítás” és F. 2. sz. „Forgalmi Utasítás”, valamint a pályafenntartási és vontatási szolgálatot szabályozó utasítások rendelkezései képezik. Ezeket kiegészítik a helyi viszonyokra való tekintettel szükséges különleges szabályok.
4. A szolgálati utasítást a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1952. sz. rendeletével hagyta jóvá. Az iparvágányhálózat mint vasúti létesítmény feletti felügyeletet a MÁV Miskolci Igazgatósága, felügyeletet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya gyakorolja.

## II. rész.

Az iparvágány vontatóvágánya az ONV-vonal 140+79+10 sz. szelvényében Borsodnádásd Lemezgyár és Borsodnádásd falu állomások között a pálya jobb oldalán ágazik ki az 1. sz. C. IV. rendszerű jobb irányú váltóval, a szelvényezéssel megegyező irányban.

Kiágazás után a vontatóvágány az 1+55,71. sz. szelvényből kezdődően, a rakodóállomás öt csonkavágányból áll.



A rakadóhelynek, illetve a borsodnádasi aknaüzem osztályozó- és rakodóterének 5 vágánya van.

Az iparvágányra rendelt kocsikat az iparvágány I. és II. sz. vágányán kell átadni, az iparvágányon kezelt kocsikat annak III. sz. vágányán kell az állomásnak visszaadni.

A mérlegvágány és a két rakodóvágány az 5+11,00 sz. szelvényben, az egyéb áruk rakodására szolgáló vágány a 0+20 és 1+23,60 szelvényben végződik földkúpban.

(Lásd 1. sz. melléklet.)

Ennek alapján az egyes vágányok hossza a következő:

I. sz. vágány	330 m
II. „	310 m
III. „	390 m
VI. „	100 m
V. „	50 m

A vágányok Diesel-vontatómozdonyt üzemeltetnek, melynek üzemét a bányauzem dolgozói bonyolítják le. Az iparvágányon egy kapu nyert elhelyezést, melyek nyitása és nyitott állapotban való rögzítése a bányavállalat kapusának kötelessége.

A III. sz. vágányba 25 tonnás „Schember”-rendszerű vágányhídmérleg került beépítésre.

Az iparvágány hossza 1180 m, legmagasabb emelkedése, illetve esése 3 ‰, legkisebb sugara 75 méter. Az iparvágány felépítménye fm-ként 17,7 kg-os „i” rendszer, 12 m hosszú acélsinek-ből épült, a sinek alatt 69 cm maximális talpfabeosztással.



Az iparvágányra 7,92 tonna tengelynyomású kocsik állíthatók ki. Maximális sebesség 10 km/ó. Az iparvágányt az Ózd—borsodnádasi keskeny-nyomközű iparvasúton közlekedő mozdonyokkal szolgálják ki.

A váltó számozása és szelvénye az alábbi táblala szerint:

A. 1. sz. váltó	1+55,71 sz. szelvényben
A. 2. „	3+00 „
A. 3. „	0,00—1+80,00 „
A. 5. „	2+65,36 „
A. 6. „	2+75 „
A. 7. „	0+46 „
A. 8. „	1+98,85 „
A. 9. „	2+25,46 „
A. 10. „	2+65,15 „

A beépítési hely az 1. sz. mellékleten található.

Az iparvágány kocsimegfutamodás elleni biztosító berendezései.

Az iparvágányon kocsimegfutamodás elleni biztosítás végett az 1+35,00 sz. szelvényben vágányzáró sorompó van felszerelve, hogy a belső vasútüzem munkáját elősegítsék.

Az üzemi berendezések leírása:

1. A 2+12,09 sz. szelvényben első üzemi berendezés a vasúti vágányhídmérleg, a III. sz. vágányon a magas rakodótól kb. 50—60 m-re a szelvényezéssel megegyező irányban.

A vágányhídmérleg típusa „Schember”. Teherbírása 25 000 kg. A mérleg az üzem kezelésében van. Rendszere olyan, hogy beépítésénél fogva, az iparvágány nincs megszakít-

va. A mérlegelő súlyvezeték hossza 25 000 kg véghatárig van kalibrálva, ezért egy teljes vasúti kocsi mérlegelésére alkalmas. Az iparvágány alatt épített betonaknában foglal helyet az emelő berendezése, a kétkarú emelő stb. ebből betonfolyosó vezet a mérlegházba a mozgatórész számára.

A téglából épített mérlegház a III. sz. mérlegvágány mellett, a szelvényezéssel megegyező irányban haladva, jobb oldalon nyert felépítést.

A mérlegház vasút felé eső, belső falánál van felszerelve a villamos meghajtású fogasrudas emelő és a mérlegelő súlyvezeték az állítható nehezékekkel. A mérlegház tetején vágányhídmérleg-jelző van felszerelve. A mérlegszerkezet beton alapra van építve. Meghajtómotorja, mely a felhúzást eszközli, 4 kW teljesítményű, és 1440 ford./perc fordulatszámú, rövidrezárt kivitelű. Az energia betáplálása oszlopról becsatlakozó 35 négyzetmilliméteres páncélkábelben történik. A villamos motor előtt 25 A-es motorvédő olajkapcsoló van építve, s ezenkívül egy 100 A-es szakaszkapcsoló is fel van szerelve.

2. A 2+68,00 sz. szelvényben magasrakodó van felépítve, amely a bunkerből bejövő szenet osztályozva ömleszti a vagonba. Felépítése olyan, hogy az I. II. és III. sz. vágányokon álló vasúti kocsikba tudja ömleszteni a termelvényt. Vas tranzverzeken épült, hullámlemezzel fedett, szalmacementlapokkal borított épület felső emeletén gumiheveder se-



gítségével a bejövő szén leürítése. A leürítés helyén és a magasürítőhöz vezető hídon is bő világítás gondoskodik a tolatási munka megkönnyebbítéséről.

*A borsodnádasdi iparvágányt kiszolgáló  
szolgálati művek.*

1. Fatelepi iroda és fűrészház.

2. Fatelep.

Mozdonyszín.

E szolgálati művek tulajdonképpen körülveszik a szorosán vett iparvágányt.

A vasútüzem szempontjából közvetlenül a bejáratú vágány felől, a szelvényezéssel megegyező irányban haladva, jobb oldalon az A 3. és 8. sz. váltók távolságának hosszában a fatelep nyert elhelyezést. Az A. 4. sz. váltó síkjában, szelvényezésen kívül nyert elhelyezést a fatelepi fűrészház és iroda. Az V. sz. vágány végében nyert elhelyezést a mozdonszín. L. 1. sz. melléklet.)

Az iparvágányon a következő műtárgyak vannak felépítve, az alábbi nyílásokkal: lásd 1. sz. melléklet.)

Megnevezés és úrszelvényhez való viszony	Szelvény	Nyílás (m)
mozdonszín	0,90	0,0
mérlegház	2+12,90	1,8
fatelepi fűrészház és iroda úrszelvényen kívül	1+23,20	20,00
magasrakodó úrszelvényen kívül leeresztett csúszdája úrszelvénybe ér 1 m-re	2+68	2,00



A borsodnádasdi iparvágányt pályaszíntbe metsző üzemi út nincsen.

*Az iparvágány kiszolgálása rendszeresített munkakörök ismertetése (Lásd 3. sz. melléklet)*

A szénosztályozó rakodói üzemterén és iparvágányán vasútüzemvezető 8 órás szolgálattal. Feladata: az iparvágány belső vasútüzemének vezetése, irányítása, a vagonöltés, rakodás, mérlegelés ellenőrzése és vontatás ellenőrzése. Az üres és teli kocsik besorolása, kapcsolat az ÓNV-al, a fakirakások és berakások irányítása. Feladata a rábizott dolgozók testi épségének, mindenekelőtt szem előtt tartása és a szocialista vagyon maradéktalan megóvása. Szakonként szállítási felvigyázó, 8 órás szolgálattal. Feladata a vasútüzem területén a tolatás és rakodás szakonkénti lebonyolításáért a rábizott dolgozók testi épségéért, valamint a szocialista vagyon maradéktalan megóvásáért.

*Vagontöltők, rakodók és vontatók*

A vasútüzemvezető, a közvetlen előljárójuk 8 órás szolgálatot teljesítenek. Feladatuk kiszolgáláskor ügyelni, hogy a repülősínek el vannak-e az iparvágánytól távolítva, a magasrakodó csúszdáinak — melyek leeresztett állapotban ürszelvénybe érnek — a felhúzása. Kötelesek gondoskodni a vasúti kocsik szabályszerű

átvételéről, azok szabályos megrakásáért, lemeszeléséért, a mérlegre vontatásért, majd a rendszerezésért.

A MEO-sok feladata a szén kalória tartalmának és hamu  $\%$ -ának ellenőrzése.

Az őrség feladata: a szocialista vagyon maradtlan megóvása és idegen személyeknek az üzem területére való belépésének megakadályozása.

*Az iparvágány belső vasútüzemét biztosító értekezési berendezések az alábbiak:*

A borsodnádasdi aknaüzem üzemi és vasúti távbeszélő összeköttetésben áll az iparvágánnyal. Más fajta távbeszélő az iparvágányon nincs. Az iparvágány felépítménye fm-ként 17,7 kg-os „i” rendszer — 12 m hosszú acélsínekből, a sínek alatt 69 m maximális talpfabeosztással bányakavicsba kagyazva készült. Az iparvágányra 7,92 tonna tengelynyomású kocsik állíthatók ki.

### III. fejezet

*A vasútüzemi munka vezetése, irányítása és ellenőrzése.*

Saját belső vasútüzem tervszerű, üzem és forgalombiztos, valamint gazdaságos vezetése végett a vállalat felelős vasútüzemvezetőt köteles kijelölni és a vasútüzem lebonyolítását „Szolgálati Utasítás”-ban szabályozni.

Vontató járművel rendelkező iparvágány kije-



lött vasútüzem vezetője a „Szolgálati Utasítás” rendelkezéseiből az Államvasutak Miskolci Igazgatóságánál vizsgázni köteles. A vizsga eredményeiről a vállalat a MÁV Igazgatóságától írásban értesítést kap. Ezt megelőzően vasútüzemvezetői ténykedéssel kijelölt dolgozót megbízni, illetve neki ilyen ténykedést végeznie nem szabad. A megbízott üzemvezető évenként egyszer, valamint új utasítás, illetve a meglevőhöz kiadott elvi változások életbelépése előtt az előbbieken meghatározott vasúti szervnél előre meghatározott időben vizsgázni köteles.

A Szolgálati Utasítás a helyi adottságok, illetve az üzemelési mód megváltozása esetén a vállalat kiegészíteni, illetve módosítani köteles.

A Szolgálati Utasítást, (továbbiakban utasítás) illetve annak kiegészítését, vagy módosítását életbelépése előtt a MÁV Igazgatóság útján a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya Forgalmi Szakosztályához köteles jóváhagyásra három példányban az iparvágány vázlatos helyszínrajzával együtt felterjeszteni. Életbeléptetni csak jóváhagyás után szabad.

A kijelölt vasútüzemvezető két tanú előtt aláírt felelősségvállaló nyilatkozatot (2. sz. melléklet) köteles kiállítani, amit sikeres vizsga esetén az előbbi bekezdésben közölteknek megfelelően a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya Forgalmi Szakosztályához kell négy példányban felterjeszteni jóváhagyásra. A jóváhagyási záradékkal ellátott, visszakapott nyilatkozatot a vasútüzemvezető helyiségében szembetűnő helyen ki kell függeszteni, egy hiteles



másolati példányt az illetékes elsőfokú rendőrhatalóságnak is meg kell küldeni.

A vasútüzemvezető köteles a felelősségvállaló nyilatkozatban általa vállaltakat megtartani.

\*A vasútüzemvezető köteles gondoskodni arról, hogy a vasútüzem lebonyolításához szükséges jól képzett személyek, — beleértve a megfelelő tartaléklétszámot — is elegendő mennyiségben és állandóan rendelkezésre álljon. A vasútüzem tervszerűtlen, vagy szabálytalan, illetve gazdaságtalan vezetése, valamint az ebből származó balesetek vagy káros következmények miatt a vasútüzemvezető a közlekedés- és postaügyi miniszter által fegyelmi, a hatóságok részéről pedig bűnvádi eljárás alá vonható.

A vasútüzemvezetőnek a vezetése alatt álló dolgozók munkájáról és a vasútüzem teljesítményeiről állandóan teljesen tájékozottnak kell lennie.

A vasútüzemvezető távolléte tartamára a vállalat a vasútüzem vezetésére helyettest köteles kirendelni. A helyettest vasútüzemi szempontból a vasútüzemvezető jogai illetik meg, de ugyanakkor viseli a vasútüzemvezető felelősségét is.

Az iparvágány egész vasútüzemét a vasútüzemvezető és egy tolatásvezető (száll. felvigyázó) vezeti.

## *Az üzemvezető és a tolatásvezető hatáskörének rövid leírása.*

A belső vasútüzem normális üzemét biztosító vasútüzemvezető szolgálati előljáró. Ezért köteles gondoskodni a vasútüzem zavartalan és gazdaságos üzemének biztosításáról. Az iparvágányon épült adagoló és egyéb berendezések, gépek üzembiztos működéséért, a szocialista vagyon megóvásáért, a balesetmentes vasútüzemért.

A szállítási felvigyázó köteles az iparvágány rakodóhelyén megszervezni a széntermék vagonba rakodását, a dolgozók eszközökkel stb. való ellátását, a gépek, berendezések megőrzését, a belső vasútüzem összes belső ténykedését. A vasútüzemvezető távollétében annak teljes jogú felelős helyettese. Ellenőrzést köteles gyakorolni az ÖNV személyzete által végzett mérlegeléseknél. Ez közli a kocsirendeléseket, vagy azok lemondását. Ügyelni köteles az úrszelvény szabadontartására és tisztaságára. Tolatás közben a tolatószemélyzet, valamint a vasútüzemi szolgálatban foglalkoztatott más olyan dolgozóknak, akik a tolatásokkal összefüggő ténykedést végeznek, közvetlen szolgálati előljárója a tolatásvezető, akinek kötelessége a forgalom — vagyon — és személy biztonságára vonatkozó rendelkezések megtartása fölött őrködni.

Az iparvágány egész területén a pálya fenntartása az ÖKÚ. kötelessége.



1. A vasútüzemvezető a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók munkájának szabályozására köteles munkabeosztást készíteni, amelyet a meghatározott létszám, a szabadságidők és pihenőidők figyelembevételével, munkakörök szerint kell összeállítani. Ebben valamennyi munkakörre, s ezen belül valamennyi dolgozóra vonatkozóan meg kell állapítani:
  - a) munkakörök szerint részletezve a létszámot, és meghatározni, hogy az egyes munkaköröknek milyen a foglalkoztatás időtartama. (pl. állandó nappalos 7—15 óráig, vagy kétműszakos, esetleg 8—16 órás váltott műszak van; mikor van pihenőidő):
  - b) a szolgálatra jelentkezés és szolgálatból való lejelentkezés idejét, helyét és módját, a szolgálat átvételére, átadására vonatkozó utasítást,
  - c) a dolgozók szolgálati helyiségeinek megnevezését, a szolgálati helyek, körzetek pontos meghatározását,
  - d) a teendők részletes felsorolását,
  - e) a dolgozók pontos lakáscímét,
  - f) az üzem szempontjából esetleg szükséges megjegyzéseket,
  - g) a dolgozó aláírását, mellyel elismeri, hogy munkabeosztását tudomásul vette.
- 2: A munkabeosztás az utasítás 3. sz. mellékletét képezi, amit a vasútüzemvezető irodájában ki kell függeszteni. Ha az iparvágány vasútüzemének lebonyolítása csupán emberi vagy



állati erővel történik, munkabeosztás helyett 3. sz. mellékletként a vasútüzemvezető irodájában ki kell függeszteni azoknak a dolgozóknak a névsorát, akik tolatást végeznek, illetve akik beosztásuknál fogva vizsgára kötelezettek.

Az adott helyzetnek megfelelően a változásokat keresztül kell vezetni a 3. sz. mellékleten. A módosítások tudomásulvételét a dolgozó aláírásával elismerni köteles.

#### IV. fejezet.

##### ... Vontatókezelők.

A dolgozók létszáma műszakonként pl. délelőtt 3 fő, délután 2 fő, éjjel 2 fő. Ezekből (lásd a 3. sz. mellékleten) 1 fő vasútüzemvezető délelőtt az iparvágányon, rajta kívül 1 fő szállítási felvigyázó. A délelőtti műszakban 3 fő van telepítve vagonöltéshez és vontatáshoz, szóval általában a rakodáshoz. Délután és éjjel 2 fő. Műszakváltás előtt 5 perccel a fenti beosztásban dolgozók kötelesek megjelenni az üzem felelős üzemvezetője, illetve az iparvágány vontatásvezetője, tehát a szállítási felvigyázó előtt az iparvágány felügyeleti irodájában. Itt a vontatással, rakodással és töltéssel, valamint a mérlegeléssel kapcsolatos utasításokat megkapják, és 6 órakor munkába állni kötelesek.

## Vontató Diesel-mozdonyvezetők és töltők munkaköre.

A munkaátvétel után köteles meggyőződni az úrszelvény, a bennálló vagonok és töltési lehetőségekről. Köteles megvizsgálni a széntöltőcsúszda üzemképességét, a vontató Diesel-mozdony állapotát és minden egyebet, ami a meginduláshoz szükséges. Szénvonó kapának, fűrészpornak, valamint megfelelő arányban hígított mésztejnek a biztosításáról is köteles gondoskodni. Pontosan be kell tartania a gépekkel vontatható vagonok számát.

A vasúüzemben foglalkoztatott valamennyi dolgozóról a vállalat pontos feljegyzést köteles készíteni, amelyben a dolgozó személyi adatain (név, születési hely és idő, anyja neve, lakcím) kívül nyilván kell tartani a vasútüzemi szolgálatra történő alkalmaztatástól kezdve folyamatosan; a szolgálati beosztásra, a beosztásváltásokra, az orvosi vizsgálatokra, a vizsgáztatásokra és azok eredményeire, valamint az oktatásokon való részvételre vonatkozó adatokat.

### V. fejezet.

#### *A dolgozók alkalmazásának feltételei.*

#### Oktatás és vizsgáztatás.

Vasútüzemi szolgálatra csak a magyar honos, orvosilag vasútüzemi szolgálatra alkalmasnak talált, testileg és szellemileg ép, 18 évesnél idősebb, írni-olvasni tudó dolgozót szabad alkalmazni. A



vasútüzemben alkalmazott dolgozók közül a vontatójárművek személyzetét 2 évenként, a többi dolgozót pedig 3 évenként egyszer szolgálatra alkalmasságuk megállapítása szempontjából orvosi vizsgálatnak kell alávetni. Az orvosi vizsgálaton meg nem felelt dolgozót vasútüzemi szolgálatban tartani nem szabad. Az orvosi vizsgálatról szóló értesítést a vállalat a dolgozóra vonatkozó személyi okmányok között megőrizni, és az adatokat a dolgozóval vezetett előjegyzésben nyilván tartani köteles.

Ezt selejtezni nem szabad.

Egyáltalán nem kell vasútüzemi alkalmatosság szempontjából orvosi vizsgálatnak alávetni azokat a dolgozókat, akik emberi erővel végzett tolatásoknál csupán a kocsik betolásában segídeknek, de más vasútüzemi ténykedést nem végeznek. Vontató Diesel-mozdony kezelőjének gépkezelői képesítéssel rendelkező dolgozót szabad csak alkalmazni. Ilyen vizsgálával nem rendelkező személyt még kivételes, illetve kivételes esetben sem szabad ilyen szolgálatra beosztani. Gépkezelői vizsgálával nem rendelkező személynek vontatójárművet kezelnie nem szabad.

Az ittasság fegyelmi vétség. Iszákos ember szolgálatban nem tűrhető meg. Az ittasan talált dolgozót szolgálati beosztásából azonnal le kell váltani, a vasútüzem területéről el kell távolítani. Az ittasságot jegyzőkönyvben rögzíteni kell. Ezek végrehajtására a vasútüzemvezető köteles intézkedni.

Észrevett ittasságról a vasútüzemvezetőnek azonnal jelentést kell tenni.

103411



A vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók részére a vasútüzemvezető az utasítást és a MÁV végrehajtási utasítást köteles rendelkezésre bocsátani. Állandó jellegű beosztás, változás, vagy munkaviszony megszűnése alkalmával ezeket a vasútüzemvezetőnek vissza kell szolgáltatni.

A dolgozók kötelessége a rendelkezésre bocsátott utasítást a kiadott rendelkezéseknek megfelelően helyesbíteni. A helyesbítések végrehajtását a vasútüzemvezető ellenőrizni köteles. A dolgozók az utasítások, írásbeli rendeletek, átvételét aláírásukkal elismerni kötelesek. A vasútüzemvezető köteles utasításnyilvántartást vezetni. A dolgozók kiképzését és továbbképzését a következők szerint kell végezni:

A dolgozót a szolgálat végzésére a kiképzés alkalmával alaposan meg kell tanítani. A kiképzés alkalmával módot kell adni a dolgozóknak arra, hogy a szükséges elméleti tudást, és a munkavégzéshez szükséges gyakorlati ismereteket megszerezhesse, elsajátíthassa, az utasítás és óvórendszabály szerinti munkafogásokat. A gyakorlati ismeretek elsajátítása céljából a vasútüzemi munkára kijelölt személyt tanulás végett tapasztalt, ügyes dolgozó mellé kell beosztani. Önálló munkavégzésre való felhatalmazásig önálló ténykedést végeznie nem szabad. Önálló szolgálatra beosztás előtt a dolgozót le kell vizsgáztatni. Csak sikeres vizsga alapján szabad a dolgozót vasútüzemi szolgálatra beosztani.

Azokat a dolgozókat, akik emberi erővel végzett tolatásnál csak a kocsik tolatásában segídenek, vasútüzemi szolgálatra kiképezni és vizs-



gáztatni nem kell, teendőikre a helyszínen a tolatásvezető utasítja. Már kiképzett dolgozók kötelesek a szolgálatukra vonatkozó utasításokkal és rendeletekkel vasútüzemi foglalkoztatásuk egész ideje alatt öntevékenyen és állandóan foglalkozni és a fejlődéssel lépést tartani.

A már kiképzett dolgozókat rendszeresen oktatni kell. A rendszeres oktatásokon azonban nemcsak az utasítás és óvórendszabály folytatólagos ismétlésével, hanem az üzem időszerű és legújabb termelési feladataival, azok helyi és általános megoldásával, a fejlődéssel és az ennek következtében előálló változásokkal, az új és jobb munkamódszerekkel, az előforduló hibák ismeretetésével és kiértékelésével, a munka helyi megszervezésével kell foglalkozni, és ezekkel kapcsolatba hozni az utasítás vonatkozó rendelkezéseit.

A vasútüzemvezető, illetve a vállalat által megbízott tolatásvezető (szállítási felvigyázó) a dolgozókat kéthetenként rendszeresen oktatni tartozik. Az oktatásra kötelezett dolgozókat az utasítás anyagából évenként meg kell vizsgáztatni. Az oktatásokat és vizsgáztatásokat az oktatási naplóban kell előjegyezni. Az oktatások és vizsgáztatások megtörténtét a dolgozók befejezés után aláírásukkal elismerni tartoznak. Az igazolatlan elmaradásáért a dolgozót felelősségre kell vonni, és az oktatást, illetve a vizsgáztatást pótolni kell.

Olyan dolgozót, aki az utasításban kellően nem jártas, vagy a gyakorlati munkát jól nem tudja végezni, szolgálatban megtúrni nem szabad, hanem a szolgálatból le kell váltani, és csak újabb

sikeres vizsga letétele esetén szabad ismét szolgálatra beosztani.

Ha az oktatást, vagy vizsgáztatást a vállalat-tól kapott megbízás alapján vállalaton kívül álló személy végzi, ezek végzéséért felelőség a vállalatot — mint megbízót — terheli. Az oktatást végző egyén felelősége ettől függetlenül fennáll.

## VI. fejezet.

### *Munkafegyelem. Felelőség. Kötelességteljesítés. Magatartás.*

A munka alapja a tudatos munkafegyelem, amelynek megtartása és biztosítása valamennyi dolgozó elsőrendű kötelessége. A vasútüzem veszélyességéből következik, hogy a munkafegyelem az üzembiztos és gazdaságos munkavégzés szempontjából igen nagy jelentőségű, ettől függ a munka minősége, termelékenységése és a nép-gazdasági tervek teljesítése.

A dolgozó felelős a rábízott teendők szabályszerű, forgalombiztos és lelkiismeretes vezetéséért. Feljebbvaló jelenléte senkit nem mentesít a szolgálatával járó felelőség alól.

A dolgozónak az utasításokban foglaltakat, a vasútüzemvezető és felsőbb szervek, rendelkezéseit pontosan meg kell tartani, és gondoskodni kell arról is, hogy azokat mások is megtartsák. Olyan esetekben is a vasútüzem és a biztonság érdekeinek megfelelően kell a munkát elvégezni, amely esetekre az utasítás kifejezetten nem



rendelkezik. A vasútüzemben foglalkoztatott dolgozó helyét még életveszély esetén sem hagyhatja el mindaddig, amíg a biztonság megóvása érdekében minden tőle telhetőt el nem követett.

A dolgozó a munkát köteles pontosan megkeze-  
deni, a munkaidőt teljes egészében munkával  
tölteni. Magáncélú ténykedésekkel, beszélgeté-  
sekkel, munkára vagy távozásra történő előké-  
születekkel a munkaidőt megrövidíteni nem  
szabad. A munka közben bekövetkezett, vagy  
olyan megbetegedést, illetve akadályt, amely a  
szolgálatban való megjelenést gátolja, a vasút-  
üzemvezetőnek azonnal be kell jelenteni. A dol-  
gozó munkahelyét és a rábízott munkaeszközö-  
ket, valamint a vasútüzemi jelzőeszközöket —  
jelző és egyéb berendezéseket állandóan tisztán  
és jókarban köteles tartani.

A vasútüzemvezető a köteleességteljesítés terén  
példamutató magatartást köteles tanúsítani.

A rendelkezéseket röviden, érthetően és hatá-  
rozottan kell kiadni. Munka közben előszóval  
adott rendelkezést, közlést, vagy értesítést az azt  
vevő vasútüzemi dolgozó szószerint köteles meg-  
ismételni, hogy a tévedések, félreértések meg-  
előzhetőek legyenek, a rendelkezést, közlést, vagy  
értesítést adó dolgozó pedig a vétel helyességét  
ellenőrizni köteles.

A dolgozó önérzetét sértő bánásmód feljebb-  
valóhoz méltatlan és tilos. A dolgozó minden-  
kor fegyelmezett, munkatársaival együttműködő,  
összeférő és támogatásra kész magatartást köte-  
les tanúsítani.

A dolgozó a rendelkezésre jogosultaknak a

munkavégzésre vonatkozó rendelkezéseit maradéktalanul végrehajtani köteles. Amennyiben a dolgozó rendelkezésre jogosult feljebbvalójától az utasításokkal, óvórendszabályokkal vagy a fennálló rendelkezésekkel ellenkező értelmű, vagy olyan természetű utasítást kap, amelyet a vasútüzem biztonságára veszélyesnek tart, aggályait kifejezeni tartozik, és ha a feljebbvaló ennek ellenére is kívánja utasításának végrehajtását, a dolgozónak joga van a végrehajtás előtt az utasítás írásbeli kiadását kérni. Ha a feljebbvaló a végrehajtáshoz ragaszkodik, a szóbeli utasításnak írásbeli megisméltetését nem tagadhatja meg. A rendelkezést a dolgozó azután a biztonság megóvásának szemelött tartásával köteles végrehajtani. A kapott utasítást az érdekelt dolgozó meghallgatása után a vasútüzemvezető köteles felsőbbségének az eset részleteinek jelentése mellett felterjeszteni. A felsőbbség az esetet megvizsgálja, s annak eredményéhez képest intézkedik.

A vasútüzemben ellenőrzést végző — üzemen kívülálló — dolgozóknak az egyes munkahelyeken dolgozók előtt magát igazolnia kell. Ha az ellenőrző személy, az ellenőrzésre jogosultságát igazolni elmulasztaná, őt igazolásra kell felszólítani, és megállapítani, hogy valóban jogosult-e az ellenőrzésre. Felhatalmazás hiányában az ellenőrzést megengedni nem szabad. E tekintetben közömbös az a körülmény, hogy az ellenőrzést végző személyt az üzem dolgozói ismerik-e vagy sem.



## VII. fejezet.

### *Új munkamódszer érvényesítése.*

A vasútüzemben még nem vizsgált és el nem fogadott új munkamódszerekkel való kísérletezés üzemveszélyes lehet. Ezért a vasútüzemben a forgalom, — a személy és népi vagyon biztonságának megóvása érdekében a biztonságot érintő bármely új munkamódszert csak akkor szabad alkalmazni, illetve ilyenre vonatkozó javaslatot bevezetni, ha arra főfelügyeleti hatóság előzetesen engedélyt adott.

## VIII. fejezet.

### *Rendfenntartás. Világítás.*

A vasútüzem területén csak az üzem érdekében munkát végző dolgozóknak és az üzem ellenőrzésére jogosultaknak szabad tartózkodniok. A vágányokon az arra jogosultaknak is csak a kijelölt átjáróhelyeken és csakis akkor szabad átjárniok, ha az átjárás helyén járművek nem állnak, továbbá, ha az átjáróhelyek felé járművek nem közelednek. A tolatószemélyzet munka közben a vágányokon más helyeken is átjárhat.

A rakodásra, az árukezelésre kijelölt helyeken, valamint ama vágányok és váltók környékét, ahol rendszeres tolatás történik, sötétben, valamint ha a távolbalátás korlátozott, rakodás, árukezelés, illetve tolatás tartamára kellően, illetve meg kell világítani. (A rakodási, tolatási tér vi-

lágításáért a mindenkori üzemes villanyszerelő a felelős.)

Világítási zavarokat a vasútüzemvezetőnek azonnal be kell jelenteni, aki a zavar megszüntetése iránt intézkedni köteles.

## IX. fejezet.

### *Vasútüzemi és egyéb létesítmények építése, használatbavétele, átalakítása és elbontása*

Az engedélyokiratban engedélyezett létesítményeken felül vasútüzemi vagy a vasútüzemet érintő bármilyen új létesítményt építeni, a meglevőket kibővíteni, átalakítani, vagy elbontani csak a közlekedés- és postaügyi miniszter előzetes engedélyével szabad. Az engedély alapján épített új, valamint átalakított vagy bővített vasútüzemi létesítményeket használatba venni szintén csak a közlekedés- és postaügyi miniszter újabb, előzetes engedélye alapján s az általa meghatározott rendelkezések megtartása mellett szabad.

## X. fejezet.

### *Szolgálati órák.*

A vasútüzemvezető, a tolatásvezető, valamint a pályafenntartási munkák vezetője munkaidő alatt köteles jól járó órát magával hordani. A vasútüzemvezető azokkal a dolgozókkal, akik óra hordására kötelezettek, köteles szolgálatra je-



lentkezésükkor órát egyeztetni. Eltérés esetén a vasútüzemvezető órása a mértékadó, aki óráját naponta a rádión adott pontos időhöz köteles igazítani.

## XI. fejezet.

### *Jelentkezés szolgálatra. Szolgálatátadás. Szolgálatátvétel. Jelentkezés.*

Valamennyi vasútüzemi dolgozónak a vasútüzemvezetőnél (illetve a szállítási felvigyázónál) kell munkára jelentkezni. A jelentkezés időpontját a vasútüzemvezető a munkabeosztásban munkakörök szerint állapítja meg. (Az időpont megállapításakor a tájékozódásra, a munkahely elfoglalására és a szolgálat átadásához, átvételéhez szükséges idő a mértékadó.)

A tolatásvezetőnek a szolgálat átvétele előtt körzetében helyszíni bejárással tájékozódnia kell a vágányok elfoglaltságáról, a kocsihelyzetről és általában a munka állásáról, hogy a munka megkezdése előtt, váltott műszak esetén pedig a munka folyamatos és tervszerű végzése zavartalanul biztosítva legyen.

Váltott műszak esetén a vontatójárművezető, a tolatásvezető szolgálatátadási előjegyzést kötelesek vezetni. Ebbe az átadó a munka zavartalan folytatásához szükséges tennivalókat, továbbá a már megtett és megteendő intézkedéseket köteles bejegyezni. Mindezekről az átadó azt átvevőt szóbelileg is köteles tájékoztatni. Be kell írni az átadás időpontját is. Az átadónak és átvevőnek az írásbeli szolgáltatást alá kell írnia. (A könyv őrzési helye: felügyeleti iroda.)

A munka befejezése, illetve a szolgálat átadása után, a munkából való távozás előtt a vasútüzemvezetőnél (illetve a általa kijelölt dolgozónál) jelentkezni kell.

A vasútüzemvezető a munka végzését minden műszakban köteles lehetőség szerint többször a helyszínen valamennyi munkahelyen ellenőrizni.

## XII. fejezet.

### *Tartózkodás vasúti járműveken.*

1. Vontatójárműveken, a jármű szolgálatban levő személyzetén kívül csak a főfelügyeleti hatóság és a miskolci MÁV Igazgatóság erre jogosító igazolvánnyal rendelkező tagjai, a vasútüzemvezető (tolatásvezető) és tolatás közben a tolatószemélyzet, műszakrendőri próbák alkalmával pedig az előbb felsoroltakon kívül még az előjáró hatóság kirendelt dolgozói tartózkodhatnak.
2. Illetéktelen személyeknek a vontató vagy szállító járműveken való utazását vagy ilyen kísérletét a vasútüzemvezető, a vontatójármű vezetője, valamint a tolatószemélyzet is köteles megakadályozni. Szállító jármű fékhelyén a szolgálatot végző dolgozókon kívül még legfeljebb egy személy foglalhat helyet, de csak kizárólag tanulás vagy ellenőrzés céljából.
3. A rakodómunkások a kocsikon csak a meg-, illetve a kirakás tartama alatt tartózkodhatnak. A kocsiknak a rakodás helyére, vagy onnan való továbbítása alkalmával a kocsikon tartózkodniok nem szabad.



## II. rész.

### *Az iparvágány kiszolgálása.*

#### I. fejezet.

##### *Grafikonos kiszolgálási menetrend.*

Az iparvágány kiszolgálása „Grafikonos kiszolgálási menetrend” nélkül történik.

#### II. fejezet.

Kölcsönös átadási hely. Az iparvágány és a közforgalmú vasút közötti forgalom lebonyolítása. Az iparvágány belső forgalmának szabályozása. Rakodási helyek kijelölése. Különleges biztonsági intézkedések rakodások alkalmával.

1. Az ÖNV iparvágányra rendelt kocsikat a borsodnádasdi állomás tartalék mozdonyával és személyzetével állítja ki, és hozza be a iparvágányról az ott kiürített, illetve megrakott kocsikat. Az iparvágányra való betolás előtt a tolatásvezető értesíteni tartozik a bányavállalat kapusát, aki gondoskodik a kapuk nyitásáról és rögzítéséről. Ugyancsak értesíteni kell a bányaüzem térfelügyelőjét, aki köteles intézkedni a csúszdák felhúzása iránt. Az iparvágányra rendelt kocsikat az iparvágány I. és II. sz. vágányán kell átadni, az iparvágányon kezelt kocsikat annak III. sz. vágányán kell az állomásnak visszaadni.

Az iparvágányon a vontatás és átszállítás

vontató mozdonnyal (Diesel) történik. Az üres vasúti kocsikat a vontató mozdonnyal vontatjuk a szénosztályozó csúszdája alá, majd töltés után tovább vontatva az 5. sz. váltónál átvontatjuk a III. sz. vágányra mérlegelés céljából. Mérlegelés után a kocsikat rendszerezük.

A kocsik kitolását és bevontatását a legnagyobb óvatossággal, az előírt óvórendszabályok betartása mellett kell végrehajtani. Addig az időpontig, amíg az ÓNV személyzet az iparvágányon tolatást végez, vontatómozdonnyal tolatni nem szabad. Az iparvágányon a kocsik szalasztása tilos!

2. A kocsit általában a vasútüzemvezető által egyszer, s mindenkorra kijelölt, — 2,5 százaléknál nem nagyobb lejtőjű vágányon — s meghatározott rakodási helyeken szabad — meg-, illetve kirakni.

A tolatásvezető köteles ügyelni a kocsik rakodására, megterhelésére, az úrszelvény biztosítására, valamint a rakodás helyén a járművek megfutamodás elleni biztosítására. A rakodások műszaki irányítása mindenkor a rakodóbrigádok vezetőjének kötelessége, mely itt délelőtt a vasútüzemvezető, délután a szállítási felvigyázó.



*Forgalmi szolgálat.*

I. fejezet.

*Pályaoldal, úrszelvény, tűzbiztonság.*

1. *Kezdőpont. Végpont. Pályaoldal.*

Az iparvágánynak a közforgalmú vasút vonalából kiágazó pontja a kezdőpont, az ettől legtávolabb fekvő pontja a végpont. A pályának azt az oldalát, amely a kezdőponttól a végpont felé jobbkéz felé esik, a pálya jobb oldalának, a balkéz felé esőt a pálya bal oldalának kell tekinteni.

Jobb oldalon van pl. a vágányhídmérleg, bal oldalon pedig a rakodó és fatelep.

2. *Úrszelvény. Úrszelvény akadály.*

A vágányon kívül a külső sínszál, sín feje, a belső szélétől mérve oldalirányban, keskeny nyomközű iparvágánynál 1,30 m távolságra, vagyis „úrszelvény”-en kívül, és úgy kell mindennemű anyagot és tárgyat elhelyezni, hogy azok csuszamlás, rázódás, vagy egyéb ok következtében úrszelvénybe ne kerüljenek.

Az úrszelvény méreteit az utasítás 4. sz. melléklete tartalmazza. A vágány sínszálai, valamint az egymással szomszédos vágányok között, továbbá a szélső vágány külső oldalán is biztosítani kell a tala; egyenletességét. Nem szabad szemetet, buckát, vagy a mozgást akadályozó egyéb anyagot vagy tárgyat

megtűrni, mert ezek csak a dolgozók testi ép-ségét veszélyeztetik. Ama vágányok, illetve vágányrészek mentén, amelyeken tolatás tör-ténik, legalább a vágány egyik oldalán a kül-ső sínszáltól mérve, keskeny nyomközű ipar-vágányon legalább 2,65 m szabad és egyenle-tes teret kell a tolató személyzet mozgása céljából biztosítani.

Az iparvágány vágányzatán ennek biztosítása jobb oldalon van. Fentiekért elsősorban a vas-útüzemvezető, rajta kívül a szállítási felvi-gyázó és saját területükön a munkát végző dolgozók is felelősek.

Az iparvágány területén úrszelvény akadály van, a magasrakodónál ugyanis a leeresztett csúszda kb. 1 m-re az úrszelvénybe nyúlik. Úrszelvényakadály miatt járműmozgatások-nál a következő biztonsági óvórendszabályo-kat kell megtartani:

A dolgozók figyelmét az úrszelvényakadá-lyokra a jelzési részben ismertetett „Úrszel-vénybe nyúló tárgyra figyelmeztető jel” hívja fel.

Tolatások alkalmával kötelező egyéb óvó-intézkedések; az úrszelvényakadály helyére történő járműmozgatások megkezdése előtt a tolatásvezető köteles a tolatószemélyzetet ér-tesíteni, a tolatásban részt nem vevő szemé-lyeket az úrszelvényakadálytól eltávolítani, a tolatandó járműveket megvizsgálni, hogy azok nem sérülhetnek-e meg.

Tolatni csak óvatosan, lassú lépésben sza-bad.



A járművek és az akadály között a tolatócsapat sem tartózkodhatik, ezen az oldalon a kocsik közé belépni, onnan kilépni tilos. A tolatás előtt az üzembrész dolgozói a csúszdákat kötelesek felemelni.

### 3. Tűzbiztonság.

Tűzveszélyes áruk, valamint robbanóárak rakodásakor a kocsiban, valamint ilyen áruk rakodási helyének közelében nem szabad dohányozni, tüzet rakni, nyílt lánggal világítani, továbbá az áruhoz tűzzel, szabad lánggal közeledni. Az esetleges tűz eloltására a tűzveszélyes áruk rakodási helye közelében legalább 1/2 köbméter száraz homokot kell készsen tartani.

Tűzveszélyes pályahelyek vagy magasrakodó épülete és a fatelepi fűrészház.

A megtartandó biztonsági rendszabályok a következők:

A vágány mellett a jelzési részben meghatározott helyeken „Tűzveszély” jelző és „Tűzveszély”-re figyelmeztető felirattal ellátott tábla van felállítva. Ezen a területen a vonatutazást szolgáló szabályozó utasításban meghatározott és figyelmeztető táblán előírt különleges rendelkezéseket kell tartani. Különleges egyéb előírások az engedélyokirat tűzrendészeti hatóság előírása vagy a szerződés alapján a következő:

1. Gyúlékony anyagokat, fáradtolaj, olajos kóc, stb. a faszerkezettel védett üzemi be-

rendezések közeléből szigorúan el kell távolítani.

2. Ócska fát szárításra, vagy gyűjtésre és benzint, vagy egyéb gyúlékony anyagot a magasrakodón vagy a fatelepen tárolni szigorúan tilos!
3. Égő cigarettavéget, gyufát, kátránypapírral lefedett épületeknél vagy közelében eldobni tilos!
4. A vasútüzemvezető köteles az összes dolgozót a kézi tűzoltókészülék használatára kioktatni.

Tűzoltóberendezés tárolási helye az iparvágányon, illetve környékén van. A magasrakodó szalaghídján és a fatelepen összesen 10 és 4 betonkád van vízzel teli, készenlétben kézifecskendővel, illetve szikracsapó-horog, vedrek is találhatóak a fatelepen. Tűzveszély, robbanás esetén az azt észrevevő dolgozónak azonnal gondoskodni kell a riasztásról, és a tűzoltók, szükség esetén mentők, orvosok értesítéséről. A riasztás módja a távbeszélő. Szükség esetén sebkötöző csomag a külszíni szállításnál található. A tűz esetét azonnal jelenteni kell. Elsősorban a felügyeletnek, még akkor is, ha azt már eloltották a dolgozók. A felügyelet azonnal köteles jelenteni a vasútüzemvezetőnek és a tűzoltóknak, esetleg a körülményekhez képest, a mentőknek és rendőrségnek. A nem hivatásos tűzoltók telefonszáma: 522-523.



## II. fejezet.

Járművek megvizsgálása. Üzembentartása. A kocsik megrakása, továbbítása a közforgalmú vasút vonalára, biztonsági intézkedések tolatásoknál.

A vasútüzemben a vállalat tulajdonában, illetve birtokában levő járművek közül üzemben csak a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által szabványosított, vagy engedélyezett vontató és szállító járműveket szabad üzemeltetni.

A vállalat saját járműveit a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium által meghatározott időszakban fő, ill. részlegvizsgán meg kell vizsgáltatni. Új járműveken üzembehelyezésük előtt, a javításból kikerülőkön pedig fővizsgálatuk alkalmával vizsgálati jelet kell alkalmazni. Vizsgálati jel nélkül vasúti járművet üzemeltetni nem szabad.

### 1. Járművek megvizsgálása és üzembentartása.

Az olyan járművet, amely üzemveszélyesen sérült, továbbá az olyan kocsit, amely személy- vagy árusérülésnek, áruszóródásnak lehet okozója, vontatásra, illetve rakodásra használni nem szabad. A vontatómozdony gépkezelője üzemkezdet előtt, váltott műszak esetén műszakkezdés előtt, a felváltás alkalmával, illetve üzem közben esetleg szükséges váltáskor köteles a vontatógépi berendezést üzemképesség szempontjából megvizsgálni. Csak teljesen üzemképés vontató gépi berendezést szabad a vasútüzemben használni. A hiányosságokról és hibákról a vasútüzemvezetőnek kell jelentést tenni, akinek kötelessége a helyre-

állítás iránt azonnal intézkedni. A vontató gépi berendezés kezelője köteles az általa kijavítható hibákat kijavítani.

A szállító járműveket megrakás előtt meg kell vizsgálni. A vizsgálatot a tolatószemélyzet, és ha erre a célra külön műszaki dolgozó áll rendelkezésre, az köteles elvégezni. A vizsgálatnak ki kell terjednie a kapcsolókészülékek, ütközőkészülékek, a csapágyak, hordrugók, alváz, fékek, kocsiszekrény, padozat és tetőzet, a rakomány állapotára, a terheles egyenletességére. Meg kell vizsgálni a kocsi és rakományát, minden olyan egyéb szempontból is, aminek eredményeként a kocsi vagy az áru sérülése, rongálódása elkerülhető. A kocsikat üzem közben is figyelemmel kell kísérni.

A megállapított hiányosságokról a vasút-üzemvezetőnek jelentést kell tenni, akinek a továbbiakban intézkednie kell. Ha akár a kocsin, akár a rakományban van üzemveszélyes hiányosság, a kocsi nem szabad rakodásra használni, illetve a közforgalmú vasútra továbbítani. Üzemveszélyesen sérült kocsik továbbítására ennek a fejezetnek a 3. pontjában közölt rendelkezések érvényesek.

A vontatójárművek az üzem egész területén a pályára engedélyezett legnagyobb sebességgel, azaz 10 km/óra sebességgel közlekedhetnek.

## 2. A kocsik megrakása és továbbítása.

A kocsikon a rakományt a tengelyekre egyenletesen kell elhelyezni, elosztani, és ha



az „A vasúti árufuvarozás szabályai”, illetve az AFF. c. vasúti szabályzat előírásai szerint szükséges, elmozdulás ellen biztosítani. A kocsi hordképességét túllépni nem szabad, azonban a kocsi ki kell használni. Ha a kocsin hordképességére utaló felírás nincsen, a rakomány legfeljebb 5 százalékkal, esetleg a vasút által esetenként meghatározott nagyobb mértékben is, túlléphető. A közforgalmú vasút kocsijainak rakodására vonatkozó esetleges további szabályokat a kiszolgáló borsodnádasi vasútállomás közli. A rakománynak sem szélességben, sem magasságban nem szabad túlélnie az előírt szűkítéssel csökkentett rakszelvényen. Kocsik megrakása alkalmával figyelembe kell venni a szállítási útvonalra a rendeltetési helyig megengedett legnagyobb tengelytávolságot, tengelynyomást és a járműnek a rendeltetési helyig szükséges továbbítására a közforgalmú vasút által előírt egyéb korlátozásokat is. Erre nézve a szükséges felvilágosítást a kiszolgáló borsodnádasi vasútállomás esetről-esetre a vállalat kívánságára közli. Merev kapcsolórúddal összekapcsolt, illetve csak a rakománnyal összetartott kocsikat tolatás közben lehetőleg vontatva, és legfeljebb csak 5 km/óra sebességgel szabad továbbítani. Ha ilyen kocsikkal elkerülhetetlen esetben tolt menetben kell mozgást végezni, azokat a kocsisor elejére kell sorozni és a mozgásnak egészen lassú menetben, egyenletesen, rángatózás nélkül kell történnie. A közforgalmú vasútvonalra merev kapcsolórúddal

összekapcsolt, vagy csak rakománnyal összerakott kocsikból egy menettel, legfeljebb nyolc kocsi párt szabad továbbításra adni.

Háromtengelyes kocsikkal le nem zárt váltókon legfeljebb 5 km/óra sebességgel szabad tolatni. A közforgalmú vasútvonalra továbbítandó ilyen kocsit úgy kell továbbításra előkészíteni, hogy az a továbbítandó kocsisor végén legyen.

El kell kerülni azt, hogy váratlan akadályok, vagy egyéb körülmények miatti hirtelen fékezések, rángatások kocsitorlódást okozzanak. Két egymás melletti kocsi ütközőmagassága között legfeljebb 80 mm különbség lehet. Kocsik közlekedését — fokozott figyelemmel kell kísérni oly szempontból, hogy az úrszelvény biztosítva van-e.

3. Ütköző nélküli, valamint szakadt vonókészülékes járművek tolatása. Ha a jármű egyik végén az ütközők rendben vannak, de a másik végén az egyik vagy mindkét ütköző hiányzik, a járművet a rendben levő végénél a jelzőkocsi felé fordítva, utánfutóként szabad csak a közforgalmú vasút vonalára továbbítani, illetve tolt menetben történő továbbítás esetén első kocsiként hiányos végével elősorozva továbbítani.

Ilyen járművet tolatás közben csak a rendben levő végénél szabad más járművel tolni vagy tolatni. A jármű hiányos végével más járművet húzni vagy tolni nem szabad.

Ütköző nélküli járműveket hiányos végüknél csak a tolatás befejezése után, a járművek



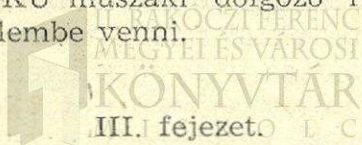
megfutamodásának megakadályozására szabad más járművel összekapcsolni. Összekapcsolás vagy szétkapcsolás céljából csak akkor szabad járművek közé lépni, ha a járművek állnak, s a tolatásvezető a belépésre engedélyt adott. A tolatásvezető felelős azért, hogy a járművet meg ne mozgassák, amíg a kapcsolást vagy szétakasztást végző alkalmazott a járművek között van. A kapcsolásról, illetve a szétakasztásról a tolatószemélyzet valamennyi tagját értesíteni kell.

Szakadt vonókészülékes járművet szükségkapcsolással csak utánfutóként szabad közforgalmú vasút vonalára továbbítani. Szükségkapcsolást csak az ÓKŰ műszaki alkalmazott létesíthet. Szükségkapcsoló szerkezettel kapcsolt járművekkel tolatni csak vágányfelszabadítás vagy az ilyen jármű feltétlen szükséges félreállítása céljából és csak lépésben, óvatosan szabad. Egyéb sérült, vagy különleges eljárást igénylő járművek tolatása. Azokat a járműveket, amelyek sérülésük miatt, vagy a rajtuk levő felírás folytán, illetve ebben az utasításban közöltek szerint csak a kocsisor végén, utolsó kocsiként továbbíthatók, csak utolsó kocsiként és csak vontatva szabad tolatni, vagy a közforgalmú vasútvonalra továbbítani.

Törött, de aláékelte hordrugós, továbbö kisiklott, vagy más ok miatt üzemveszélyessé vált, vagy bármi ok miatt futásképtelen járműveket magjavításukig megrakni nem szabad. Ilyen járművekkel csak javítás céljából

feltétlenül szükséges mozgásokat szabad végezni, s azokat lassú lépésben kell továbbítani arra a helyre, ahol az üzem forgalmát nem zavarják. Ilyen járműveket a vasútüzemvezető köteles a kiszolgáló borsodnádasi vasútállomás által a megfelelő javítási bárcával azonnal megbárcáztatni.

Járműkisiklást a vasútüzemvezető köteles a kiszolgáló borsodnádasi vasútállomás vezetőjének azonnal bejelenteni. Kisiklott, futásképtelen, vagy bármi ok miatt üzemveszélyesen sérült kocsikat a kiszolgáló borsodnádasi vasútállomásra való továbbítás előtt az állomás vezetőjétől ÓKŰ műszaki dolgozó ki rendelését kell kérni, és a továbbításkor a kiküldött ÓKŰ műszaki dolgozó rendelkezését kell figyelembe venni.



### *Tolatószolgálat. „A”*

Tolatásoknál megtartandó általános rendelkezések.

1. Az iparvágány vágányzatán vasúti járműnek a vállalat emberi vagy állati erejével, vagy kocsivontató mozdonnyal végzett mindenmű mozgatása tolatásnak minősül,
2. A vasútüzemvezető (vagy szállítási felvigyázó) a rakodási követelmények alapján köteles rendelkezni arra, hogy milyen tolatásokat kell elvégezni. Rendelkezését a tolatásvezetőnek a szolgálat átvételekor, szükség esetén munka



közben, esetenként adja ki. Mindennemű tolatást mindenkor a tolatás vezetésével megbízott személynek, tolatásvezetőnek kell vezetnie. Tolatásvezető személyes, helyszíni irányítása és közreműködése nélkül tolatni nem szabad. A kijelölt tolatásvezető a tolatás vezetését másra át nem ruházhatja.

3. Tolatás bejárással történik. Bejárással történő a tolatás akkor, ha az egymással és a vontató gépi berendezéssel összekapcsolt járműveket a kívánt helyre állítják.

4. A tolatásvezető köteles a tolatójármű személyzetét, a tolatócsapat tagjait, valamint a tolatásban részt vevő többi dolgozót előszóval részletesen tájékoztatni a végzendő műveletről és azok mikénti végrehajtásáról. A tolatásvezető a munkát személyesen köteles irányítani, és rendelkezéseit közvetlenül kiadni. Olyan helyen kell tartózkodnia, ahonnan a mozgásokat áttekintheti, a tolatószeméllyel könnyen értekezhetik, és ellenőrizhető a járművek szét-, vagy összekapcsolása is. Felelős azért, hogy szabálytalan vagy veszélyes tolatási műveletek ne történjenek.

Gondoskodni köteles arról, hogy a váltók állításához és a járművek megfékezéséhez elég dolgozó, elegendő fék, vagy fékdörög álljon rendelkezésre. Arról is gondoskodnia kell, hogy tolatás közben, végül a tolatás megszakítása, illetve befejezése után a járművek III. rész III. fejezet „T” pontjában előírtak szerint a megfutamodás ellen biztosítva legyenek. Mindezekről a tolatásvezető személyesen,

vagy a rendelkezését végrehajtó dolgozóktól vett jelentés útján meggyőződnie köteles.

A tolatásvezetőnek a tolatás, majd az egyes tolatási mozgások megkezdése előtt meg kell győződnie arról, hogy a mozgás irányában nincs-e, vagy a mozgás következtében nem keletkezett-e akadály. Ügyelnie kell arra, hogy a járművek közvetlen közelében, a járművek között, vagy alatt, továbbá a járművek tetején senki se tartózkodjék. Gondoskodnia kell arról, hogy a rakodás alatt álló kocsikra való rájárásról a mozgás megkezdése előtt a rakodást végzők a tolatócsapattól értesítést kapjanak, a kocsikról, illetve azok közvetlen közeléből eltávozzanak, s úrszelvényen kívül helyezkedjenek el, a szállító, rakodó berendezésekkel együtt. A tolatásban részt vevő valamennyi alkalmazottnak (tolatásvezető) ügyelnie kell arra, hogy a tolatás másik vontatójárművek vagy más módon végzett tolatást, a testi épségét, a járműveket és a rakományokat ne veszélyeztessék. Ez az általános felelősség nem érinti a tolatásban résztvevők személyes felelősségét, minden dolgozó személy szerint felelős a rábízott teendők utasításban meghatározott módon való végrehajtásáért.

5. Tolatás közben különös figyelemmel kell lenni a következőkre:
  - a) járművet biztonsági határjelzón kívül hagyni nem szabad,
  - b) helytelenül álló váltóra ráhaladni,
  - c) tolatást a tolatásvezető engedélye és kife-



jezett rendelkezése, továbbá jelenléte és személyes vezetése nélkül megkezdeni, vagy folytatni,

- d) gyors mozgásban levő járművek közé lépni, vagy közülük kilépni,
- e) bármely jármű homlokán, illetve a járművek ütköző-, vagy kapcsolószerkezetén tartózkodni vagy átmászni,
- f) a jármű lépcsőjére, illetve futódeszkájára, vagy pőreállítására felugrani, vagy azokról leugrani, ha a járművek gyorsan mozognak; menetközben a futódeszán ülni, vagy jármű alatt átbújni,
- g) raktár, rakodópark, előrakodó, s egyéb, a vágányokhoz közel álló építmény és a járművek közötti térre lépni,
- h) összetolandó, vagy közeledő járművek előtt vagy között a vágányon átmenni, továbbá egymáshoz közel álló járművek között egyenes tartással átmenni,
- i) ugyanazon vágányon gépi és emberi erővel egyidejűleg tolatást végezni,
- k) menet közben bármely járműről oldalt, messze kihajolni még akkor sem szabad, ha úrszelvényakadály nincsen,
- l) felső szélráccsal összekötött hídaljon, alagutakban, felüljáró, vagy a vágány felett kiképzett építmények, továbbá felső vezetékek alatt való áthaladás alkalmával jármű tetején tartózkodni, álló jármű tetején a tolatásvezető tudta és engedélye nélkül bármi okból tartózkodni.

6. A tolatásra vonatkozó III. rész, III. fejezet

„A—G” pontjainak és a „T” pontnak a rendelkezései mindennemű tolatásra érvényesek. Az esetleges kivételeket a „H—S” pontoknál külön közli az utasítás.

7. Amíg a MÁV kiszolgálómenet az iparvágányon tolatást végez, a bánya személyzetének emberi erővel, vagy kocsivontató berendezéssel tolatni nem szabad.

## „B”

*Váltók, vágányzáró sorompók, kisiklasztott saruk, értekezési berendezések, ezek kezelése és gondozása.*

Az iparvágány műszaki felügyelete és karbantartása.

A váltók ismertetése. A váltók osztályozása.

1. A váltó olyan szerkezet, amely lehetővé teszi, hogy a haladó vasúti járművek az eredetileg használt vágányról jobbra vagy balra, más vágányra terelhetők legyenek.

A váltó a vágányba lefektetett „kitérő”-nek az a része, ahol a vágány szétágazódása és a járművek elterelődése megkezdődik. A kitérő fő részei: a váltó, a keresztezés, továbbá a váltó és keresztezés között levő vágányzat.

Egyszerű váltó az a berendezés, amelynek segítségével valamely vágányból egy másik, kiágazó vágányra, vagy visszajuttatható a haladó jármű. Az egyszerű váltó a járművet



vagy egyenes irányba vezeti, vagy kitérő irányba tereli.

2. A váltó fő alkatrészei: a tősinék, a csúcssínnek, a gyökkötés, az alátámasztó alkatrészek, a csúcssíneket összekötő rudak, az állítókészülék, a váltójelző és némely váltónál a kampó vagy egyéb zár.

Az egyszerű váltóknak két csúcssínük és két tősinük van. A kitérő irányába vezető csúcssín, — amelyet terelő csúcssínnek is nevezünk, — végzi a járműnek az eredeti irányból való eltérítését. A csúcssíneket a sínzések támasztják alá. A váltó csúcssíneinek egyidejű mozgását az összekötőrudak biztosítják, a váltón a csúcssínek összefogására két összekötőrúdnak kell lennie. Az összekötőrúd és a csúcssín összeerősítését csapszeg végzi, amelynek alapján fúrat van, s ezen 5 mm-es huzal van átfűzve, amely a rúd felső végén össze van csavarva.

Az állítókészülék és a csúcssín helyéhez közel felszerelt vonórúd segítségével történik a váltó állítása. Az állítókészülék fontos alkatrésze a súlykörte, amely a csúcssínt a tősinhez szorítva tartja, és ezzel megakadályozza a csúcssín szükségtelen elmozdulását és a váltó átállítódását. A csúcssín hegyének szétnyílását egyes váltókon kampózár, Eicher-féle csúcssín támasztó kampó, vagy MÁV szabvány szerinti váltózár akadályozza meg.

3. Azt a szabványos váltózárrel felszerelt váltót, amely a fedezőjelzővel nincsen szerkezeti

függésben, lezárt váltónak nevezzük. Minden más helyszíni állítású váltó le nem zárt váltó.

4. Állítás szempontjából a váltók helyszíni állításúak.

Jármű alatt a váltót állítani (átváltás) soha nem szabad. Közvetlenül a mozgó jármű előtt váltót állítani csak akkor szabad, ha ezáltal baleset hárítható el.

5. Váltófelvágás. Ha a váltó gyökkel szemben haladó jármű számára helytelenül áll, és a jármű rajta áthalad, kerekei átállítják a váltót; ezt nevezzük váltófelvágásnak. A váltófelvágás tiltott cselekmény, következménye súlyos baleset lehet. Ha mégis megtörténik, hogy a jármű felvágja a váltót, az összekapcsolatlan haladó járműveket ilyenkor át kell engedni a már felvágott váltón, visszatolni nem szabad. A járműveket a felvágott váltón megállítani csak abban az esetben szabad, ha a továbbhaladás veszéllyel jár. Váltófelvágást azonnal be kell jelenteni a vasútüzemvezetőnek, aki köteles a váltót megvizsgálni, és ha a váltó a megvizsgálás eredménye szerint, használható állapotban maradt, a váltót továbbra is üzemben szabad tartani. Ellenkező esetben a váltón annak megjavításáig járművet áthaladtatni nem szabad. A használhatatlan váltó megjavítása iránt a vasútüzemvezető a kiszolgáló borsodnádasi állomás útján azonnal intézkedni köteles. A felvágott váltó megvizsgálásáig a járművet közlekedtetni tilos, akár hasz-



nálható maradt a felvágott váltó, akár nem, a váltónak ÓKŰ műszaki alkalmazott által történő megvizsgálását azonnal a felvágás után kérni kell.

A vasútüzemi dolgozókat a váltófelvágásról értesíteni kell. A fentiek elvégzése is az ÓKŰ kötelessége.

A vasútüzemvezető minden váltófelvágásról, a vizsgálatról és helyreállításról köteles előjegyzést vezetni.

6. A váltó használhatósága és helyes állása:

A váltó akkor van használható állapotban, ha alkatrészei épek, a mozgatható részek könnyen kezelhetők, az egyik csúcson a tősinhez tökéletesen simul, a másik csúcson a tősin-től megfelelő távol van úgy, hogy közöttük a járművek kerekei zökkenőmentesen haladhatnak át az esetleges kampó vagy egyéb zár tökéletesen záródik, KazD összekötőrudak épek, a csúcs- és tősin között semmiféle idegen anyag (por, piszok, homok, jég, vagy egyéb anyag) nincsen, és a váltójelző a váltó állásának megfelelő jelzést mutatja.

Ha a váltó a váltójelző használhatatlanságát kivéve — bármelyik követelménynek nem felel meg, a váltót használhatatlannak kell minősíteni.

Használhatatlan váltón át járművet közlekedtetni nem szabad.

7. Helyes állásban akkor áll a váltó, ha arra a vágányra vezet, amelyikre a járművet (járműveket) juttatni akarjuk.

8. Tolatás alkalmával a járműmozgatás megkezdése előtt minden esetben meg kell győződni a váltó helyes állásáról, ha az alábbiak szerint szükséges, a váltó használhatóságáról is. Ez a művelet a váltóellenőrzés. A váltóellenőrzést, ha a váltót a tolatásvezető állítja, akkor neki, egyébként annak a dolgozónak kell végezni, akit a tolatásvezető a váltó állításával esetről-esetre megbíz. Jelzést a tolatás megkezdésére, vagy folytatására csak azután szabad adni, ha a váltóellenőrzés már megtörtént.
9. Járműveknek valamely vágányra bocsátása előtt a tolatásvezető, valamint a váltó állításával megbízott dolgozó köteles meggyőződni arról, hogy a vágányra való bejárásnak nincsen-e akadálya. Ehhez képest kell a további mozgást szabályozni.

*Vágányzársorompók és kisiklasztott saruk.*

10. A vágányzársorompó, valamint a kisiklasztott saru védelmi berendezések, rendeltetésük a megfutamodott járművek megállítása. Semmi körülmények között sem használhatók arra, hogy a mozgatott járműveket tolatás közben, fékezés helyett ezeknek a berendezéseknek a segítségével állítsák meg. A vállalat dolgozóinak a közforgalmú vasút védelmi berendezéseihez, vágányzáró sorompóhoz, kisiklasztó saruhoz, kiágazási váltóhoz és fedőjelzőkhöz nyúlniok nem szabad.



Ilyen ténykedés bünvádi eljárást von maga után.

### *Értekezési berendezések*

11. Az iparvágányon vasútüzemi távbeszélő rendezés van.  
Váltók és egyéb forgalmi berendezések vizsgálata és gondozása (a fenntartás az ÖKÜ kötelessége).
12. A váltókat, valamint a járművek megfutmodása ellen egyéb védőeszközöket, továbbá az értekezési és jelzőberendezéseket naponta, a munka megkezdése előtt (felváltáskor) a kezelésükkel megbízott dolgozó köteles mennyiség szempontjából megvizsgálni. Hibákat és hiányosságokat köteles a vasútüzemvezetőnek jelenteni, aki a megjavítás, illetve szükséges pótlás iránt azonnal intézkedni köteles.
13. A váltók sínszékeiről, a csúcs-, és tősinék közül, továbbá a keresztezések vályúiból és kitérők ágyzatáról az esetleges salakot, szénhulladékot, kavicsot, szemetet, egyéb anyagot, továbbá a havat és lerakódott jeget, valamint a felgyülemlett vizet a szükséghez képest naponta többször is el kell távolítani.
15. Az értekezési berendezések külső, hozzáférhető részét naponta tollseprűvel kell tisztítani.
16. A 14—16. pontokban felsorolt teendők végzése a munkabeosztásban kijelölt dolgozók kötelessége.
17. A berendezések elzárt részeit és a zárószerkezeteket a kezelő dolgozónak felbontania,

azokhoz nyúlnia nem szabad. Ezeket a fenn-  
tartással megbízott ÓKŰ műszaki dolgozó-  
nak kell megvizsgálnia és tisztogatnia.

„C”

### *Járművek kapcsolása.*

A járművek kapcsolása történik: csavarkapocscsal.

1. Kapcsolás csavarkapocsos kapcsolószerkezettel. A csavarkapocsos kapcsolószerkezettel felszerelt járműveket egyszeresen, (a főkapcsolattal), vagy kétszeresen, (fő- és biztonsági kapcsolattal) lehet összekapcsolni.

Mind a kétféle kapcsolási mód lehet szoros és laza. Szoros kapcsolást úgy létesítünk, hogy a csavarkapocs fogantyúját az ütközők érintkezése után még kétszer körülforgatjuk, laza kapcsolásnál pedig az ütközők érintkezése után két teljes fordulattal visszaforgatjuk.

Tolatás alkalmával a járműveket egységesen, lazán kell kapcsolni. Robbanóáruval, darabáruval rakott kocsikat egymással és a szomszédos kocsikkal, egy koci hosszát meghaladó tárgyakkal rakott kocsikat egymással és védőkocsijukkal szorosan kell kapcsolni. A járműveket minden más esetben lazán kell egymással összekapcsolni.

Csavarkapocccsal történő kapcsoláskor ügyelni kell arra, hogy a csavar kapocskengyellel jól feküdjék a vonóhorogban. Nem szabad megtérni, hogy a csavarkapocs lelógjon, és



így esetleg a váltókat, útátjárókat, stb. meg-  
rongálja, ezért a lógó főkapcsolatot ameny-  
nyire csak lehet, össze kell húzni.

Összekapcsolás vagy szétakasztás céljából a  
járművek közé lépni csak akkor szabad, ha  
azok már megálltak, vagy egészen lassan mo-  
zognak. Utóbbi esetben csak akkor, ha a las-  
sú mozgó járművek közé való belépés nem  
jár veszéllyel. Csúszós, vagy egyenletlen talaj,  
felbontott kavicságy, váltó, keresztezés, sötét-  
ben jól ki nem világított tér, hosszú köpeny,  
vagy bunda, leemelt homlokfalú vagy hom-  
lokfal nélküli rakott kocsi, egymáshoz közel  
érő kocsilépcsők, mélyen fekvő, egymáshoz kö-  
zel levő kocsiszekrények, össze nem nyomott,  
vagy rögzítetlen átjáróvédőfal stb. mind olyan  
akadályt jelentenek, ami miatt a járművek  
közé be-, vagy onnan kilépni csak a jármű-  
vek megállása után, és a legnagyobb óvatos-  
sággal szabad. Meg kell várni olyankor is,  
amíg a megrakott kocsisor kinyúlása vagy  
összenyomódása megtörténik, és csak ezután  
szabad a járművek közé lépni.

Be-, vagy kilépés alkalmával az ütközők  
alatt le kell hajolni és a mellgerendán levő  
fogantyúban, vagy annak hiányában más szil-  
lárd alkatrészben meg kell kapaszkodni.

Mozgásban levő járművek közé arccal a  
mozgó járműnek menetirányába haladva kell  
belépni, vagy közülük kilépni. Nyitott akna  
vagy tisztítógödör fölött a járművek közé be-  
lépni nem szabad. A dolgozónak azon az olda-  
lon kell a járművek közül kilépnie, amelyiken

közéjük lépett. Álló járműre való rájáráskor a mozgó jármű csavarkapcsát kell megfogni, és az álló jármű vonóhorgába akasztani.

#### 1. Szükségkapcsolás.

Vonórúdszakadás esetén, továbbá szabványos kapcsolószerkezettel fel nem szerelt járműveket szükségkapcsolással lehet összekapcsolni. Szükségkapcsolással kapcsolt járművet csak vágányfelszabadítás, vagy az ilyen járműnek feltétlen szükséges félreállítása céljából, és csak lépésben, óvatosan szabad tolatni.

Szükségkapcsolást mozdonyvezetőnek, vagy más, arra kiképzett műszaki alkalmazottnak személyes irányítása és közreműködése mellett kell végezni. (Lásd még III. rész. II. fejezet 3. pontját is.)

II. RÁKÓCZI FERENC  
MEGYÉSI VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
*Járművek fékezése.*

#### Általános szabályozás.

1. A járművek fékezése történhetik kézifékkal, vagy fékdoronggal. Fékezésre csak kifogástalanul működő féket szabad használni. Használhatatlan fékek megjelölése céljából a kocsik mindkét hosszoldalán a fékhely felőli végén bárcát kell alkalmazni. A bárcán a használhatatlan kézifékre egy fékorsót átszelő szorzójel rajza utal. A bárcaszükségletet az ÖKÜ kiszolgáló állomástól kell igényelni.
2. A kézifékkal fékezett járművek közül azt a fékes kocsit kell a fékezést végző dolgozónak fékeznie, amelyiknek fékezhető tengelyszáma és súlya, (tehát lehetőleg rakott legyen) meg-



állapíthatóan a legnagyobb. Ha a tolatásvezető szükségesnek tartja, hogy kijelölje a kezelendő féket, a fékezendő járműveket előszóval köteles kijelölni, ilyenkor a dolgozónak a kijelölt féket kell kezelnie, a kijelölésre az előbb közöltek a mértékadók.

3. Ha a fékhelyen védőkorlát nincsen, vagy meglazult, a kocsit sem fékezésre kijelölni, sem fékezni nem szabad. A dolgozó a fék helyén köteles saját testi épségére ügyelni.
4. Robbanó áruval megrakott kocsit kézi fékezéssel, illetve kézi fékezésre kijelölni vagy fékezni csak akkor szabad, ha a mozgatandó járművek között egyáltalán nincsen, vagy nincsen kézifékkal fékezhető elegendő jármű.
5. A féket úgy kell kezelni, hogy fékezés közben a kerekek meg ne csússzanak.
6. Javítás alatt álló, vagy hiányos pályarészekén a fékezést, váltókon és keresztezéseken pedig a fékek teljes meghúzását — veszély esetét kivéve — kerülni kell.
7. Tolatáskor a mozgatott kocsik fékjét kezelni kell. A járművek megfékezésére, illetve a fékezés szabályozására elsősorban kéziféket kell használni. Az iparvágányon alkalmazandó fékszázalék: 6.

A vontatott járművek megfékezetttségének kiszámításánál a vontató járművet figyelmen kívül kell hagyni, és úgy kell tekinteni, hogy az magát kellőképpen megfékezi.

8. Tolatás közben annak a járműnek a kéziféjét, amelyet a dolgozó kezelni fog, a mozgás megkezdése, vagy folytatása előtt használha-

tóság és üzembiztonság szempontjából ki kell próbálni. Kocsifelvétel, illetve kocsi besorozás alkalmával a művelet megkezdése előtt — a felveendő, illetve besorozandó kocsik fékjét ki kell próbálni.

A fékpróbát a kézifék meghúzásával, majd feleresztésével kell végezni. A használhatatlan féket a tolatásvezető köteles azonnal megbárcáztatni.

9. A kezelt fékeket mozgatás közben kissé meghúzva kell tartani, hogy a fékhatás a fékorsó egy-két fordulata után már jelentkezzen (a féket rövidre fogva).

### *Fékezés fékdoronggal*

1. A fékdorong 1,30—1,50 m hosszú, kézben tartandó, vékonyabb vége sima, szálkamentes, kb. 5 cm vastagságú, másik végén 8—10 cm vastagságú farúd.
2. Fékdoronggal csak jól begyakorlott alkalmazottnak szabad fékeznie.
3. Ha emberi erővel végzett tolatáskor a kocsik között nincsen használható kézifékes kocsi, minden egyes kocsit külön-külön fékdoronggal kell fékezni. Egyéb módon történő tolatáskor pedig minden olyan kocsit külön-külön fékdoronggal kell fékezni, amely már nem számítható be a kézifékekkel megfékezettnek tekinthető kocsik közé.
4. Vasúti kocsik vagy pályakocsik fékdoronggal való fékezését a következők szerint kell végezni:



- a) fékezőknek a kocsisor egyazon oldalán kell helyet foglalniok,
  - b) a fékdorongot a kocsi hossztartója és valamely más alkalmas támpont (ágyvilla, hordrugó stb.) között kell elhelyezni úgy, hogy a fékdorong a kerékabroncs futófelületére feküdjék, és a szükséghez képest a kerékabroncshoz kell szorítani. Használat közben a fékdorong mögött, arccal a menetirány felé fordulva kell a kocsik mellett haladni.
  - c) ha a betölt fékdoronggal a vágány mellett levő jelzők, lámpaoszlopok, vagy egyéb akadályok miatt veszély nélkül elhaladni nem lehet, a fékdorongot idejében ki kell húzni, az akadályt gyorsan meg kell kerülni, és azután a fékdorongot ismét vissza kell helyezni,
  - d) fékdoronggal fékezni csak olyan sebességgel haladó kocsikat szabad, amelyeket az alkalmazott gyors lépéssel kísérni tud,
  - e) a kocsi megállása után a fékdorongot ki kell húzni,
  - f) a fékdorongot a kerék küllői közé dugni, a fékdorongra ülni, vagy azon himbálózni, továbbá hibás fékdorongot használni nem szabad.
5. Nem szabad a fékdorongot használni, ha a talaj egyenetlen, a kavicságy fel van bontva, ha az utat magas hó vagy jég borítja, ha sötétben a tér nincs jól kivilágítva, továbbá oldalrakodó ürszelvénybe érő tárgyak felőli oldalon, ahol a külső sínszáltól számított 2,80 mé-

teres, illetve keskeny nyomközű iparvágányon 2,65 méteres szabad tér oldalra nincsen biztosítva, és mindazokon a helyeken, ahol a dolgozó testi épsége veszélynek van kitéve.

„E”

### *Jelzésadás tolatásoknál*

1. Kocsivontató mozdonnyal történő tolatások alkalmával a jelzésadás élőszóval történik.

„H”

### *Tolatás emberi erővel.*

1. Emberi erővel egyszerre legfeljebb három kocsit, legfeljebb csak 2,5 ‰-os lejtőjű pályarészen, és csak lépésben, legfeljebb 5 km/óra sebességgel szabad tolatni. Szalasztani nem szabad.
2. Emberi erővel történő tolatásokat az előírt vizsgákkal rendelkező, és az üzem feladatait ismerő tolatásvezetőnek kell vezetnie.
3. Emberi erővel végzett tolatásokban a tolatásvezetőn kívül annyi dolgozónak kell résztvenni, ahány a mozgó kocsikat fék, fékdorong vagy féksaru alkalmazásával a szükséges helyen biztosan meg tudja állítani. Erről a tolatásvezető köteles gondoskodni. Tolatásvezető nélkül emberi erővel való tolatást megtiltani nem szabad. Emberi erővel végzendő tola-



táskor csupán a járművek tolatására vasútüzemi munkára ki nem képzett személyek is alkalmazhatók. Ilyen személyre azonban más forgalmi vagy jelzési ténykedést (pl. fékezői, kocsikapcsolói stb.) bízni, vagy neki ilyent végeznie nem szabad.

4. A tolatásvezető a tolatásban résztvevőket a tolatás megkezdése előtt teendőikre kioktatni köteles.
5. Tolatás közben a járműveket lehetőség szerint kézfékkal kell megfékezni. Ha a mozgatandó kocsik között fékkel fékezhető kocsi nincsen, és emiatt fékdorongot kell használni, fékdoronggal minden egyes kocsit fékezni kell.
6. Emberi erővel történő tolatáskor a járműveket a vágányon kívül haladva, oldaluknál, vagy sarkuknál fogva tolni kell. Nem szabad a járműveket húzni, vagy a két sínszál között, illetve a sínszálon haladva, továbbá az ütközőnél fogva húzni, vagy tolni. Nem szabad több jármű egyidejű tolatásakor azok között menni, nem szabad valamely nem szilárd alkatrészbe, nyitott, vagy nem rögzített kocsiajtóba, nem rögzített rakományba, vagy ajtófutósínbe kapaszkodva végezni a tolatást.

Ha olyan vágányrészre kell a járműveket mozgatni, amely bármi ok miatt nem tekinthető át, vagy ha a bejárandó vágány közelében személyek tartózkodnak, az első jármű előtt egy dolgozónak kell a tolatásvezető utasítása alapján haladni. Ennek a dolgozónak kötelessége a tolatás zavartalanságát biztosí-

tani, szükség esetén a járműveket megállítani.

„L”

### *Tolatás vontató Diesel-mozdonnyal.*

1. A vontató Diesel-mozdony ütközőkkel és csavarkapoccsal elől és hátul felszerelt, a vágányból 3 percen belül el nem távolítható motoros jármű.
2. A vontató Diesel-mozdonyt csak a motorvezetésre hatósági vizsga alapján felhatalmazott dolgozónak szabad vezetnie.
3. A vontató Diesel-mozdonnyal legfeljebb 3 teherkocsit, vagy legfeljebb 7 pályakocsit szabad továbbítani. Teherkocsit és pályakocsit együtt továbbítani nem szabad. A vontató Diesel-mozdonnyal, akár egyedül mozog, akár pályakocsival, vagy teherkocsival tolat, vontatott menetben a pályára engedélyezett legnagyobb, de legfeljebb 10 km/óra teljesítménnyel szabad mozgást végezni.

Tolt menetben vagy fordított állásban legfeljebb 5 km/óra sebességgel szabad mozgásokat végezni.

4. Egyedül mozgást végző vontató Diesel-mozdony mozgását tolatásvezetőnek kell vezetnie.
5. Pályakocsik tolatása vontató Diesel-mozdonnyal.

A pályakocsikat egymással és a vontató Diesel-mozdonnyal egyenként legfeljebb 2 méter



hosszú, merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni.

Hosszú rakományok szállításakor kivételesen 2 db 7 m-nél nem hosszabb, merev kapcsolórúd is alkalmazható. A pályakocsik legalább felének, páratlan számú pályakocsi továbbításakor felénél eggyel többnek, jól működő kézifékkal felszereltnek kell lennie. Csúpan egy pályakocsi fék nélkül is továbbítható a vontató Diesel-mozdonnyal. Vontatva az utolsó, tolva való haladásnál az első pályakocsinak fékesnek kell lennie. A pályakocsikat továbbító, vontató Diesel-mozdony tolatását tolatócsapatnak kell végeznie és tolatásvezetőnek kell vezetnie. A mozgásokat a tolatási jelzésekkel kell szabályozni. A tolatásvezetőn kívül annyi vasútüzemi szolgálatra kiképzett dolgozónak kell a tolatásban részt vennie, hogy a pályakocsik a fentiekben meghatározott mennyisége fékezhető legyen. Egy dolgozónak csak egy féket szabad kezelnie. Pályakocsik továbbításakor, indulás előtt a vontató-vágánygépkocsi villamos kürtjével „Féket ereszd meg” jelzést kell adni, a fékeket csak azután szabad feloldani. Vontatott menetnél a „Féket húzd meg” jelzésre először az utolsó pályakocsin kell a féket meghúzni, a „Féket ereszd meg” jelzésre pedig fordított a fékezelés sorrendje. Tolt menetnél a fékezést a vontatóvágány-gépkocsin kell megkezdeni. Pályakocsit szalasztással tolatni nem szabad, szükség esetén emberi erővel kell a kívánt helyre tolni.

6. Teherkocsik tolatása Diesel-vontatómozdony-  
nyal.

A vontatómozdonyt teherkocsival szabványos kapcsolószerkezettel kell összekapcsolni.

Vontatómozdonyal egynél több teherkocsit akkor szabad továbbítani, ha közülük legalább az egyik kézifékes. Ilyenkor a vontatómozdony fékjen kívül egy teherkocsi fékjét is kezelni kell. Teherkocsit továbbító vontatómozdony tolatását tolatócsapatnak kell végeznie, és tolatásvezetőnek vezetnie. A fékek kezelésére az 5. pontban közölt rendelkezések érvényesek.

7. Szolgálatképtelen vontatómozdonyt emberi erővel kell a kocsiszínbe (tárolóhelyre) tolni, ilyenkor csak egyedül szabad vele mozgást végezni. A vontatómozdony fékjét kezelni kell. Ha a használandó vágányút 2,5 ‰-nél nagyobb lejtőben van, a szolgálatképtelen vontatóvágány-gépkocsit más vontatójárművel kell a tárolóhelyre továbbítani.

8. A vontatóvágány-gépkocsi tárolási helye: az V. sz. vágány 0+ 45,00—sz. szelvényben.

„S”

### *Mérlegelés vágányhídmérlegen.*

1. Vágányhídmérlegre járművel ráhaladni csak akkor szabad, ha a hídmérlegjelző „Szabad” állásban van. Felhúzott vágányhídmérlegre járművel ráhaladni, arról járművet letolni, vagy azon átmenni nem szabad.



2. Az iparvágányon hídmérleg a III. sz. vágányon, jobbra van. A hídmérleg mérőképesége 25,000 kg. A mérlegelést az ÓKÜ és a vállalat közösen végzi.
3. A mérlegelést az ÓKÜ vonatkozó utasításában foglaltak szerint kell végezni.
4. A hídmérlegen, vagy annak közelében tilos vontatójárműnek homokolni, tüzet tisztítani, salakot leereszteni, vagy abba vizet táplálni.  
A mérleg kezelésére vonatkozó utasítást a mérlegházban ki kell függeszteni.

### „T”

Védekezés a járművek megfutamodása ellen, tolatás megkezdésekor, tolatás közben és a tolatás befejezése után, teendők járműmegfutamodás alkalmával.

1. Járműmegfutamodásnak minősül a járművek szükségtelen elmozdulása, valamint a kívánt helyen túl való haladása, vagy onnan visszagördülése.

A járműmegfutamodás következménye minden esetben súlyos baleset lehet. Ezért az első legfontosabb teendő; az okok megszüntetése, a megfutamodás keletkezésének megakadályozása, úgy kell tolatni, és úgy kell a járműveket a tolatás megszakításakor vagy befejezése után a megfutamodás ellen biztosítani, ahogyan az utasítás előírja, s adott esetben, pl. vihar előtt, a helyi viszonyoknak megfelelően, még fokozottabb mértékben kell erről gondoskodni.

Ha pedig a vasúti járművek minden óvóintézkedés ellenére mégis megfutamodnának, valamennyi dolgozó kötelessége azokat megállítani, illetve a megállításuk iránt intézkedni.

2. A vasútüzemvezető által kijelölt helyeken 2 db fékdorongot, 4 db páros féksarut kell készen tartani. A homokot célszerű a vágány mellett, a földön hosszabb területen tárolni. Ezek a helyek az iparvágányon a következők:

A II. és III. vágányok között, a 0+65,40 és 1+40,35 sz. szelvények síkjában.

3. Tolatást megkezdeni és végezni csak akkor szabad, ha a tolatásvezető előzetesen meggyőződött arról, hogy a járműveknek az összekötővágány, illetve a közforgalmú pálya, az iparvágány vágányzatán belül pedig valamely más, a tolatás által nem érintendő vágány, vagy vágánycsoport, illetve üzembrész felé való kijutásnak meggátlására rendszeresített védelmi berendezések (vágányzársorompó, kisiklasztó saru, terelő biztosító) csonkavágány, olyan módon vannak lezárva, hogy az esetleg megfutamodott járműveket feltartóztathatják.

Tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető köteles rendelkezni, hogy azon a vágányon, amelyen a tolatás történik, legelőször a mozgatandó kocsicsoport alól — de csak ez alól — a tolatócsapat kijelölt tagja még a kocsi csoportra való rájárás előtt az alátét fákat távolítsa el. Ha a mozgatandó kocsicsoport valamennyi kocsijának mozdítása nem egy-



szerre fog történni, akkor a kocsicsoportban levő, azoknak a kocsiknak a kézifékjét, amelyekkel a mozgatást először fogják végezni, szintén fel kell eresztetni. A fékek feleresztését azonban csak közvetlenül a mozgás megkezdése előtt, és ha a tolatás bármilyen gépi erővel történik, csak a rájárás megtörténte után szabad elvégezni. Abban a kocsicsoportban állva maradó, tehát meg nem mozgatandó kocsik fékjét feleresztetni, valamint a vágányon ettől a kocsicsoporttól különálló kocsik vagy kocsicsoportok alól sem az alátétfákat, nem kell eltávolítani, sem pedig kéziféjükét feleresztetni általában nem szabad.

Ha azonban az egyes kocsik vagy kocsicsoportok egymáshoz egészen közel vannak, és emiatt az a veszély áll fenn, hogy a rájárás-kor ezek a kocsik is megmozdulhatnak és emiatt az alátétfára fellép a kerék, s a kocsi ennek következtében kisiklik, az ilyen nem mozgatandó kocsicsoportok alól is el kell az alátétfákat távolítani, de a kéziféket feleresztetni ilyenkor nem szabad. Ha a vágányon állva maradó kocsikon használható kézifék nincsen, és az előbbieket szerint az alátétfákat alóluk el kell távolítani, a kocsicsoportok mellett a leakasztás pillanatától fékdoronggal felszerelt dolgozó köteles őrködni. A tolatásvezető gondoskodni köteles arról is, hogy tolatás tartama alatt a tolatószemélyzet egy tagja fékdoronggal felszerelve mindenkor a vágány vagy vágánycsoport ama részén őrködjék, ameddig a tolatás történni fog, és

ott szükség esetén a kézifék meghúzásával, illetve a nála levő fékdorong felhasználásával a mozgó járművet megállítsa, illetve megállításuknál közreműködjék. Ezekről a tolatásvezetőnek személyesen vagy a rendelkezést végrehajtóktól vett értesítés alapján meg kell győződnie.

A tolatásvezetőnek a tolatás megkezdése előtt, majd a tolatás közben is gondosan mérlegelnie kell, hogy a tervezett mozgás nem okoz-e megfutamodást a mozgatott járműveknél, vagy azoknál, amelyekre a tolatás történik.

A közforgalmú vasút vonalát az iparvágány belső hálózatától elválasztó vágányzársorompót, illetve kisiklasztó sarut csak ÓKÜ alkalmazottnak szabad kezelnie, ugyanez vonatkozik azokra a más helyen felszerelt ilyen berendezésekre is, amelyeket a közforgalmi vasút végrehajtási utasításának vagy ennek az utasításnak a rendelkezései szerint, a vállalat dolgozóinak nem szabad kezelniök.

4. Tolatás közben a tolatásvezetőnek, a tolatócsapat minden tagjának és a tolatásban részt vevő többi dolgozónak is kötelessége figyelni a tolatott járműveket, és azokat is, amelyekre a tolatás történik. Kötelesek figyelni továbbá a más tolatócsapat által végzett mozdátásokat is, és adott esetben a kézifékek meghúzásával, ennek hiányában fékdoronggal kötelesek a mozgó kocsik megállításában közreműködni, és megfutamodást megakadályozni.

A tolatásban közreműködő dolgozók tolatás



közben és a tolatás befejezése után is kötelesek állandóan készen állni a jármű megfutamodásának megakadályozására és az esetleg megfutamodott járművek megállítására. A megállításhoz szükséges és alkalmas berendezéseket, tárgyakat és eszközöket (vágányzáró-sorompó, kisiklasztó saru, ütközőbak, alátét-fák, fékdorongok, páros féksaruk) jó állapotban, illetve használatra állandóan készen kell tartani.

Tolatás tartama alatt a vágányok túlsó végén a váltókat terelő csónkavágányra vagy emelkedésben fekvő más vágányra kell állítani abban az esetben, ha ott tolatás nincsen. Ha valamely vágányon vágányzáró-sorompó, vagy kisiklasztó saru van, és a tolatás ezek felszerelési helyén túl nem fog terjedni, akkor a vágányzáró-sorompót, illetve kisiklasztó sarut zárt állapotban a vágányon kell hagyni, tekintet nélkül arra, hogy a vágány szabad-e vagy sem. Az ilyen vágányon mozgó kocsikat természetesen még a vágányzáró-sorompó, a kisiklasztósaru, illetve a vágányon álló kocsik előtt kell megállítani. Eziránt a tolatásvezető köteles intézkedni, de a tolatásban résztvevő dolgozók is kötelesek erre ügyelni. A vágányokon álló nem mozgatott kocsikon a kéziféket nem szabad felereszteni tolatás közben sem. Az ilyen féktelen kocsik vagy kocsicsoportok mellett, ha a 3. pont második bekezdése szerint alátét-fák sem alkalmazhatók, egy-egy dolgozónak kell tartózkodnia, kezéven fékdoronggal, hogy az esetleg meginduló járműveket

megállíthassák. Álló kocsikra, vagy mozgásban levő kocsikra is csak olyan óvatosan szabad rájární, hogy annak következtében kocsi-megfutamodás ne következék be, és a kocsik ütközői nagyobb ütődés nélkül éppen csak érintsék egymást.

Tolatás közben a mozgatott járműveket a megállás helyén az ott levő járművekkel össze kell kapcsolni, a járműveken levő fékeket meg kell húzni, és ha a kocsicsoport további mozgatása nem szükséges, illetve a megállott, egyedül álló kocsit mozgatni nem kell, alátét-fákkal is alá kell támasztani.

Az alátétfákat a következő 5. pont szerint kell elhelyezni; ha rakodás vagy egyéb ok miatt valamely vágányon az álló kocsikat meg kell osztani, a leakasztandó kocsikon a fékeket szétakasztás előtt meg kell húzni, s a szétakasztás után, de még a megosztás előtt az állva maradó kocsicsoportot előírás szerint alátétfákkal és kézifékek meghúzásával is biztosítani kell a megfutamodás ellen. Megosztás után biztosítani kell a megfutamodás ellen a többi kocsicsoportot is.

5. Tolatás befejezése után a vágányon bármilyen célból, (pl. rakodás, tárolás) álló járműveket biztonsági határjelzón belül és az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:
  - a) a járműveket egymással össze kell kapcsolni és rajtuk valamennyi üzembépes kéziféket meg kell húzni. Csak elkerülhetetlen esetben (pl. rakodás miatt) szabad a



vágányokon össze nem kapcsolt járműveket hagyni,

- b) egyedül álló járműveknél a két szélső kerékpár alá egy-egy alátétfát kell helyezni a belső (tehát nem az ütközők felőli) oldalon és ezenkívül fékes kocsiknál meg kell húzni a kéziféket is,
- c) egymással összekapcsolt járműveknél valamennyi kéziféket meg kell húzni, s ezenkívül 2,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-os lejtőig a két szélső kocsi szélső kerékpárja alatt, az ütközők felőli oldalon egy-egy alátétfát kell elhelyezni 2,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-nál nagyobb lejtőben alátétfákat csak az esés felőli oldalon kell alkalmazni, és pedig az első kocsi esés felőli kerékpárja alatt, egyet-egyét, az esés iránya felől,
- d) az egyazon vágányon álló kocsicsoportokat az (—c) bekezdésben meghatározott módon, külön-külön kell megfutamodás ellen biztosítani.

Alló vasúti járműveket sohasem szabad csak a légfék befékezése által biztosítani megfutamodás ellen.

Alló járművek megfutamodás elleni biztosítás céljából sohasem szabad a kerekek alá féksarut, követ vagy fadarabokat elhelyezni. A szükséges mennyiségű alátétfát és fékdorongot használható állapotban, mindig kéznél kell tartani.

Az alátétfákat a két sínzálon úgy kell a kerekek alá helyezni, hogy csak a kerekekhez szorosan simuljanak.

Vihar közeledésekor a vágányon levő

járműveket a lejtési viszonyoknak megfelelően, fokozottabb mértékben kell alátámasztani, illetve más módon biztosítani (több alátétfa alkalmazása, vihar tartamára a tolatás megszakítása, páros féksaru lehelyezése a vágányra stb.).

Tolatás befejezése után a helyi felügyelettel megbízott alkalmazottnak állandóan figyelemmel kell kísérniök a járművek helyzetét és szükség esetén a rendelkezésükre bocsátott tárgyakkal és eszközökkel meg kell akadályozni azok megfutamodását.

Különös gondot kell fordítani tolatás közben és befejezés után is a görgő- és golyóscsapágyas járművek kellő megfékezésére, illetve alátámasztására, mert ezek a járművek még vízszintes vágányon is megindulhatnak.

6. Vontatójárműveket üzem közben, tolatási szünetekben sem szabad soha felügyelet nélkül hagyni. Ezekre a megállapításukra kiképzett alkalmazott köteles ügyelni, aki köteles a járművön a kézi féket meghúzni még akkor is, ha a jármű légfékjét használták is. Ilyen járműveket tolatás közben alátétfákkal alátámasztani nem kell üzemszünet alatt, tárolási helyükön a fék meghúzásán kívül az egyes kocsikra előírtak szerint, alátétfákkal is biztosítani kell megfutamodás ellen.
7. Teendőök járműmegfutamodás esetén.

Ha a felsorolt óvintézkedések ellenére mégis megfutamodás keletkeznék és a járművek



a közforgalmú vasút vonala, vagy más vágány, illetve vágánycsoport felé gördülnének, valamennyi dolgozó köteles homokot, kavicsot, rőzsét, talpfákat, illetve páros féksarut a vágányra helyezni. Ha a megfutamodás következtében összeütközéstől, vagy utóléérésről és ennek következtében súlyosabb balesettől lehet tartani, akkor terelési lehetőség vagy más megoldás hiányában a váltók feles állásba hozatalával, vagy más alkalmas tárgy, illetve eszköz segítségével a járművet ki kell siklasztani. Ezt a megoldást azonban csak végső szükségben, akkor kell alkalmazni, ha ezáltal súlyosabb baj hárítható el.

*Felelősség a járművek megfutamodása ellen való biztosításért*

8. Tolatás közben és a tolatás befejezése után a járműveket a tolatószemélyzet köteles megfutamodás ellen biztosítani. Tolatás befejezése után a megfutamodás elleni biztosítás végrehajtásáról a tolatásvezetőnek személyesen meg kell győződnie.

A megfutamodás elleni biztosításért a tolatószemélyzettől függetlenül felelős a helyi felügyelettel megbízott (üzemrészleg szerint) dolgozó és vasútüzemvezető, valamint a részlegvezetők is. Rakodás alatt és rakodás befejezése után a rakodás helyén levő kocsi futamodás ellen való biztosításáról a rakodó-brigád vezetője köteles gondoskodni. Vihar közeledtekor, továbbá a sötétség beáll-

ta előtt, valamint akkor, ha a távolbalátás korlátozott, a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek területüket bejárni és a járműveknél a megfutamodás elleni biztosításról személyesen meggyőződni. Ez alkalommal gondoskodniok kell esetleges további biztosításról is. Vihar közeledtekor és a sötétség beállta előtt, továbbá távolbalátás korlátozottsága esetén a tolatásvezetőnek és a vasútüzemvezetőnek (részlegvezetőnek) is meg kell győződni arról, hogy a felügyelettel megbízottak teljesítették-e kötelességüket. A helyi felügyelettel az iparvágány hálózatán üzemszünet alatt az őrség van megbízva.

9. Ha vasúti járművek tolatás közben, vagy tolatás befejezése után az óvintézkedések ellenére mégis megfutamodtak és kijutnak a közforgalmú vasút vonala felé, akkor a kiszolgáló borsodnádasdi vasútállomás, valamint ha lehet — a nyílt pálya személyzetét távbeszélőn vagy más lehetséges módon értesíteni kell.

Az értesítésnek tartalmaznia kell a megfutamodott járművek mennyiségét, továbbá azt is, hogy a megfutamodott járműveken (járművön) vannak-e személyek és ha lehetséges, az áru nemét is.

#### IV. fejezet

##### Vágányzárás

1. Vágányzárásnak nevezzük valamely vágánynak vagy vágányrésznek a vasúti forgalomból hosszabb vagy rövidebb időre való kizá-



rását. A vágányzárás történhetik előre látott és előre nem látott okok miatt.

2. Előre látott okok miatt szükséges vágányzárásra (pályajavítás, építményeken végzendő munkák stb.) a vasútüzem vezetőnek idejében fel kell készülnie. Ugy kell tehát előre látó intézkedései révén a munkavégzést megszerveznie, hogy a vasútüzem lebonyolítási nehézségei a vállalat termelését ne csökkenték.
3. Előre nem látott a vágányzárás akkor, ha valamely vágány vagy vágányrész váratlanul (baleset vagy más rendkívüli esemény miatt) válik járatlanná.

Az előre látott vágányzárás elrendelésére és a vágányzárással kapcsolatos jelzések alkalmazására a következők a mértékadók,

a) a közforgalmú vasút a saját érdekelt dolgozóit a közforgalmú vasút saját utasításai szerint értesíti. A vágányzárral kapcsolatban szükséges jelzéseket a vállalat a közforgalmú vasút utasításaiban foglaltak szerint köteles kitűzni,

b) az előre látott vágányzárást mindenkor csak a közforgalmú vasút rendelheti el. Az általa elrendelt vágányzárásról a kiszolgáló vasútállomás köteles a vállalatot, a vállalat vasútüzemvezetője pedig saját dolgozóit az előbbieket szerint értesíteni. A jelzéseket a közforgalmú vasút utasításában foglaltak szerint a közforgalmú vasút köteles alkalmazni.

4. A vonatkozó értesítések tudomásulvételét a

közforgalmú vasút, illetve a vállalat kötelesek kölcsönösen minden esetben írásban nyugtázni.

Előre látott vágányzárásról a vasútüzemvezető a vágányzárás előtt idejében köteles a vasútüzemben foglalkoztatott valamennyi dolgozót értesíteni. Az értesítés parancskönyvben történik.

5. Előre nem látott vágányzárásról a vágány, illetve vágányrész járhatatlanságát megállapító dolgozó a tolatásvezetőket, valamint a vasútüzemvezetőt is haladéktalanul értesíteni köteles. Az iparvágány vasútüzemében foglalkoztatott és még nem értesített dolgozók értesítéséről a vasútüzemvezető köteles gondoskodni. Ő köteles azonnal értesíteni a közforgalmi vasút kiszolgáló borsodnádasdi állomásának vezetőjét is.

A fedezés végrehajtása annak a dolgozónak kötelessége, illetve aziránt a dolgozó köteles intézkedni, aki a hiányosságot észrevette. A végrehajtásról a vasútüzemvezető a vett értesülés után köteles azonnal meggyőződni. Ilyenkor a járhatatlan vágány, illetve vágányrész fedezetét a jelzési részben meghatározott rendelkezések szerint kell végezni. Ha az iparvágány fenntartását a közforgalmú vasút végzi, vagy ha az előre nem látott vágányzárás a közforgalmú vasút által kiszolgált vágányon vált szükségessé, vagy ezt érinti, a jelzések fentiek szerinti módon való kitűzéséről a kiszolgáló vasútállomást a vál-



lalat vasútüzemvezetője értesíteni köteles. A közforgalmú vasút azután saját utasításai szerinti jelzések alkalmazásáról gondoskodik.

## V. fejezet

### *Rendkívüli események*

1. Rendkívüli eseményeknek nevezzük a vasútüzem lebonyolításánál előforduló akadályokat és baleseteket.

Ha a rendkívüli események okozta nehézségek elhárítására az utasítás nem tartalmaz rendelkezést, a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek legalkalmasabbak a forgalom — vagyon — és személybiztonság megóvása mellett a nehézség elhárítására.

2. A vasútüzemben előforduló minden balesetet vagy ilyenekre vezethető eseményt a vasútüzemvezetőnek azonnal be kell jelenteni. A vasútüzemvezető köteles az elhárítás iránt azonnal intézkedni és segélynyújtásról gondoskodni. Ha szükséges, a mentők, tűzoltók, a végső esetben a legközelebbi katonai hatóságok segítségét is kérnie kell.
3. Rendkívüli időjárás (vihar, felhőszakadás, hófúvás) alkalmával az iparvágány állapotát fokozott mértékben figyelemmel kell kísérni és a helyzetről a vasútüzemvezetőt állandóan tájékoztatni. Járhatatlanná vált vágányra kocsit kiállítani nem szabad. A

járhatatlan vágányt a vágányzárásra előírtak szerint szabályszerűen fedezni kell. A helyreállítás iránt a vasútüzemvezető köteles intézkedni.

4. Téli zord időjárásra az iparvágány vasútüzemének fel kell készülnie. A vasútüzemvezetőnek meg kell szerveznie a különböző üzemszervek közötti kölcsönös együttműködést, meg kell terveznie és szerveznie a téli időben végzendő vasútüzemi munkákat, gondoskodnia kell a szükséges személyzeti létszámkiegészítésről, s az anyagszükséglet biztosításáról.
5. Zord időjárásakor a vasútüzemvezető és a kiszolgáló borsodnádasdi vasútállomás vezetője között állandó kapcsolat kell fenn tartani, hogy az iparvágány forgalma zavartalanul lebonyolítható legyen.
6. Havazáskor a vasútüzemvezetőnek gondoskodnia kell a hó eltakarításáról. Minden körülmények között biztosítani kell az ürszelvényt, gondoskodni kell arról, hogy a váltók állítása, a tolatószemélyzetnek a vágányok közötti mozgása, a vasúti berendezések kezelése zavartalanul megtörténhessék.
7. A behavazott vágányok hótól való felszabadítási sorrendjét a vasútüzemvezető úgy köteles szabályozni, hogy a rakodás, a kocsik átvétele és visszaadása késedelmet ne szenvedjen.
8. Igen zord időjárásban a tolatócsapat és más szolgálatot végző, szabadon dolgozók szá-



mára melegedő helyiségről kell gondoskodni.

9. Vasútüzemi baleset előfordulása után annak körülményeit az üzemvezető jegyzőkönyvben köteles megállapítani. A jegyzőkönyv általánosságban a következőket tartalmazza:

a) baleset tárgyát,

b) a baleset helyének és lefolyásának pontos leírását, rámutatva arra, hogy a szolgálatban levő dolgozók helyükön voltak-e,

c) a baleset pontos időpontját,

d) az időjárást, kitérve arra, hogy a távbalátás korlátozott volt-e és mennyire, (pl. szeles, derűs, borús, sűrű köd, 5 m látási távolság, mínusz 5 fok hideg stb.)

e) az alkalmazott sebesség,

f) a szolgálatot végző érdekelt dolgozók a baleset időpontjáig mikortól—meddig voltak szolgálatban, valamint a balesetet megelőző 72 órán belül szolgálattételükre vonatkozó adatokat,

g) a baleset előidézésében vétkes, vagy annak található dolgozók, a szükséges utasításokkal el vannak-e látva, vizsgáztatva voltak-e és mikor, az elmúlt hat hónapban az oktatásokról való távolmaradást,

h) azoknak a szolgálatban volt vasútüzemi dolgozóknak szószerinti vallomását, akik a baleset okáról, természetéről, körülményeiről és következményeiről felvilá-

gosítást adhatnak, valamint azoknak az egyéb személyeknek a szószerinti valószínűségét, akik további felvilágosítást tudnak adni,

- i) a baleset vélt, vagy megállapított okát,
- j) a tett intézkedéseket,

Kisiklásról felvett jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell minden olyan adatot, ami a kisiklással okozati összefüggésbe hozható, nevezetesen:

- a) a pályairány — és lejtésviszonyait a kisiklás helyén és az előtt,
- b) a pálya al- és felépítményének állapotát a kisiklás helyén, valamint azelőtt és azután (talpfák, sínek, nyombövelés, túl-emelkedés stb.),
- c) a mozgatott kocsisor összeállítását, a járművek elegysúlyát, a kezelt fékek állapotát közvetlenül a kisiklás után,
- d) a kisiklott jármű helyét a kocsisorban és a pályán, cégjelét, sorozatát, számát, rakományát, feladási állomását,
- e) a kisiklott jármű állapotát és a figyelembe jövő alkatrészek hiányosságait, valamint méreteit,
- f) a látható kisiklási nyomok megállapítását, a kisiklott jármű helyzetét, a kisiklás után megtett út hosszát, ezeket az adatokat a készítenő és jegyzőkönyvhöz csatolandó helyszínrajzban is fel kell tüntetni;
- g) a járművek és a pálya rongálódására vonatkozó adatokat,



- h) a váltó rendszerét, számát, a váltóállítás módját,
- i) a váltó állását közvetlenül a kisiklás után, a csúcs- és tősinék helyzetét, egymáshoz való simulását, illetve egymástól való eltávolodásának mérték adatait, a váltó jelző helyzetét, rögzítését, kivilágítását,
- j) a váltó megfelelően tisztítva, kenve volt-e,
- k) a vonórúd és összekötőrudak, a gyök állapotát, a keresztezés állapotát, a vezetősinékre vonatkozó adatokat,
- l) általánosságban a váltó működését,
- m) a váltó utolsó részletes műszaki vizsgálatának időpontját, a vizsgálat eredményét, az esetleg talált hiányosságok kijavításának megtörténtét vagy elmulasztását.

Ha a balesetből kifolyólag személyi sérülés vagy elhalálozás történt, a jegyzőkönyvbe fel kell venni,

- a) a megsérült, vagy meghalt személy nevét, nemét, születési helyét, keltét, anyja nevét, családi állapotát, foglalkozását, munka- és lakhelyének pontos feltüntetésével személyi igazolványának betűjét és számát,
- b) a sérülés természetét és mérvét,
- c) a sérülés gyógyulásának előre látható időtartamát,
- d) a sérülés közvetlen okát és végül, hogy
- e) a sérülést vagy halált nem valamely

fennálló tilalom áthágása okozta, illetve az a halálos balesetet szenvedett személy saját vigyázatlansága, hibája vagy más személy gondatlansága, illetve egyéb cselekedet folytán következett be.

A jegyzőkönyv felvételekor szem előtt kell tartani, hogy a megállapításokat törvényes úton bizonyítani kell és hogy minden lényeges körülmény bizonyításához legalább két érdektelen tanú vallomása szükséges. A tanúk személyi adatait úgy, mint a sérültekét, — és vallomásukat jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

A jegyzőkönyvet a hatósági közegek kívánására köteles rendelkezésre bocsátani.

Amennyiben a balesettel kapcsolatban a közforgalmú vasút is érdekelt, a balesetet a vasútüzemvezető borsodnádasdi vasútállomás vezetőjének is köteles azonnal bejelenteni. Ha a baleset következtében a közforgalmú vasút dolgozója, járműve, vagy berendezése megsérült, a baleset körülményeit a közforgalmú vasút és a vállalat közösen kötelesek megvizsgálni. A közforgalmú vasutat is érdeklő kisiklás vagy más jármű-sérülés esetén a járműveket a baleset után addig elmozdítani nem szabad, amíg a borsodnádasdi kiszolgáló vasútállomás arra engedélyt nem ad, kivéve, ha ezzel személyek menthetők meg.

A vasútüzemvezető köteles a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztályának és az üzem szerinti illetékes főha-



tóságának, a vasútüzemmel kapcsolatos mindennemű balesetről és a vasútüzem zavar-  
talanságát veszélyeztető rendkívüli esemé-  
nyekről (merénylet, merénylet kísérletről  
is) azonnal távirati jelentést tenni a KPM  
I. Vasúti Főosztályának.

A jelentésnek tartalmaznia kell:

- a) a helyiség és az üzem megnevezését,
- b) a baleset vagy esemény helyét (munka-  
hely, vágány, szelvényszám.)
- c) a történés időpontját (hó, nap, óra, perc),
- d) a menet (mozdonnyal húzott, vagy tolt  
kocsisor, pályakocsi, vontatóvágány,  
gépkocsi stb.) megnevezését,
- e) a baleset vagy esemény közérthető, rö-  
vid leírását, azt, hogy az tolatás, rako-  
dás stb. közben történt-e,
- f) az okot, ha az már a jelentéskor megál-  
lapítható. Ha az ok nem állapítható meg,  
azt kell jelenteni. Az okot röviden kell  
jelenteni (pl. fékezetlenség) nyitva ha-  
gyott útsorompó, jelzőörökkel nem fede-  
zett útátjáró stb.,
- g) a baleset vagy esemény következménye-  
it, a sérüléseket, a halottak számát és  
ha megállapítható nevüket, életkorukat,  
foglalkozásukat, anyjuk nevét, munka-  
és lakóhelyüket, lakáscímüket, a kisziklott  
vagy megrongálódott járművek pálya-  
számát és a rongálódás mértékét, a pá-  
lyában, a műtárgyakban és egyéb berende-  
zésekben keletkezett rongálódás mérté-  
két, közúti járművekben keletkezett ion-

gálódások mértékét, állatok sérülését és elpusztulását, a keletkezett forgalmú vagy teljesítményi akadály mérvét pontosan meghatározva, hogy az iparvágány mely részének munkáját akadályozza,

- h) a keletkezett anyagi kár Ft értékét, ha azt hozzávetőleges becslés alapján már megállapították,
- i) a baleset vagy esemény elhárítása iránt tett intézkedéseket,
- j) mikorra várható a zavar elhárítása,
- k) ha kétségtelenül megállapíthatók a felelős személyek, jelenteni kell a balesetért felelős személyek nevét, születési évét, lakáscímét, beosztási helyét és anyjának nevét,
- l) ha az eseményt hatóságnak is jelenteni kell, a táviratban utalni kell arra, hogy a hatóságnak szóló jelentésadás megtörtént-e vagy csak ezután fog megtörténni.

Különös horderejű, közfeltűnést keltő eredményről a közforgalmú vasút borsodnádasdi állomásvezetőjét még a távirati jelentés előtt távbeszélőn kell értesíteni, hogy ő a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium V. Vasúti Főosztálya főmenetirányítójának továbbítsa a jelentést.

Azokról a balesetokról, amelyeknél személyek megsérültek, vagy meghaltak, továbbá a vasútüzemi létesítmények, vagy berendezések elleni merényletről, vagy annak megkísérléséről a vasútüzemvezető köteles a legrövidebb úton az illetékes rendőri ha-



tóságnak és ügyészségnek is jelentést tenni. Honvédséghez tartozó személyek megsérüléséről vagy elhalálozásáról a legközelebbi honvéd kerületi parancsnoksághoz és a Honvédelmi Minisztériumhoz is távirati jelentést kell tenni.

10. A bekövetkező balesetek következményeinek enyhítése céljából alkalmas helyen gyógyszereket és kötszereket kell készen tartani, ezek tárolási helyéről a dolgozókat értesíteni kell. Elsősegélynyújtásra a vasútüzemvezetőt és az üzem valamennyi dolgozóját ki kell képezni és a munkavédelmi előírások szerint oktatni. Baleseti sérüléseket azonnal orvosi kezelésben kell részesíteni.
11. Azoknak a szerveknek és hatóságoknak felsorolását és címét tartalmazó összeállítást, amelyeknek a vasútüzemmel kapcsolatos balesetekről és rendkívüli eseményekről jelentést kell tenni, a vasútüzemvezető irodájában zár alatt kéznél kell tartani.
12. A legközelebbi mentőállomás, tűzoltóállomás, üzemi, orvosi, rendőrőrs címét és távbeszélő hívószámát feltüntető jegyzéket a vasútüzemvezető irodájában ki kell függeszteni.
13. Valamennyi dolgozó kötelessége a pálya, a pálya tartozékainak, forgalmi, jelzések, értekezési, gépi és egyéb berendezéseknek megrongálását, vagy az ilyenre irányuló kísérletet megakadályozni. Ezekkel kap-

csolatos megelőző intézkedések megtétele a vasútüzemvezető kötelessége.

Az ilyen cselekményt elkövető, továbbá azt a személyt, aki a vasútüzem kötelező rendjét a figyelmeztetés ellenére sem tartja meg, vagy aki szándékosan rongálást okoz, vagy rongálási szándékkal gyanúsítható, vagy a vasút üzemét bármilyen módon veszélyeztető és ezzel a törvények szerint büntetendő cselekményt követ el, rendőri vagy rendőrségi közegnek kell átadni.

Lezárt útsorompó önhatalmú felnyitását, az azon való átmászást, átbúvást meg kell akadályozni.

Az itt felsorolt cselekmény valamelyikét elkövető üzemi dolgozót a vasútüzemvezetőnek kell bejelenteni, aki a helyzetnek megfelelő megtorlást köteles a vállalat útján alkalmazni.

#### IV. rész

### Jelzési szolgálat

#### I. fejezet

#### *Általános rendelkezések*

1. Az utasításnak a mozdonyvezetőkre, illetve a mozdonyokra vonatkozó rendelkezései általában érvényesek a vontató gépi berendezésekre, ha az utasítás ezekre eltérő rendelkezéseket kifejezetten a megfelelő helyen nem tartalmaz.



2. Vasúti jelzések:
  - a) szabályozzák a tolatási mozgásokat,
  - b) parancsot adnak valamely szolgálati ténykedés azonnali végrehajtására, vagy valamely személy, illetve forgalombiztonsági intézkedés azonnali megtételére,
  - c) gyors és megbízható kapcsolatot létesítenek a vasút üzemében foglalkoztatott dolgozók között.
3. Az idejében és helyesen alkalmazott jelzések
  - a) óvják a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók és a pálya közelében tartózkodók testi épségét,
  - b) védi a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozók kezére bízott népi vagyont,
  - c) biztosítják a rugalmas és veszélytelen üzemvitelt.
4. A jelzést adó dolgozó a szükséges jelzést mindenkor idejében, az utasításban meghatározott helyen és módon, félreérthetetlenül köteles adni.
5. A jelzések megfigyelésére kötelezett dolgozó, főként a tolatásvezető, munka közben köteles állandóan figyelni a teret és a jelzéseket és késedelem nélkül végre kell hajtani a jelzőkkel vagy jelzésekkel kapott parancsot.
6. A vasútüzemvezető felelős, hogy a vágányok mellett, között vagy fölött, kanyarulatoknál a vágánytengely folytatásának megfelelő irányban, továbbá az épületek fölött vagy az épületeknek a pálya felé eső olda-

lán ne legyenek színes (akár kivilágított, akár fényt tükröző) testek, vagy hirdetések, amelyek a jelzéssel téveszthetők össze, vagy a jelzéseket zavarhatják. Vonatkozik ez a pálya mellett, vagy annak közelében levő nem vasútiüzemi célt szolgáló épületekre és létesítményekre. Ezek megtűrése ugyanis balesetet okozhat.

7. A vasúti jelzések jelzőeszközökkel és jelzőkkel adhatók. A figyelmeztető jelek nem fejeznek ki jelzéseket, hanem egyrészt tájékoztató szerepet töltenek be, másrészt valamely szolgálati ténykedésnek későbbi időben történő végrehajtására hívják fel a vasútiüzemi dolgozók figyelmét.

8. A jelzések lehetnek: a) hallhatók, b) láthatók.

A hallható jelzéseket nappal és sötétben azonos módon kell adni.

A látható jelzések között megkülönböztetünk:

*nappali*: világosság mellett adható jelzéseket és *sötétben*: alkalmazandó jelzéseket.

A nappali világosság mellett alkalmazandó látható jelzéseket általában napkeltétől alkonyatig, a sötétben való használatra megállapított jelzéseket pedig alkonyattól a nappali világosság beálltáig kell alkalmazni. Nappal is a sötétben alkalmazandó jelzéseket kell adni, ha a távolbalátás korlátozott. A távolbalátást akkor kell korlátozottnak minősíteni, ha időjárási okok (köd, sűrű eső, sűrű havazás, hófúvás, porfelhő stb.) a jel-



zéseket nem lehet 200 méter távolságból biztosan felismerni. A távolbalátás korlátozottsága nem tévesztendő össze a szabadlátás korlátozottságával. A távolbalátást időjárási okok, a szabadlátást pedig más körülmények, mint pl. erdők, fák, kanyarulatok, épületek stb. korlátozhatják. Ha tehát a szabadlátás korlátozott, nem pedig a távolbalátás, nappal nem kell a sötétben alkalmazandó jelzéseket használni, hanem a jelzéseket olyan módon és helyről kell adni, hogy azt az érdekelt idejében és biztosan észrevehesse.

9. A jelzéseket mindenkor idejében, az utasításban meghatározott helyen és félreérthetetlen módon kell adni.
10. Csak az utasításban rendszeresített jelzéseket szabad alkalmazni.
11. A jelzőeszközök, jelzők és figyelmeztető jelek méretére és alakjára a Magyar Államvasutaknál rendszeresített kiképzési mód (szabványterek) színezésére is az ott alkalmazott színek mértékadóak. Más alakú, színű jelzőket, jelzőeszközöket és figyelmeztető jeleket alkalmazni nem szabad. Ezért a vasútüzemvezető felelős.

*Jelzőeszközökkel adható jelzések*

„A”

A pálya állapotával kapcsolatos jelzések és alkalmazásuk.

A pálya állapotával kapcsolatban jelzőeszközökkel „Szabad”, „Lassan”, „Megállj” és „Jármű közeledik” jelzések adhatók.

„Szabad”: Nappal kitűzött jelzőtárcsa zöld lapjával, sötétben kitűzött jelzőlámpa mozdulatlan zöld fényével a vonat felé fordítva.

„Szabad” jelzés azt jelenti, hogy a pályán a közlekedésnek nincs semmi akadálya.

„Lassan”: Nappal kibontott jelzőszászló vagy két kar ferdén lefelé tartva, vagy pedig kitűzött jelzőtárcsa sárga lapjával a vonat felé fordítva.

Sötétben kitűzött vagy kézben tartott jelzőlámpa, mozdulatlan sárga fénye a vonat felé fordítva (a sárga üvegen jobbról felfelé haladó 20 mm széles fekete olló van).

A „Lassan” jelzést a pálya állapota vagy mások miatt ideiglenesen csökkentett sebességgel bejárando pályarészek jelzésére kell alkalmazni.

Ezeket a jelzéseket a vasúti járművek menetirányát tekintve a vágány jobb oldalán kell adni, ha az utasítás a megfelelő helyen mást nem ír elő.

III. „Megállj” jelzés és alkalmazása.

„Megállj” jelzés azt jelenti, hogy a közleke-



dést veszélyeztető akadály miatt minden vasúti járművet meg kell állítani.

Nappal: kitűzött jelzőtárcsa vörös lapjával a vasúti járművek felé fordítva.

Sötétben: kitűzött vörös mozdulatlan fény a vasúti járművek felé fordítva.

1. A kitűzött „Megállj” jelzés azt a helyet jelöli meg, amelyet vasúti járműnek meghaladnia nem szabad.
2. Ha a vágány forgalmi akadály vagy más okból szükséges vágányzár miatt nem járható, vagy nem teljes hosszában járható, a járatlan pályarészt mindkét irányból kitűzött „Megállj” jelzéssel kell fedezni.
3. Az iparvágányon forgalmi akadály, vagy bármi ok miatt szükséges vágányzár alkalmazásával kitűzött „Megállj” jelzést kell alkalmazni.

A kitűzött „Megállj” jelzést az érdekelt vágány két sínszakasa között a vágány mindkét végén a biztonsági határjelzőnél kell kitűzni akkor, ha a vágány teljes hosszában járhatatlan.

Ha azonban a vágány csak részben járhatatlan, akkor a járhatatlan pályarész előtt 20 méterre kell mind a két irányban a két sínzál között kitűzni a „Megállj” jelzést és mögötte az elzárt pályarész felé talpfákból képzett vágányzáró bakot kell elhelyezni. A vágány teljes hosszára kiterjedő vágányzárás esetén a vágányra vezető váltókat, a vágány egy részére kiterjedő vágányzárás esetén pedig az elzárt vágányrészre vezető

váltókat a vágánytól eltérő (védő) állásba kell állítani, ebben az állásban leszegezni és ha a váltó váltózárral felszerelt, le is kell zárni.

A lezárt váltók kulcsait a vágányzárás tartamára a vasútüzemvezető őrizze.

A „Megállj” jelzést mindenkor adni kell, ha a pályán emberek, állatok, vasúti járművek mozgása esetén veszélyeztetve vannak, valamint ha a pályán, a vasúti járműveken a közlekedést veszélyeztető akadály van, vagy járműmegfutamodás történt és a megfutamodást járművek más járművekkel szemben futamodtak meg.

II. RÁKÓCZI FERENC  
MÉGYESEGYHÁZI VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
III. fejezet

Jelzőkkel adható jelzések. Váltójelzők  
és alkalmazásuk. I. C

1. Mindegyik fajta váltónak csak egy váltójelzője van. A váltójelző azt jelzi, hogy a váltó melyik irányban áll.

Az egyszerű váltó:

- a) az egyenes kedvezőbb irányba áll; csúccsal és gyökkel szembeni meneteknél egyaránt fekete mezőben függőleges fehér téglalap.

Az egyszerű váltó kitérő irányba áll: Csúccsal szembeni menetnél fekete mezőben fehér nyíl, melynek hegye a kitérés irányát mutatja.



Az egyszerű, vagy részarányos, egyszerű váltón a váltójelző lehet kivilágítható, vagy ki nem világítható.

Az iparvágányon az A/10 számú váltó kivilágítható, az A/2—10 sz. váltó ki nem világítható váltójelzőkkel vannak felszerelve.

2. A helyszíni állítású, vízszintes tengely körül függőleges síkban állítható súlykörtével felszerelt váltók súlykörtéjének felső felét fehérre, alsó felét pedig vörösre kell mindkét irány felé mázolni, abban az állásban, amelyben a váltó egyenes irányba áll, kitérőbe állított váltóknál tehát a helyzet fordított. Ezeknek a váltóknak szabványos állását a súlykörtére festett álló „A.” betű jelzi.

A függőleges tengely körül vízszintes síkban állítható súlykörtével felszerelt váltók súlykörtéje csúccsal szemben egyenes irányba való menetnél egész lapjával fehér, kitérő irányba való menetnél egész lapjával vörös színt mutat. Ezek szabványos állását jelölni nem kell. Központi állítású váltók súlykörtéjét szürkére kell mázolni.

3. Minden váltó számára meg kell állapítani szabványos állását, mely általában az egyenes irány legyen. Ha esésben vagy ennek határán fekvő vágányhálózaton terelővágány van, a váltó szabványosan erre álljon.

ONV menet- be, ki-, vagy áthaladása, illetve tolatás befejezése után a váltókat szab-

ványos állásba kell állítani. Ha azonban valamely váltó szabványos állásban járművekkel elfoglalt vágányra vezet, a váltót a szükséges időre szabad vágány felé, s ha nincs ilyen, a legkevésbé elfoglalt olyan vágány felé kell állítani, ahol nincsen személyekkel elfoglalt, élő állatokkal, illetve robbanó áruval rakott kocsi.

Az A3—A7 sz. egyszerű váltók szabványos állása az egyenes, az A1 sz. váltóké a kitérő állás. Az A9—A10 váltó szabványos állása kitérő állás.

Vágányzáró jelzők és alkalmazásuk.

„Megállj”.

Fekete szegélyes köralakú tejfehér mezőben vízszintes fekete sáv, szükség szerint egyik vagy mindkét irányban.

„Szabad”.

Fekete mezőben tejfehér téglalap mindkét irány felé. Csonkavágányok végén vágányzárójelzőt akkor kell alkalmazni, ha a tér nincsen kellően megvilágítva, s a vágány vége stb. kellő távolságból nem látható tisztán.

Csonkavágányok végében levő vágányzáró jelzőnek állandóan „Megállj” jelzést kell mutatnia.

Vágányzáró jelző van: I., II. és III. sz. vágányon 5 + 11,00 sz. szelvényben, a IV. és V. sz. vágányon a 0 + 20 és 1 + 23,60 sz. szelvényben, szabványos állása „Megállj”.

A vágányzárójelzővel adott „Megállj” jelzés előtt valamennyi járműnek meg kell állni.



A vágányzáró jelző „Szabad” jelzése azt jelenti, hogy a fedezett helyen el szabad haladni, mert a fordítókorong a menetnek megfelelő helyzetben rögzítve van, illetve a kisiklasztó sarú, vagy a vágányzáró sorompó a vágányról el van távolítva. Az alkalmazott vágányzáró jelzőket sötétben ki kell világítani.

### Hídmérlegjelzők és jelzéseik

„Megállj”

„Szabad”

Nappal és sötétben:

Egy mindkét irány felé vörös fehérre festett jelzőkar az árbóctól 45 fokos szöge alatt jobbra, egy pedig balra felé.

Szabványos jelzése „Szabad” jelzés.

A hídmérlegjelző „Szabad”, illetve „Megállj” jelzése jelzi, hogy a hídmérleg járható-e vagy sem. „Megállj” jelzés esetén a hídmérlegre járművet bocsátani *nem szabad*.

Hídmérleg a III. sz. vágányba a 2+19 sz. szelvényben van elhelyezve és hídmérleg jelzővel van felszerelve.

A hídmérleg jelzőt sötétben meg kell világítani.

## Biztonsági határjelzők

A biztonsági határjelző fehér — fekete — féltre mázolt fekvő gerenda vagy síndarab.

A biztonsági határjelző azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon levő a másik vágányon való járműmozgást nem akadályozza. A jelző mindennemű járműre vonatkozik. A biztonsági határjelzőt az összefutó vágányok között azon a helyen kell elhelyezni, ahol a két vágány tengelye egymást 4 mééterre megközelíti.

Ürszelvénybe nyúló tárgyra figyelmeztető jel.

Fekete keretben fehér alapon hosszú szárú fekete nyíl, hegyével az ürszelvénybe nyúlás irányát mutatja. A jelet sötétben nem kell megvilágítani, de az ürszelvénybe nyúló tárgyat ezen a helyen meg-, illetve ki kell világítani.

A jelet minden olyan létesítményre, vagy tárgyra szembetűnő helyen fel kell festeni, amely ürszelvényen belül van.

Ürszelvénybe nyúló létesítmények mellett való elhaladásra nézve a forgalmi rész rendelkezik.

Tűzveszélyt jelző.

Trapéz alakú fehér táblán nagy fekete „Ü” betű.



## V. rész

### *Rendelkezések a mozdonyvezetők műszaki teendőire*

#### *I. A mozdonyvezető szolgálata.*

Motoros vontatójárművet csak hatósági motorvezetői vizsgával rendelkező egyén vezethet.

A mozdonyvezető köteles a kezelésére bízott mozdonyt gondozni, vezetni és mindazon teendőket elvégezni, amelyek az üzemben levő mozdonynál a forgalom biztonsága és rendje érdekében szükségesek.

A mozdonyvezető köteles a hozzá beosztott vonatkísérőt műszaki teendőire oktatni és arra felügyelni.

#### *II. A mozdonyvezető kötelességei a vonatkísérővel szemben.*

A mozdonyvezető mellé egy vonatkísérő van beosztva, akinek pontos munkavégzéséért a mozdonyvezető is felelős.

Köteles továbbá a gépezet kenésére, üzemanyaggal, hűtővízzel való feltöltésére, a jelzések jelentésére, a mozdony megállítására és mindazon teendőkre kioktatni, amelyeknél a mozdony megvizsgálása és kisebb javítások elvégzése alkalmával segíteni tartozik.

#### *III. A mozdonyvezető felelőssége*

A mozdony és a mozgatott kocsisor vezetéséért a mozdonyvezető felelős. Hatósági büntett alá esik az, aki nem képesített egyéneket moz-

dony vezetésére, vagy akár megindítására utasít. Feltankolt, menetrekész mozdonyt csak azoknak szabad megindítani, akik arra hatóságilag képesítve vannak.

#### *IV. Megjelenés szolgálatra, a mozdony megvizsgálása és szolgálatra való előkészítése*

A mozdonyvezető és vonatkísérő köteles az üzemvezető által a munkabeosztásban meghatározott időpontban pihent és józan állapotban a mozdonyszínben megjelenni és mozdonyát szolgálatra előkészíteni.

Indulás előtti teendők:

1. Meg kell vizsgálni a motor teknőjét, megfelelő olajnívót mutat-e a nivópálcá. Hasonlóképpen az adagoló nivópálcájával ellenőrizni az adagolóban levő kenőolajállást. Az adagoló mellett levő regulátor-házba egy újjnyi olajat kell önteni.
2. Fel kell tölteni az üzemanyagtartályt, ha annak tartalma  $\frac{3}{4}$  részben lefogyott. Az üzemanyagtartályban az olajállást csakis tiszta fapálcával szabad megmérni. A nyitott tartályhoz nyílt lánggal közelíteni tilos.
3. Fel kell tölteni a hűtőt tiszta vízzel, s az alatt a motort alapgázzal járatni kell. Megvizsgálendő a ventilátor ékszíja, csapágya stb.
4. Meg kell vizsgálni az akkumulátort, nincs-e sav kiömölve, külső sérülések nem láthatók-e. Megvizsgálendő az akkumulátorból jövő vezeték szigetelése, különösen a lemezfalon át-



menő nyílásnál. Ki kell próbálni a lámpákat, a villamos jelző kürtöt.

5. Átvizsgálandó a fékberendezés és a hajtóláncok, a kerekek és a csapágyok, továbbá a hordrugók és a homokoló berendezés.
6. Meg kell vizsgálni, hogy a fontosabb elemeket összekapcsoló csavarok nem lazultak-e meg.
7. Ezen vizsgálatok elvégzése közben a motort és a mozdonyt teljes egészében meg kell tisztítani az olajtól, portól és minden szennyeződéstől.

Ezekben a munkálatokban a vonatkísérőnek segédkeznie kell és a mozdonyvezető utasításait köteles végrehajtani. A szabályszerű végrehajtást a mozdonyvezetőnek ellenőrizni kell. A mozdonyvezető azonban köteles mindenkor jelen lenni, tehát távollétében a vonatkísérő legfeljebb a mozdony tisztogatását végezheti el.

A mozdonyvezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a szolgálathoz szükséges kézi jelzőeszközök ú. n. jelzősíp, jelzőzászló, jelzőlámpa, használható, jó állapotban legyenek, a homoktartók a szükséges mennyiségű száraz, aprószemű homokkal meg legyenek töltve.

A mozdonyhoz tartozó szerszámokat és felszerelési tárgyakat, amelyeket a mozdonyvezető elismervény mellett vesz át, köteles jókarban tartani, megőrizni, a megrongáltakat megjavítani. Az elvesztett felszerelési tárgyairól azonnal az üzemvezetőjének jelentést tenni.

## V. Megindulás a mozdonyral, járműmozgatás

A mozdony megindítása előtt meg kell arról győződni, hogy a mozdony körül, vagy közelében tartózkodó személyek biztonsága nincs-e veszélyeztetve. Megindulás előtt a jelzőkürttel vagy csengővel „Felelj” jelzést kell adni.

A motort üresjáratban a legalacsonyabb fordulattal, alapgázzal szabad járatni, megindulás-kor pedig lassú, fokozatosan kell a gázt adni. A bányavasút egész területén a mozgásoknak a legnagyobb elővigyázatossággal kell történnie. A mozdonyvezetőnek meg kell arról győződnie, hogy a mozdony szerkezeti részeinek működésekor nem mutatkozik-e valamilyen rendellenesség.

A mozdonyvezető felelős azért, hogy mozdonya a mozgatandó csillékkal össze legyen kapcsolva.

## VI. A vasúti személyzet magatartása menet közben.

A vonat megindulásának a „Felelj” jelzés után elővigyázattal, erős rángatások és lökések nélkül kell történnie. Hasonló módon megállás-kor, vagy álló csillesor rájárásakor nem szabad erős ütközéseket előidézni.

A mozdonyvezetőnek menet közben állandóan az ülésen kell helyet foglalnia. Felállni, vagy menet közben leugrálni és a mozgó mozdony előtt váltót állítani s ezután a mozdonyra visszaülni szigorúan tilos! A mozdonyvezető fele-



Ha az áramkört a szabályozó fogantyúval zárjuk, akkor a szabályozó fogantyút kell annak „0” állásába levenni, zárt helyen elhelyezni.

Rövid időre történő eltávozás esetén a motort nem kell leállítani, de a mozdonyt megindulás ellen megbízhatóan biztosítani kell.

### *VIII. Hideg időben teendő óvórendszabályok*

Fagyponthoz alatti hőmérsékleten szabadban vagy nyitott állásokon elhelyezett mozdonyok hűtővizét le kell eresztetni.

A víztelenítő váltókat ki kell nyitni.

Hosszabb ideig fagyban állott mozdonyok megindítását csak a szerelő részleg segítségével szabad végezni.

### *IX. Magatartás kisiklások és egyéb balesetek alkalmával.*

Mozdony kisiklása esetén a kisiklott mozdonyt a vonatkísérő segítségével a mozdonyvezetőnek hévén alkalmazásával a vágányra vissza kell emelni. Ha ez nem lehetséges, akkor segítséget kell kérni. Minden mozdonykisiklást az üzemvezetőnek jelenteni, illetve az üzemi naplóba be kell írni.

A mozdonyt visszaemelés után alaposan át kell vizsgálni, be kell mérni és csak legnagyobb óvatossággal szabad megindulni.

Tilos a vágányról leesett mozdonyt más jár-

művel vagy egyéb módon a váltón felhúzni a vágányra. Hasonlóképpen tilos bármilyen vágányról leesett járművet a váltón húzni a vágányra. Ezen tilalom megszegői ellen az üzemvezető fegyelmi eljárást tartozik indítani.

#### X. *A mozdonyvezető alkalmazása a mozdonyjavításoknál.*

A mozdonyon előforduló kisebb javításokat a mozdonyvezető köteles elvégezni. A vasútüzemvezető köteles gondoskodni arról, hogy a szolgálatot teljesítő és tartalék mozdonyvezetők közül egy állandóan a szerelők segítségére legyen beosztva. A beosztást úgy kell elvégezni, hogy rövid időszakokban minden mozdonyvezetőre és tartalék mozdonyvezetőre váltakozva kerüljön sor a szerelési munkálatoknál.

Ezáltal a mozdonyvezetők szakmai ismerete állandóan bővül, illetve ébren tartható.



## TARTALOMJEGYZÉK

### I. Rész.

	oldal
Általános rendelkezések. I. fejezet — — — —	3
Műszaki leírás. II. fejezet — — — —	4
Vasútüzemi munka vezetése, irányítása és el- lenőrzése — — — — — — — —	10
ellenőrzése. III. fejezet — — — — — — — —	10
Munkaelosztás. IV. fejezet — — — — — — — —	15
A dolgozók alkalmazásának feltételei. Okta- tás és vizsgáztatás. V. fejezet — — — — — — — —	16
Munkafegyelem. Felelősség. Kötelességtelje- sítés. Magatartás. VI. fejezet — — — — — — — —	20
Új munkamódszer és érvényesítése. VIII. fe- jezet — — — — — — — — — —	23
Vasútüzemi és egyéb létesítmények építése, használatbavétele, átalakítása és elbon- tása. IX. fejezet — — — — — — — — — —	24
Új munkamódszer és érvényesítése. VII. fe- jezet — — — — — — — — — —	23
Rendfenntartás, világítás. VIII. fejezet — — — — — — — —	23
Szolgálati órák. X. fejezet — — — — — — — — — —	24
Jelentkezés szolgálatra. Szolgálat és átadása, szolgálat átvétel, jelentkezés. XI. fejezet — — — — — — — —	25
Tartózkodás vasúti járműveken. XII. fejezet — — — — — — — —	26

## II. Rész.

### II. Rész.

Az iparvágány kiszolgálása, grafikonos kiszolgálási menetrend. I. fejezet	— — — — —	27
Kölesönös átadási hely, forgalom szabályozás stb. II. fejezet	— — — — —	27

### III. Rész

r—n

Forgalmi szolgálat, pályaoldal, úrszelvény, biztonság. I. fejezet	— — — — —	29
Járművek megvizsgálása, menetrend tartása, üzembentartása stb. II. fejezet	— — — — —	33
Tolatószoigálat. III. fejezet	— — — — —	38
Tolatószoigálat. III. fejezet A	— — — — —	38
B	— — — — —	42
C	— — — — —	48
D	— — — — —	50
F	— — — — —	54
H	— — — — —	54
L	— — — — —	56
S	— — — — —	58
T	— — — — —	59
Vágányzárás. IV. fejezet	— — — — —	68
Rendkívüli események. V. fejezet	— — — — —	71

### IV. Rész

úa

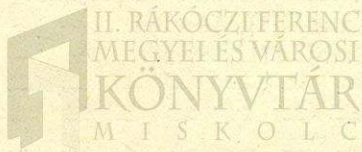
Jelzési szolgálat. Általános rendelkezések. I. fejezet	— — — — —	80
Jelzőeszközökkel adható jelzések. II. fejezet	— — — — —	84



Jelzőkkel adható jelzések. Váltójelzők és alkalmazásuk. Vágányzárójelzők és alkalmazásuk. Hídmérlegjelzők és jelzéseik. Biztonsági határjelzők. III. fejezet — 86

V. Rész

Rendelkezesek a mozdonyvezetők műszaki teendőire — — — — — 91  
Melléklet: 4 db. 8




403411





H. RAKÓCZI FERENC  
MEGYEI ÉS VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
MISKOLC





II. RÁKÓCZI FERENC  
MEGYEI ÉS VÁROSI  
KÖNYVTÁR  
M I S K O L C